

Jeudi 9 décembre 2021

# Rencontre Annuelle Nouvelle-Aquitaine



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



ecoCO<sub>2</sub>



Avec la participation de  
**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**  
Liberté  
Égalité  
Fraternité



# BILAN NATIONAL



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



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



# Engagements Volontaires pour l'Environnement

Données nationales : Octobre 2021

# EVE

## Les acteurs du programme



# Engagements Volontaires Pour l'Environnement

Programme d'accompagnement des entreprises pour la réduction de l'impact énergétique et environnemental dans leurs activités de transport (marchandises et voyageurs) et logistique.

## Les porteurs



ecoCO<sub>2</sub>



Avec la participation de  
MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## Les financeurs



endesa



# EVE

## Deux niveaux d'engagement

### Une démarche de progrès avec la charte d'engagements volontaires



La charte de progrès permet aux entreprises d'agir et d'améliorer durablement leur impact carbone. L'entreprise s'engage sur 3 ans à réduire ses émissions de GES et de polluants atmosphériques et bénéficie :



Des **outils opérationnels** pour évaluer ses émissions



Une **méthodologie éprouvée** pour piloter ses actions



Un **accompagnement individualisé** par des chargés de mission

### Une démarche de validation avec le label de performance énergétique

Transport de marchandises (TRM)



Transport de voyageurs (TRV)



Un label valide l'atteinte d'un **niveau de performance environnementale élevée** en matière de réduction des émissions de GES. L'entreprise de transport performante fait une demande de labellisation et accède à :



Des conseils et un **accompagnement gratuit** d'un chargé de mission pour préparer l'audit



Un co-financement pour la prestation d'un **auditeur externe**



Si l'audit est positif, elle obtient un **label reconnu** qui valorise son niveau de performance

# EVE

## Bilan de EVE1 /2018-2020

des engagements  
de réduction  
des GES de  
**8,22 %**  
en moyenne

Près de **4000** entreprises  
sensibilisées  
par les organisations professionnelles

**946** entreprises  
engagées

**829 000**

tonnes de CO<sub>2</sub>e réduites  
chaque année

**307** entreprises  
labellisées



**849**

Transporteurs

**641**  
TRM  
engagés

**74 274**  
véhicules chartés

**208**  
TRV  
engagés

**27 450**  
conducteurs concernés



**54**  
Chargeurs



**43**  
Commissionnaires



**283**  
entreprises  
Labellisées TRM



Créé en 2020

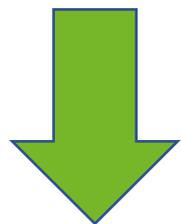
**24**

# EVE

## Des objectifs EVE2 plus ambitieux

### Objectifs EVE1 :

- 4 650 établissements sensibilisés
- 900 entreprises chartées
- 500 entreprises labélisées Objectif CO2



≈ 1 Million

de tonnes de CO<sub>2</sub>e réduites chaque  
année

### Objectifs EVE2 :

- 6 900 établissements sensibilisés
- 2 000 entreprises chartées
- 940 entreprises labélisées



≈ 3 Millions

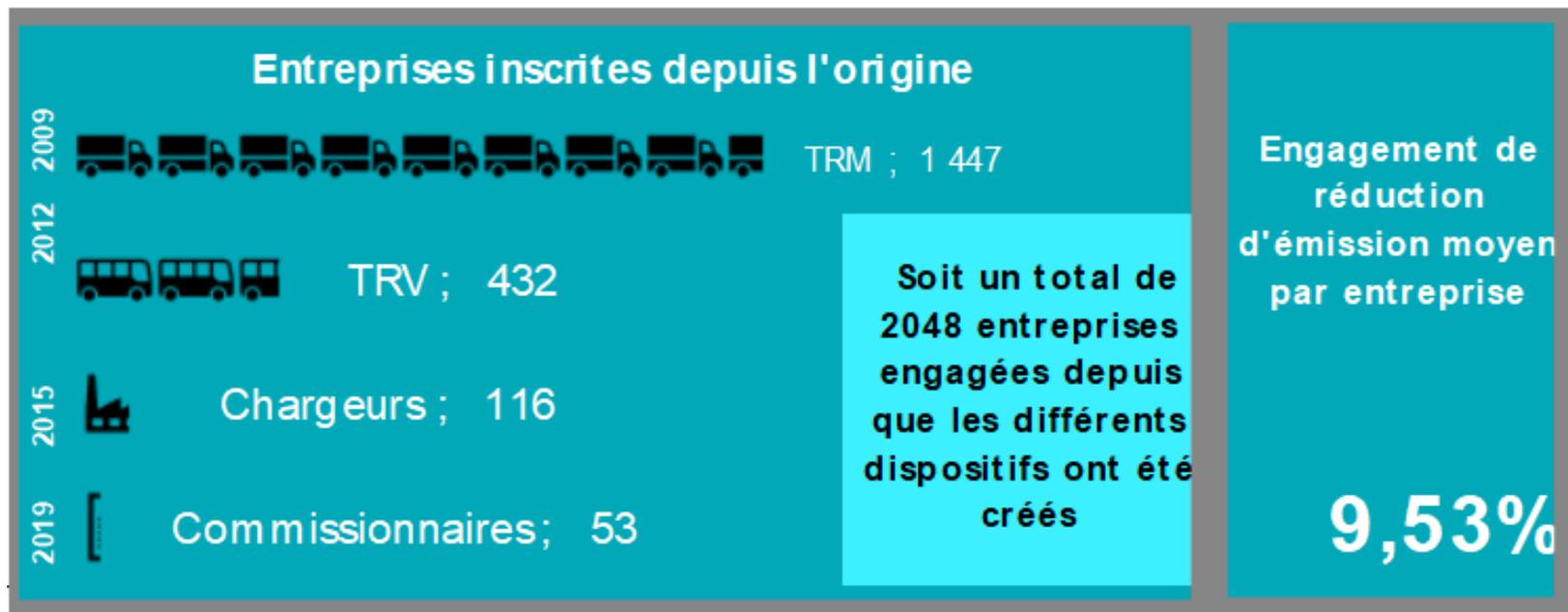
de tonnes de CO<sub>2</sub>e réduites chaque  
année



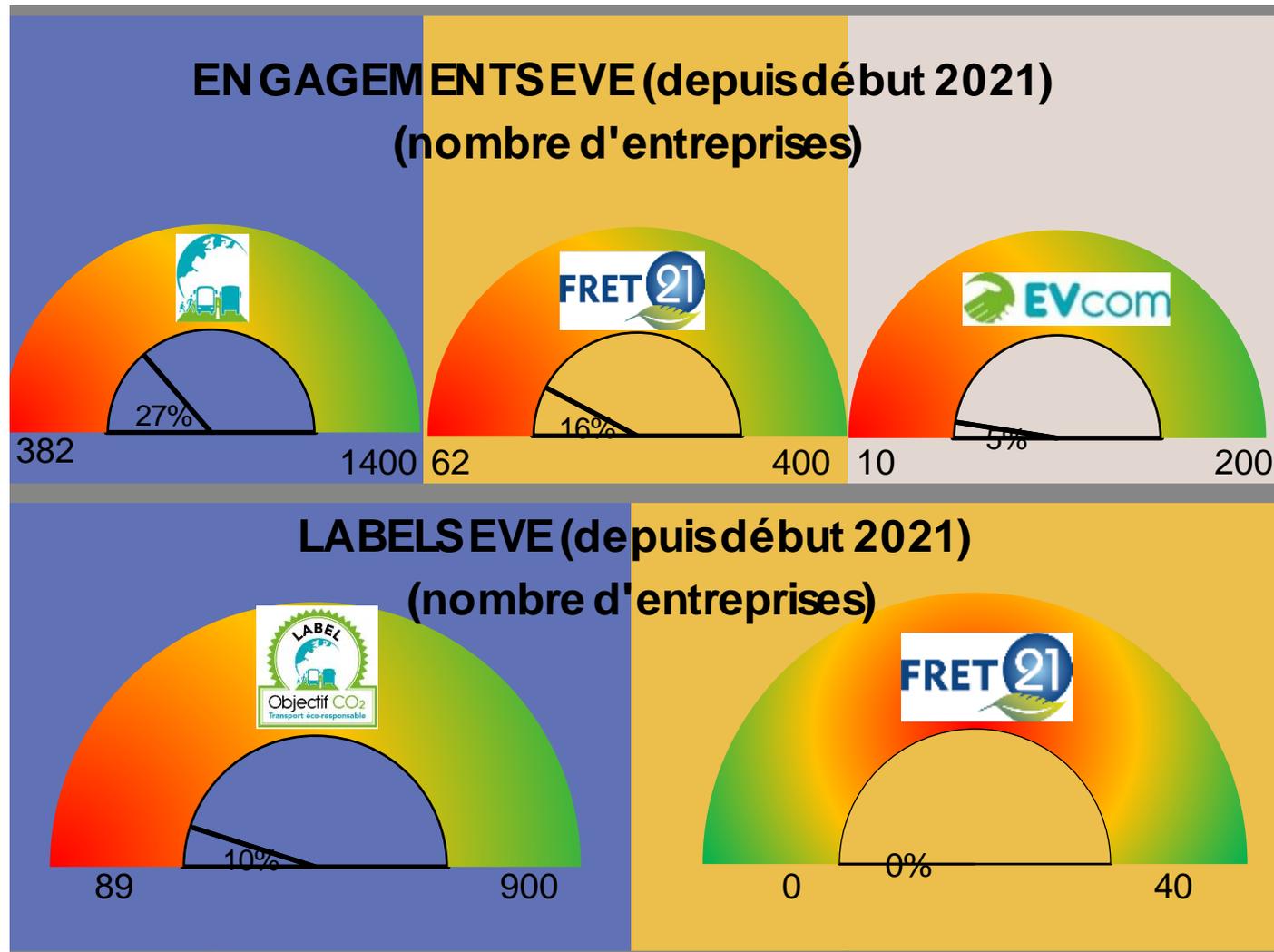
Obligation d'être sur la  
Plate-Forme Echange de  
Données (PFE-DET)

# EVE

## Bilan national depuis l'origine

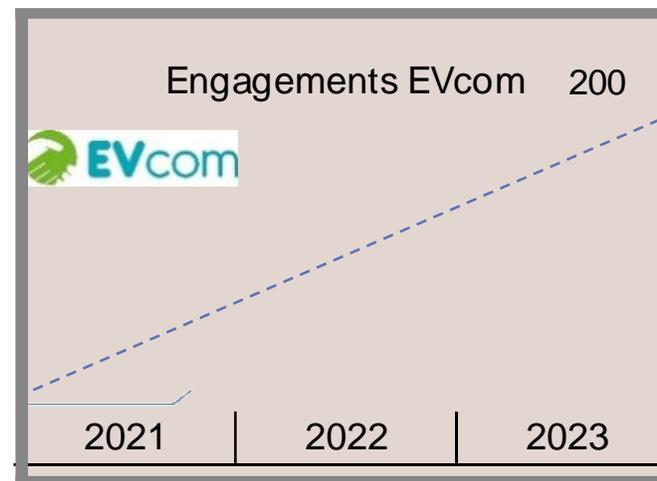
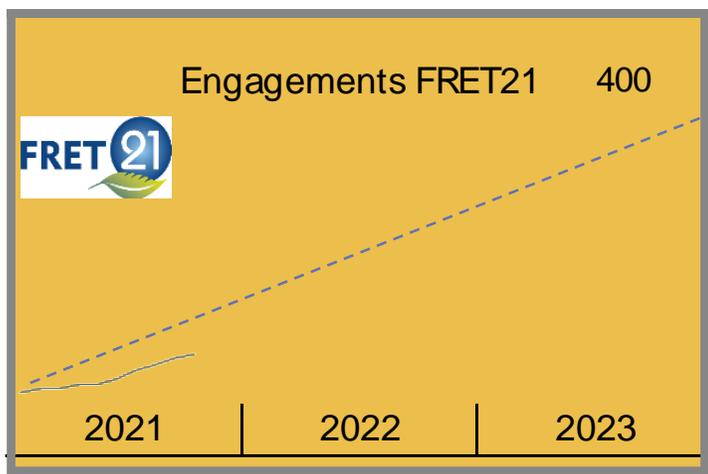
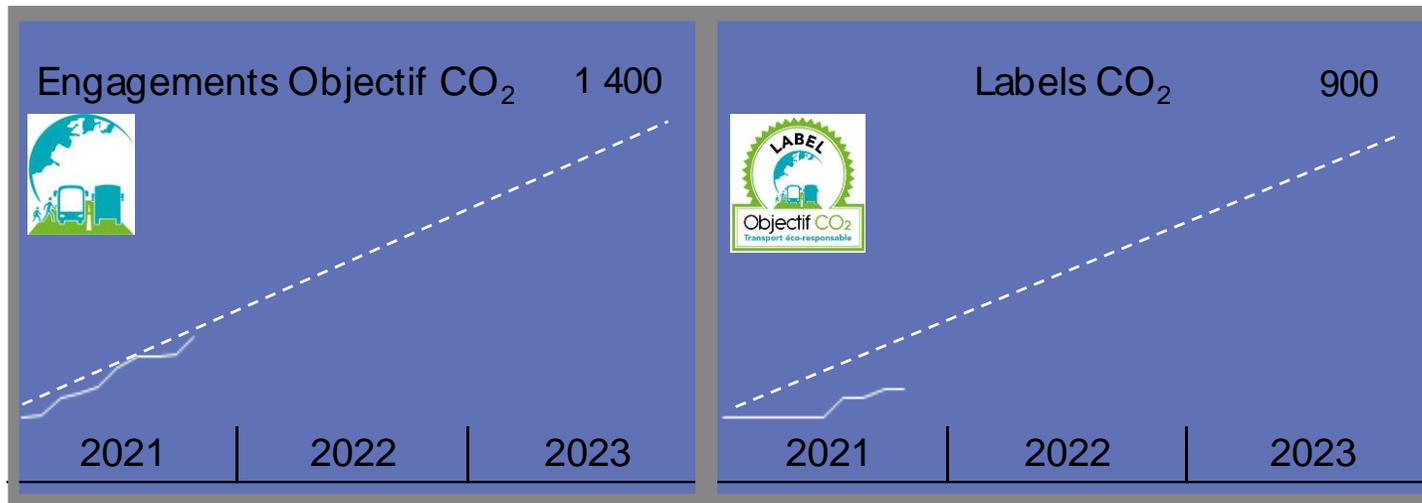


## Bilan national EVE2 depuis début 2021



# EVE

## Bilan national EVE2 octobre 2021 par support et dispositif





**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MERCI !**



# EVOLUTIONS DU PROGRAMME



## Engagements Volontaires Pour l'Environnement

Programme d'accompagnement des entreprises pour la réduction de l'impact énergétique et environnemental dans leurs activités de transport et logistique.





# Les évolutions du programme depuis 2020

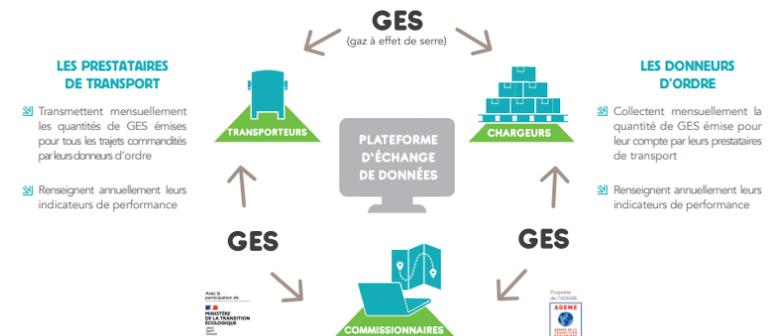
- Le label Objectif Co<sub>2</sub> transports de VOYAGEURS



- Charte d'Engagements Volontaires COMmissionnaires de transport



- La plate-forme d'échanges de données



# BILAN EN NOUVELLE-AQUITAINE



## Le comité de pilotage de Nouvelle-Aquitaine 5 réunions en 2021



Source : OTRE



# Les résultats 2021

Nombre d'entreprises engagées : 45

Nombres filiales comprises : 81

chartées objectif Co<sub>2</sub>: 39 (69 avec filiales)

Labelisées : 5 (8 avec filiales)

EVCOM : 1 (4 avec filiales)

En marchandises (charte + label) : 32 (67 avec filiales)

En voyageurs : 13 (14 avec filiales)

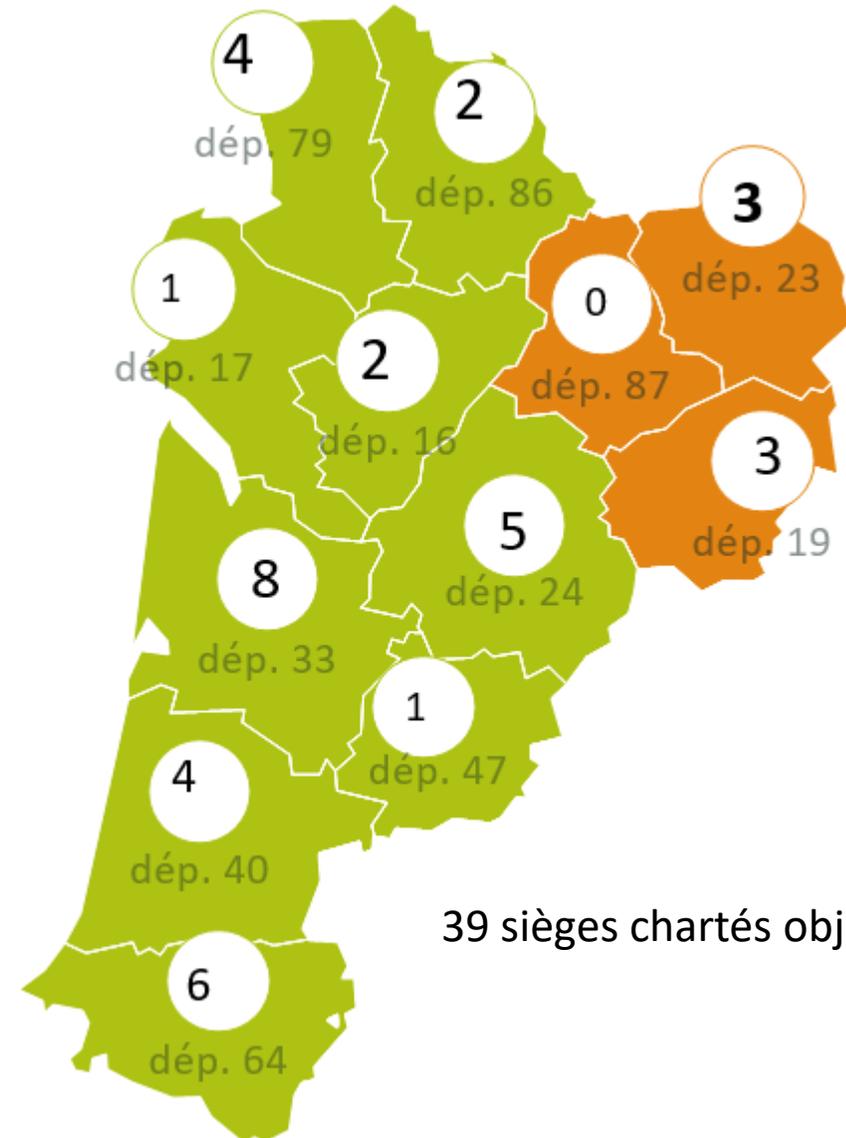
Les 39 entreprises chartées représentent :

- 4 067 véhicules (TRV et TRM)

- 4 040 conducteurs

- 12% de réduction sur 3 ans

→soit 23 747 tonnes de Co<sub>2e</sub>



39 sièges chartés objectifs Co<sub>2</sub>



# Les entreprises chartées en 2021

## Objectif Co<sub>2</sub> et EVCOM



TPM TRANSPORTS

DISTILLERIE  
CHARENTAISE  
JUBERT

Cie des TRANSPORTS  
D'AQUITAINE

K'RO EXPRESS

TOURISME  
CITY TOURS



# Les entreprises labellisées

- 2019/2020



- 2021





| 2019                                | 2020             | 2021             |
|-------------------------------------|------------------|------------------|
| 25 (39 filiales)                    | 27 (59 filiales) | 45 (81 filiales) |
| <b>Total 97 sièges 179 filiales</b> |                  |                  |

Hausse du nombre d'entreprises engagées : +80% sur 3ans

Caroline BORDET-LELANN  
Directrice Adjointe à la RSE  
CDISCOUNT FRET 21





**Cdiscount**  
Nos engagements RSE

**FOCUS SUR LA LOGISTIQUE**

« Favoriser l'accès aux biens et services au plus grand nombre...  
... en construisant une économie numérique européenne responsable et solidaire »



**DEPUIS PRÈS DE 15 ANS**

---

Démarche initiée  
dans nos entrepôts

**DEPUIS 2015**

---

Forte accélération avec des  
investissement massifs

**DEPUIS 2019**

---

Contribue à la  
neutralité carbone

**DEPUIS 2021**

---

Engagement Fret 21  
-7% d'ici 2023

Des investissements uniques en Europe pour  
réduire le vide dans les colis



Innover avec nos transporteurs sur le  
chargement en vrac



### Un réseau unique de points relais pour mailler le territoire



### Un partenariat avec Agrikolis en zone rurale



Développer les flux alternatifs,  
depuis nos entrepôts...



...jusque chez nos clients



### Associer les transporteurs et valoriser leurs engagements



### Séquestrer les émissions résiduelles





## Quelles perspectives pour le biodiesel dans la décarbonation du secteur des transports

- Daphné LORNE - Ingénieur économiste bioénergies/prospective transports  
à IFP Energies nouvelles
- António Pires da Cruz Program Manager – Fuels and Emissions, at IFP Energies nouvelles
- Christian DANIAU – Président de la Chambre d'Agriculture de la Charente
- Nicolas RAUD – Directeur de CITRAM AQUITAINE
- Patrice RAPITEAU – Président des Transports RAPITEAU & ses Fils

# Quelles perspectives pour le biodiesel dans la décarbonisation du secteur transport?

## Panorama des filières biodiesels: le marché, la réglementation, les performances environnementales et les perspectives

António Pires da Cruz, IFP Energies nouvelles

Daphné Lorne, IFP Energies nouvelles





# IFPEN : Qui sommes-nous ?

Un organisme  
public de R&I

Un centre  
de formation

Un groupe  
industriel

Un champ d'action international dans les domaines  
de l'environnement, de l'énergie et du transport



**1 635**  
personnes



**1 190**  
chercheurs

**120,5 M€**  
de dotation budgétaire  
en 2020



**146,5 M€**  
de ressources propres  
en 2020





## ENJEUX



- Décarbonation difficile – Airbus évalue que 80% de la flotte sera encore thermique et fuel liquide en 2050
- Des initiatives européennes pour faciliter l'incorporation de biojet – **ReFuelEU Aviation**



- La question du combustible est centrale car l'impact € est conséquent
- Les réglementations à venir et la disponibilité des options décarbonées seront déterminantes – **FUELEU MARITIME**
- Le rôle des carburants liquides ne peut être négligé



- L'électrification est lancée mais elle ne sera pas immédiate
- Le carburant liquide aura un rôle à jouer à moyen terme
  - Transport longue distance plus difficile à électrifier
  - Carburant durable « drop-in » → Moyen immédiat de décarboner le parc existant (durée moyenne 12 ans)



- La conversion de centrale thermique est un sujet qui peut présenter des problématiques ponctuelles telles que la compatibilité matériaux, les problématiques de stockage ou les émissions

## MISSIONS

De nouveaux produits pour des problèmes historiques



- ✓ Suivi qualité des produits bio
- ✓ Stockage et vieillissement
- ✓ Adéquation Moteur/Carburant



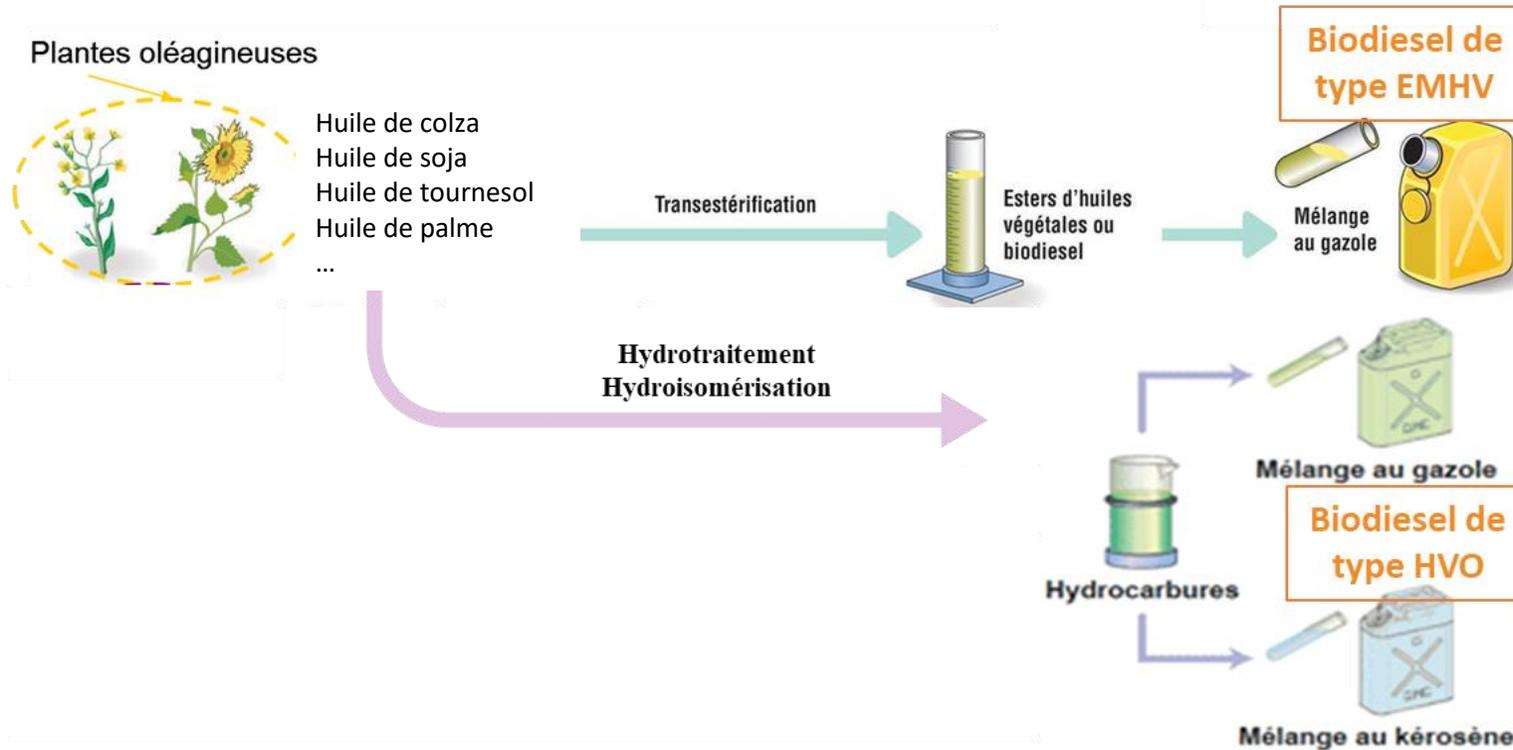
Des études multi-compétences et plurisectorielles qui considèrent toute la chaîne (ressources/procédés/carburants)

- Innovation Technologique : Développement de procédés de fabrication de carburants alternatifs avec le **Groupe IFPEN** (Axens)
- Suivi des réglementations et tiers de confiance des **pouvoirs publics**
- Expertise auprès de **l'industrie** en adéquation moteurs/carburants, notamment pour déterminer les impacts sur les émissions et le rendement énergétique
- Définition de **feuilles de route** à l'aide d'outils d'analyses de cycles de vie (ACV) et technico-économiques





## LES FILIÈRES BIODIESELS « CONVENTIONNELLES » LES PLUS RÉPANDUES



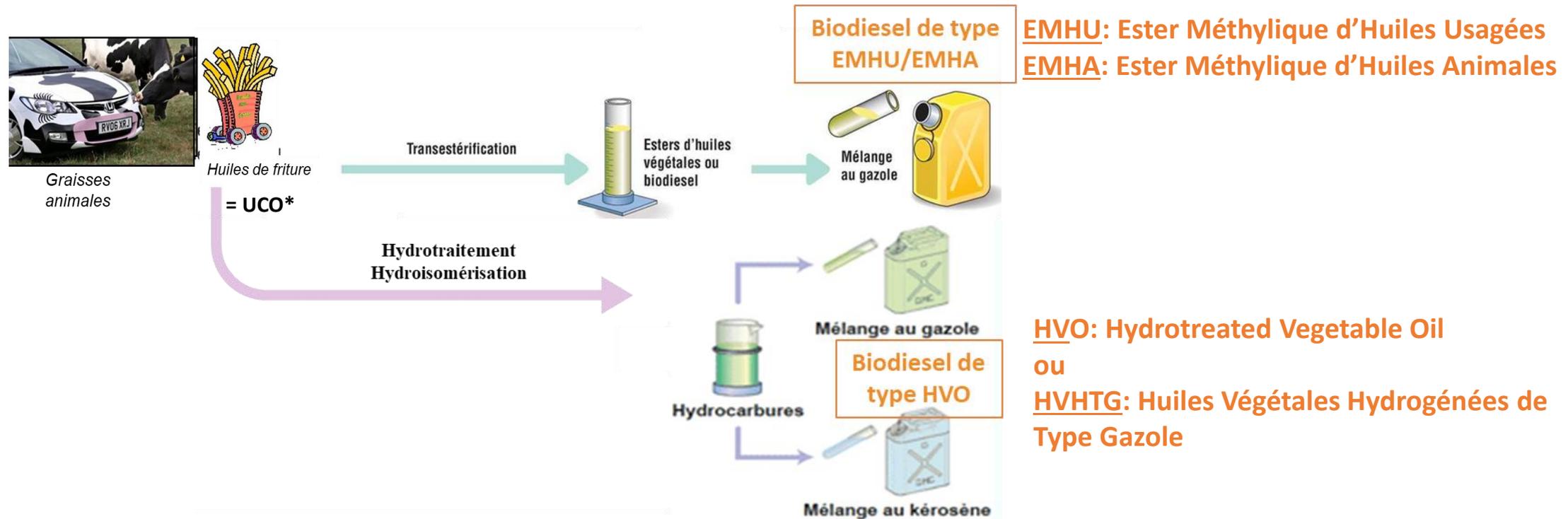
**EMHV:** Ester Méthylique d'Huiles Végétales

**HVO:** Hydrotreated Vegetable Oil  
ou  
**HVHTG:** Huiles Végétales Hydrogénées de Type Gazole

Des technologies matures, mobilisant des ressources issues de cultures oléagineuses



## LES FILIÈRES BIODIESELS ISSUES D'HUILES ET GRAISSES RÉSIDUELLES EN DÉVELOPPEMENT (ANNEXE IX PART B)



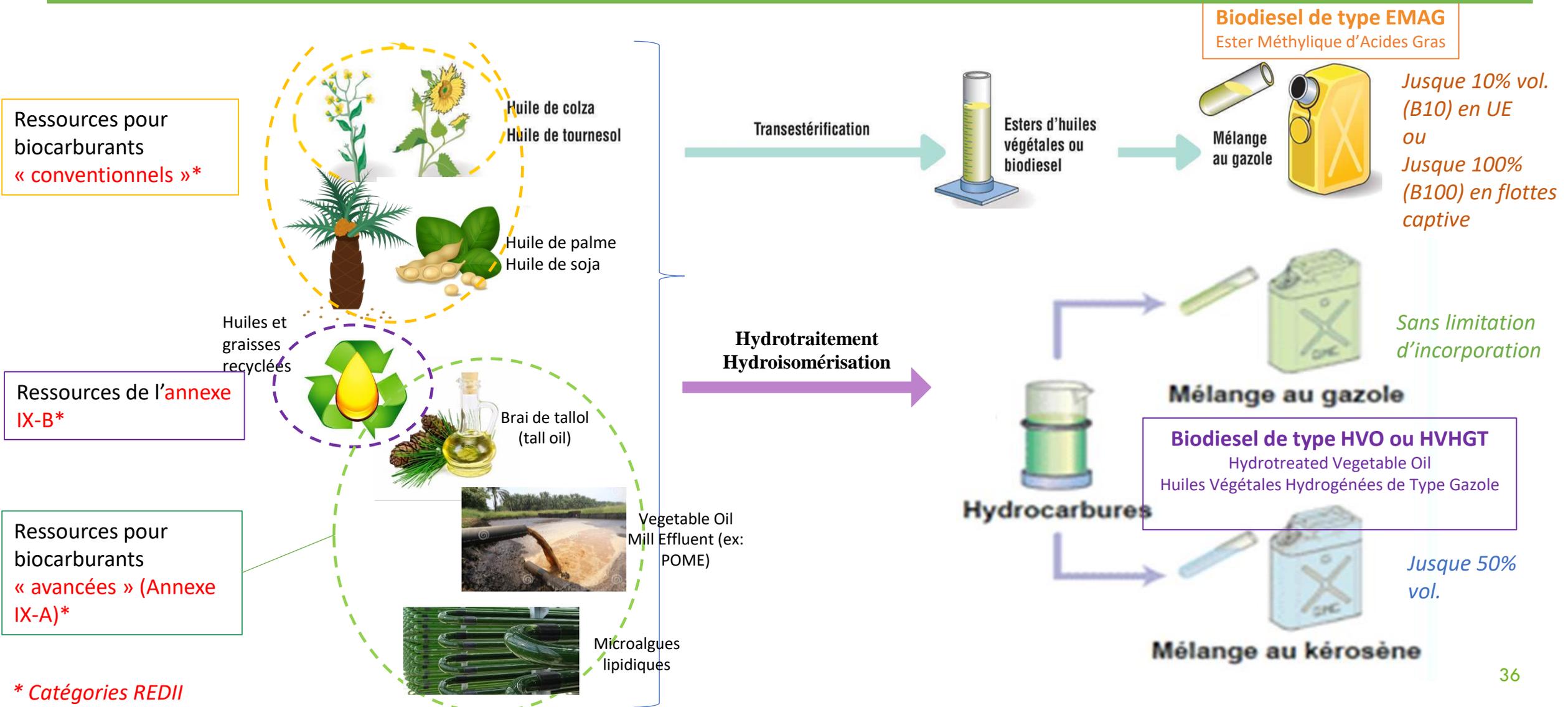
\*UCO: Used Cooking Oil

Des technologies matures, mobilisant des ressources issues d'huiles de cuisson usagées et de graisses animales de catégories I, II ou III



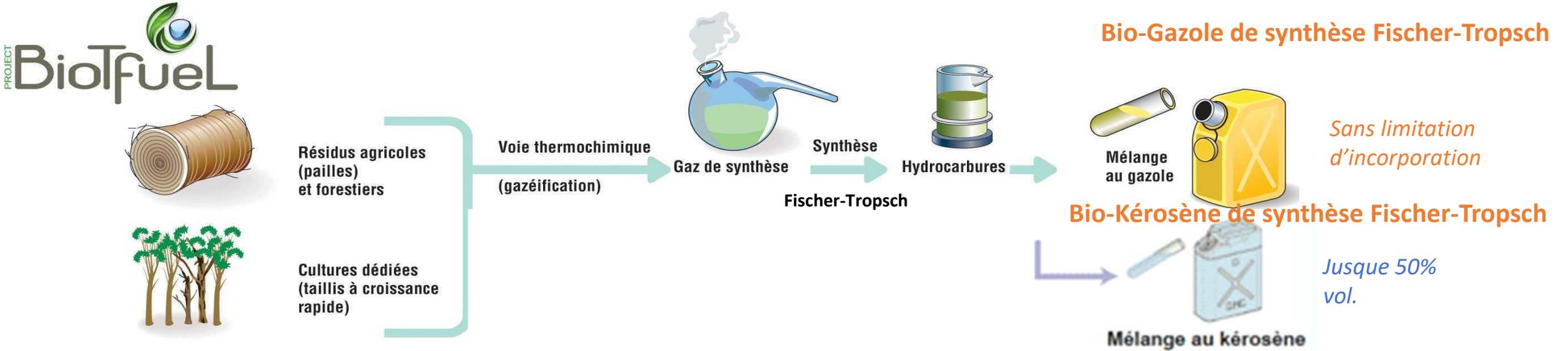
# Panorama des filières biodiesel

## PANORAMA DES DIFFÉRENTES LES FILIÈRES BIODIESELS ISSUES D'HUILES ET GRAISSES

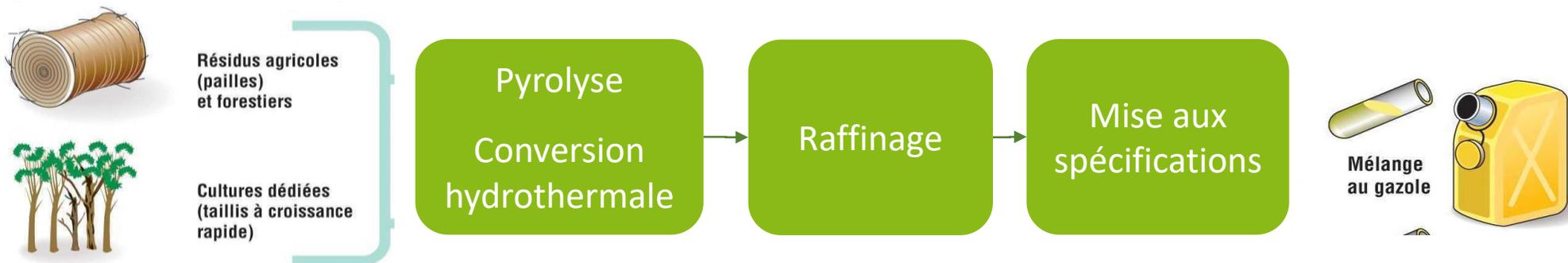




## LES FILIÈRES BIODIESELS « AVANCÉES » ISSUES DE RESSOURCES LIGNOCELLULOSIQUES (ANNEXE IX PART A)



Une technologie en cours de développement industriel, mobilisant des ressources lignocellulosiques de types résidus forestiers, agricoles, industriels ou cultures lignocellulosiques dédiées



Des technologies en cours de R&D comportant encore différents verrous technique à lever



## LES AUTRES CARBURANTS DURABLES EX-ÉLECTRICITÉ (POWER-TO-X OU E-FUELS)

### Filières

#### Carburants gazeux

- e-Hydrogène
- e-Méthane

#### Carburants liquides

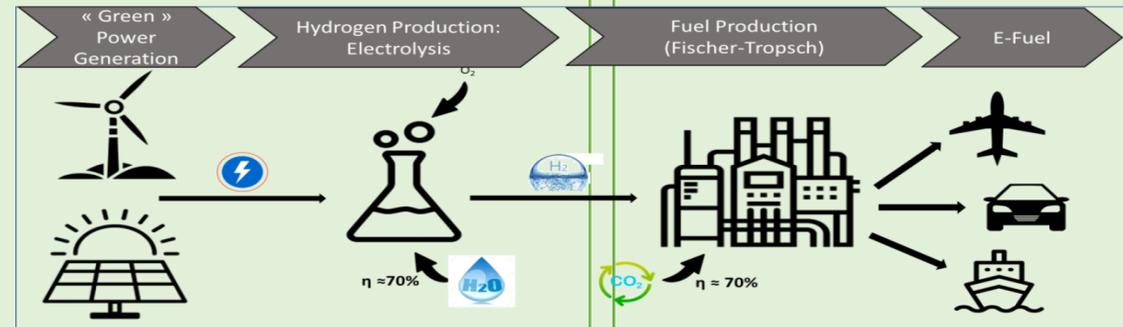
- **e-Diesel**
- e-Jet fuel
- e-Methanol
- e-Gasoline
- ...

#### e-Biocarburants liquides

- **e-Biodiesel**
- e-Biojet

### Transformation

Gazeux ou liquéfiés, obtenu à partir de procédés utilisant de l'électricité (verte) pour produire du H<sub>2</sub>, qui peut être combiné avec du CO ou du CO<sub>2</sub>



Synergie entre biocarburants avancés ex-biomasse lignocelulosique et hydrogène vert

### Ressources





## ROUTIER LONGUE DISTANCE 44 TON

|   | Diesel       | Gaz            |                       | Liquides              |                       |
|---|--------------|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|   |              | CNG<br>225 bar | LNG<br>7 bar, -130 °C | EMAG<br>100%          | HVO et BTL<br>100%    |
| Densité 20 °C (kg/l résv)               | <b>0,84</b>  | 0,15<br>(-82%) | 0,45<br>(-49%)        | <b>0,88</b><br>(+5%)  | <b>0,78</b><br>(-7%)  |
| PCI (MJ/kg)                             | <b>42,6</b>  | 50<br>(+15%)   | 50<br>(+15%)          | <b>37,2</b><br>(-14%) | <b>44,1</b><br>(+2%)  |
| Rendement GMP (%)                       | <b>42</b>    | 36<br>(-15%)   | 40<br>(-5%)           | <b>42</b>             | <b>42</b>             |
| Distance parcourue avec résv 500 l (km) | <b>1 660</b> | 300<br>(-82%)  | 1 000<br>(-40%)       | <b>1 518</b><br>(-9%) | <b>1 595</b><br>(-4%) |
| Compatibilité moteur (Variation coût)   | -            | Dédié<br>(++)  | Dédié<br>(++)         | Dédié<br>(+)          | Drop-in               |

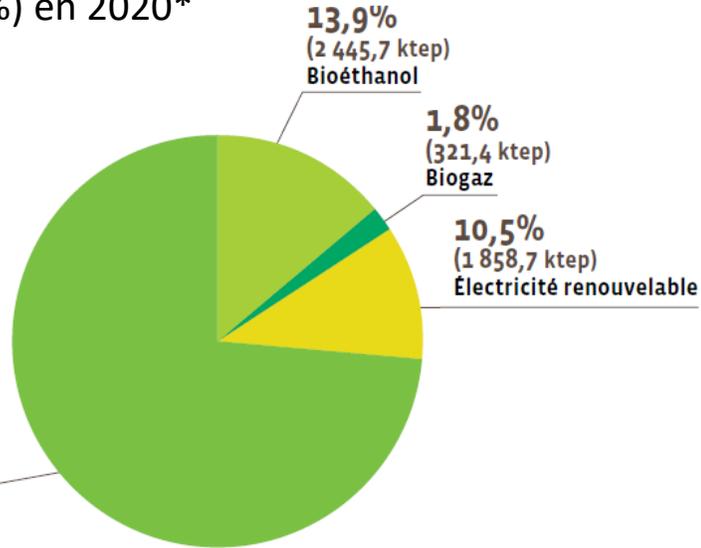
Source Renault Trucks, SIA 03/2021





# Marché européen des biodiesels

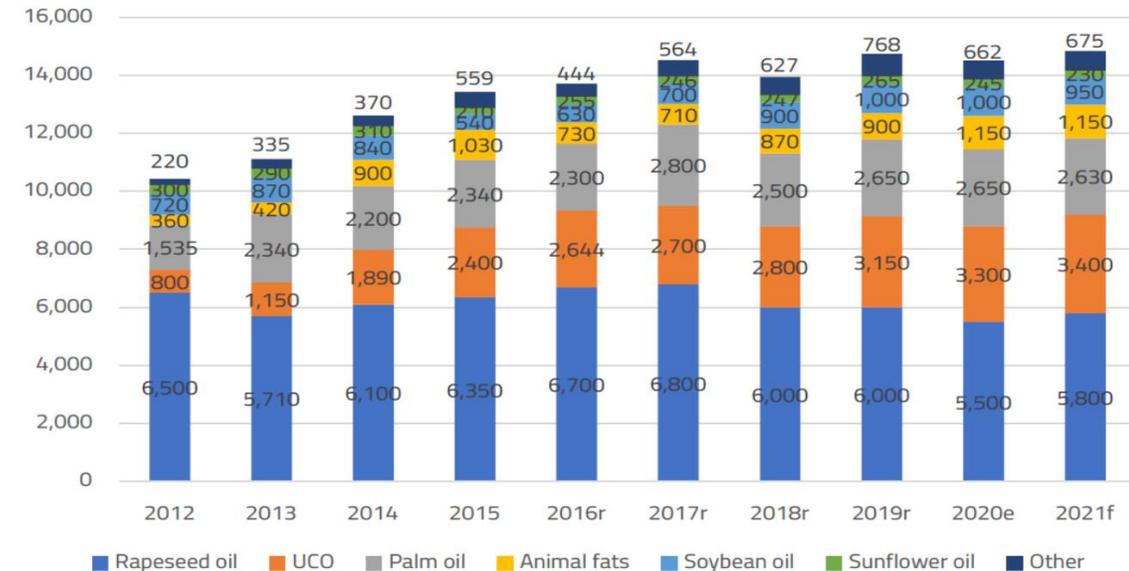
Répartition de l'énergie renouvelable utilisée dans les transports (tous types) des pays de l'Union européenne à 27 (en ktep et %) en 2020\*



\* Estimation. Source : EurObserv'ER 2021.

- Le colza reste la ressource majoritaire
- En 2020, 75% des UCO consommés en UE ont été importés
- L'huile de palme pourrait amorcer sa décroissance

Evolution des ressources mobilisées pour le biodiesel consommées en UE 27 + UK (en 1000 tonnes)



Note: UCO stands for used cooking oil  
Note : r = revised/e=estimate/f=forecast  
Source: USDA

## Consommation 2020

14,2 Mtep (~- 8% par rapport à 2019),  
dont:

- 10,5 Mtep d'EMAG
- 3,7 Mtep d'HVO

## Production 2020

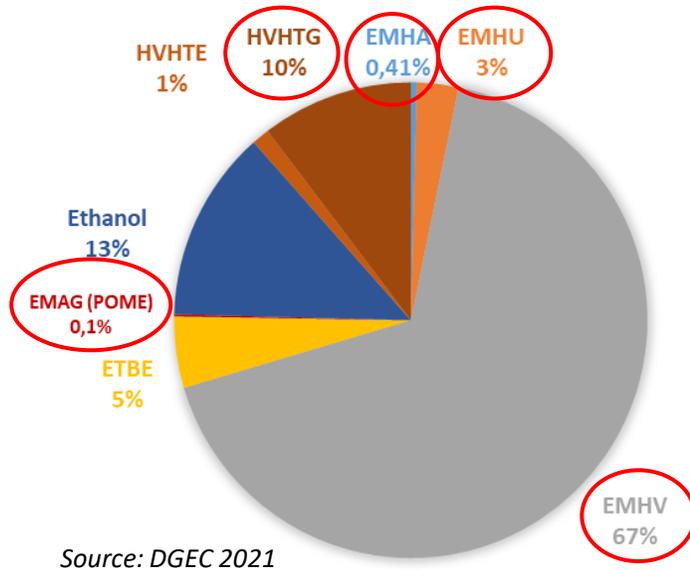
13,5 Mtep, dont:

- 9,1 Mtep d'EMAG
- 4,4 Mtep d'HVO



# Marché français des biodiesels

Répartition des biocarburants consommés dans les transports en France (% PCI) en 2020, soit 80,51 % de biodiesels



## Consommation 2020

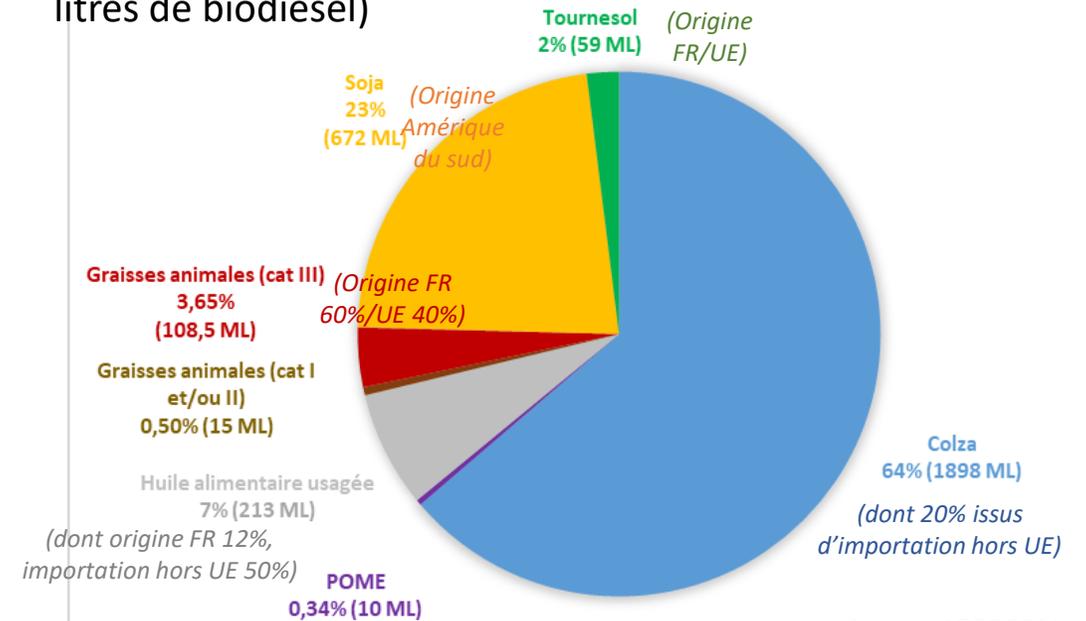
2,35 Mtep (~-16% par rapport à 2019),

dont:

- 2,05 Mtep d'EMAG
- 0,3 Mtep d'HVO

- Le colza est la ressource majoritaire (+14% vs 2019) , suivi du soja (+5% vs 2019) et des huiles usagées (+5% vs 2019)
- L'huile de palme a été supprimée du mix depuis 2020 (de 23% en 2019 à 0% en 2020)
- HVHGT issus à 29% UCO, 29% graisses animales, 23% colza, 10% soja, 7% tournesol, 1% POME (origine UE à 65%)

Part des différentes ressources mobilisées pour le biodiesel (EMAG + HVHGT) consommées en France (en % et millions de litres de biodiesel)





# Règlementation européenne

Directive REDII en vigueur

- Les états-membres imposent un objectif aux fournisseurs de carburants pour augmenter l'utilisation d'énergies renouvelables.

- Cible pour 2030 :

**14 %**  
d'énergies renouvelables dans le secteur transport

*Cette cible sera revue en 2023 par la CE  
Sous certaines conditions, un état-membre peut avoir une cible inférieure*

- Pour être éligibles, les biocarburants doivent répondre à des **critères de durabilité**  
→ mécanisme de certification  
→ conditionne l'éligibilité à un soutien financier

|               |   |
|---------------|---|
| <b>≤ 7%</b>   | <p><b>Biocarburants plafonnés</b> (en compétition avec l'alimentaire et à fort risque ILUC)</p> <p><b>Plafond défini au niveau national</b> : contribution ne devant pas dépasser 1% de plus que le niveau de consommation atteint en 2020 (2017 en France), avec un maximum de 7%</p> <p>* « High ILUC risk + significant expansion of production on high carbon stock lands » (vise en particulier l'huile de palme) : diminution progressive à partir de 2024 pour atteindre 0% en 2030.</p> |
| <b>≥ 3,5%</b> | <p><b>Biocarburants avancés</b> (à faible risque ILUC)</p> <p><b>Éligibilité basée sur la ressources et/ou la technologie</b> listés en Annexe IX Partie A</p>  |
| <b>≤ 1,7%</b> | <p><b>Biocarburants issus de ressources listées à l'annexe IX part B</b></p> <p><b>Graisses animales et huiles de cuisson usagées</b></p>   |
| <b>Autres</b> | <p><b>Autres énergies renouvelables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Carburants renouvelables liquides ou gazeux d'origine non biologique (e-fuels)</li> <li>- Carburants issus de carbone recyclé</li> <li>- Electricité renouvelable utilisée dans les différent modes de transports (routiers et ferroviaires)</li> </ul>  |

**Mesures complémentaires**  
(Coefficients multiplicateurs)

|  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| Biocarburants avancés (annexe IX part A):  | *2                                  |
| -  | -                                   |
| Biocarburants issus de l'annexe IX part B: | *2                                  |
| -  | -                                   |
| Biocarburants pour aviation & maritime     | * 1.2                               |
| -  | -                                   |
| Électricité renouvelable :                 | * 1.5 pour rail et * 4 pour routier |



# Règlementation européenne

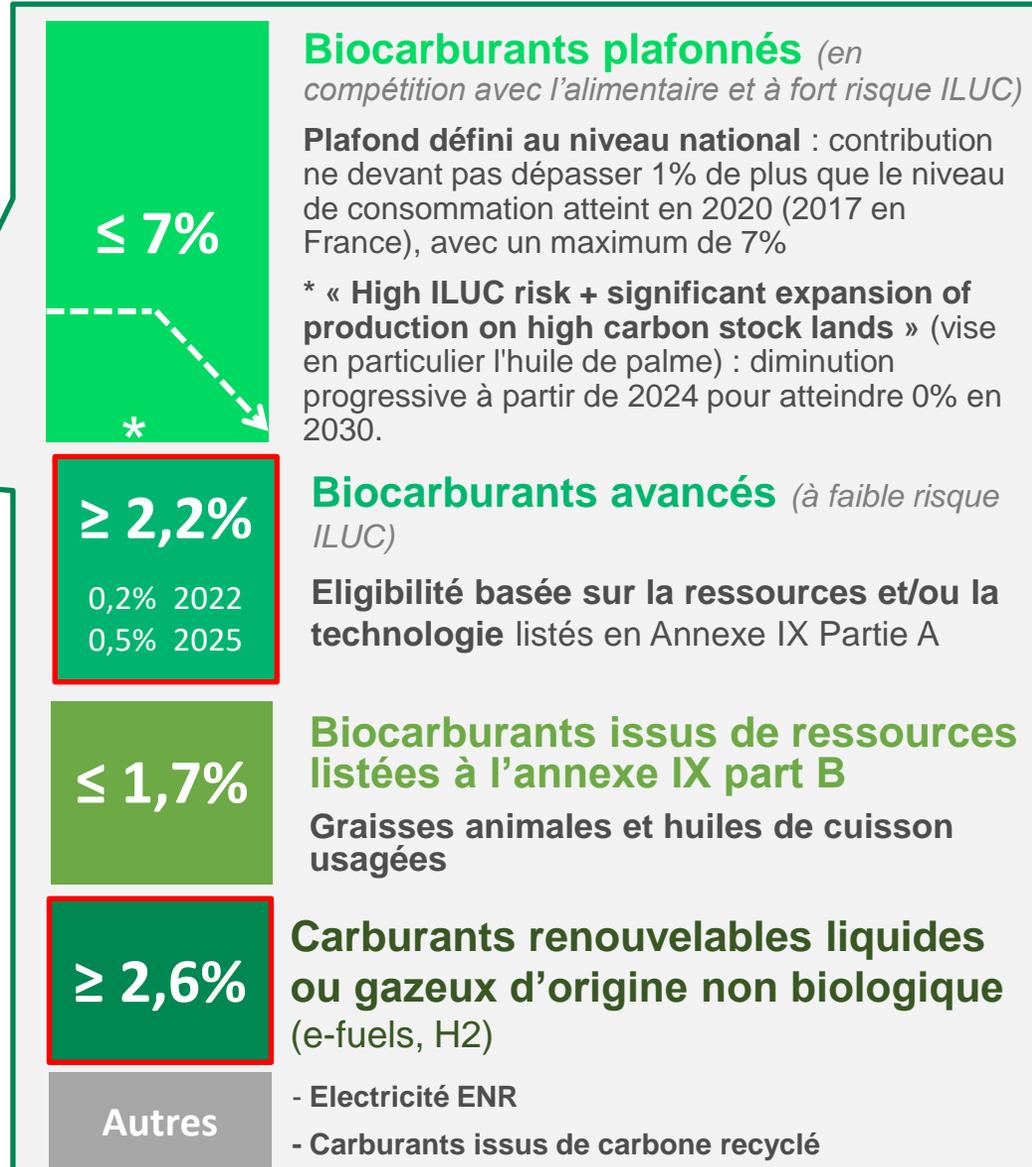
Directive REDII avec les proposition d'amendements 2021 (non votées)

- Les états-membres imposent un objectif aux fournisseurs de carburants pour augmenter l'utilisation d'énergies renouvelables.

- Cible pour 2030 :

**13 %**  
De réduction de GES dans le transport

- Pour être éligibles, les biocarburants doivent répondre à des critères de durabilité  
→ mécanisme de certification  
→ conditionne l'éligibilité à un soutien financier

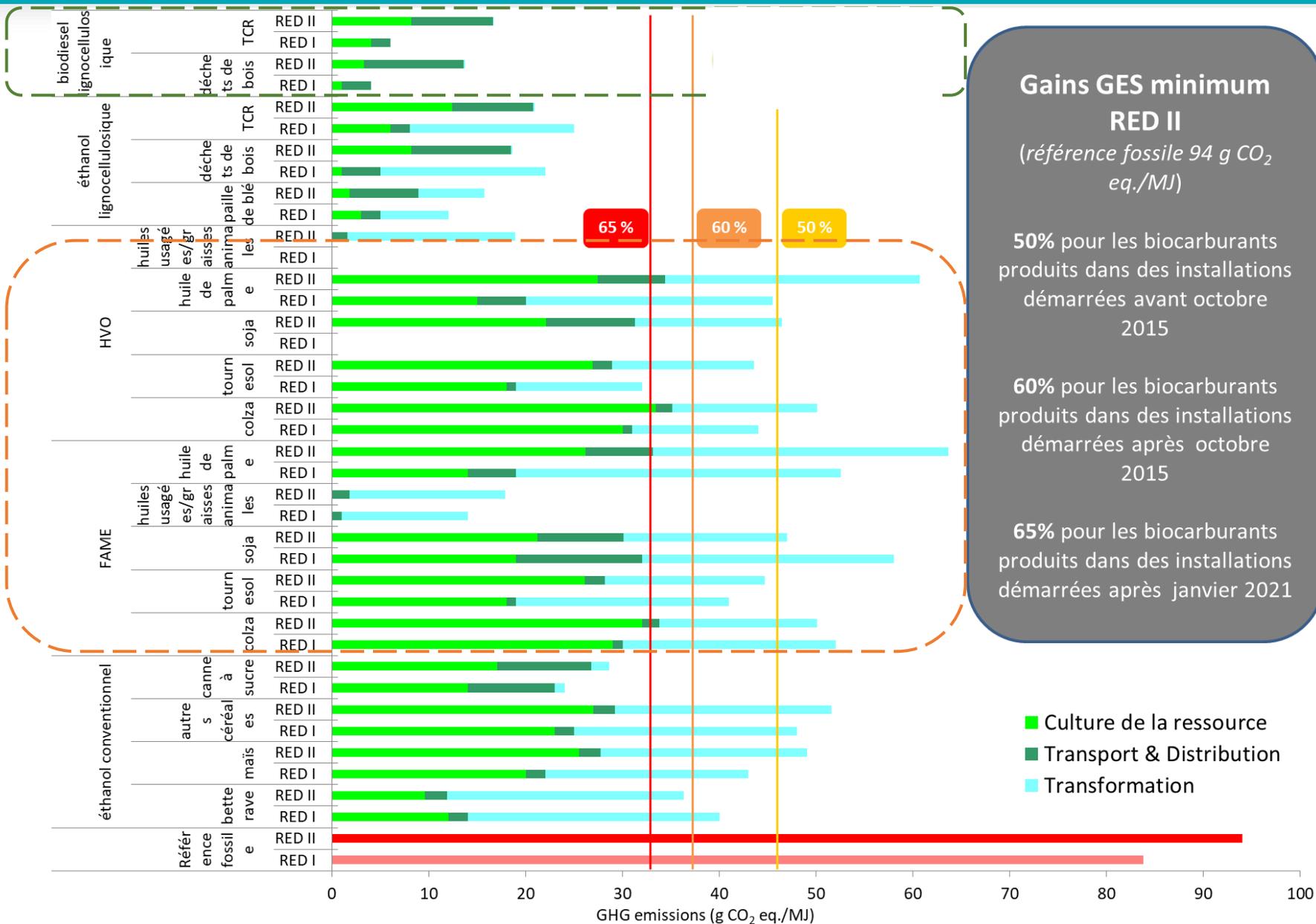


**Mesures complémentaires**

Plus de coefficients multiplicateurs, sauf pour l'aérien et le maritime (x1,2)

Modifications des modalités de calculs des objectifs: sur base de consommation d'énergie tous modes de transport confondus.

# Règlementation européenne – Critères de durabilité





# L'ACV des filières biocarburants

Définition du périmètre des systèmes évalués

## Les principales étapes définissant les frontières de l'ACV d'une filière biocarburant

Culture & récolte  
de la biomasse



Conversion 1



Conversion 2



Distribution



Utilisation  
biocarburant



Etapes de transport intermédiaires de la biomasse, des produits intermédiaires et du carburant final  
(route et/ou rail et/ou fluvial voire maritime pour imports biomasse)



et/ou



et/ou



et/ou

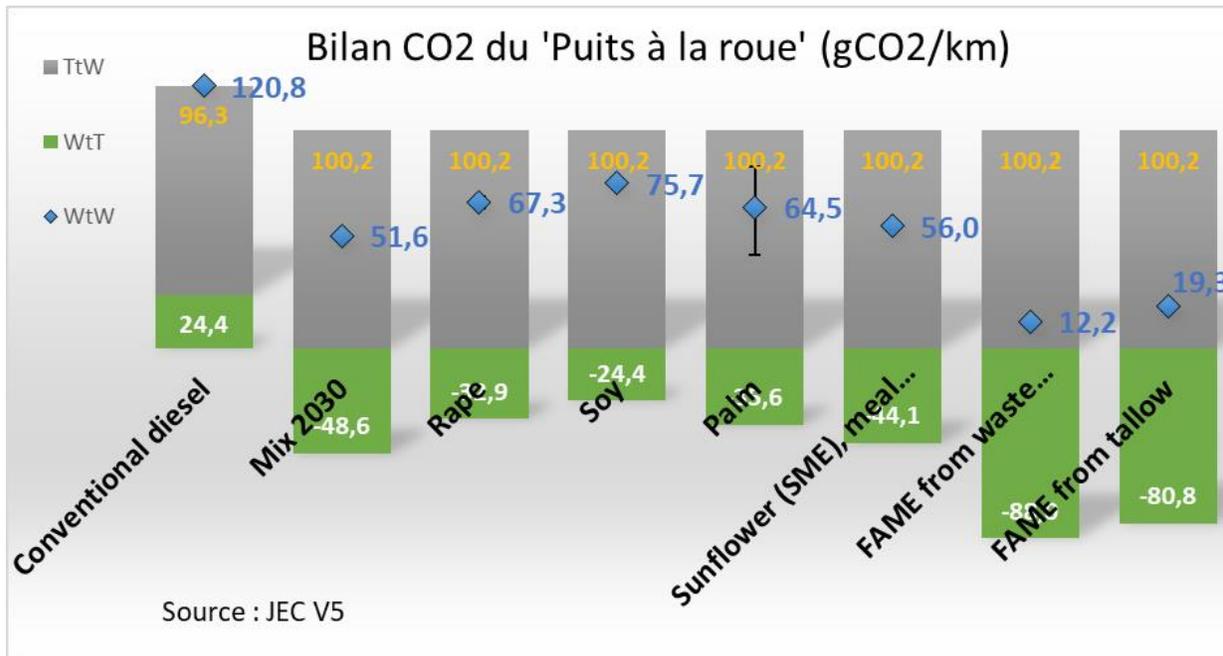




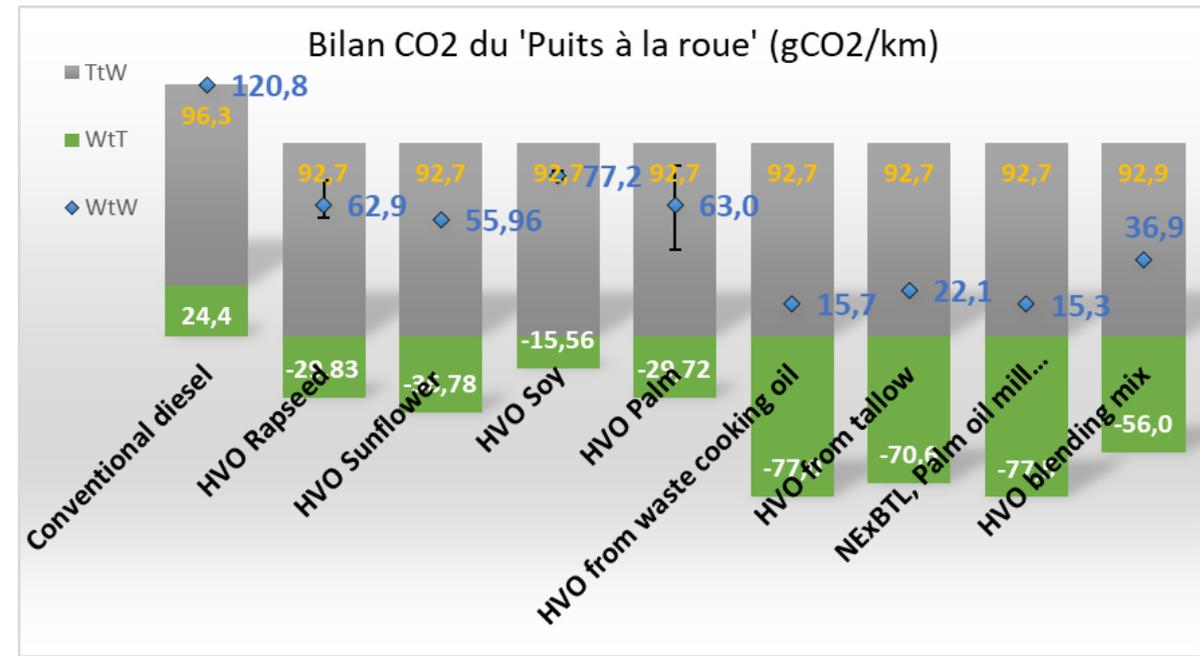
# CO<sub>2</sub> « puits à la roue » EMAG et HVO

## LE BILAN CO<sub>2</sub> DE CHAQUE SOLUTION EST FORTEMENT DÉPENDANT DE LA RESSOURCE

### EMAG



### HVO

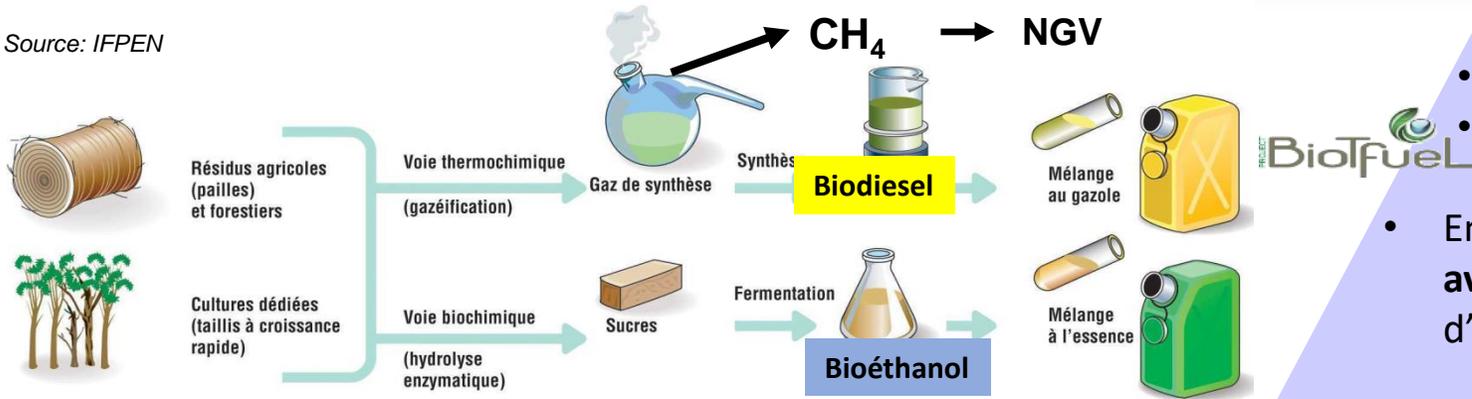


Voiture thermique de segment C, à l'horizon 2025+



# Biodiesel avancé lignocellulosique – BTL

Source: IFPEN



## ETAT de l'ART

- Maturité technologique et industrielle
- Unités industrielles en démarrage aux USA → Besoin d'investissements en EU!
- En 2030, la Directive UE REDII impose >3,5% biocarburants avancés dans chaque état membre avec une cible de 14% d'énergie renouvelable dans le secteur du transport

## COÛT & IMPACT GES

- Le coût des biocarburants lignocellulosiques est ~1.5 à 4 x fossiles
- Potentiel hub énergétique (carburant, gaz, électricité, chaleur...)
- Biodiesel de très haute qualité (< particules, pas de soufre...)
- Potentiel réduction GES très important (> 80%)

Potential biofuels availability 2  
(Allocation to transport based on PRIMES)

|      | Potential advanced and waste-based biofuel adjusted according to PRIMES allocation to non-transport sector (EU domestic production) | Total Potential advanced and waste-based biofuel (EU + imports) |
|------|---|---|
| 2030 | 28.9 – 79.2   | 46.7 – 97.0   |
| 2050 | 31.5 – 137.2 <sup>(2)</sup>   | 70.7 – 176.4  |

MTOe/an

MTOe/an



|                 | Wood waste (isolated unit) | Waste from cultivated wood (isolated unit) | Gasification black liquor pulp mill |
|-----------------|----------------------------|--|-------------------------------------|
| g CO2(eq) / MJ  | 13,7                       | 16,7                                       | 10,2                                |
| CO2 reduction % | 84,1                       | 80,6                                       | 88,1                                |

Source: RED II

## DÉFIS

- Ressource abondante mais collecte à organiser
- Soutien politique indispensable pour la compétitivité de la filière et pour éviter le détournement vers d'autres usages

## QUALITÉ de l'AIR



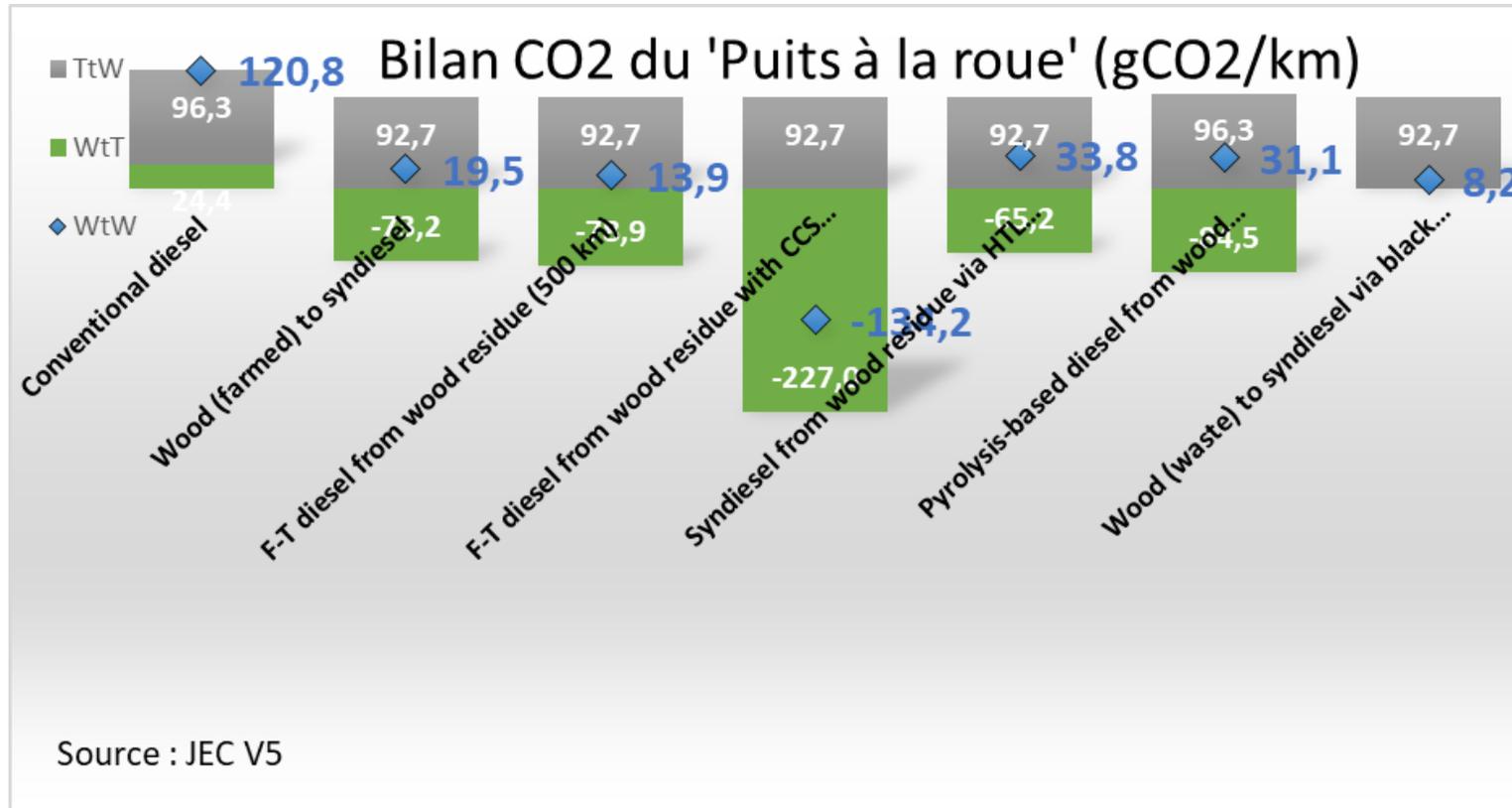


# CO<sub>2</sub> « puits à la roue » biodiesel avancé lignocellulosique



ENGAGEMENTS  
VOLONTAIRES POUR  
L'ENVIRONNEMENT  
transport et logistique

## LE BILAN CO<sub>2</sub> DU BIODIESEL AVANCÉ (2G) EST TRÈS FAVORABLE

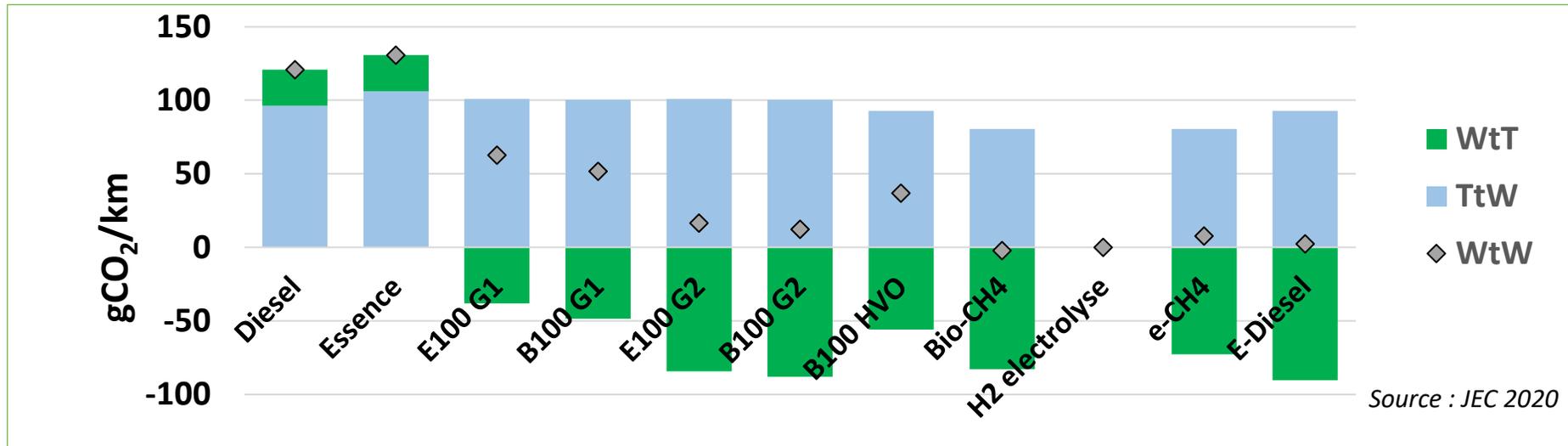


Voiture thermique de segment C, à l'horizon 2025+



# CO<sub>2</sub> « puit à la roue » - Comparatif

## BILANS ENVIRONNEMENTAUX DU PUITS À LA ROUE ET ACV INDISPENSABLES !



**Les carburants alternatifs bas carbone constituent une solution crédible vers la décarbonation du transport, adaptée au parc existant et complémentaire à l'électrification**

**Des solutions matures et industrialisables existent**

**Leur viabilité économique nécessite le soutien des pouvoirs publics → Discours politique, fiscalité, bilan GES sur le cycle de vie**



# Règlementation européenne

REDII – Liste des ressources éligibles (Annexe IX Part A et B)

## Part A (advanced biofuels)

- (a) Algae if cultivated on land in ponds or photobioreactors.
- (b) Biomass fraction of mixed municipal waste, but not separated household waste subject to recycling targets under point (a) of Article 11(2) of Directive 2008/98/EC.
- (c) Bio-waste as defined in Article 3(4) of Directive 2008/98/EC from private households subject to separate collection as defined in Article 3(11) of that Directive.
- (d) Biomass fraction of industrial waste not fit for use in the food or feed chain, including material from retail and wholesale and the agro-food and fish and aquaculture industry, and excluding feedstocks listed in part B of this Annex.
- (e) Straw.
- (f) Animal manure and sewage sludge.
- (g) Palm oil mill effluent and empty palm fruit bunches.
- (h) Tall oil pitch.
- (i) Crude glycerine.
- (j) Bagasse.
- (k) Grape marcs and wine lees.
- (l) Nut shells.
- (m) Husks.
- (n) Cobs cleaned of kernels of corn.
- (o) Biomass fraction of wastes and residues from forestry and forest-based industries, i.e. bark, branches, pre-commercial thinnings, leaves, needles, tree tops, saw dust, cutter shavings, black liquor, brown liquor, fibre sludge, lignin and tall oil.
- (p) Other non-food cellulosic material as defined in point (q) of the second paragraph of Article 2.
- (q) Other ligno-cellulosic material as defined in point (p) of the second paragraph of Article 2 except saw logs and veneer logs.

## Part B

- (a) Used cooking oil.
- (b) Animal fats classified as categories 1 and 2 in accordance with Regulation (EC) No 1069/2009 of the European Parliament and of the Council

**Révision de la liste tous les 2 ans  
pour ajouter de nouvelles  
ressources (pas de retrait possible)**

## ● RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2019/807 DE LA COMMISSION du 13 mars 2019

fixe les critères pour la détermination des matières premières présentant un risque CAS élevé dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone. Les critères cumulatifs suivants s'appliquent:

- 1) **A** > à 1 % et affecte plus de 100 000 ha  
+
- 2) **B** (part de l'extension sur terres à haut stock de carbone) > 10%

Les biocarburants produits à partir de ces ressources ne sont pas éligibles aux objectifs REDII en 2030

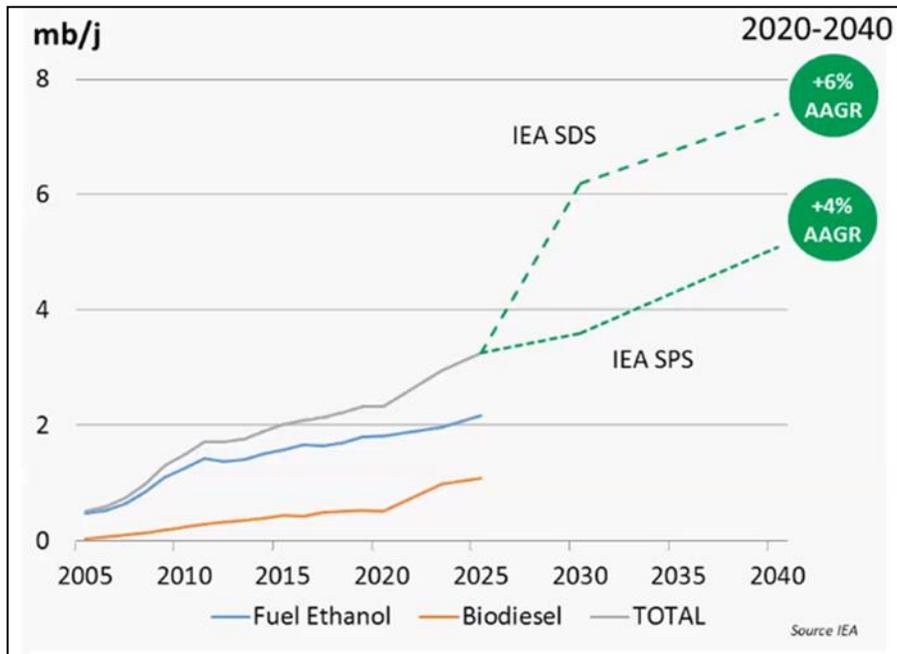
➔ La palme est à ce jour la seule culture concernée. Le soja a des valeurs proches des seuils et est en pourparler

|                       | ANNEXE   |  |  |   |
|-----------------------|--|--|--|---|
|                       | <b>A</b>   | <b>A</b>   | <b>B</b>   | <b>B</b>  |
|                       | Extension annuelle moyenne de la surface de production depuis 2008 (kha) | Extension annuelle moyenne de la surface de production depuis 2008 (%) | Part de l'extension gagnée sur les terres visées à l'art. 29, par. 4, pts b) et c), de la directive (UE) 2018/2001 | Part de l'extension gagnée sur les terres visées à l'art. 29, par. 4, pt a), de la directive (UE) 2018/2001 |
| Céréales              |  |  |  |   |
| Blé                   | - 263,4  | - 0,1 %  | 1 %  | —   |
| Maïs                  | 4 027,5  | 2,3 %  | 4 %  | —   |
| Cultures sucrières    |  |  |  |   |
| Canne à sucre         | 299,8  | 1,2 %  | 5 %  | —   |
| Betterave sucrière    | 39,1   | 0,9 %  | 0,1 %  | —   |
| Cultures oléagineuses |  |  |  |   |
| Colza                 | 301,9  | 1,0 %  | 1 %  | —   |
| Palme                 | 702,5  | 4,0 %  | 45 %   | 23 %  |
| Soja                  | 3 183,5  | 3,0 %  | 8 %  | —   |
| Tournesol             | 127,3  | 0,5 %  | 1 %  | —   |



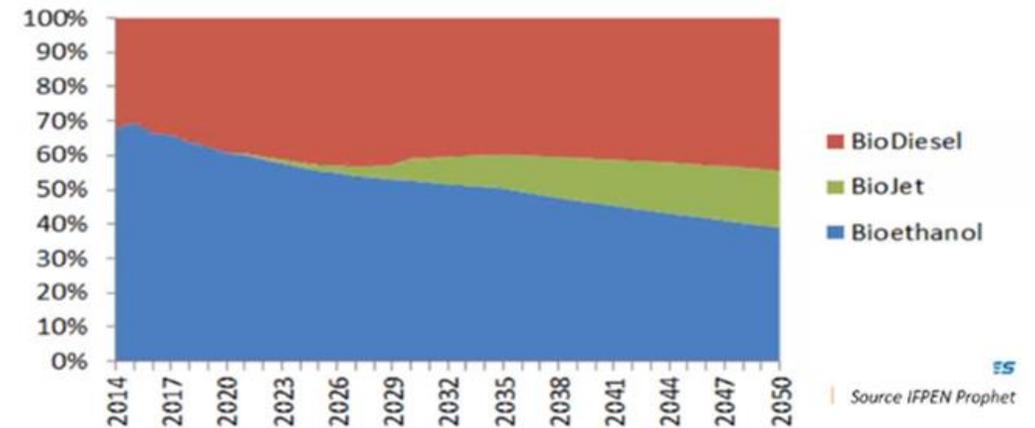
## ENTRE 5 ET 10% DE LA DEMANDE MONDIALE EN 2040

### Marché mondial des biocarburants 2020-2040



Une croissance de +6%/an selon certains scenarii

### Marché mondial porté par le transport longue distance



La réglementation est un moteur de la croissance en Europe, aux USA et dans les pays émergents (% d'incorporation)



Protéi-NA : le réseau multi-partenarial autour de l'autonomie protéique en  
Nouvelle-Aquitaine



**Protéi-NA**

Cultivons l'autonomie protéique

**Protéi-NA**

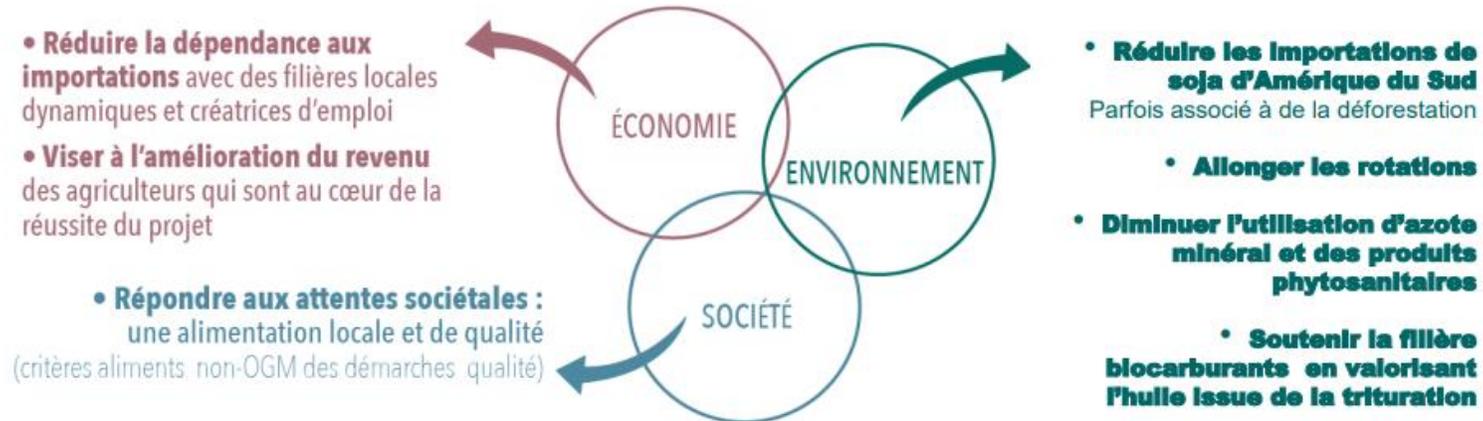
AGRICULTURES & TERRITOIRES  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
NOUVELLE-AQUITAINE

RÉGION  
Nouvelle-Aquitaine

MINISTÈRE  
DE L'AGRICULTURE  
ET DE  
L'ALIMENTATION



## Les enjeux autour de l'autonomie protéique





## Protéi-NA : une dynamique régionale en lien avec le plan de relance

### 6 axes d'actions

- Axe 1** Suivre des actions R&D
- Axe 2** Produire des références techniques et économiques
- Axe 3** Développer la structuration de filières
- Axe 4** Favoriser les investissements nécessaires à la culture, la transformation et le stockage des plantes riches en protéines
- Axe 5** Accompagner les agriculteurs dans de nouvelles pratiques
- Axe 6** Mener des actions de communication et formation

### AMI Protéi-NA

Un dispositif financier permettant de guider les porteurs de projet

### Coordination avec le plan de relance

Notamment avec le projet R&D « Cap Protéines » (porté par Terres Inovia et IDELE)

### De nombreux projets portés par les partenaires

Cf. page internet pour consulter la liste des projets

2 exemples initiés en 2021 :

- Programme AccéLaiR : réseau d'expérimentation élevages BL (pilote par le CRIEL NA)
- Projet Tropicow : production d'associations de légumineuses tropicales et de plantes fourragères d'été (porté par la CRA NA)

**Communication** : newsletter et page Protéi-NA sur le site internet [nouvelle-aquitaine.chambres-agriculture.fr](http://nouvelle-aquitaine.chambres-agriculture.fr)

**Une démarche qui s'accompagne de rencontres sur le terrain au cœur des projets**



Pour en savoir plus :

<https://nouvelle-aquitaine.chambres-agriculture.fr/filieres-et-territoires/protei-na-le-plan-proteines-nouvelle-aquitaine/>



S'abonner à la newsletter : envoyer un mail à [marine.pichot@na.chambagri.fr](mailto:marine.pichot@na.chambagri.fr)



- Nicolas RAUD – Directeur de CITRAM AQUITAINE



- Patrice RAPITEAU – Président des Transports RAPITEAU & ses Fils





ENGAGEMENTS VOLONTAIRES POUR L'ENVIRONNEMENT  
transport et logistique

FRET 21  
Les chargeurs s'engagent

EVcom  
Les commissionnaires s'engagent

Objectif CO<sub>2</sub>  
Les transporteurs s'engagent

LE RENDEZ-VOUS  
DU TRANSPORT ET  
DE LA LOGISTIQUE  
ÉCO-RESPONSABLES  
27 janvier 2022  
PRÉSENTIEL & VIRTUEL

**INSCRIVEZ-VOUS  
AU RDV EVE 2022  
EN PRÉSENTIEL OU VIRTUEL !**

📅 HORAIRES DE L'ÉVÈNEMENT :  
Présentiel 8h30 -14h00 & Virtuel 9h30 -12h30



# Les entreprises chartées en 2021

## Objectif Co<sub>2</sub> et EVCOM



TPM TRANSPORTS

DISTILLERIE  
CHARENTAISE  
JUBERT

Cie des TRANSPORTS  
D'AQUITAINE

K'RO EXPRESS

TOURISME  
CITY TOURS

# MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Véronique HESSE – Nouvelle-Aquitaine – 06 48 53 56 95



[veronique.hesse@ecoco2.com](mailto:veronique.hesse@ecoco2.com)

Alain CHAPUT – Limousin – 06 48 47 14 44 - [alain.chaput@ecoco2.com](mailto:alain.chaput@ecoco2.com)

[www.eve-transport-logistique.fr](http://www.eve-transport-logistique.fr)

NOUS SUIVRE



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



Avec la participation de  
**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**  
Solidarité  
Territoriale