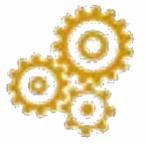


Ateliers Régionaux de la Logistique

« Décarbonation »

Mardi 4 mars 2025

Présentation + Synthèse des échanges



- **Pilotes des ARL**
 - Thomas ZAHRA - DREAL PACA
 - Julie RAFFAILLAC - Région Sud
- **Co-pilote**
 - Héloïse DELSENY - Capenergies
- **Facilitation des échanges**
 - Blandine PÉRICHON - Nicaya
 - Alexya LACAVE - Nicaya

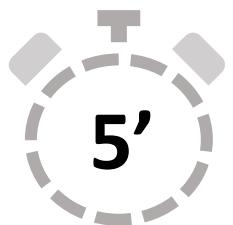


Ordre du jour



Déroulé	Pages
Accueil - Introduction	Diapos 5 à 7
Présentation de l'AVEM + Synthèse des échanges diapo 29	Diapos 7 à 29
Actualités règlementaires • Bilans des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) – DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur • Formation pour préparer aux nouvelles réglementations de circulation – Programme InTerLUD+ – CEREMA	Actualités diverses • Diapo 31 • Diapo 32
Tour de table : Actualités / témoignages • Capenergies • Qinomic	Actualités diverses • Diapos 34 à 44 • Diapos 45 à 58
Présentation de PIICTO – Programme Syrius & Étude n°35 + Synthèse des échanges diapo 75	Diapos 59 à 75
Présentation de l'ADEME – ReMoVe & LOG-te + Synthèse des échanges diapo 88	Diapos 76 à 88
Présentation de Green Fret – Réseau de transporteurs décarbonés + Synthèse des échanges diapo 110	Diapos 89 à 110
Présentation du CEREMA – « Rouler o vert »	Diapos 111 à 113
Formulaire « Appel à Remontée de Projets »	Diapos 114 & 115
Clôture et suites	Diapos 116 à 119
Annexe 1 : Présentation de GRDF – Gaz Naturel Véhicule (GNV) & BioGNV	Diapos 120 à 122
Annexe 2 : Participants	Diapo 123

1 – Introduction – Thématique décarbonation des Ateliers Régionaux de la Logistique



Les Ateliers Régionaux de la logistique



Conférence Régionale
de la logistique (2022)

Ateliers Régionaux de la logistique

- Depuis 2017
- Objectifs 2023/2024
 - Construire sur les acquis
 - Vocation opérationnelle renforcée
 - Valorisation et partage du travail en conférences régionales

Stratégie Nationale
de la logistique
8 objectifs, 23
actions

Plan régional de la logistique à 2030

- Neutralité carbone à 2050
- Sobriété foncière et énergétique
- Robustesse chaînes logistiques multimodales
- Exemplarité de la logistique du premier/dernier km

Conseil de Coordination
Interportuaire et Logistique
(CCIL) de l'axe Méditerranée
Rhône-Saône



Rappel des ateliers « décarbonation »

ARL DÉCARBONATION

Atelier n°1

29 juin 2023

- Comprendre les attentes et les besoins des acteurs sur la thématique décarbonation
- Déterminer les sous-thématiques de travail pertinentes

Atelier n°2

20 octobre 2023

- Comment accélérer la conversion des flottes
- Comment réduire les véhicules.km grâce à la mutualisation

Atelier n°3

21 février 2024

- Mise en place d'un cadre collectif (REX et réseau d'acteurs)
- Kit d'aides globalisé intégrant les problématiques de véhicules nouveaux ou rétrofités
- Infrastructures d'avitaillement et leur maillage
- Partage, simplification et accès unique à l'information (ingénierie et ressources)

Atelier n°4

22 février 2024

- Recensement des freins et leviers à activer, recherche de solutions pour dépasser les freins juridiques/commerciaux/réglementaires/assuranciers/financiers...
- Mise en place d'outils et méthodes pour émergence d'expérimentations

Atelier n°5

4 mars 2025

**Rencontres
« Mobilité
Décarbonée de
demain » au MIN de
Chateaurenard +
visite du MIN l'après-
midi**

14 mars 2024

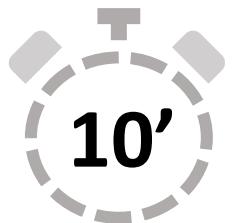
- Partage d'actualités sur l'électrification des flottes
- Règlementation : suivi des émissions et obligations
- Actualités et exemples d'accompagnements (dispositifs d'aide, outils/études, formations, solutions/offres)

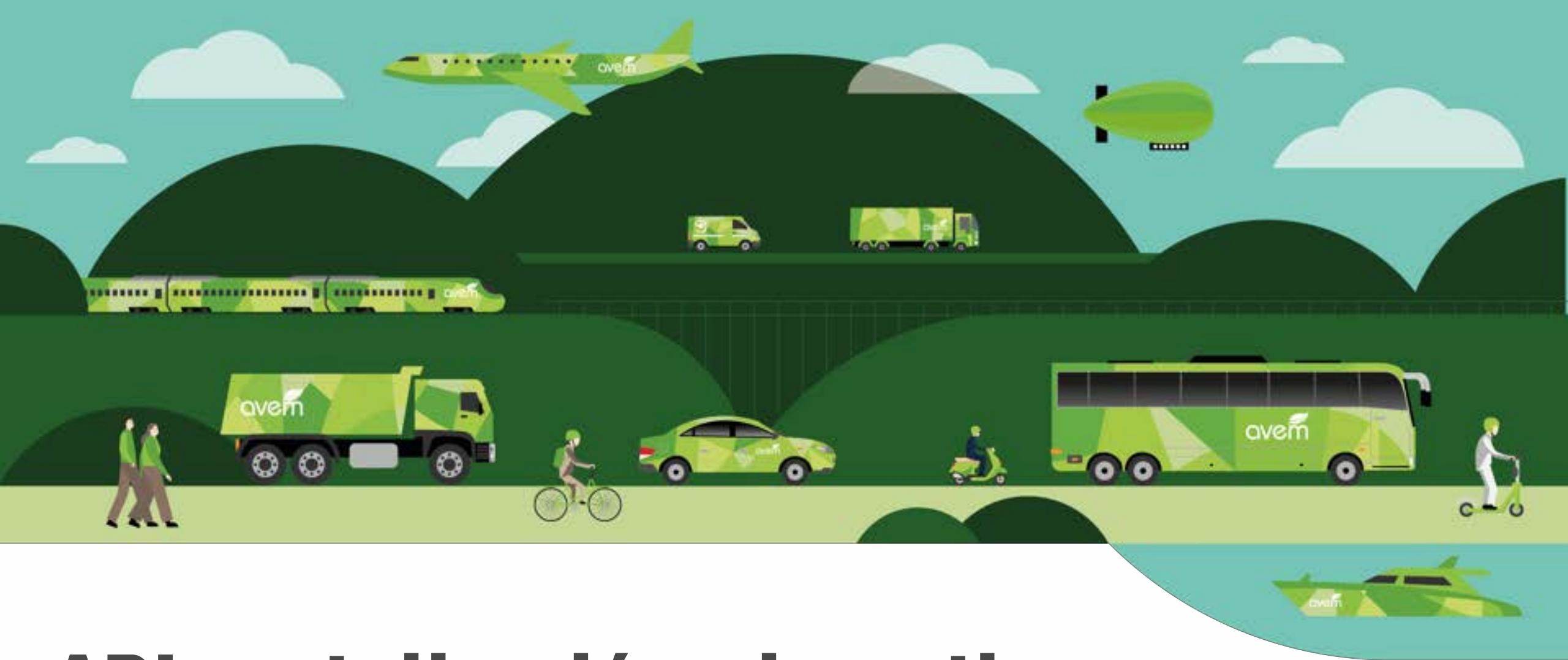
2 – Présentation de l'AVEM*

Sandrine HENRY – Déléguée Générale

- Cadre européen et Loi LOM (objectifs et réglementations)
- Verdissement des flottes
- Dispositif CEE (fiches standardisées)

*Association pour l'Avenir du Véhicule Électro-Mobile



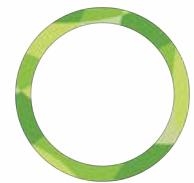


ARL – atelier décarbonation

04/03/2025

avem

Objectifs européens et français



Europe

Conformément à ses obligations de suivi de l'Accord de Paris, la Commission européenne s'est engagée à **atteindre une économie neutre pour le climat d'ici 2050.**

En 2022, le Parlement européen a voté **la fin de la vente de véhicules particuliers neufs à moteur essence ou diesel d'ici 2035 en Europe.** Les poids lourds ne sont pas concernés.



France

En France, en 2019, la loi d'orientation des mobilités, dite loi LOM, établit **la fin de la vente des véhicules légers utilisant des énergies fossiles d'ici 2040.**

En 2021, la loi **climat et résilience** renforce cette obligation en fixant la **fin de la vente des voitures particulières les plus polluantes** d'ici le **1^{er} janvier 2030** et des **véhicules lourds** utilisant majoritairement des énergies fossiles d'ici **2040**. avec l'obligation de réduire les émissions moyennes de CO₂ des nouveaux véhicules utilitaires lourds de :

- 45 % d'ici 2030 ;
- 65 % d'ici 2035 ;
- 90 % d'ici 2040.

A noter par ailleurs que **100 % des nouveaux autobus urbains devront être des véhicules zéro émission d'ici 2035.**



Principales exigences européennes



Fit for 55

Le nouveau texte adopté le 25 juillet 2023 s'inscrit en particulier dans le cadre du paquet « Fit for 55 » (Ajustement à l'objectif 55) présenté par la Commission européenne le 14 juillet 2021. Ce « Fit for 55 » appelle l'UE à réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport à leurs niveaux de 1990, puis d'atteindre la neutralité climatique 20 ans plus tard.

Règlement européen AFIR* concernant les IRVE

Le long des principaux corridors de transport de l'UE réunis dans le réseau transeuropéen de transport RTE-T

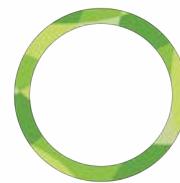


A partir de 2025, des stations de recharge rapide d'au moins 150 kW pour **voitures et camionnettes** doivent être installées **tous les 60 km**.

Des stations de recharge pour **véhicules utilitaires lourds** d'une puissance minimale de 350 kW doivent être déployées **tous les 60 km** le long du réseau central du RTE-T et **tous les 100 km** sur le réseau global plus vaste du RTE-T à partir de 2025, pour une couverture complète du réseau d'ici 2030.

*AFIR = règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

Réglementation actuelle et à venir : verdissement des flottes



Verdissement des flottes privées

La LOM impose aux employeurs privés qui gèrent **un parc de + de 100 véhicules** automobiles dont le PTAC est inférieur à 3,5 t d'acquérir un certain nombre de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement annuel de leur parc.



Verdissement des flottes publiques

Les collectivités territoriales et les intercommunalités qui gèrent un parc de + de 20 véhicules automobiles doivent respecter des quotas de véhicules à faibles et très faibles émissions lors de l'acquisition ou du renouvellement annuel de leur parc





IRVE : obligations réglementaires en matière de pré-équipement et d'équipement

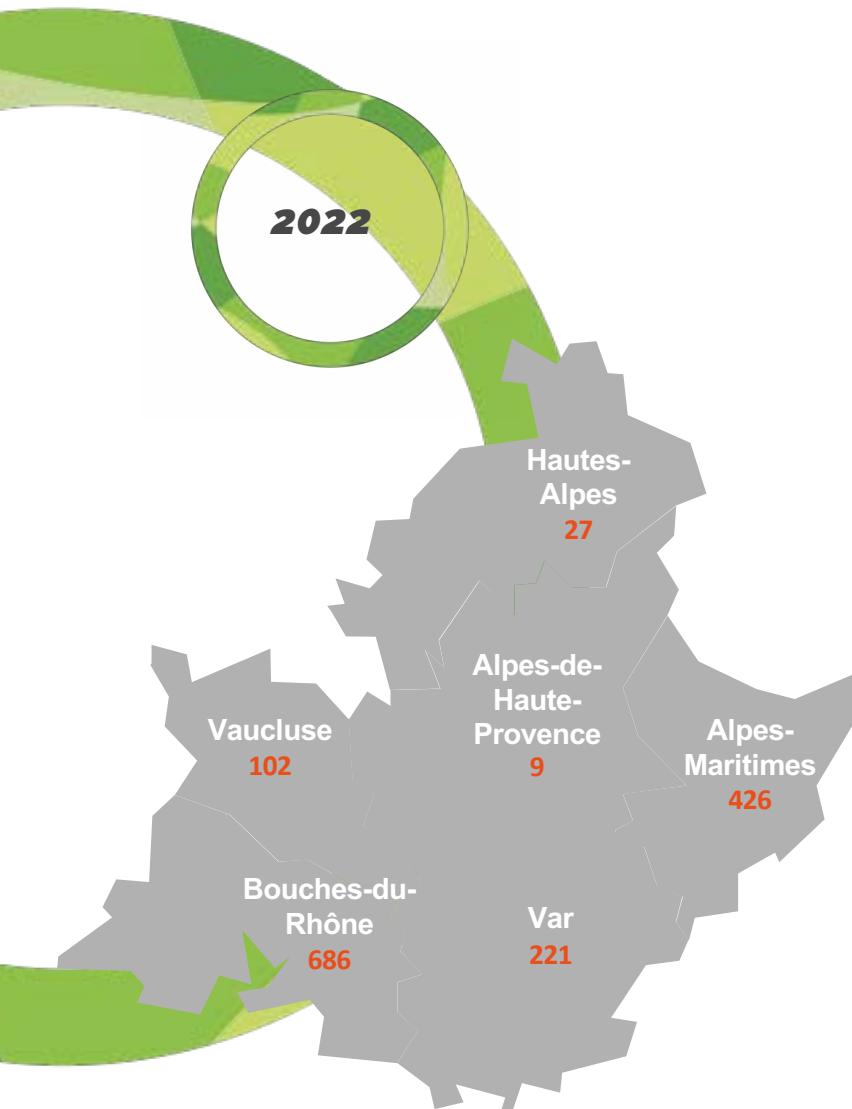


Au fil des années et des lois relatives à la mobilité, de nouvelles réglementations font leur apparition pour développer le réseau de bornes de recharge dans les **bâtiments non-résidentiels** (tertiaires ou industriels). Ces dernières mesures, issues de la LOM, s'appliquent aux bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation importante.

Date de dépôt du permis de construire	Caractéristiques	Minimum de places à pré-équiper	Places à équiper en borne de recharge (jusqu'au 31/12/2024)	Places à équiper en borne de recharge (à partir du 01/01/2025)	
Après le 11/03/2021	Capacité du parking > 10 places	20%	Au moins 1 (accessible aux PMR)	1 borne de recharge par tranche de 20 places de stationnement dont au moins un point de recharge permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR)	
	Capacité du parking > 200 places		Au moins 2 (dont 1 point de charge réservé aux PMR)		
Entre le 01/01/2017 et le 11/03/2021	Capacité du parking < 40 places	10%	Au moins 1		
	Capacité du parking > 40 places	20%			
Entre le 01/01/2012 et le 01/01/2017	-	10%	Au moins 1	-	
Avant le 01/01/2012	Aire urbaine de plus de 50 000 habitants	10%	-	-	
	Autres cas	5%			



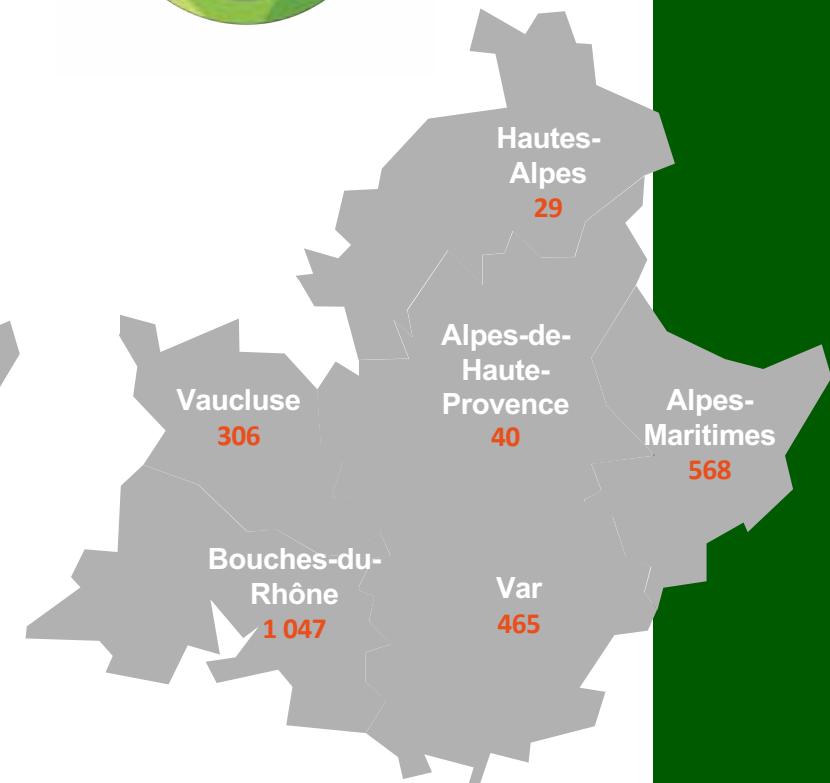
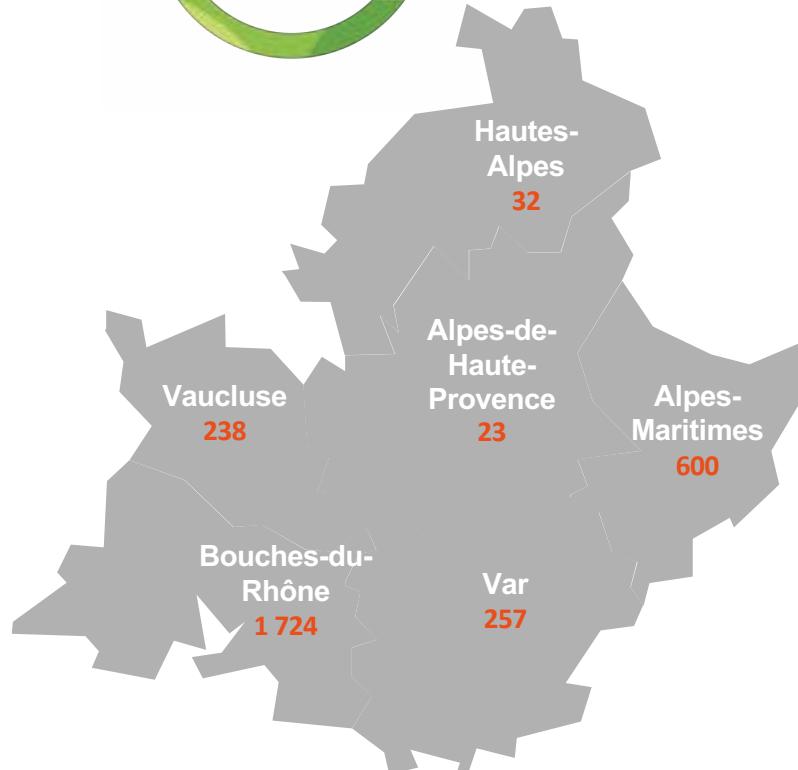
Immatriculations de véhicules utilitaires électriques légers



2022

2023

2024

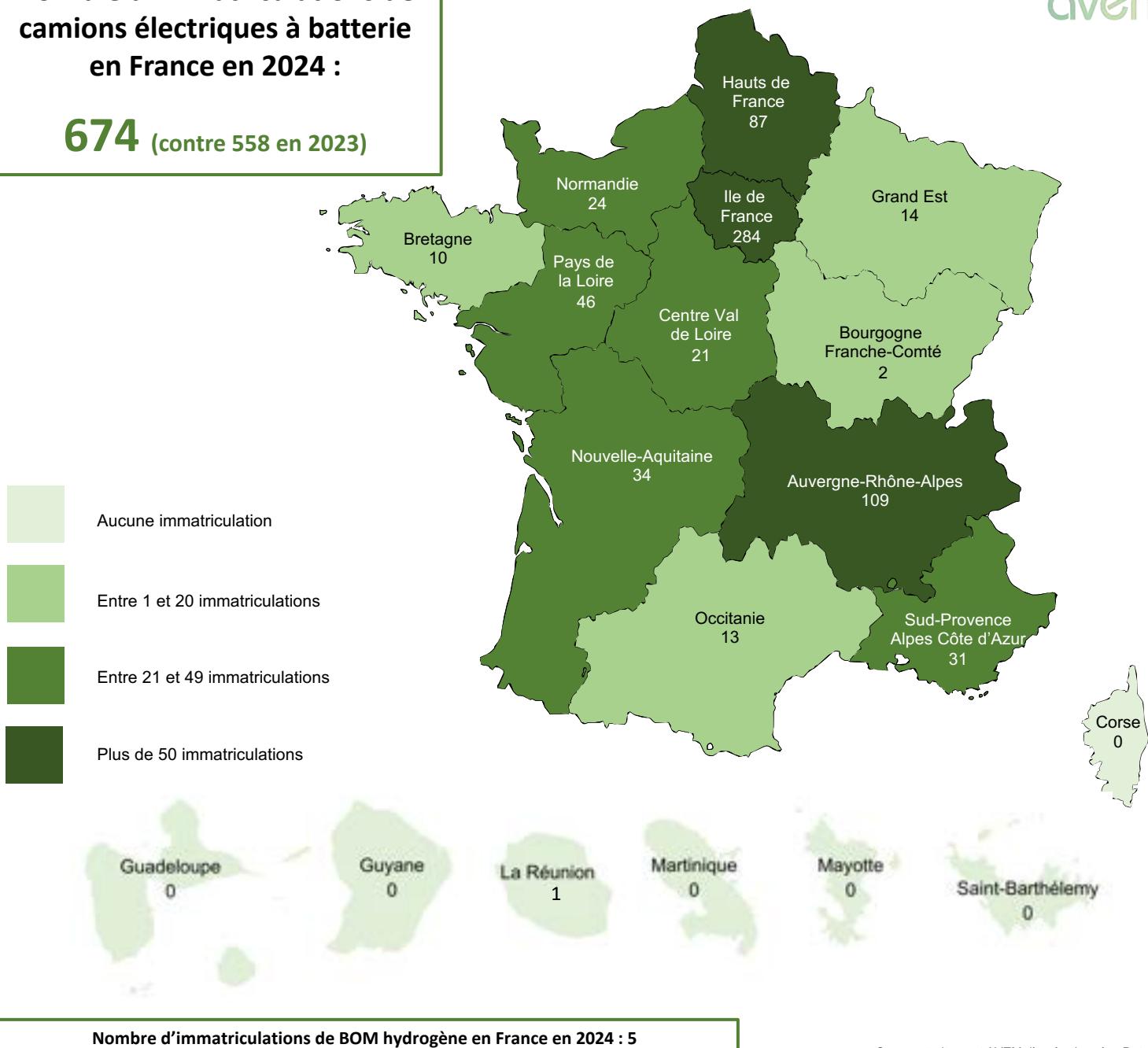


Immatriculations des camions électriques

Répartition par région des immatriculations des camions électriques en France en 2024

Nombre d'immatriculations de camions électriques à batterie en France en 2024 :

674 (contre 558 en 2023)

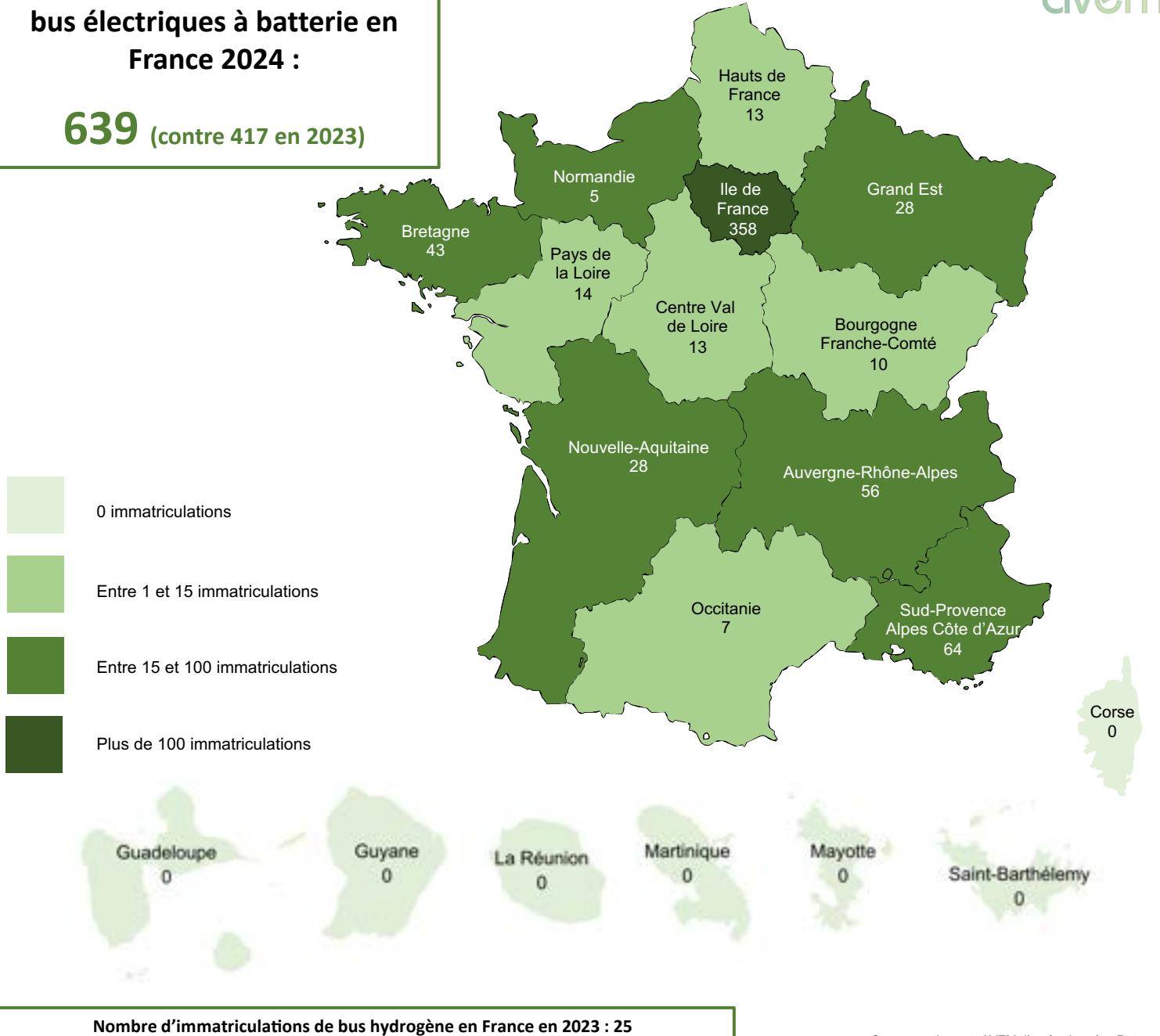


Immatriculations des bus électriques

Répartition par région des immatriculations des bus électriques en France en 2024

Nombre d'immatriculations de bus électriques à batterie en France 2024 :

639 (contre 417 en 2023)





Dispositif CEE

Liste des fiches CEE actualisées en janvier 2025

- **TRA-EQ-114** : Achat ou location d'un véhicule léger ou utilitaire électrique neuf ou rétrofité par une collectivité locale ou une autre personne morale
- **TRA-EQ-117** : Achat ou location d'un véhicule léger ou utilitaire électrique neuf ou rétrofité par des particuliers
- **TRA-EQ-128** : Achat ou location d'un autocar ou d'un autobus électrique neuf ou réalisation d'une opération de rétrofit électrique
- **TRA-EQ-129** : Achat ou location d'un véhicule lourd électrique neuf de transport de marchandises ou issu d'une opération de rétrofit électrique
- **TRA-EQ-130** : Achat ou location d'un quadricycle électrique neuf
- ~~TRA-EQ-131~~ : Achat ou location, par une personne morale, de vélos-cargos neufs ou reconditionnés (Abrogée par arrêté du 19 février 2025)
- **TRA-SE-116** : Fret ferroviaire
- **TRA-SE-117** : Fret fluvial



<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/operations-standardisees-deconomies-denergie#liste-des-fiches-du-secteur-transport-8>



Dispositif CEE

Bonifications des certificats

Arrêté du 30 décembre 2024 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2014 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie et l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie

Une bonification du forfait de CEE de certaines opérations visées par les fiches d'opérations standardisées TRA-SE-117 , TRA-EQ-128 , TRA-EQ-129 , TRA-EQ-114 et TRA-EQ-117 pour les véhicules utilitaires légers neufs est créée.



<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000050872919>

TRA-EQ-114 : Véhicules légers et utilitaires

Flottes professionnelles uniquement

Dispositif CEE



Toute autre personne morale.



Désigne les entreprises et autres personnes morales gérant un parc de plus de 100 véhicules automobiles, ou les filiales d'un groupe gérant un parc de plus de 100 véhicules automobiles, dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes (équivalent M1 ou N1).



Désigne les collectivités territoriales, leurs groupements, et leurs établissements publics gérant un parc de plus de 20 véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes (équivalent M1 ou N1).



Catégorie du véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule	
Véhicule léger neuf	74 200	
Véhicule utilitaire léger neuf	156 800	X 3
Véhicule léger issu d'une opération de rétrofit	59 800	
Véhicule utilitaire léger issu d'une opération de rétrofit	126 300	
<i>*Pour une personne morale gérant un parc total ou filiale d'un groupe gérant un parc total supérieur à 100 véhicules automobiles :</i>		
	Pour les années 2025 et 2026	A compter de 2027
Véhicule léger neuf	59 400	44 500
Véhicule utilitaire léger neuf	125 400	94 100
Opération de rétrofit véhicule léger	47 800	35 900
Opération de rétrofit véhicule utilitaire léger	101 100	75 800
<i>**Pour une collectivité locale gérant un parc supérieur à 20 véhicules automobiles :</i>		
Véhicule léger neuf	44 500	
Véhicule utilitaire léger neuf	94 100	X 3
Opération de rétrofit véhicule léger	35 900	
Opération de rétrofit véhicule utilitaire léger	75 800	

Bonifications par l'arrêté du 30/12/2024

TRA-EQ-117 : Véhicules légers et utilitaires

Pour les particuliers uniquement



Dispositif CEE

Catégories M1 et N1

Achat ou location de minimum 24 mois

Opérations engagées entre le 14 février 2025 et le 1er janvier 2030

Catégorie du véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule
Véhicule léger neuf	49 100
Véhicule utilitaire léger neuf	94 800
Véhicule léger issu d'une opération de rétrofit	39 500
Véhicule utilitaire léger issu d'une opération de rétrofit	76 400

X4

Bonifications par l'arrêté du 30/12/2024



Dispositif CEE

TRA-EQ-128 :

Autocar/Autobus

Achat ou location d'un autocar ou autobus électrique neuf ou rétrofité par un professionnel.

Location de 60 mois minimum.

Bonifications : X4

Deux capacités :

- Standard
- Grande capacité

Capacité de batterie pour un véhicule de 12 mètres	Capacité de batterie pour un véhicule de 18 mètres	Capacité de batterie pour un véhicule de 24 mètres
≥ 390 kWh	≥ 540 kWh	≥ 690 kWh



Catégorie du véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule
Autocar issu d'une opération de rétrofit	1 049 900
Autocar standard	1 602 800
Autocar grande capacité	2 564 500
<i>*Pour une agglomération ≤ 250 000 habitants</i>	
Autobus issu d'une opération de rétrofit	1 538 500
Autobus standard	2 350 700
Autobus grande capacité	3 291 000
<i>**Pour une agglomération > 250 000 habitants</i>	
Autobus issu d'une opération de rétrofit	769 200
Autobus standard	1 175 300
Autobus grande capacité	1 645 500

TRA-EQ-129 : Véhicules lourds électriques (transport de marchandises)

Professionnels uniquement

Ceux ayant bénéficiés de E-trans ne sont pas éligibles

Dispositif CEE

Achat ou location d'un véhicule **neuf**

Catégorie de véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule
Camion porteur > 3,5 tonnes et < 4,25 tonnes	222 300
Camion porteur ≥ 4,25 tonnes et < 7,5 tonnes	433 100
Camion porteur ≥ 7,5 tonnes et < 12 tonnes	671 500
Camion porteur ≥ 12 tonnes et < 19 tonnes	824 000
Camion porteur ≥ 19 tonnes et < 26 tonnes	1 015 700
Camion porteur ≥ 26 tonnes et tracteur routier	1 918 500
<i>*Pour une agglomération ≤ 250 000 habitants</i>	
Benne à ordures ménagères	1 572 900
<i>**Pour une agglomération > 250 000 habitants</i>	
Benne à ordures ménagères	786 500

Bonifications par l'arrêté du 30/12/2024

Achat ou location d'un véhicule **rétrofité**

Catégorie de véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule
Camion porteur > 3,5 tonnes et < 4,25 tonnes	X 4 132 100
Camion porteur ≥ 4,25 tonnes et < 7,5 tonnes	X 4 257 300
Camion porteur ≥ 7,5 tonnes et < 12 tonnes	X 4 425 600
Camion porteur ≥ 12 tonnes et < 19 tonnes	X 4 522 200
Camion porteur ≥ 19 tonnes et < 26 tonnes	X 4 643 700
Camion porteur ≥ 26 tonnes et tracteur routier	X 4 1 216 000
<i>*Pour une agglomération ≤ 250 000 habitants</i>	
Benne à ordures ménagères	X 4 996 900
<i>**Pour une agglomération > 250 000 habitants</i>	
Benne à ordures ménagères	X 4 498 500

Bonifications par l'arrêté du 30/12/2024



Dispositif CEE

Transport de personnes ou de marchandises
Catégories L6e et L7e
Achat ou location de minimum 24 mois
Opérations effectuées entre le 14 février 2025 et le 1er janvier 2030
Bonification : X2

TRA-EQ-130: Quadricycle électrique neuf

Catégorie du véhicule	Montant en kWh cumac par véhicule
<i>Véhicule acheté ou loué par un particulier</i>	
L7e	36 400
L6e	19 000
<i>Véhicule acheté ou loué par une collectivité locale ou l'Etat</i>	
L7e	86 100
L6e	48 800
<i>Véhicule acheté ou loué par une autre personne morale</i>	
L7e	72 900
L6e	41 300

TRA-SE-116 : Fret ferroviaire

Dispositif CEE



Pour les flux de marchandises existants (et précédemment transportées par route) :

Montant en kWh cumac par t.km	Durée du contrat (en mois) / Durée du relevé de trafic (en mois)	Nombre de t.km mentionné dans le relevé du trafic
0,190	X C/R	t.km

Pour les nouveaux flux de marchandises :

Catégories* de marchandises du système de la NST 2007 (niveau 1)	Montant en kWh cumac par t.km	Durée du contrat (en mois) / Durée du relevé de trafic (en mois)	Nombre de t.km mentionné dans le relevé du trafic
01, 03, 04, 09	0,172	X C/R	X t.km
07, 08, 12	0,142	X C/R	X t.km
Autres catégories	0,105	X C/R	X t.km

*Les catégories du système de la NST 2007 susmentionnées sont les suivantes :

01 : Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt ; poissons et autres produits de la pêche.
03 : Minerais métalliques et autres produits d'extraction ; tourbe ; minerais d'uranium et de thorium.

04 : Produits alimentaires, boissons et tabac.

07 : Coke et produits pétroliers raffinés.

08 : Produits chimiques et fibres synthétiques ; produits en caoutchouc ou en plastique ; produits des industries nucléaires.

09 : Autres produits minéraux non métalliques.

12 : Matériel de transport.

Tonnes-kilomètres

C est la durée, exprimée en mois, du contrat ou du contrat de renouvellement. La durée du contrat, ou du contrat de renouvellement, est d'au moins trois mois et d'au plus douze mois.

R est la durée, exprimée en mois, du relevé de trafic ferroviaire. Lorsque la durée du contrat (initial ou de renouvellement) est inférieure ou égale à six mois, le relevé de trafic ferroviaire couvre toute la durée du contrat. Lorsque la durée du contrat (initial ou de renouvellement) est supérieure à six mois, le relevé de trafic ferroviaire couvre une période de six mois consécutifs.



Dispositif CEE

TRA-SE-117 : Fret fluvial

Le volume de certificats d'économies d'énergie est déterminé comme suit (kWh cumac) :

$$\frac{C}{R} \times \sum_i (G_a(i, j) \times t.km(i, j))$$

- C est la durée, exprimée en mois, du contrat initial ou du contrat de renouvellement. C est inférieure ou égale à douze mois ;
- R est la durée, exprimée en mois, du relevé de trafic fluvial ;
- « i » désigne le type de bateaux considéré ; (Automoteur < 400 t par exemple)
- « j » désigne la voie fluviale utilisée ; (Seine, Rhône...)
- $G_a(i,j)$ est le gain énergétique net actualisé en kWh cumac/(t.km) mentionné dans l'un des tableaux des parties 5.1 et 5.2 précisés dans la fiche ;
- $t.km(i,j)$ est le nombre de tonnes kilomètres mentionné dans le relevé de trafic selon le type de bateaux considéré et la voie fluviale utilisée.

Les flux de marchandises précédemment transportés par route ou nouvellement créés sont différenciés et valorisés



Le programme Avenir propose une prime pour l'installation de bornes de recharge à destination de flottes de poids lourds

<https://advenir.mobi/borne-flottes-poids-lourds/>

Afin de mieux répondre aux situations opérationnelles de recharge des tracteurs électriques, les dossiers de prime concernés peuvent **depuis le 1^{er} mars 2025**, sans rétroactivité possible sur les dossiers de prime signés avant cette date, transmettre un certificat d'immatriculation spécifique en remplacement de l'exigence de disposer d'une place de 10 mètres.

Un certificat par point de recharge financé sera demandé.
le demandeur devra transmettre un certificat correspondant aux critères suivants :

- Champ P.3 : doit contenir la mention EL (électrique).
- Champ J : doit contenir la mention N2 ou N3 (catégorie poids lourds).
- Champ J.1 : doit contenir la mention TRR (tracteur routier).

Seuls les tracteurs électriques dont les certificats d'immatriculation respectent ces trois conditions seront éligibles à la prime.

Pour les déploiements d'infrastructure de recharge inférieure à 500 kVA



CIBLE	USAGE	PUISSEANCE DE RECHARGE	TAUX D'AIDE	MONTANT MAXIMAL DE LA PRIME PAR POINT DE RECHARGE
Entreprise et personne publique : parking privé	Flottes poids lourds	Entre 12 et 43 KW AC	50%	2 200€ HT
Entreprise et personne publique : parking privé	Flottes poids lourds	Entre 20 et 40 KW DC	50%	3 300€ HT
Entreprise et personne publique : parking privé	Flottes poids lourds	Entre 41 et 140 KW DC	50%	7 500€ HT
Entreprise et personne publique : parking privé	Flottes poids lourds	Supérieure à 140 KW DC	50%	15 000€ HT

Pour les déploiements d'infrastructure de recharge supérieure à 500 kVA

RACCORDEMENT ÉLECTRIQUE DU DÉPÔT DÉDIÉ À LA RECHARGE	SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 500 KVA	SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 1 000 KVA	SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 2 000 KVA	SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 4 000 KVA	SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 8 000 KVA
Prime Advenir	100 000€ HT	160 000€ HT	240 000€ HT	480 000€ HT	960 000€ HT

Autocars : les entreprises éligibles devront joindre à leur demande les certificats d'immatriculation des autocars pour lesquels des points de recharge seront installés.

Les autocars immatriculés dans un autre pays de l'Union Européenne devront justifier de leur nature, motorisation et numéro d'immatriculation via la transmission de justificatifs ad-hoc qui devront faire l'objet d'une validation par le programme.



Banque des
Territoires

- **Financement innovant via la plateforme Oblibus** pour financer l'acquisition de bus propres et de leurs infrastructures de recharge (électriques et hydrogène).
- **Financement innovant via la plateforme Movivolt** pour financer l'acquisition de véhicules électriques à usage professionnel (voiture, VUL).
- **Financement via la plateforme Neot Green Mobility**, pour les véhicules électriques, batteries et infrastructures de charge pour les collectivités et leurs opérateurs.
- **Financement innovant via la plateforme Territrains**, pour le matériel roulant ferroviaire.

CONTACT

Restons connectés



www.avem.fr

contact@avem.fr

09 52 38 98 57



Sandrine HENRY

Déléguée générale

 07 64 55 13 53

 sandrine.henry@avem.fr

Bureau d'Aix-en-Provence :

445 Rue André Ampère
13290 Aix-en-Provence



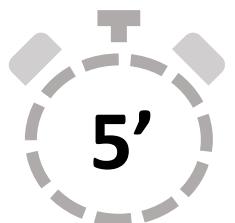
Synthèse des échanges

- Mise en relation des obligés et bénéficiaires pour les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE)
 - Aucune plateforme gouvernementale dédiée à la mise en relation entre obligés et bénéficiaires
 - Des BE spécialisés facilitent les interactions entre les parties pour optimiser l'attribution et l'utilisation des certificats
- Planification du déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques
 - Le déploiement prévu comprend l'installation de bornes de recharge de 350kWA tous les 60 km sur les corridors RTE-T et tous les 100 km sur le réseau secondaires, avec un démarrage prévu en 2025 et une finalisation en 2030
 - La transition vers la technologie MCS des bornes de recharge est en cours pour remplacer le système CCS, avec des tests actuellement menés en Allemagne et aux Pays-Bas
 - Il est essentiel d'adopter des équipements modulables pour éviter l'obsolescence face à l'évolution rapide des technologies et des usages
- Adaptation et anticipation des infrastructures de recharge aux évolutions et besoins des véhicules lourds
 - Les installations futures doivent être conçues pour accueillir des puissances nécessaires pour les véhicules lourds (mégawatt)
 - Une planification minutieuse dès la genèse des projets est importante pour intégrer les délais de raccordement nécessaires et anticiper les besoins technologiques futurs
 - Enedis est à disposition pour soutenir les premiers cas d'usage et s'assurer que les installations répondent aux exigences actuelles et futures. Les parties prenantes et logisticiens sont invités à exprimer leurs besoins en raccordement dès la phase de conception pour assurer une planification adéquate des capacités de recharge, surtout pour les installations de grande puissance
 - **Contact :** Mathilde MEIXNER – Responsable Mobilité Électrique – ENEDIS : mathilde.meixner@enedis.fr



3 – Règlementation bilans d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES)

Thomas ZAHRA – DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur



Règlementation bilans d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES) – DREAL PACA



Obligation de déclaration des émissions de GES

- Contexte légal : Article L.1431-3 du Code des transports impose depuis 2013.
- Cibles : Transporteurs (marchandises et voyageurs) et commissionnaires de transport.
- Exigences : Informer les clients des émissions de GES de chaque prestation.
- Méthodologie de calcul : Définie par le décret n°2011-1336 et l'arrêté du 10 avril 2012.
- Références légales : Décret n° 2011-1336 et Arrêté du 10 avril 2012.

Taxation et incitations fiscales liées aux émissions de GES

- Taxe sur les poids lourds : Appliquée aux véhicules de plus de 3,5 tonnes selon les émissions.
- Système Bonus/Malus écologique : Incitations pour l'acquisition de véhicules propres.
- Avantages fiscaux : Pour l'utilisation de carburants alternatifs comme le bioGNV, HVO, etc.
- Objectif : Encourager la transition vers une flotte de transport moins polluante.

Zones à Faibles Émissions (ZFE) et restrictions pour les véhicules polluants

- Définition des ZFE-m : Zones limitant l'accès aux véhicules polluants.
- Impact sur les transporteurs : Nécessité d'adapter les flottes aux critères Crit'Air.
- Évolution réglementaire : Extension aux agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2025.
- Références légales : Loi d'orientation des mobilités (LOM) et Décret n° 2021-741.

Décarbonation et transition énergétique des poids lourds

- Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) : Vise la neutralité carbone pour 2050.
- Réglementations de l'UE : Réduction des émissions pour les véhicules lourds avec des standards pour 2025 et 2030.
- Mesures spécifiques :
 - Réduction des émissions de 15% d'ici 2025 et de 30% d'ici 2030.
 - Renouvellement de la flotte avec des véhicules propres.
 - Fin de la vente des poids lourds diesel en 2040.
- Références légales : Règlement européen 2019/1242, Loi Climat et Résilience, Décret sur les objectifs de transition énergétique.

020225-D

PRÉPARER AUX NOUVELLES RÉGLEMENTATIONS DE CIRCULATION (ZFE-m)

Développé dans le cadre du programme CEE (certificats d'économie d'énergie) InTerLUD+ (innovation territoriale logistique urbaine durable), cette formation, vous apporte des clés de compréhension, des ressources et des outils pratiques pour vous permettre d'accompagner sur les nouvelles réglementations urbaines visant à mieux maîtriser la qualité de l'air en France.

→ Des sessions peuvent être organisées à la demande d'une organisation professionnelle ou d'un territoire.

) Objectifs de la formation

À la fin de cette formation, vous serez capable :

- . De présenter les enjeux des émissions de polluants du transport de marchandises en ville ;
- . D'expliquer les dispositifs de surveillance et de maîtrise de la qualité de l'air extérieur en France ;
- . D'accompagner dans la compréhension du dispositif des ZFE-m.

) Contenu de la formation

1. Les enjeux des émissions de polluants du transport de marchandises en ville
2. Surveillance et maîtrise de la qualité de l'air en France, un enjeu local
3. La ZFE, un outil d'amélioration de la qualité de l'air

MODULES E-LEARNING

Public visé : Le programme s'adresse à tous les relais qui ont la responsabilité d'accompagner des actions de logistique urbaine durable dans leur structure. Il s'agit prioritairement des organisations professionnelles engagées sur les territoires Dans le programme InTerLUD+.

Pré-requis : Aucun prérequis n'est demandé pour participer à cette formation. Elle a cependant été conçue pour des apprenants intermédiaires (ni grands débutants ni experts) en situation d'emploi.
Lors des inscriptions, la priorité est donnée aux personnes engagées auprès du Programme InTerLUD+.

Durée : 12h au total

- . 1 session introductory - **distanciel : 2h**
- . 3 modules en e-learning : **3h au total**
- . 2 modules de mise en pratique - **distanciel : 7h**

Tarif : formation prise en charge à 100 % par le programme InTerLUD+

Contact : Stéphanie Desmond

tél. 06 64 36 54 85

formation-interlud@logistic-low-carbon.eu

Site internet : www.interlud.green