

Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est

Atelier thématique
**Transition
écologique**

**Dossier préparatoire
(document de travail)**

janvier 2023

une initiative



organisée par

La Région
Grand Est





L'ORT&L Grand Est organise, à l'initiative de l'État et de la Région Grand Est, une **Conférence régionale du fret et de la logistique** articulée autour de 5 ateliers de travail.

Cette conférence doit permettre aux acteurs publics et privés de **partager une vision commune** des multiples enjeux autour du fret et de la logistique en Grand Est et de **cibler des leviers d'action** permettant d'y répondre.

Dans ce cadre, **5 thématiques** ont été retenues et font chacune l'objet d'une journée d'atelier de travail spécifique entre octobre 2022 et mars 2023.

Ce dossier préparatoire vise à constituer une ressource utile aux réflexions du 3^e atelier de travail de la démarche, consacré aux enjeux autour de la transition écologique.

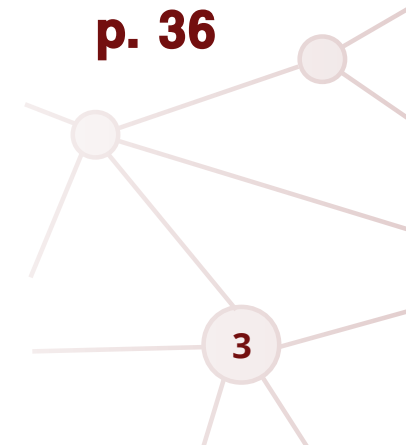
À cette fin, il propose des **axes de travail**, présente un premier **diagnostic** des enjeux pour le territoire et fournit une sélection de **ressources** utiles à leur compréhension et à l'élaboration de réponses à ces enjeux.

Informations complémentaires :
www.logistique-grandest.fr/conference

Contact :
conference.logistique@i-carre.net
06 69 31 22 54

Sommaire

Objectifs et enjeux de l'atelier thématique	p. 4
Déroulé de l'atelier thématique	p. 6
Axes de travail	p. 7
Diagnostic logistique du Grand Est : un carrefour logistique majeur	p. 11
Cadre politique national et régional en matière de décarbonation et de mobilités	p. 14
Ressources utiles	p. 34
Glossaire	p. 36



Objectifs et enjeux de l'atelier thématique

Rappel des enjeux et objectifs de la Conférence régionale du fret et de la logistique

Initiée par l'État et la Région Grand Est, la Conférence régionale du fret et de la logistique en Grand Est vise à **développer les échanges** entre les acteurs publics et privés afin de **partager les enjeux**, construire un diagnostic partagé et **cibler des pistes d'actions** contribuant à relever les défis des territoires du Grand Est et de ses acteurs en matière de logistique et de transport de marchandises.

Sa mise en œuvre est assurée par **l'Observatoire Régional Transports & Logistique** du Grand Est.

5 grandes thématiques ont été retenues pour faire chacun l'objet d'un travail collectif afin de partager un diagnostic et les enjeux à relever, ainsi que cibler collectivement des pistes d'action pouvant contribuer à apporter des réponses aux défis du territoire autour de cette thématique.

Après un 1^{er} atelier portant sur l'immobilier logistique et le foncier et un 2^e atelier sur les infrastructures et les flux de fret, le 3^e atelier – faisant l'objet de ce dossier préparatoire – est consacré à la transition écologique.



**Immobilier logistique
et foncier**



**Infrastructures
et flux de fret**



**Transition
écologique**



**Ressources
humaines**



**Système logistique
régional**

Objectifs spécifiques de l'atelier « transition écologique »

L'atelier abordera notamment les moyens d'actions à mettre en œuvre pour :

- Rendre le fret et la logistique **plus sobres** et **plus efficaces** en vue d'améliorer leur performance environnementale
- Assurer la **transition** des transports de marchandises vers des **énergies décarbonées**, notamment en favorisant l'émergence d'écosystèmes territoriaux
- Améliorer **l'intégration de la logistique dans les villes** en conciliant les besoins économiques et la protection de la **qualité de l'air** (notamment au travers de zones à faibles émissions efficaces et soutenables) ainsi que du cadre de vie



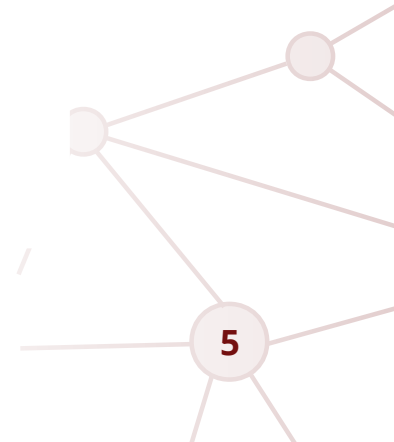
Produits de sortie attendus

- Caractériser et localiser les **enjeux et besoins** sur le territoire
- **Décliner régionalement les ambitions nationales** en matière de transition écologique
- Prioriser des leviers ou **pistes d'actions**



Cibles

- **Gestionnaires** de réseaux ou d'équipements,
- **Fournisseurs** et **distributeurs** d'énergies,
- **Opérateurs** de transport et leurs représentants, organisateurs de transport,
- **Chargeurs**, donneurs d'ordre,
- **Aménageurs** publics et privés,
- **Agences** de développement économique, agences d'urbanisme,
- **Collectivités** et structures responsables des documents de planification,
- ...et plus largement à **l'ensemble des acteurs concernés** par le transport de marchandises et la logistique



Déroulé de l'atelier thématique

Comme pour les 4 autres thématiques de la Conférence régionale du fret et de la logistique, la transition écologique fait l'objet d'une journée d'atelier de travail dédiée. Celle-ci a lieu le **mardi 10 janvier 2023** à l'Hôtel de ville de **Reims**.

En amont de celle-ci, un travail de préparation a été mené par Interface Transport, le prestataire accompagnant l'ORT&L Grand Est. Cette préparation, qui a notamment permis de produire le présent dossier, a associé plusieurs membres de l'Observatoire ainsi que des partenaires de travail extérieurs.

Programme de la journée de travail du 10 janvier 2023

9h45 : Accueil et introduction de la journée

10h00 : Présentation du diagnostic et échanges avec les participants

10h45 : Table ronde participative, interventions et échanges entre les participants

12h00 : Conclusion des échanges de la matinée

12h15 – 13h15 : Déjeuner

13h15 : Introduction aux séances de travail de l'après-midi

13h30 : Séance de travail collaboratif en sous-groupes

16h00 : Synthèse des échanges, conclusion et prochaines étapes

16h45 : Fin de la journée

Suites : production d'une synthèse des travaux

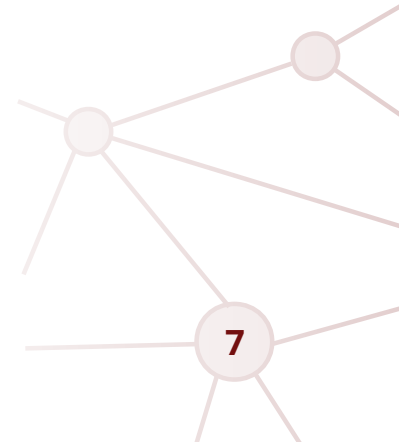
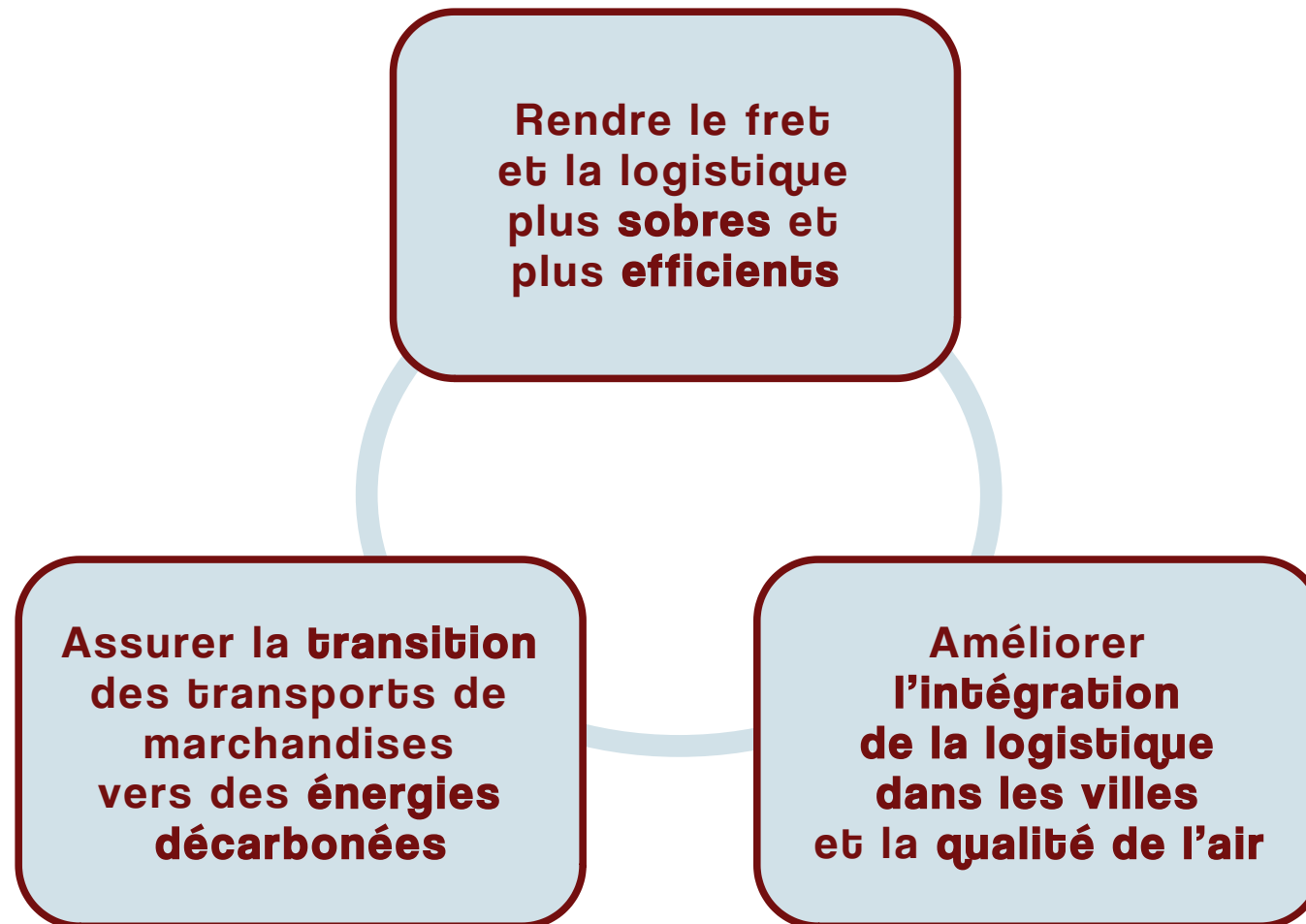
À l'issue de cette journée, un **livret** sera produit afin de synthétiser les travaux et la production des participants, notamment en termes d'enjeux et de pistes d'actions. **Il pourra être enrichi par des contributions ultérieures.**

Il alimentera, en outre, une future **synthèse globale**, commune et transversale à l'ensemble des thématiques.

Axes de travail

Panorama des enjeux et orientations potentielles

Plusieurs enjeux spécifiques mais imbriqués entre eux





Rendre le fret et la logistique plus sobres et plus efficaces en vue d'améliorer leur performance environnementale

- ⇒ Comment rendre le fret et la logistique plus **sobres** et plus **efficaces** en vue d'améliorer leur performance environnementale ?
- ⇒ Comment œuvrer à une meilleure **optimisation** et **massification des flux** logistiques ?
- ⇒ Comment **diminuer la consommation énergétique** des activités de transport et logistique ?

Orientations possibles

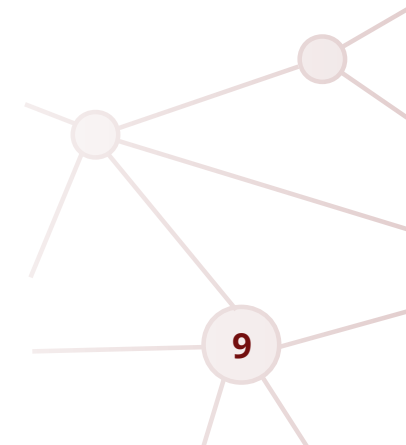
- Faire évoluer globalement les **modes de consommation** (produire moins et moins loin) dans une démarche d'**économie circulaire** et d'**écologie industrielle et territoriale**
- Faire évoluer les organisations logistiques en renforçant le recours aux **modes massifiés** (ferroviaire et fluvial) – *(liens avec l'Atelier n°2 « Infrastructures et flux de fret » de la Conférence)*
- Former davantage à **l'écoconduite** afin de réaliser des économies d'énergies et de réduire les impacts environnementaux
- Renforcer les connaissances en matière de **quantification** et de **suivi des émissions de gaz à effet de serre et de polluants** des acteurs des chaînes logistiques (ex. : information GES, bilans GES)
- ...

Assurer la transition des transports de marchandises vers des énergies décarbonées, notamment en favorisant l'émergence d'écosystèmes territoriaux

- ⇒ Comment œuvrer au **développement des énergies décarbonées** dans les transports de marchandises et la logistique en anticipant les obligations légales et réglementaires notamment liées à l'objectif de neutralité carbone d'ici à 2050 ?
- ⇒ Comment œuvrer à un **développement coordonné** des **motorisations** alternatives, des **lieux d'avitaillement** et de la **production d'énergies** décarbonées ?

Orientations possibles

- Développer le **maillage territorial** en matière de stations d'avitaillement en développant des **écosystèmes énergétiques territoriaux** liant la production, la distribution et la consommation d'énergies décarbonées
- Rendre mieux visible les **évolutions du marché des énergies** (notamment en termes de disponibilité et de coûts)
- Rendre mieux visible et plus attractive **l'offre de véhicules** actuelle et future, y compris en matière de **rétrofit** (changement de motorisation de véhicules existants) pour l'ensemble des modes de transport
- Renforcer les **synergies en matière d'accompagnement** (aides et conseils à la transition énergétique) : État / Région / Collectivités locales
- **Clarifier les modalités et dispositifs d'aide** à destination des acteurs du territoire et mieux **assurer leur promotion** (ex. : « Climaxion »)
- Favoriser l'émergence d'**entrepôts logistiques plus durables** (liens avec l'Atelier n°1 « Immobilier logistique et foncier » de la Conférence)
- ...



Améliorer l'intégration de la logistique dans les villes et la protection de la qualité de l'air et du cadre de vie

- ⇒ Comment améliorer **l'intégration de la logistique dans les villes** en conciliant les besoins économiques et la protection de la **qualité de l'air** et du **cadre de vie** ?
- ⇒ Comment accompagner la mise en œuvre des **zones à faibles émissions mobilité** (ZFE-m) afin qu'elles soient **efficaces** pour réduire la pollution de l'air et **soutenables** pour l'ensemble des acteurs économiques ?

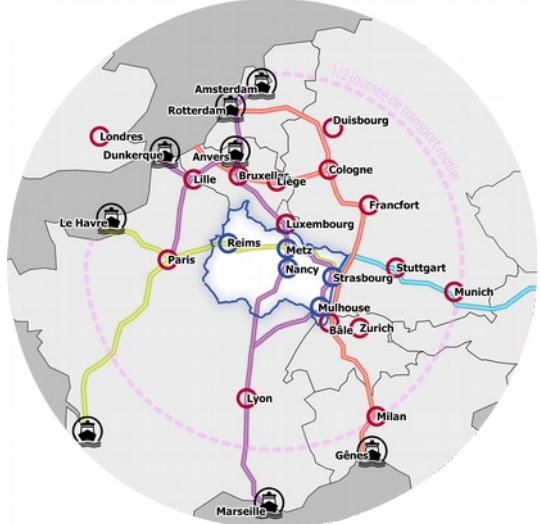
Orientations possibles

- Développer des **espaces de dialogue entre acteurs publics et privés** en faveur d'une logistique urbaine décarbonée (ex. : Chartes de logistique urbaine durable, programme CEE « Interlud »)
- Mieux associer les professionnels de la logistique et leurs clients aux **objectifs** et à la **mise en œuvre des ZFE-m** (règles, périmètre, adaptations)
- Mettre en place une **réglementation lisible et efficiente** pour améliorer les conditions de circulation et de stationnement dans les zones urbaines
- Favoriser l'émergence de **services logistiques mutualisés** prenant appui sur des modes de transport vertueux (ex. : cyclologique, navettes fluviales)
- **Informer** les professionnels de la logistique et leur donner de la **visibilité** pour les accompagner dans la définition de leurs stratégies et des investissements associés
- ...

Diagnostic logistique du Grand Est : un carrefour logistique majeur

Un territoire au cœur de l'Europe logistique

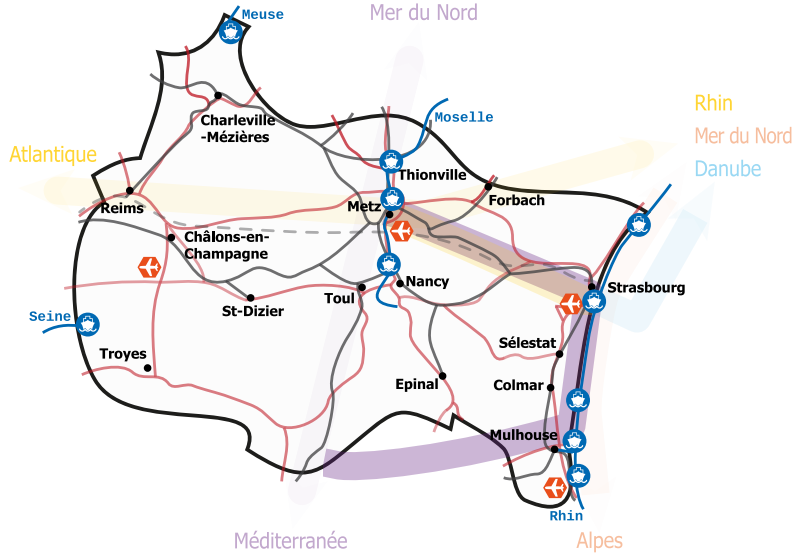
- 5,6 millions d'habitants
- 4 frontières internationales
- 4 corridors du Réseau transeuropéen de transport



Un territoire frontalier et de transit

Un atout structurant pour le territoire mais également source d'externalités négatives (congestion, pollution, consommation foncière, etc.)

Enjeu de pouvoir « arrêter les flux en Grand Est »



Un secteur économique qui irrigue l'ensemble du territoire

- 7 % de l'emploi salarié de la Région
- Une **fonction indispensable** à la grande majorité des activités économiques

Un secteur des transports * à fort potentiel de réduction de ses consommations d'énergie

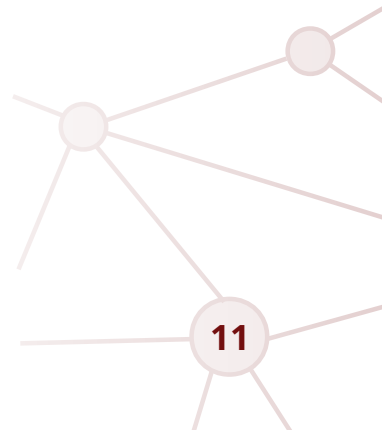
Le mode routier représente, en Grand Est, **97 %** de la consommation d'énergie des transports (dont **un tiers** dû à la circulation des poids lourds).

94 % de l'énergie utilisée est issue du pétrole.

85% des marchandises en circulation dans la région sont transportées par la **route**.

* incluant la mobilité des personnes

Source : ADEME



Caractérisation des flux de marchandises en Grand Est

300 Mt de marchandises par an sont transportées vers et/ou depuis le Grand Est, dont **85 % par la route**.

L'orientation des flux s'inscrit essentiellement selon un **axe Nord / Sud**.

Les **flux de transit** en Grand Est sont loin d'être négligeables : ils représenteraient 30 % (143 Mt) du total des flux de marchandises.

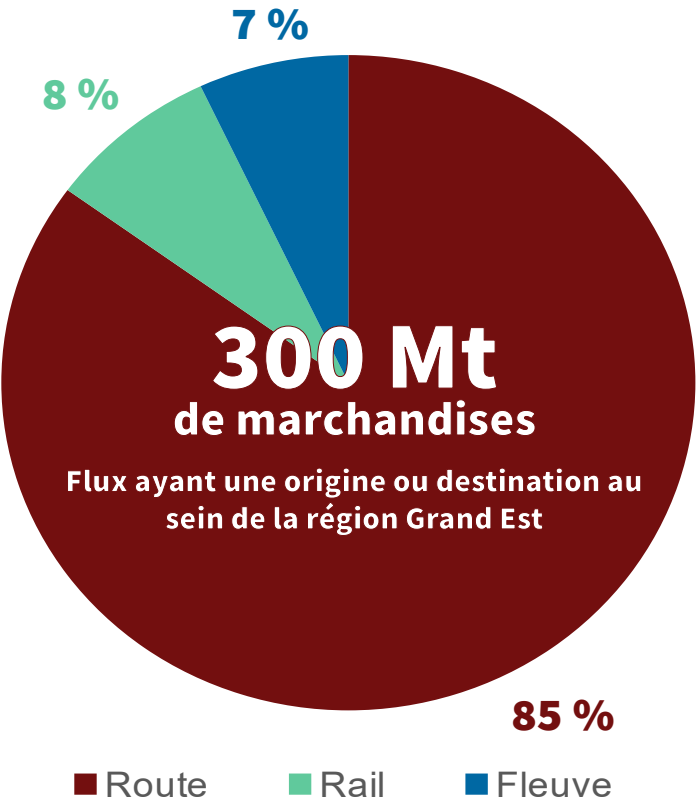
	Interne au Grand Est	Grand Est ↔ autres régions françaises	Grand Est ↔ étranger
Tonnages	146 Mt	65 Mt	85 Mt
Filières dominantes	Matériaux de construction 16%	Grande distribution 29% Produits agricoles 15% Métallurgie 14%	Grande distribution 19% Matériaux de construction 16% Produits agricoles 15%
Premier partenaire	Bas-Rhin 31 Mt	Hauts-de-France 20 Mt	Allemagne 31 Mt

Source : SRADDET – Annexe 3

Diagnostic thématique Transports de marchandises

Sur la base des données statistiques Etis+, VNF, SITRAM et des différentes études mises à disposition

Parts modales en fonction des tonnes transportées en Grand Est



Source : SRADDET – Annexe 3
Diagnostic thématique Transports de marchandises

Mode routier

La quasi-totalité des flux intrarégionaux sont routiers (96 %).
74 % des flux transfrontaliers le sont également.

La région Grand Est, dénuée de façade maritime, est **dépendante de ports maritimes situés hors de son périmètre**, ce qui favorise le transport longue distance pour les pré- et post-acheminements, souvent effectués par la route.

Mode ferroviaire

Le rail est aujourd’hui utilisé **majoritairement pour des flux inter-régionaux** : 63 % des flux ferroviaires de la région Grand Est sont échangés avec les autres régions françaises.

L’industrie métallurgique, très présente en Grand Est, est fortement utilisatrice du rail : **9 Mt sur les 16 Mt** passant par le ferroviaire à l’échelle inter-régionale.

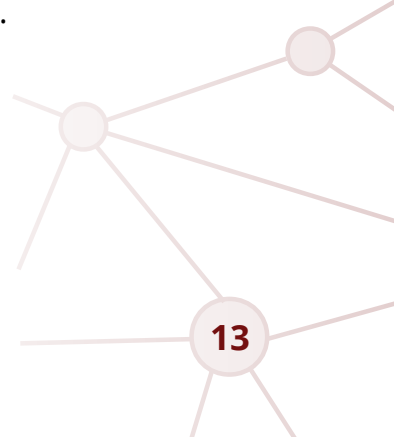
Mode fluvial

90 % des flux fluviaux entrant ou sortant du Grand Est sont en provenance ou à destination des **pays étrangers** (Range Nord en particulier).

Le fluvial est bien développé pour les **échanges avec la Belgique** (16 % de part modale – export maritime) et avec **l’Allemagne** (21 % de part modale – filière du BTP).

« Au vu de la qualité des réseaux fluviaux et ferroviaires sur la Région Grand Est reliés à plusieurs grands ports maritimes européens, les parts modales du fluvial et du ferroviaire sont faibles, soulignant de fait un potentiel de report modal important. »

Source : SRADDET – Annexe 3



Cadre politique national et régional en matière de décarbonation et de mobilités

Plusieurs **politiques complémentaires** déclinent les ambitions de la France et de la Région Grand Est en matière de transition écologique et d'atteinte de la neutralité carbone, en particulier en ce qui concerne les transports et la logistique.

Il s'agit notamment des politiques publiques suivantes :

Politiques nationales transversales

Stratégie nationale bas carbone, « Fonds vert », Plan « France Relance », Loi « Climat et Résilience », Loi « 3DS »

Politiques nationales en matière de mobilités et de logistique

Loi d'orientation des mobilités, Conseil d'orientation des infrastructures, Stratégie nationale logistique (issue du 3^e Comité interministériel de la logistique)

Politiques régionales

Stratégie hydrogène Grand Est 2020-2030, Stratégie régionale en faveur de la bioéconomie, Plan Motorisations à faibles émissions

Ces politiques fixent des **objectifs ambitieux** en matière de **décarbonation** du secteur des transports et de **développement du fret ferroviaire et du fret fluvial**.

La loi « Climat et Résilience » d'août 2022 fixe ainsi les objectifs nationaux suivants d'**accroissement des parts modales** d'ici 2030 :



Ferroviaire
+ 100 %

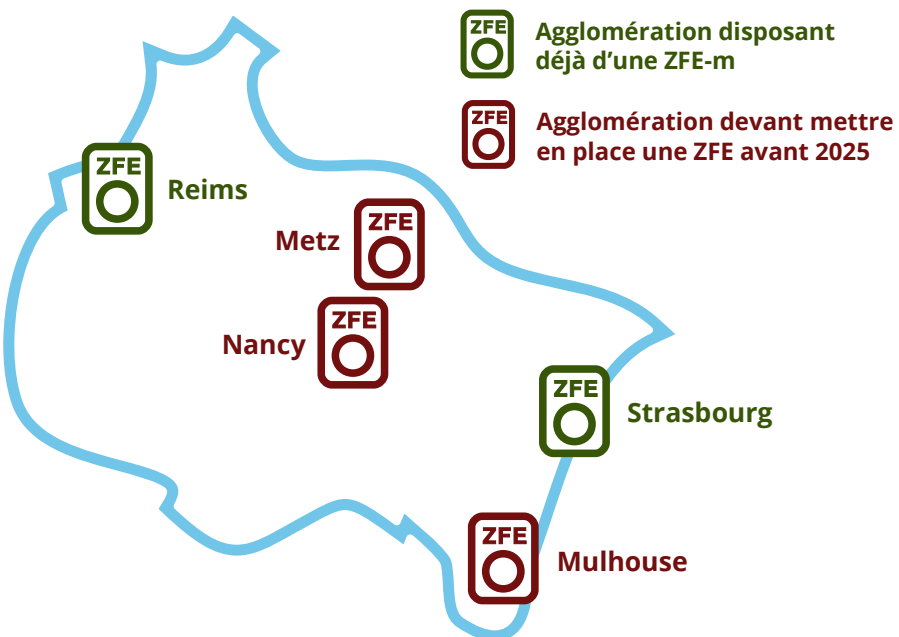


Fluvial
+ 50 %

Chronologie : politiques publiques récentes et grands objectifs en matière de décarbonation



Agglomérations concernées par la mise en place d'une ZFE-m



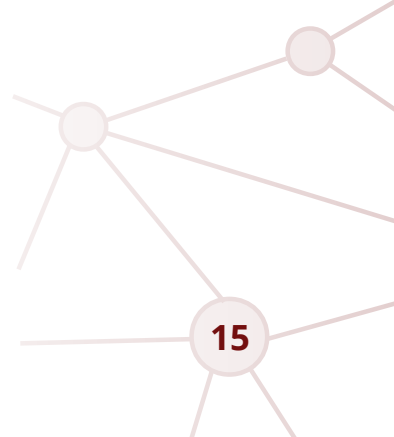
Pollution de l'air et ZFE-m, les chiffres-clés d'ATMO Grand Est :

Les concentrations des principaux polluants atmosphériques sont relevées dans les **5 grandes agglomérations** devant déployer une ZFE-m.

Des NO_x dans les zones à fort trafic routier
Vallée de la Moselle entre Metz et Luxembourg, Plaine d'Alsace

Une partie de la population exposée à des concentrations supérieures aux seuils de l'OMS
Pas de dépassements des valeurs limites de concentration en PM₁₀ (40 µg/m³) mais 43 % de la population se trouve dans une zone où la ligne directrice (15 µg/m³) est dépassée sur la moyenne journalière (19 % dans ce cas sur la moyenne annuelle)

Source : ATMO Grand Est – Bilan Qualité de l’Air 2021



La Stratégie nationale bas carbone (SNBC)



La Stratégie Nationale Bas Carbone (2020) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle définit une **trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050**.

À retenir

La SNBC prévoit **6 orientations** pour tendre vers la décarbonation du secteur des transports, parmi lesquelles l'encouragement au report modal en soutenant les mobilités actives, les **transports massifiés** et collectifs et **l'intermodalité**.

Source : SNBC révisée complète, mars 2020

Le Fonds vert



Le Fonds vert ou fonds d'accélération de la transition écologique va être lancé à partir de **janvier 2023**. Doté de **2 Mds €** de crédits déconcentrés aux préfets, l'objectif est de **financer des projets** présentés par les collectivités et leurs partenaires publics ou privés.

À retenir

Le Fonds vert se décline en **3 axes** :

- **Performance environnementale**
rénovation énergétique des bâtiments, valorisation des biodéchets...
- **Adaptation au changement climatique**
renaturation des villes, prévention des inondations...
- **Amélioration du cadre de vie**
appui à la mise en place des ZFE-m, appui en ingénierie

Le Plan « France Relance »



Le plan « France Relance » a été mis en place au 2^e semestre 2020 dans le but de réduire l'impact récessif lié au Covid-19. Il contient un certain nombre de **mesures concernant le secteur des transports, orientées vers la transition écologique**. Le secteur ferroviaire bénéficie à ce titre d'un plan de soutien sans précédent (4,7 Mds€ sur 2 ans).

À retenir

Dans les mesures axées sur la mobilité verte, le plan « France Relance » encourage l'usage de **véhicules alternatifs au diesel** par :

- des Bonus écologiques pour les véhicules moins émetteurs (électrique, hybride et rechargeable)
- des Primes à la conversion pour les véhicules légers et lourds (électriques ou à hydrogène)
- l'accélération du déploiement de bornes de recharges sur les routes nationales et les autoroutes

Le Plan France Relance accompagne aussi d'autres mesures de transition écologique, tels que le **développement de l'hydrogène décarboné** (7 Mds € d'ici 2030), la **rénovation énergétique des bâtiments** (6,7 Mds € investis) et **l'économie circulaire** (220 M€ d'investissement sur 2020, 2021 et 2022).

Source : « Plan de relance : quelle place pour le transport et les mobilités ? »

La loi « Climat et résilience »



Promulguée en **août 2021**, la loi issue des travaux de la Convention citoyenne pour le climat contient de nombreuses évolutions de la réglementation et des politiques publiques en ce qui concerne le développement des mobilités vertes et des énergies renouvelables.

À retenir

C'est notamment ce texte qui prévoit en matière de mobilités :

- **la création de ZFE-m dans toutes des agglomérations de plus de 150 000 habitants**, soit 33 nouvelles ZFE-m
- **la fin de ventes des véhicules les plus polluants en 2030**
- l'expérimentation d'un **prêt à taux zéro** à partir de 2023 pour les ménages les plus modestes vivant en ZFE-m et souhaitant changer de véhicules
- l'élargissement de la **prime à la conversion** aux vélos à assistance électrique
- **l'interdiction des vols domestiques** s'il existe une alternative ferroviaire de moins de 2h30 et la **compensation carbone** obligatoire de tous les vols domestiques d'ici 2024

En matière d'énergies renouvelables, elle prévoit :

- le développement de **communautés citoyennes d'énergies renouvelables**
- l'obligation d'**installation de panneaux solaires ou de toits végétalisés** pour la construction ou rénovation lourde de grands bâtiments
- un cadre de soutien au développement du **biogaz**

La loi « 3DS »

La loi 3DS

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite « 3DS » poursuit le mouvement de **décentralisation** de missions de l'État vers les collectivités territoriales mais selon une **approche différenciée** selon les enjeux et attentes des territoires et des collectivités.

À retenir

Elle permet notamment aux **régions volontaires**, dont le Grand Est, de se voir **déléguer tout ou partie des fonds de l'ADEME** :

- **Fonds « chaleur »** : soutien et accompagnement des projets de production / distribution de chaleur renouvelable
- **Fonds « économie circulaire »** : soutien aux opérations de lutte contre le gaspillage et de développement de l'économie circulaire

La loi d'orientation des mobilités



Adoptée en **décembre 2019**, la loi d'orientation des mobilités contient de nombreuses évolutions de la réglementation et des politiques publiques en ce qui concerne la mobilité des personnes, la logistique et les infrastructures de transport.

À retenir

C'est notamment ce texte qui pérennise et institutionnalise le Conseil d'orientation des infrastructures et qui a demandé au gouvernement d'élaborer la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire.

Un des 3 piliers de la Loi d'orientation des mobilités est d'**engager la transition vers une mobilité plus propre**, ce qui passe notamment par :

- l'inscription dans la loi de **l'objectif de neutralité carbone en 2050** (conformément au Plan Climat)
- le développement des **zones à faibles émissions mobilités**
- la prime à la conversion et l'augmentation des possibilités de recharge pour les véhicules électriques
- les plans vélos et covoiturage.

Le Conseil d'orientation des infrastructures



Organe consultatif, le COI a pour mission **d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement** sur la mobilité et les transports. Il établit, au niveau national, des propositions sur les orientations et priorités des investissements publics et leur financement.

Il a remis un avis sur la Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire en septembre 2021 ainsi qu'un premier rapport général « bilan et perspective » en mars 2022. Il est actuellement missionné par le Ministre des transports pour proposer **deux scénarios de programmation des investissements pour la période de 2023 à 2032** et prévoit de rendre un rapport **avant fin 2022**. Il fera également des recommandations sur l'utilisation des crédits de l'État pour la période 2023-2027.

À retenir

Les **objectifs de neutralité carbone** des transports et de réduction de leur empreinte environnementale ont des conséquences multiples, essentielles pour **l'orientation des investissements**.

Stratégie nationale logistique issue du 3^e Cilog

A l'occasion du **3^e Comité interministériel de la logistique (décembre 2022)**, le Gouvernement a dévoilé les **8 objectifs** de la stratégie nationale logistique :

- installer une gouvernance structurée pour la filière logistique ;
- mettre en place de chaînes logistiques pour reconquérir l'industrie française et européenne ;
- améliorer la compétitivité dans l'optique de **relocaliser les bassins de production** à proximité des bassins de consommation ;
- créer et accompagner **l'innovation** des acteurs de la filière ;
- mettre le **foncier** au service de la **décarbonation et du verdissement de la chaîne logistique** ;
- augmenter la part de **transports plus écologiques** et permettre une meilleure articulation des différents modes de transport ;
- accélérer la **décarbonation du secteur routier** ;
- soutenir des **solutions locales pour une logistique du dernier kilomètre plus durable**.

Les 8 grand axes sont déclinés en **23 actions** qui ont pour objectif de faire de la logistique française un leader international.

À retenir

Exemple « **Action 2.2 : Construire avec les entreprises, une expression de la demande en transport et logistique, permettant de favoriser des solutions écologiques** »

(indicateur : nombre d'entreprises engagées dans l'un des trois dispositifs du programme EVE, référentiel RSE transport et logistique)

Zoom sur des politiques et stratégies régionales

Une stratégie hydrogène pour le Grand Est (2020 – 2030)



Accompagnée de partenaires (l'ADEME, l'Etat, Banque des Territoires, BPI France, le Pôle Véhicule du Futur, DynamHyse et le Club H2), le Grand Est souhaite **développer l'hydrogène vert** sur son territoire. Cela devrait avoir un impact direct sur le **déploiement des mobilités durables** ainsi qu'inciter les industriels à accélérer la démarche de **décarbonation de leurs process**.

Le développement de cette énergie reposera sur 5 axes :

- Positionner l'hydrogène dans un **mix énergétique pour couvrir les besoins des territoires**
- Développer une **mobilité lourde décarbonée**
- Engager l'industrie dans la filière hydrogène et **décarboner ses usages**
- Favoriser l'accès aux **connaissances** et améliorer les **compétences**
- **Organiser la gouvernance** en lien avec les plans nationaux et européens

Stratégie régionale bioéconomie

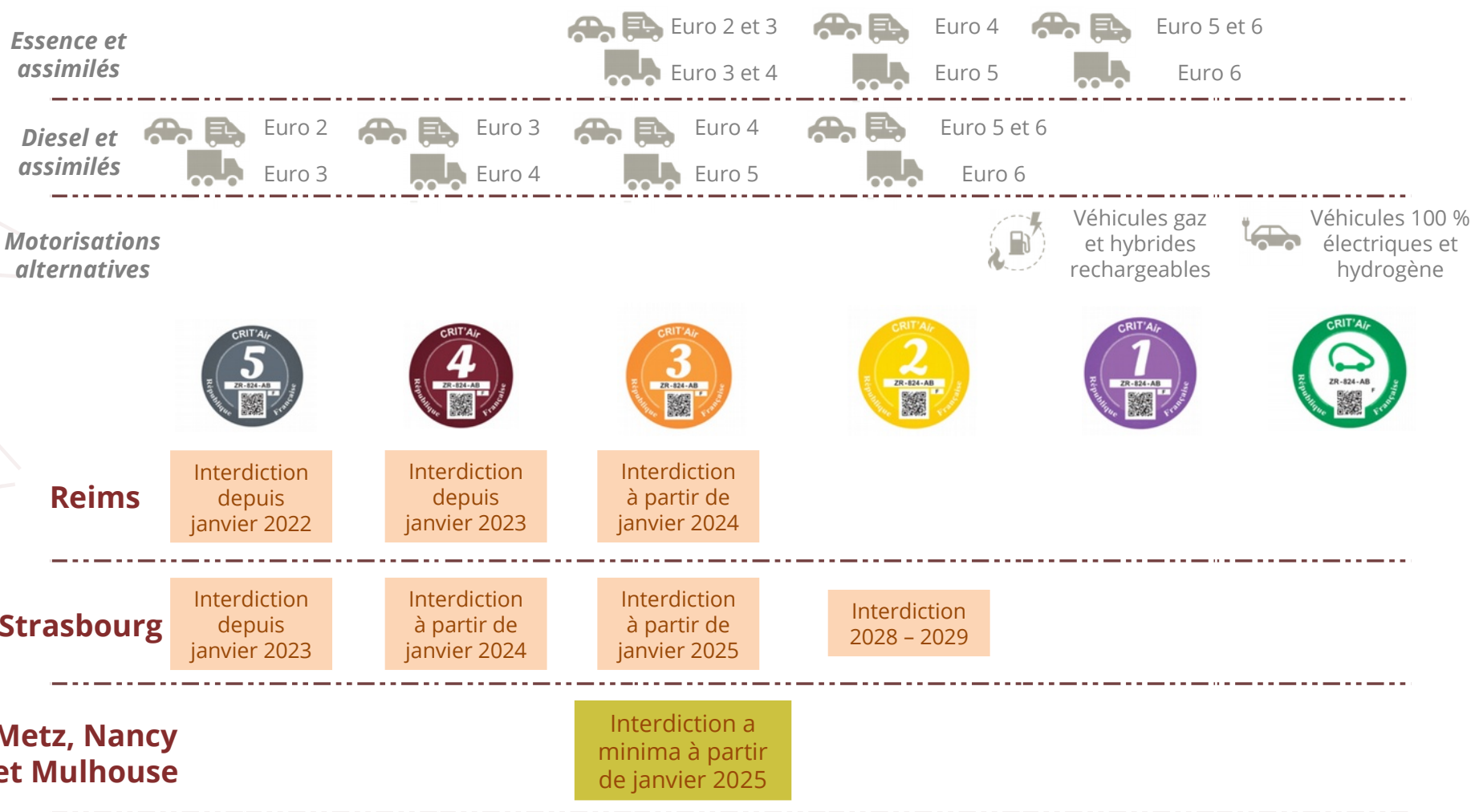


La région affiche une ambition de faire du Grand Est l'un des leaders européens de la **bioéconomie (économie biosourcée, circulaire et durable)**, en accompagnant le développement de la production et la valorisation des ressources régionales issues de la photosynthèse (biomasses agricoles, sylvicoles, biodéchets ménagers, etc.).

La Région mobilise **35 millions d'euros par an sur 5 ans** avec *in fine* un effet levier d'un demi-milliard d'euros de fonds publics pour agir sur 5 axes :

- Des stratégies énergétiques à l'échelle locale
- Des bioraffineries territoriales
- Une agriculture durable pour produire mieux et plus
- Des biomatériaux pour construire et rénover les bâtiments
- Une alimentation avec des ingrédients biosourcés, des emballages durables et une traçabilité accrue

Agglomérations concernées par l'application d'une ZFE-m



Sources : <https://zfe.strasbourg.eu/>
grandreims.fr : Zones à Faibles Émissions Mobilité du Grand Reims



Au 14 décembre 2022, soit 15 jours avant l'application des premières mesures restrictives en matière de ZFE-m dans l'Eurométropole de Strasbourg (interdiction Crit'air 5), seuls **2 %** des aides destinées à accompagner cette transition ont été consommées.

Parc automobile VUL et PL Grand Est au 1^{er} janvier 2021

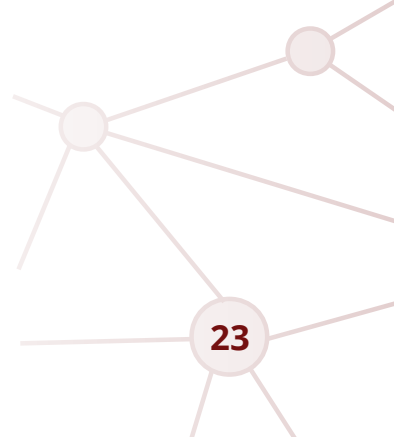


	5	4	3	2	1	0
	4 %	13 %	23 %	52 %	2 %	1 %
	10 %	10 %	15 %	54 %	2 %	< 1 %

Motorisation des VUL et PL

- Diesel : **95 %** VUL et **98 %** PL
- Gaz : **0,4 %** VUL et **1,6 %** PL
- Électrique : **0,8 %** VUL

Sources :
Données véhicules immatriculés dans le Grand Est au 1^{er} janvier 2021
SDES/RSVERO



Agglomérations concernées par l'application d'une ZFE-m : Dérogations

Reims

Strasbourg

Dérogations permanentes nationales

Sans démarche

Ex : Véhicules d'intérêt général, véhicules du Ministère de la Défense, véhicules « mobilité inclusion », transport en commun

Dérogations catégorielles de 3 ans

Sans démarche

Ex. : convois exceptionnels, camionnettes ou camions < 3 500 kg en charge

Dérogations individuelles d'un an (reconductible 2 fois)

Demande de dérogation à effectuer

Ex. : commerces ambulants non sédentaires, livraisons producteurs justifiant d'une activité agricole, transport de raisins en période de vendanges...

Dérogations individuelles de 3 ans

Demande de dérogation à effectuer

Ex. : véhicules d'approvisionnement des marchés, véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuits courts...

Pass ZFE 24 h

Demande de dérogation à effectuer

Pass utilisable 24 fois dans l'année, sur une durée de 24h glissants à chaque utilisation

Chaque ZFE-m prévoit des **dérogations spécifiques** en plus de celles communes nationales qui sont permanentes.
Les collectivités concernées par une ZFE-m **décident des modalités** (démarche à effectuer ou non), la durée et les véhicules concernés.

Économie circulaire

La Région Grand Est a identifié l'économie circulaire comme un des principaux leviers pour atteindre les objectifs du SRADET.

C'est dans cette optique que la Région Grand Est a récemment dévoilé un programme d'actions autour de **5 axes** :

1. Mettre en place une **gouvernance partagée et une animation du territoire** pour développer l'économie circulaire
2. Créer et mettre à **disposition la connaissance sur les flux, les ressources et les pratiques**
3. **Accompagner les acteurs** économiques, territoriaux et les citoyens **vers l'économie circulaire**
4. Intégrer l'économie circulaire dans **la recherche, l'innovation** et les compétences de demain
5. Adopter une **approche filière** dans les domaines à fort impact.

Parmi quelques-uns des objectifs ciblés par ce programme d'actions, il y a l'ambition que 37% de la population du Grand Est (environ 2 millions d'habitants) soit couverte par la **tarification incitative** en 2025, ou encore des **expérimentations** consistant, par exemple, au recyclage chimique et thermique du plastique grâce aux techniques de dépolymérisation.

Pour mettre en œuvre ces axes stratégiques, un **observatoire « Économie Circulaire et Déchets »** a été créé et a comme rôle primordial l'information et l'appui aux collectivités locales et aux entreprises. En outre, une mobilisation de financements a été consentie.

Au niveau régional, le programme **Climaxion**, de la Région Grand Est et de l'ADEME, porte ces aides destinées aux acteurs régionaux.



L'ADEME Grand Est, la Région Grand Est, la CCI Grand Est, la CRMA Grand Est, la DREAL Grand Est, l'Agence de l'eau Rhin-Meuse, le CIRIDD et l'INEC ont créé **collectif-grandest.org**, une **plateforme collaborative de l'économie circulaire des acteurs du Grand Est**.

Synthèse sur les aides en faveur de la transition écologique

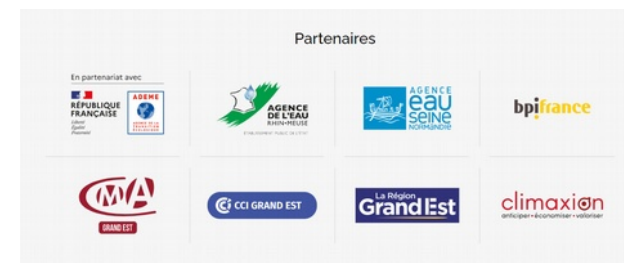
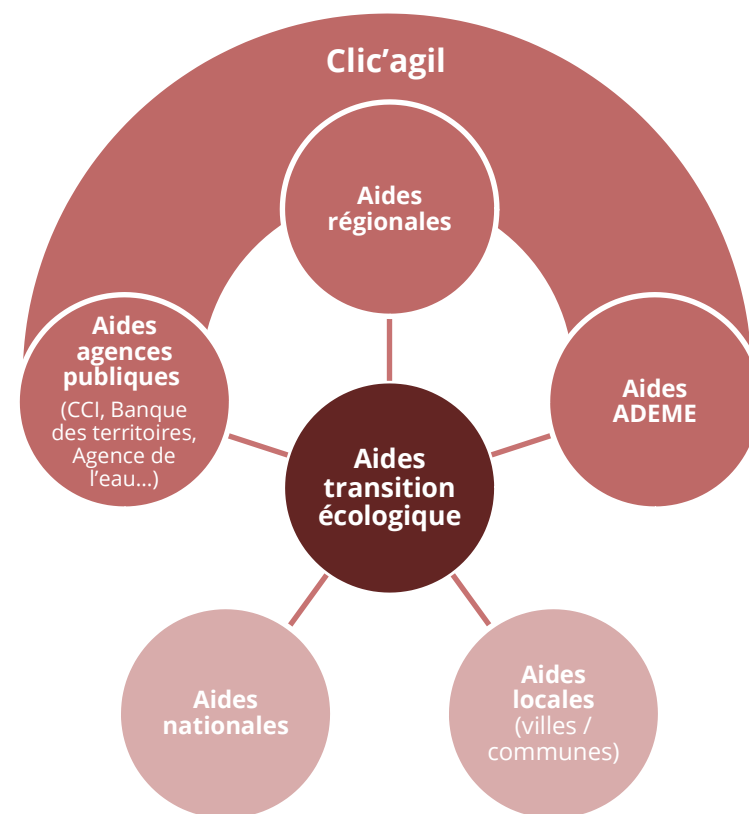
Les **aides à la transition écologique** recouvrent différents besoins (rénovation énergétique de bâtiments, aides aux études ou financement pour des projets d'énergies renouvelables...) pour tous les acteurs de la société française (particuliers, professionnels et collectivités).

Les aides disponibles en provenance de différents acteurs (État, Région, ville, ADEME...) se multiplient, rendant complexe leur **visibilité et accès pour les potentiels bénéficiaires**.

En outre, si de nombreuses aides sont à destination des professionnels, **peu d'aides ciblent un secteur professionnel particulier, tel celui du transport de marchandises**.

À cet effet, la région Grand Est et l'ADEME ont lancé **en 2022** un **nouvel outil communautaire** au service de la transition écologique des entreprises du Grand Est, **Clic'agil** qui :

- réunit l'ensemble des soutiens financiers et techniques des partenaires suivants : l'ADEME, l'Agence de l'Eau Rhin-Meuse, l'Agence de l'Eau Seine Normandie, Bpifrance, la Chambre de métiers et de l'artisanat du Grand Est, la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Est, et la Région Grand Est,
- oriente vers un contact privilégié en matière de transition écologique.



clic'agil

Votre nouvel outil pour vos projets de transition écologique !
Mis en place par l'ADEME et la Région Grand Est.

Focus sur le programme Climaxion

climaxion
anticiper • économiser • valoriser

Financé par :



L'ADEME et la Région Grand Est collaborent sur la transition écologique et énergétique par le biais de Climaxion afin de répondre aux grandes priorités des Contrats de Plan successifs entre la Région et l'État. La transition doit concourir à atteindre les objectifs du SRADDET qui fixe un objectif de région à énergie positive et bas carbone en 2050.



Près de **100 millions d'euros** consacrés au programme Climaxion entre 2017 et 2020

Ce partenariat Climaxion s'articule sur 4 grands volets prioritaires et complémentaires :

1. Efficacité énergétique et qualité environnementale des bâtiments

Sensibiliser les acteurs aux enjeux de la maîtrise de l'énergie et de la rénovation BBC des bâtiments, appuyer la réalisation de bâtiments à haute valeur environnementale...

2. Énergies renouvelables

Encourager le développement d'énergies renouvelables et structurer les filières comme le bois énergie, la méthanisation et la géothermie

3. Économie circulaire et Économie de ressources

Développer une stratégie régionale autour de l'économie circulaire, orienter les entreprises vers la conception durable des biens / services et une production sobre et propre...

4. Territoires durables

Définir une approche globale climat-air-énergie intégrant l'économie circulaire, la planification énergétique et l'urbanisme durable

Dans le cadre de Climaxion, **CCI Grand Est** a mis en place le **Programme Noée** proposant différents services :

- l'auto-évaluation en ligne de l'éco-performance des entreprises,
- l'accompagnement par un conseiller CCI,
- guides pratiques pour les professionnels (commerçants et PME-PMI) en matière de sobriété énergétique,
- ateliers et webinaires sur différentes thématiques (énergie, économie circulaire et climat) pris en charge à 100 % par l'ADEME et la Région Grand Est dans le cadre de Climaxion.

Dispositifs d'aide régionaux « Climaxion » aux professionnels

Efficacité énergétique et qualité environnementale des bâtiments



- Soutien à **l'efficacité énergétique des procédés** : maximum de 200 000 €
- Soutien au **solaire thermique** : maximum de 3 500 € d'assiette éligible par bâtiment pour les études et 1200 € / m² pour les investissements
- Soutien aux **missions AMO bois et biosourcés** : maximum 15 000 euros par projet

Énergies renouvelables



- Soutien au **photovoltaïque** : aides jusqu'à 70 % pour les études et 500 €/kWc pour les dépenses
- Soutien au **bois énergie** : maximum de 240 000 € (50 % des dépenses du projet)
- Soutien à la **géothermie de surface** : maximum de 50 000 € d'assiette éligible
- Soutien aux études de faisabilité **méthanisation** : maximum de 30 000 € d'assiette éligible
- Soutien à **l'hydroélectricité** : maximum de 10 000 € pour les études et 100 000 € pour les investissements
- Soutien **projet énergie renouvelable** (accompagnement au montage de projets EnR participatifs) : aides jusqu'à 70 %

Économie circulaire et économie de ressources



- Soutien à **l'optimisation de la consommation et de la gestion des ressources** : maximum de 200 000 €
- Soutien aux **nouveaux modèles économiques** compatibles avec la transition énergétique / écologique : maximum de 70 000 € dont avance de trésorerie de 30% et dépenses remboursées jusqu'à 70 % du montant du projet

Territoires durables



- Soutien à l'installation de **10 bornes de recharge BIOGNV** accessibles au public en sortie de méthaniseur : maximum de 65 000 € (20 % du coût éligible par projet)
- Soutien à **l'adaptation, à la conversion ou au rétrofit** d'un véhicule routier à faibles émissions : entre 1 600 et 60 000 € selon le type de véhicules et le type de motorisation sur justification de déplacements en ZFE-m ou sur un territoire disposant d'une étude sur le développement des motorisations à faibles émissions

Dispositifs d'aide nationaux aux professionnels

Les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE)

Les **CEE** sont un mécanisme obligeant les fournisseurs d'énergie à financer des opérations d'économies d'énergie. Ce système permet ainsi aux entreprises et aux particuliers de disposer d'aides financières pour contribuer à l'efficacité énergétique.

On peut distinguer 3 grands types d'actions financées par les CEE :

1. **Opérations standardisées** : fiches standardisées classées par secteur définissant, pour les opérations les plus fréquentes, les modalités de calcul des économies d'énergies finançables. Pour le secteur des transports, 33 fiches sont disponibles, par exemple sur le report modal ou l'éco-conduite.
2. **Opérations spécifiques** : pour les opérations ne pouvant être rattachées à une fiche standardisée, l'obtention de financements CEE nécessite d'élaborer un dossier spécifique pour justifier le volume des économies d'énergie.
3. **Programmes**



EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) : accompagnement des entreprises dans la réduction de leur impact énergétique et environnementale dans les activités de transport et de logistique par des dispositifs spécifiques – Fret 21 (chargeurs), EVCom (commissaires de transport), Objectif CO₂ (transporteurs)



InterLUD : programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable qui a vocation à créer des espaces de dialogue entre acteurs publics et privés. L'objectif est d'élaborer des chartes de logistique urbaine durable en faveur d'un transport de marchandises décarboné et plus économe en énergie.



Advenir : 20 % à 50 % de prime d'installation / modernisation de borne de recharge selon le type de véhicule, la puissance de raccordement et son utilisation (ouverture au public ou non)



Aides de l'État à l'acquisition ou location d'un véhicule énergie alternative



- **Prime au retrofit électrique** : entre 1 100 et 9 000 € selon le type de véhicule et le revenu de référence fiscale
- **Bonus écologique pour location ou achat d'un véhicule à faible émission de CO₂ (≤ 20 g/km)** : entre 1 000 et 6 000 € selon le type de véhicule, sa source d'énergie et la nature du bénéficiaire (personne morale ou physique)
- **Surprime ZFE-m** : limite de 1 000 € pour les personnes morales avec un établissement dans une ZFE-m ou pour une personne physique habitant ou travaillant dans une ZFE-m
- **Suramortissement** : déduction exceptionnelle sur l'impôt sur les sociétés pour les véhicules à motorisation alternative au diesel
- **Exonération de la taxe régionale sur le certificat d'immatriculation** pour les véhicules hydrogènes et électriques



Aides de l'État pour implanter une borne de recharge de véhicule électrique



- **Crédit impôt borne de recharge (CIVRE)** : égal à 75 % du montant des dépenses dans la limite de 300 € par système de charge
- **Réduction du taux de TVA** : 5,5% au lieu de 20%

Autres aides de l'État à la transition écologique



- **Crédit d'impôt pour la rénovation énergétique des locaux des TPE et PME** : 30% des dépenses éligibles dans la limite de 25 000 € par entreprise
- **Prêt Action Climat pour TPE et PME** : prêt à taux fixe entre 10 000 et 75 000 € pour financer les projets de transition écologique et énergétique. Ex : mise aux normes ou remplacement des machines / outils existants, maîtrise et optimisation en matière de consommation énergétique, formation et réalisation de diagnostics...

Autres dispositifs d'aides locaux en faveur de la transition écologique



Aides régionales (hors Climaxion)

- **Soutien à l'installation de bornes par une entreprise** : maximum de 1 500 € par point de charge
- **Compensation de la fin d'exonération des tarifs de cartes grises pour les véhicules propres** : coût réel de la taxe d'immatriculation pour les véhicules neufs dit propre au coût d'achat < 40 000 euros



Aides de l'Eurométropole de Strasbourg

- **Prime au remplacement d'un véhicule par un modèle moins émissif** : entre 1 500 et 15 000 € (plafonné à 40 % du prix d'achat) en fonction de la motorisation choisie et du type de véhicule
- **Prime au remplacement d'un véhicule par un vélo cargo, triporteur ou VAE** : montant maximum de 1 000 €
- **Prime au rétrofit** : subvention entre 2 500 et 6 000 € selon le type de véhicule
- **Aide aux projets innovants** : enveloppe de 300 000 € par an ouverte aux personnes morales de droit privé implantées sur le territoire de l'Eurométropole visant à soutenir les démarches exemplaires et l'innovation en matière de transition dans les domaines des transports, de la mobilité et de la logistique urbaine



Aides du Grand Reims

- **Prime au remplacement d'un véhicule par un modèle moins émissif** : remplacement de véhicules non classés ou Crit'air 5, 4 ou 3 mis à la casse par un véhicule électrique, H₂ ou GNV. Aide entre 900 et 10 000 € (plafonné entre 30 et 60 % du prix d'achat) en fonction de la motorisation, de la taille de l'entreprise et du type de véhicule
- **Prime au remplacement d'un véhicule par un vélo cargo, triporteur ou VAE** : montant maximum de 1 000 €
- **Prime au rétrofit** : subvention entre 2 000 et 10 000 euros selon le type de véhicule



Aide de la Métropole du Grand Nancy

- **Subvention pour installation d'un chauffe-eau solaire individuel ou combiné** : 200 € par m² de capteurs installés

Livret ORT&L « Motorisations alternatives & Aides à la conversion »

L'ORT&L Grand Est a publié en décembre 2021 un livret visant, d'une part, à faire connaître les **grandes caractéristiques des principales technologies de motorisations alternatives** à celles basées sur les énergies fossiles dans le transport routier de marchandises et, d'autre part, à offrir un **panorama des différents dispositifs d'aide** existant au niveau national, régional et local permettant de limiter le surcoût économique lié au remplacement d'un véhicule classique par un véhicule plus respectueux de l'environnement ou le changement de sa motorisation (rétrofit).

Une 2^e version actualisée a été publiée en **mai 2022** pour tenir compte des évolutions dans les nombreux dispositifs d'aide existants, intégrer les dispositifs d'aide nouvellement créé, ainsi que donner des **exemples de cumuls** possibles d'aides à différentes échelles.



Aide à l'acquisition d'un véhicule					Aide au retrofit conversion d'un véhicule thermique aux biocarburants, au GNV, à l'électrique ou à l'hydrogène					
Bénéficiaires					Entreprises, associations et collectivités implantées sur un territoire couvert par une étude territoriale de mise en place de flottes de véhicules à faibles émissions ou par une ZFEM ou ayant une activité dans une ZFEM					
Véhicules					Conversion de véhicules					
 biocarburants GNV e H ₂					 biocarburants GNV e H ₂					
PTAC					PTAC					Taux maximum d'aide
Énergie										
		10 000 €		40 %			1 600 €		40 %	
		4 000 €		du surcoût HT par rapport au prix d'un véhicule diesel équivalent			4 000 €		de l'opération de conversion du véhicule	
		12 000 €					8 000 €			
		10 000 €					8 000 €			
Nombre maximum de véhicules aidés		5	5				5	5		
		par bénéficiaire	par bénéficiaire				par bénéficiaire	par bénéficiaire		
		50	50				50	50		
		au total par an	au total par an				au total par an	au total par an		

Focus sur le rétrofit

De quoi parle-t-on ?

« Le **rétrofit électrique à batterie ou à pile à combustible** consiste à convertir une voiture à motorisation thermique (essence ou diesel) en motorisation électrique (à batterie ou à pile à combustible) afin de donner une seconde vie à des véhicules thermiques. Le rétrofit électrique permet d'augmenter le nombre de voitures électriques sur le marché et ainsi diminuer les quantités de CO₂ et de polluants atmosphériques émises lors des déplacements quotidiens. Il s'inscrit dans une **démarche d'économie circulaire** et constitue une offre complémentaire aux véhicules électriques neufs dont le prix d'acquisition reste encore élevé pour une grande partie de la population. » (Ministère de la Transition écologique)

Le rétrofit peut également concerner des motorisations thermiques fonctionnant avec des **biocarburants** liquides ou du biogaz. Cette option de verdissement des véhicules s'étend aussi aux unités de **transport fluvial** et à certains projets **ferroviaires**.

Des **programmes d'aides** au rétrofit pour les professionnels et le transport de marchandises développés à **différentes échelles** (nationale/région/EPCI) et nécessitant la **mobilisation de divers partenaires**

Rétrofit routier

- Possible pour **tous véhicules**, particuliers et professionnels
- Un outil à mobiliser dans le cadre de la mise en œuvre des **ZFE-m**
- Des **aides** régionales et locales

Rétrofit fluvial

- Une aide pour **verdir les flottes fluviales** : changer la motorisation des bateaux
- Des programmes d'aides à différents niveaux, national et régional

Rétrofit ferroviaire

- Un **projet** en développement pour les marchandises
- Un rôle à trouver parmi les autres solutions de verdissement (biocarburants, hydrogène, électrification)

Aides au rétrofit routier



- Aide au rétrofit VP/VUL de **l'État**
- Aides de la **Région** pour les VUL et PL
Rétrofit électrique et hydrogène, ainsi que GNV et biocarburants pour les véhicules de plus de 2,6 t
- Aides proposées par les **agglomérations** mettant en place une **ZFE-m** : pour les VUL et PL
- Aide au rétrofit GNV ou électrique pour le **Grand Reims**, qui concerne aussi les VL
- Aide au rétrofit électrique pour **l'Eurométropole de Strasbourg**

Aides au rétrofit fluvial



- **Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI)** :
Appel à projets pour les exploitants et propriétaires de bateaux de transport de marchandises voulant moderniser leur flotte
 - Volet amélioration de la performance environnementale de la flotte
 - Volet intégration du maillon fluvial aux chaînes logistiques
 - Volet accompagnement du renouvellement des acteurs et de la filière
 - Volet soutien à l'émergence des solutions innovantes
- Portage par VNF, l'ADEME, les régions, HAROPA Ports, la Compagnie nationale du Rhône, le Ministère de la Transition écologique
- **151 projets soutenus** sur 2018-2022, 200 moteurs de bateaux remplacés. 19 M€ consacrés à la modernisation de la flotte fluviale sur 2018-2022
- Des projets d'aide et d'accompagnement du **rétrofit** portés par les régions
- Installation d'une station d'avitaillement GNL dans le Port Autonome de Strasbourg initiée en 2013
- **Schéma directeur d'avitaillement** en carburant alternatif pour les ports fluviaux et **études de rétrofit de bateaux** dans les Hauts-de-France

Aides au rétrofit ferroviaire



- La Région Grand Est engagée dans le soutien au fret : aide **CAPFRET** pour la réalisation d'études de construction d'installations terminales embranchées (ITE) pour desservir les entreprises le long des petites lignes de transport de marchandises...
- Mais un **rétrofit** sur engins ferroviaires globalement **encore peu développé**
- Projet **HyShunt** (porté par CapTrain France, filiale de SNCF, et Hydrogène de France) pour convertir une locomotive diesel en locomotive à hydrogène, à titre expérimental
- Enjeu de positionnement de l'action publique régionale en faveur du développement du rétrofit ferroviaire, dans un contexte de développement des trains et locomotives à hydrogène et à biocarburants et des réflexions afin d'atteindre l'objectif du groupe SNCF de sortie des énergies fossiles pour le mode ferroviaire

Enjeux transversaux du rétrofit



- **Avitaillement et équipement en stations de recharge** électricité, gaz, hydrogène, tant pour le transport routier que le fluvial : rôle à jouer par ENEDIS, GRDF et les entreprises locales de distribution dans le développement de ces solutions

Ressources utiles

Ressources nationales

Stratégie nationale logistique issue du 3^e Cilog,
12 décembre 2022

Stratégie nationale bas carbone, mars 2020
Synthèse et stratégie révisée complète

Plan « France Relance »

Site du Ministère de l'économie
Dossier de presse, septembre 2020

Loi « 3DS » du 21 février 2022

Dossier de présentation de la loi par le Ministère
de la Cohésion des territoires, février 2022

Loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021

Texte de la loi sur Légifrance
Dossier de presse

Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019

Texte de la loi sur Légifrance
« Les mesures clés de la Loi Mobilités »
Dossier « LOM, 1 an et demi », Ministère chargé
des transports, août 2021

**Guide d'interprétation juridique et pratique des
ZFE-m**, Ministère de la transition écologique et de la
cohésion des territoires, septembre 2022

Les avis de l'ADEME dont :

Voitures électriques et bornes de recharges, 2022

**Le vecteur hydrogène dans la transition
énergétique**, 2018

**Émissions de particules et de NOx par les
véhicules routiers**, 2018

Les biocarburants de première génération, 2012

Rubrique « Mesures anti-pollution » sur le site du Ministère de la Transition écologique

précision des différentes aides nationales existantes et
du dispositif réglementaire

Service des données et études statistiques

du Ministère de la Transition écologique
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Programme ADVENIR

Financement de bornes de recharge pour véhicule
électrique

Cerema

Centre d'expertise publique sur la transition écologique
et la cohésion des territoires

PREV'AIR

Carte de la qualité de l'air sur le territoire français

Ressources régionales et locales

Productions de l'ORT&L Grand Est

Motorisations alternatives et aides à la conversion, mai 2022

Atlas des plateformes multimodales en Grand Est, mai 2022

Tableau de bord Transports & Logistique Grand Est, avril et juin 2018

Portail Logistique Grand Est

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) du Grand Est Annexe n°3 « Diagnostic thématique - Transport de marchandises »

version adoptée le 22 novembre 2019

Aides 2022 aux entreprises pour la transition énergétique et l'économie circulaire, Climaxion

Bilan Qualité de l'air Grand Est, ATMO Grand Est, 2021

Accélérons l'économie circulaire dans le Grand Est pour la compétitivité et la durabilité, « Grand Est Territoires », Région Grand Est, avril 2021

Guides pratiques Sobriété énergétique, CCI Grand Est, 2022

Guides pratiques sur le ZFE-m de Strasbourg

Eurométropole de Strasbourg, 2022

à destination des habitants et professionnels de l'Eurométropole

à destination des habitants et professionnels hors de l'Eurométropole

« Zone à faibles émissions : Ensemble, améliorons la qualité de l'air que nous respirons ! »,

Grand Reims, janvier 2022



Glossaire

Biocarburants : Carburants et combustibles liquides, solides ou gazeux produits à partir de la biomasse (origine végétale, animale ou issue de déchets). Ils peuvent s'utiliser dans des moteurs thermiques classiques. *(Ministère de la Transition écologique)*

Économie circulaire : Produire et consommer des biens et services de manière durable en utilisant les ressources naturelles de manière sobre et responsable, en limitant le gaspillage (eau, matières premières, énergies), en réutilisant ou réparant, en réduisant la production de déchets et en favorisant le recyclage (« *Accélérons l'économie circulaire dans le Grand Est pour la compétitivité et la durabilité* », Région Grand Est, 2021)

Énergies renouvelables (EnR) : Énergies dont les sources sont considérées comme inépuisables à l'échelle du temps humain, n'engendrant pas ou peu de déchets ou d'émissions polluantes, a contrario des énergies fossiles. Elles se découpent en 5 grandes familles d'énergie : éolienne, solaire, biomasse, hydraulique et géothermie. *(Ministère de la Transition écologique)*

GNV : Le **Gaz Naturel Véhicule** est un gaz naturel utilisé comme carburant pour les voitures. Il comprend le **GNC** (Gaz Naturel Comprimé), le **GNL** (Gaz Naturel Liquéfié) et le **BioGNV**. Il s'agit de carburants composés essentiellement de méthane et gaz naturel. *(Ministère de la Transition écologique)*

Intermodalité : Recours successif à différents modes de transport au cours d'un même déplacement. La multimodalité est considérée comme une pratique alternative de différents modes de transport pour effectuer un ou plusieurs déplacements. *(Cerema)*

Indice ATMO : Indice multi-polluants de la qualité de l'air. Indicateur journalier destiné à fournir une information synthétique sur la qualité de l'air des agglomérations de plus de 100 000 habitants par rapport à 5 polluants réglementés : dioxyde de soufre (SO₂), dioxyde d'azote (NO₂), ozone (O₃) et particules en suspension de diamètre inférieur à 10 µm (PM₁₀) et 2,5 µm (PM_{2,5}). *(Atmo France)*

Logistique : Terme qui regroupe un ensemble de processus et d'actions ayant pour objectif de « recourir au bon moment (quand une demande existe ou est anticipée) aux bonnes ressources pour concevoir, fabriquer et livrer le bon produit au bon endroit dans les bons délais et au meilleur coût et prix » *(FABBE-COSTES, 2007 : 20)*

Logistique urbaine : Ensemble des activités participant à l'optimisation des mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportant des réponses aux demandes de l'économie locale et des habitants. (*Interlud.green*)

Mix énergétique : Utilisation de plusieurs sources, énergies ou fossiles, pour produire son énergie avec des proportions variant d'une année à l'autre. (*Ministère de la Transition écologique*)

NO_x : Oxydes d'azote, comprenant le **monoxyde d'azote (NO)** et le **dioxyde d'azote (NO₂)**. Ces émissions ont des effets négatifs sur la santé (gaz irritant sur les voies respiratoires) et l'environnement (formation d'ozone dans les basses couches de l'atmosphère). Les principales sources d'émissions de NO_x sont le transport routier, les secteurs de l'industrie et de la production d'énergie. (*ADEME*)

Particules fines : Particules classées en fonction de leur taille avec les **PM10** (< 10 micromètres), **PM2,5** (< 2,5 micromètres) et **PM0,1** (< 0,1 micromètres). Elles peuvent être de sources naturelles mais aussi de sources humaines (combustion, procédés thermiques, origine mécanique). Leurs effets sur la santé sont avérés : atteintes respiratoires, cardiovasculaires et sanguines. (*ATMO Grand Est*)

Rétrofit électrique : Le rétrofit électrique à batterie ou à pile à combustible consiste à convertir une véhicule à motorisation thermique (essence ou diesel) en motorisation électrique (à batterie ou à pile à combustible) afin de leur donner une seconde vie. (*Ministère de la Transition écologique*)

Zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m) : Outil réglementaire à disposition des collectivités pour lutter contre la pollution du trafic routier et permettant de décider d'une circulation différenciée des véhicules selon leur niveau de pollution, dans un périmètre défini. Par définition, ce sont des zones où les véhicules doivent être identifiés selon leur classe environnementale, matérialisée par une vignette « Crit'air ». (*Cerema*)

Annexes

Aides à l'acquisition d'un véhicule à faibles émissions



Véhicules

ED95 B100 biocarburants

GNV

e⁻

H₂

Énergie	PTAC			Taux maximum d'aide		
	≤ 2,6t	≤ 2,6t ≤ 7,5t	≤ 7,5t + bus + cars			
ED95 B100 biocarburants				10 000 €		
GNV				4 000 €	20 000 €	40 % du surcoût HT par rapport au prix d'un véhicule diesel équivalent
e ⁻				12 000 €	50 000 €	
H ₂	10 000 €	30 000 €	50 000 €			
Nombre maximum de véhicules aidés	5 par bénéficiaire 50 au total par an	5 par bénéficiaire 50 au total par an	3 par bénéficiaire 50 au total par an			

sur justification de déplacements en ZFE-m ou sur un territoire disposant d'une étude sur le développement des motorisations à faibles émissions



Véhicules

GNV e⁻ H₂

Mise au rebut d'un véhicule

5 4 3 2

Énergie	PTAC				Taux maximum d'aide*	
	≤ 2,5t	> 2,5t ≤ 3,5t	> 3,5t ≤ 7t	> 7t + autocars	TPE	PME
GNV	900 €	2 500 €	2 500 €	3 000 €	40 %	30 %
BioGNV	1 200 €	3 000 €	3 000 €	4 000 €	55 %	40 %
e ⁻ H ₂	3 000 €	5 000 €	8 000 €	10 000 €	60 %	50 %



Étape Préalable

Accompagnement par l'Agence du Climat*
Réalisation d'un diagnostic de mobilité et transport

Véhicules

1 GNV e⁻ H₂

Mise au rebut ou revente

5 4 3 2

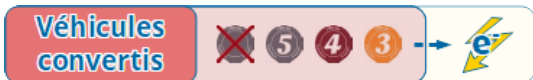
Énergie	PTAC				Taux maximum d'aide
	≤ VL	VUL ≤ 3,5t	> 3,5t ≤ 7,5t	> 7,5t + autocars	
essence	1 500 €				40 % du prix d'achat HT du véhicule
GNV GPL hybride					
e ⁻	1 500 €				
H ₂					

Aides au rétrofit



Énergie	PTAC			Taux maximum d'aide
			 + bus + cars	
		1 600 €	1 600 €	40 % du coût HT de l'opération de conversion du véhicule
		4 000 €	30 000 €	
	4 000 €	8 000 €	50 000 €	
	8 000 €	30 000 €	60 000 €	
Nombre maximum de véhicules aidés	5 par bénéficiaire	5 par bénéficiaire	3 par bénéficiaire	
	50 au total par an	50 au total par an	50 au total par an	

sur justification de déplacements en ZFE-m ou sur un territoire disposant d'une étude sur le développement des motorisations à faibles émissions



			 + autocars
2 000 €	4 000 €	4 000 €	10 000 €



PTAC énergie				Taux maximum d'aide
	2 500 €	4 000 €	6 000 €	





Directeur de publication

Jean-Pierre Caillot, Président de l'ORT&L Grand Est

Rédaction

Kevin Pereira (Interface Transport)

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est)

Relecture

Comité technique et groupe de suivi thématique de l'ORT&L Grand Est

Conception graphique

Nicolas Boidevezi (DREAL Grand Est), Interface Transport

Cartographie et infographie

Nicolas Boidevezi, Christophe Belenger (DREAL Grand Est),
Interface Transport

Photos et illustrations

© Terra, MTE



www.ortl-grandest.fr

ortl.grandest@i-carre.net

Ce document a été produit par l'Observatoire Régional Transports & Logistique du Grand Est.

Association regroupant administrations, collectivités locales et représentants des acteurs professionnels du secteur de transports et de la logistique, l'ORT&L Grand Est a pour objectifs l'amélioration et la diffusion des connaissances dans le domaine des transports et de la logistique sur l'ensemble du Grand Est.