



Étude territoriale de mise en place de flottes à faibles émissions à l'échelle du Pays du Lunévillois

Journée de rencontre : préparer ensemble la décarbonation des mobilités

Le 13 mars 2024



nocarb



climaxion
anticiper • économiser • valoriser



Ouverture de la journée



Introduction

Guillaume CORNIL - Directeur du PETR du Pays du Lunévillois



Planning de la journée



Ouverture de la journée

13h45

Introduction



Présentation 1

14h00

La décarbonation des poids-lourds sur le territoire : Technique, étude et réglementation (noocarb)



Présentation 2

15h00

Présentation des aides financières (Lionel POMMIER, AFTRAL)



Table ronde

15h15

La décarbonation des poids lourds dans le Pays du Lunévillois, oui mais comment ?
(Région Grand Est, GRDF, Carrefour, Véolia, TLF)



Retour d'expérience

15h55

Retour d'expérience sur l'étude Flottes Faibles Emissions sur le territoire du Pays du Sundgau (Katherine Whiler)



Jeu concours

16h05

Gagnez un essai Tesla ou I8 !



Exposition des véhicules

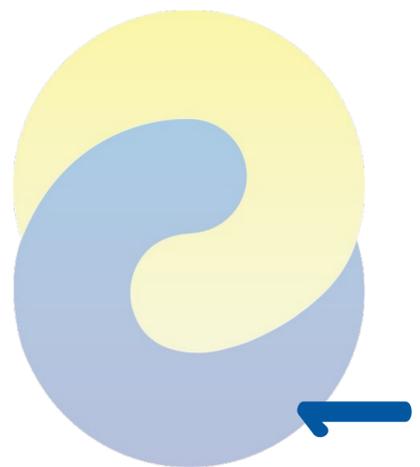
16h15

Echanges avec les concessionnaires et essais sur circuits



Présentation 1

La décarbonation des poids lourds



SOMMAIRE

Présentation 1

- 01 Les sociétés utilisatrices de poids lourds : des acteurs majeurs
- 02 Démarche flottes faibles émissions : objectifs
- 03 Résultats de l'enquête
- 04 Rappel sur les ZFE-m
- 05 Présentation des véhicules faibles émissions
- 06 Comparatif des motorisations alternatives



01.

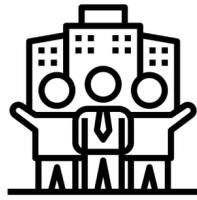


Les sociétés utilisatrices de poids lourds : des acteurs majeurs

Jérôme ROUSSEAU & Magali SEBASTIEN

Les sociétés utilisatrices de poids lourds : des acteurs majeurs

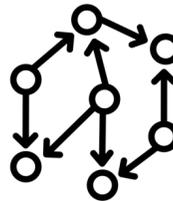
Une place importante dans l'économie du territoire



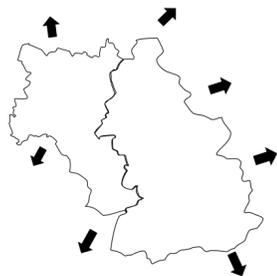
119 entreprises propriétaires de



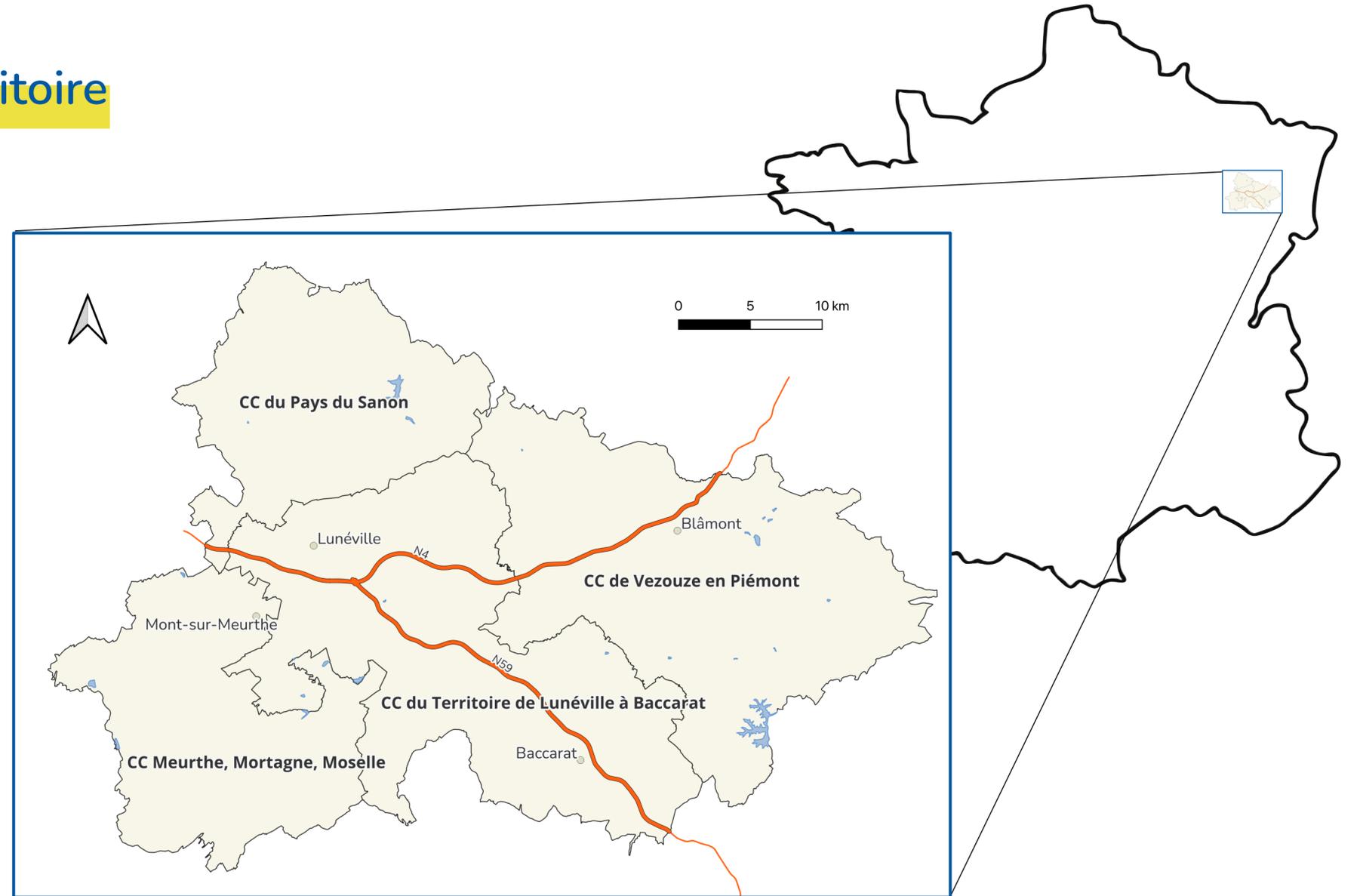
630 poids lourds environ



Flux importants de **marchandises**
et de **voyageurs**.



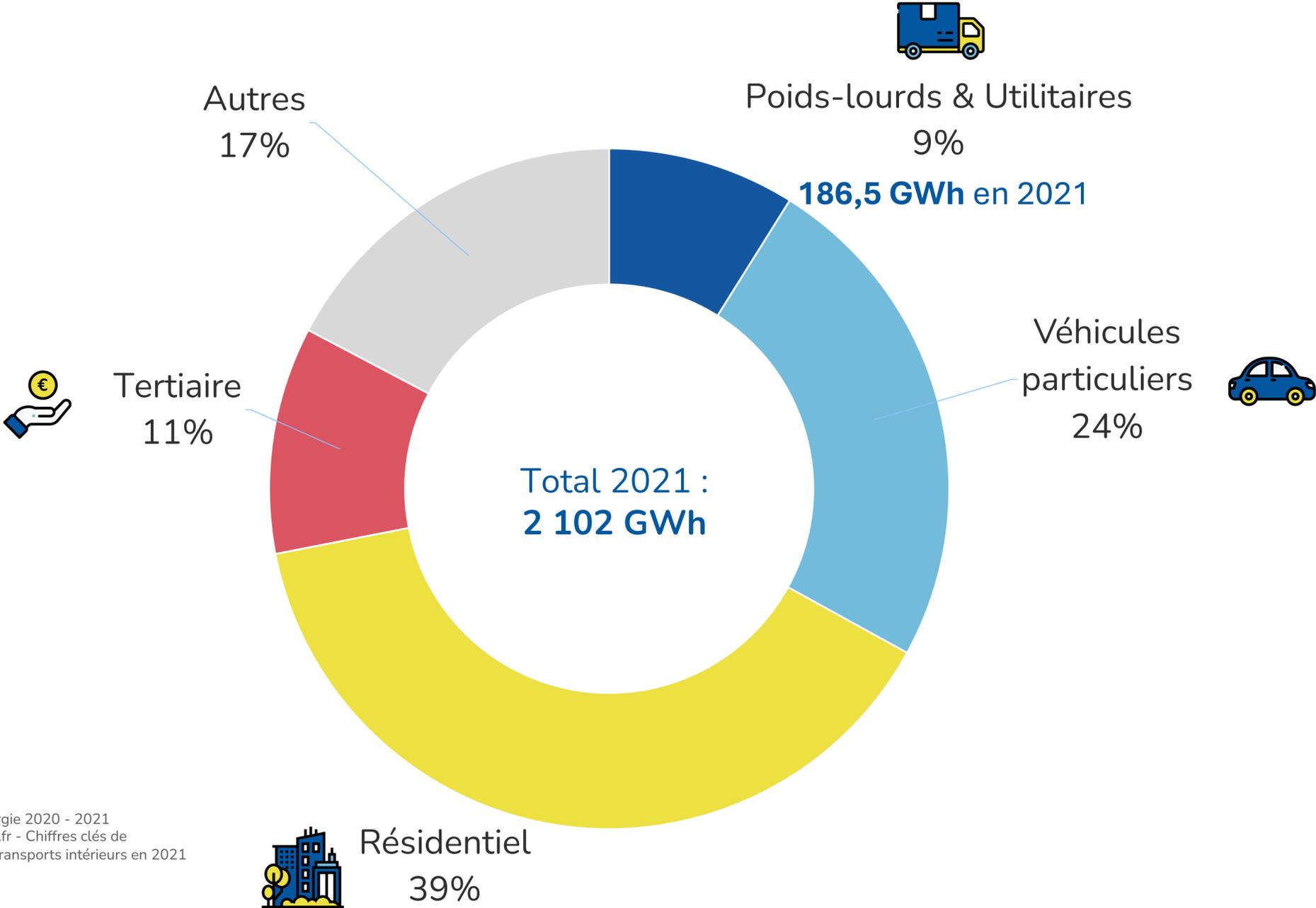
Rôle majeur pour dynamiser le territoire ainsi que le relier aux axes stratégiques
et aux métropoles influentes



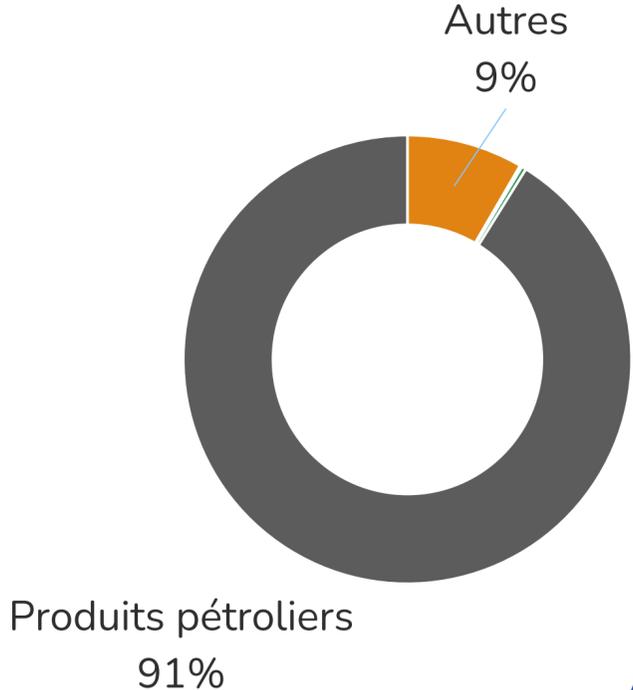
Les sociétés utilisatrices de poids lourds : des acteurs majeurs

Un enjeu environnemental

Consommation énergétique finale par secteur pour le Pays du Lunévillois



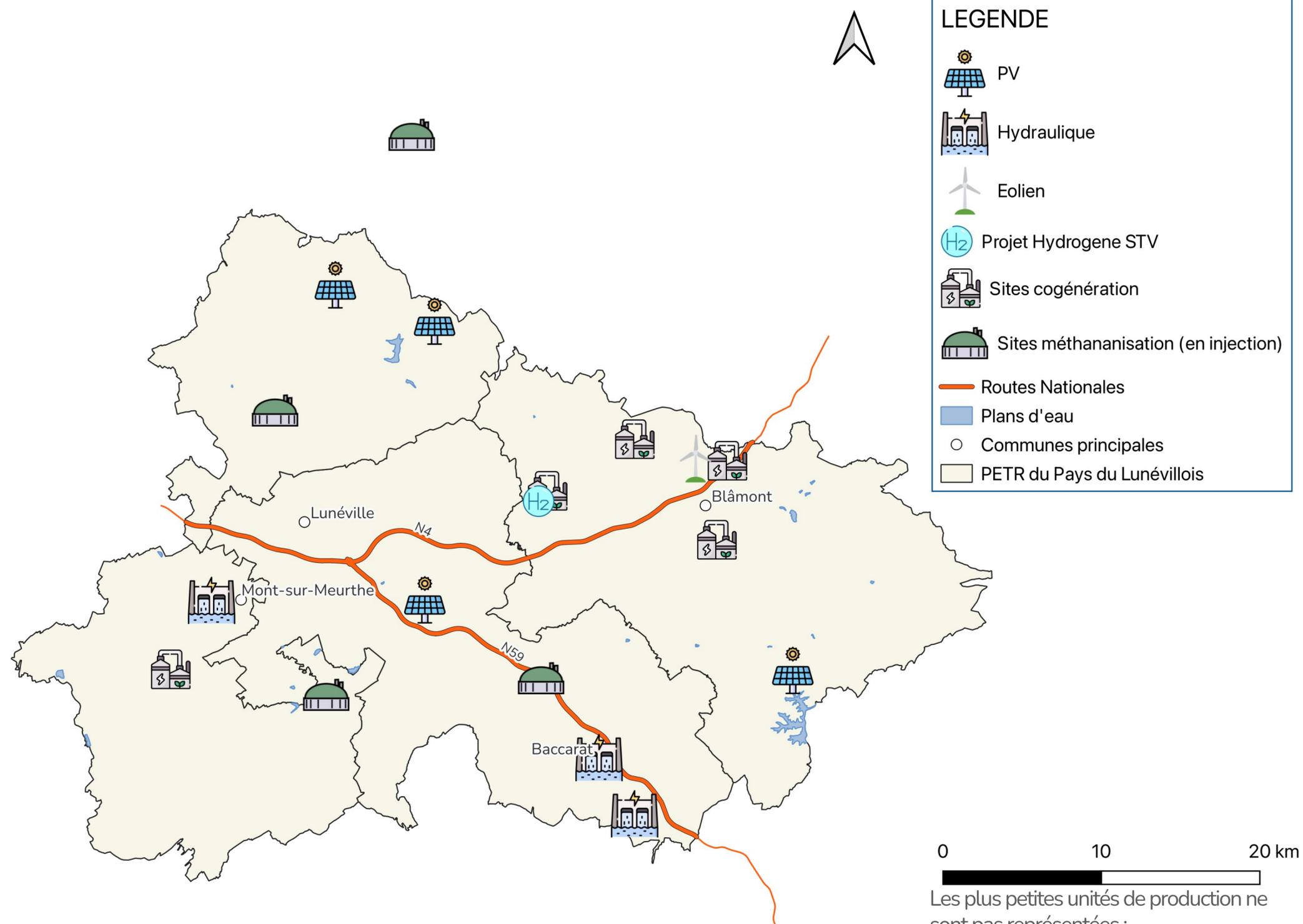
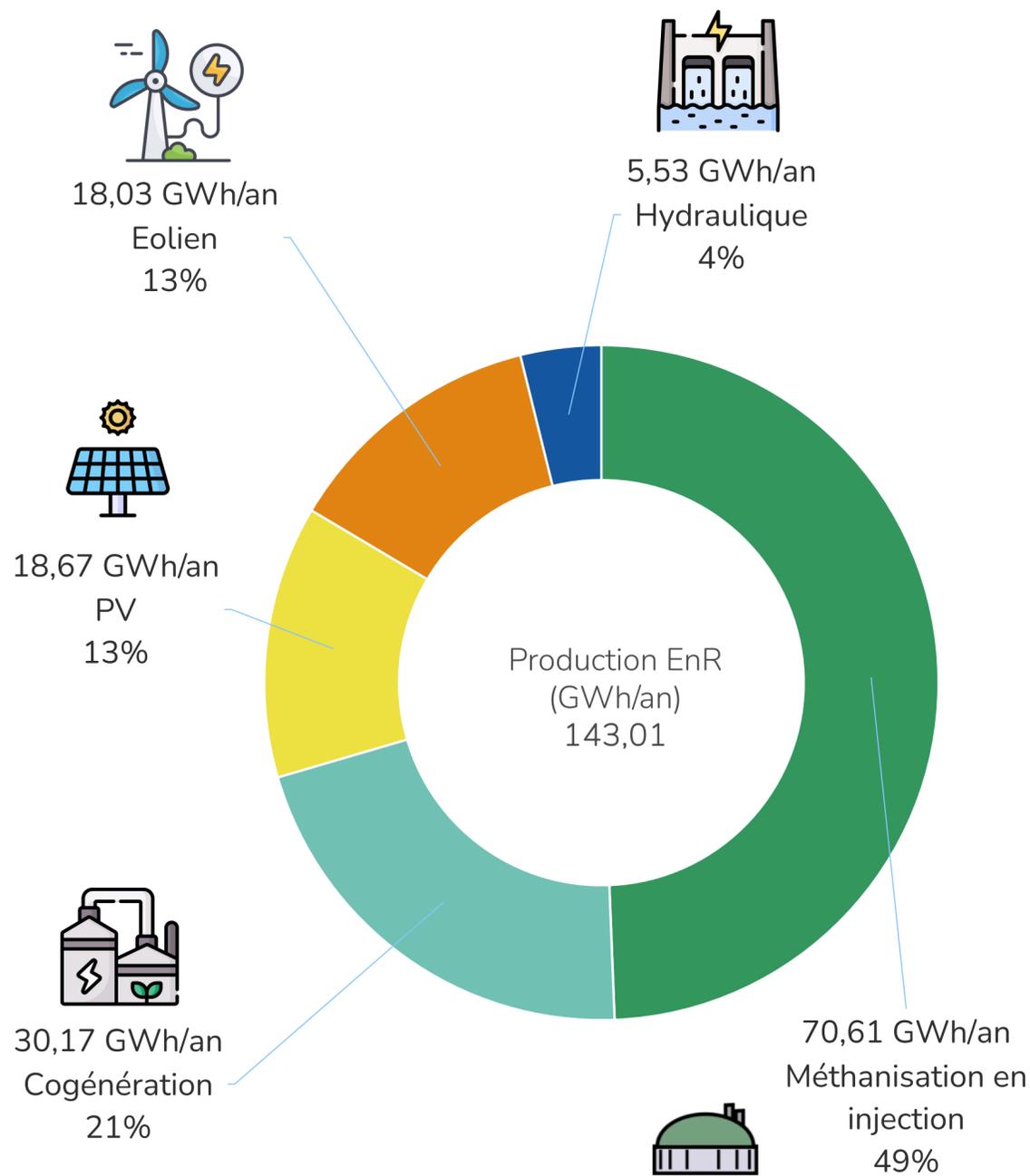
Secteur du transport routier :
Utilisation à **91%** de produits pétroliers en 2021



Sources :
ATMO Grand-Est, Observatoire Climat, Air, Energie 2020 - 2021
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr - Chiffres clés de transport Edition 2023- Emissions de GES des transports intérieurs en 2021



La production d'énergies renouvelables sur le territoire



0 10 20 km

Les plus petites unités de production ne sont pas représentées :
 Méthanisation < 3 GWh/an
 Hydraulique, PV < 1 GWh/an



Contexte réglementaire

Contexte réglementaire Européen

2019 - Pacte vert pour l'Europe

Normes liées aux émissions de CO₂ pour les poids lourds en 2019 ⁽⁴⁴⁾

obj. Réduire les émissions de CO₂ de 30 % d'ici 2030 (par rapport à 2019)

fév. 2023 - Loi Européenne sur le climat - Paquet législatif « Fit for 55 » ^(a)

—> Toutes les voitures et camionnettes neuves vendues dans l'UE à partir de 2035 ne devront générer aucune émission de CO₂

Contexte réglementaire National

déc. 2019 - LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)

obj. Réduire les émissions nettes de CO₂ de 40 % en 2030 (par rapport à 1990) ^(b)

Conséquences ^(c):

—> En 2020 : Obligation d'instaurer une Zones Faible Émission mobilité (ZFE-m) pour 10 territoires qui étaient en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air – dont Strasbourg.

—> En 2025 : Instauration de Zones Faible Émission mobilité (ZFE-m) dans la plupart des agglomérations de plus de 150000 hab. Modalités arrêtées par les collectivités.

Conséquences en 2035 :

—> Fin de la vente de voitures et de VUL neufs fonctionnant aux énergies fossiles ^(b)

—> Extension aux poids lourds, bus et autocars neufs (loi Climat et Résilience de 2021)

⚠ La législation va être amenée à évoluer suite à la révision du parlement européen en février 2023

DECEMBRE 2015
Traité international
Accord de Paris sur le changement climatique

DECEMBRE 2019
Union Européenne
Pacte vert pour l'Europe

DECEMBRE 2019
Loi nationale
Loi d'Orientation des Mobilités

AOÛT 2021
Loi nationale
Loi Climat & Résilience

FÉVRIER 2023
Loi Européenne sur le climat
Paquet législatif « fit for 55 »



Enjeux et opportunités pour les transporteurs

Maintenir l'accès aux villes

Enjeu réglementaire :

Les ZFE-m vont progressivement limiter l'accès des véhicules poids lourds diesel à de nombreuses agglomérations de plus de 150 000 hab. en France.

—> Besoins :

- Collectivités : Anticiper aujourd'hui les contraintes réglementaires à venir pour assurer le maintien des activités
- Entreprises propriétaires de poids lourds : Anticiper la mutation de leurs flottes pour garder un avantage concurrentiel

Répondre à la demande du marché

Toutes les entreprises de plus de 500 salariés sont obligées de mesurer leurs émissions de CO₂ cela comprend :

- les transports en amont et en aval à l'activité de l'entreprise
- les déplacements des salariés pour se rendre sur leur lieu de travail

Les politiques RSE des entreprises et l'engagement des collectivités génèrent une augmentation des demandes en mobilités faibles émissions pour :

- Le transport de marchandises en réponse aux Grandes et Moyennes Surfaces, industries
- Transport de voyageurs ou la récolte d'ordure ménagère dans le cadre de DSP

02.



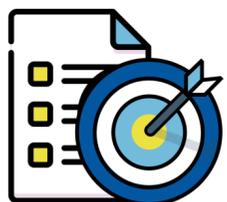
Démarche flottes faibles émissions : objectifs

Magali SEBASTIEN



Les grandes étapes du projet

De l'identification des besoins jusqu'à la mise en place des solutions



L'OBJECTIF DU PROJET

- Identifier le potentiel de mutation des flottes de véhicules en **véhicules à faibles émissions**, en intégrant l'**ensemble des acteurs de la mobilité**
- Trouver le scénario le plus vertueux en termes **d'économie, d'écologie** avec une réponse **technique adaptée**.

1. État des lieux



- Comprendre les **enjeux** et **sensibiliser**
- Identifier les **ressources**
- Caractériser les **flottes** du territoire

2. Proposition de 3 scénarios

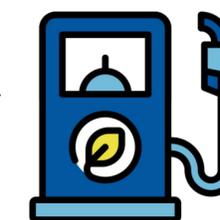


- Identifier plusieurs **solutions** implémentables
- Analyser les **opportunités territoriales**
- Paramètres **techniques, économiques, juridiques & écologique**, à court/moyen et long terme

3. Scénario final



- Valider la **solution finale**
- Mettre en place un **plan d'actions**
- Mettre en place des **outils de pilotage**



Déploiement plan d'action



LES ATELIERS TRANSPORTEURS

- Atelier 1 : mercredi 03 avril
- Atelier 2 : mercredi 24 avril
- Atelier 3 : mercredi 29 mai

Vous souhaitez y participer ?

N'hésitez pas à nous en faire part en envoyant un mail à :

magali.sebastien@noocarb.com



03.

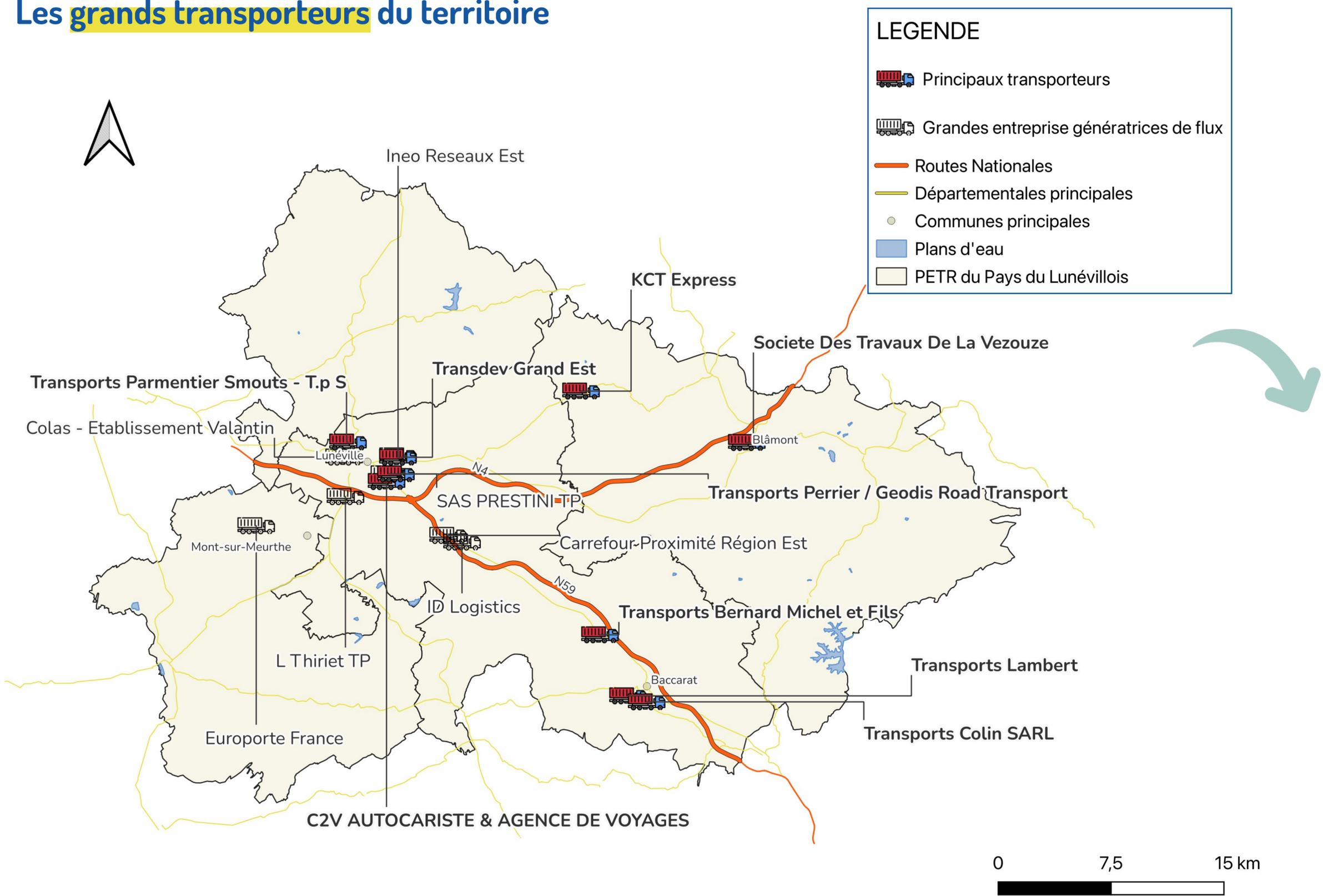


Résultats de l'enquête

Magali SEBASTIEN



Les grands transporteurs du territoire



LEGENDE

- Principaux transporteurs
- Grandes entreprise génératrices de flux
- Routes Nationales
- Départementales principales
- Communes principales
- Plans d'eau
- PETR du Pays du Lunévillois



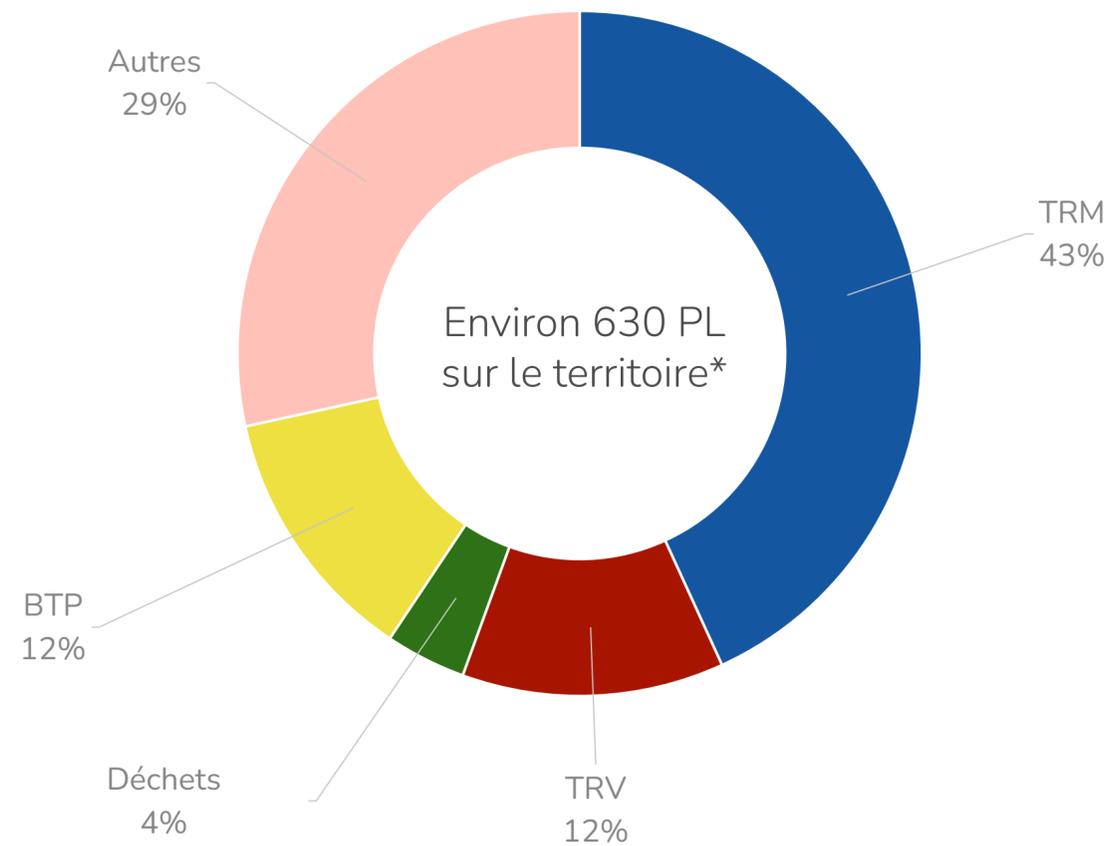
Carrefour Supply Chain / Dépôt ID
Logistics Leroy Merlin :
 Station GNV Laronxe

STV Transports :
 Projet de production d'hydrogène et de biogaz à Domjevin



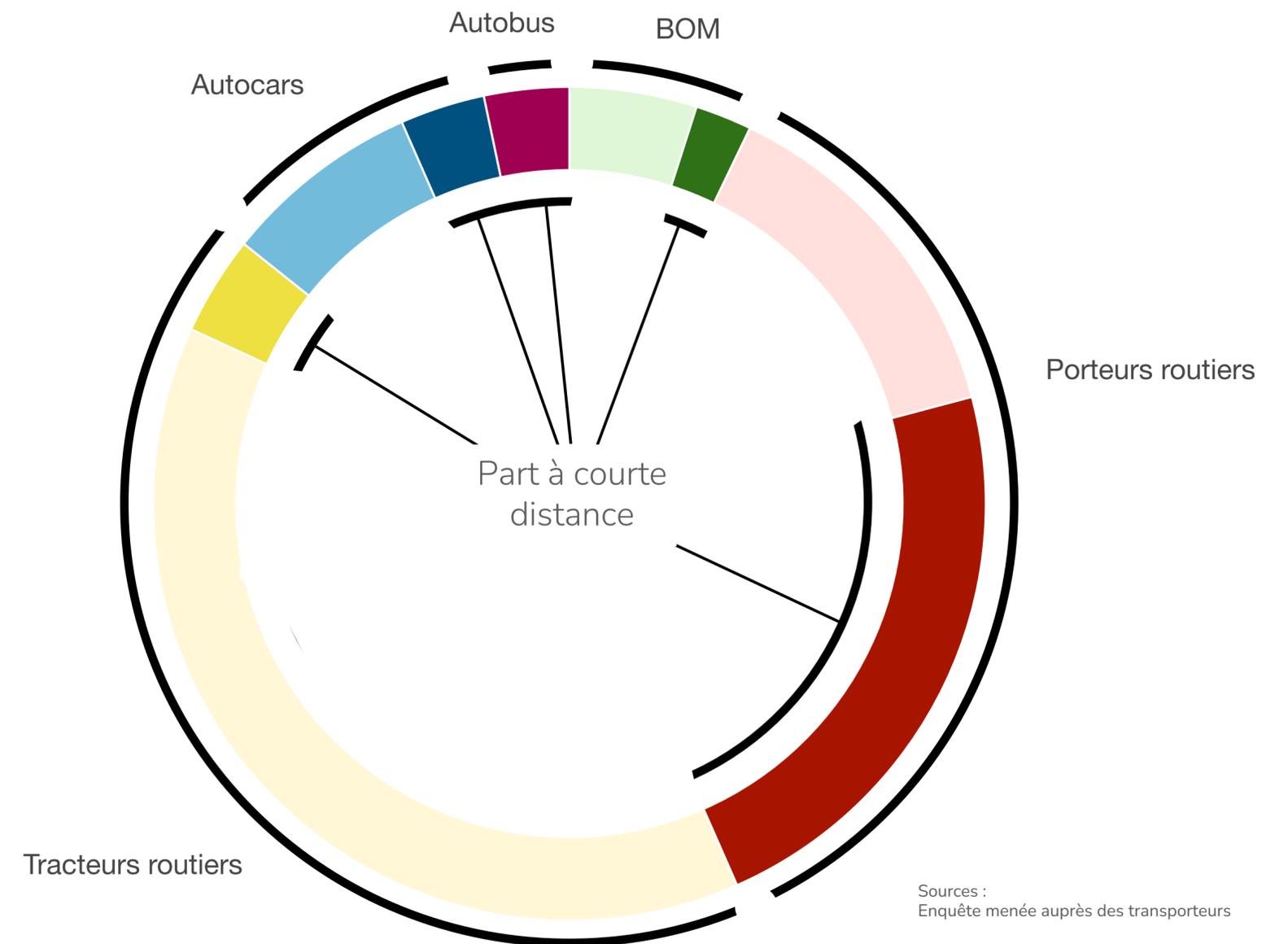
Généralités et usage des véhicules

Répartition des poids lourds par secteurs d'activités



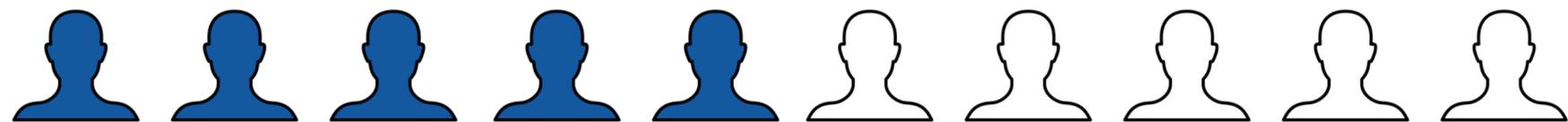
Sources :
Recensement noocarb

Répartition des poids lourds par types et usages



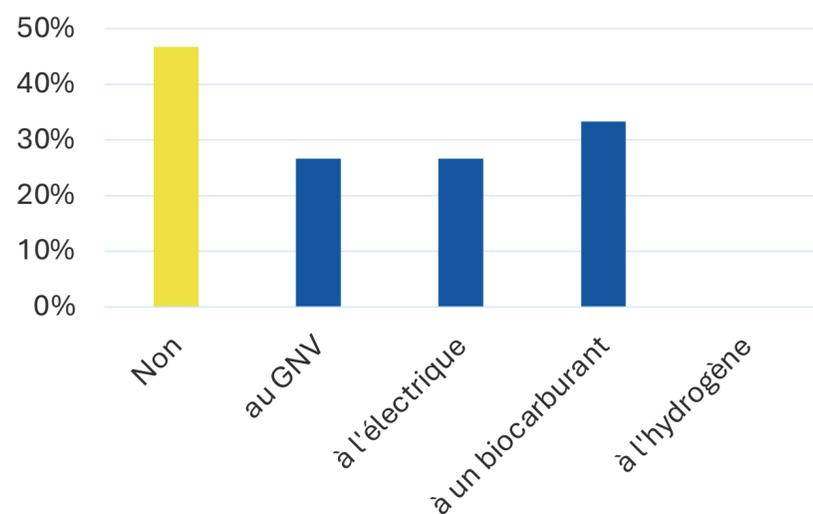
Sources :
Enquête menée auprès des transporteurs

Intérêt pour le renouvellement



Taux de clients souhaitant le passage à une flotte faibles émissions de la part du transporteur

Réflexion autour d'un renouvellement vers une motorisation alternative



Répartition du renouvellement de flotte selon les transporteurs



47% des transporteurs ont des clients qui souhaitent qu'ils fassent l'acquisition de véhicules à faibles émissions

66% des répondants souhaitent renouveler certains de leurs véhicules d'ici 5 ans - sans précision du type de véhicule vers lequel ils s'orienteraient

64% des répondants ont déjà considéré un renouvellement (partiel ou complet) de leur flotte à une énergie alternative

Sources :
Enquête menée auprès des transporteurs



04.



Rappel sur les ZFE-m

Jérôme ROUSSEAU



Les Zones à Faibles Émissions mobilité

Constat

- Limitation de l'accès de certaines agglomérations aux **véhicules les + polluants**
- Certificat **Crit'Air** : définition du niveau de pollution attribué à un véhicule
- Mise en place progressive des ZFE dans **47 métropoles** françaises d'ici **2025**

Les métropoles concernées

10 territoires en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air en 2020

Paris, Lyon, Aix Marseille, Toulouse, Nice, Toulon, Strasbourg, Rouen, Montpellier et Grenoble

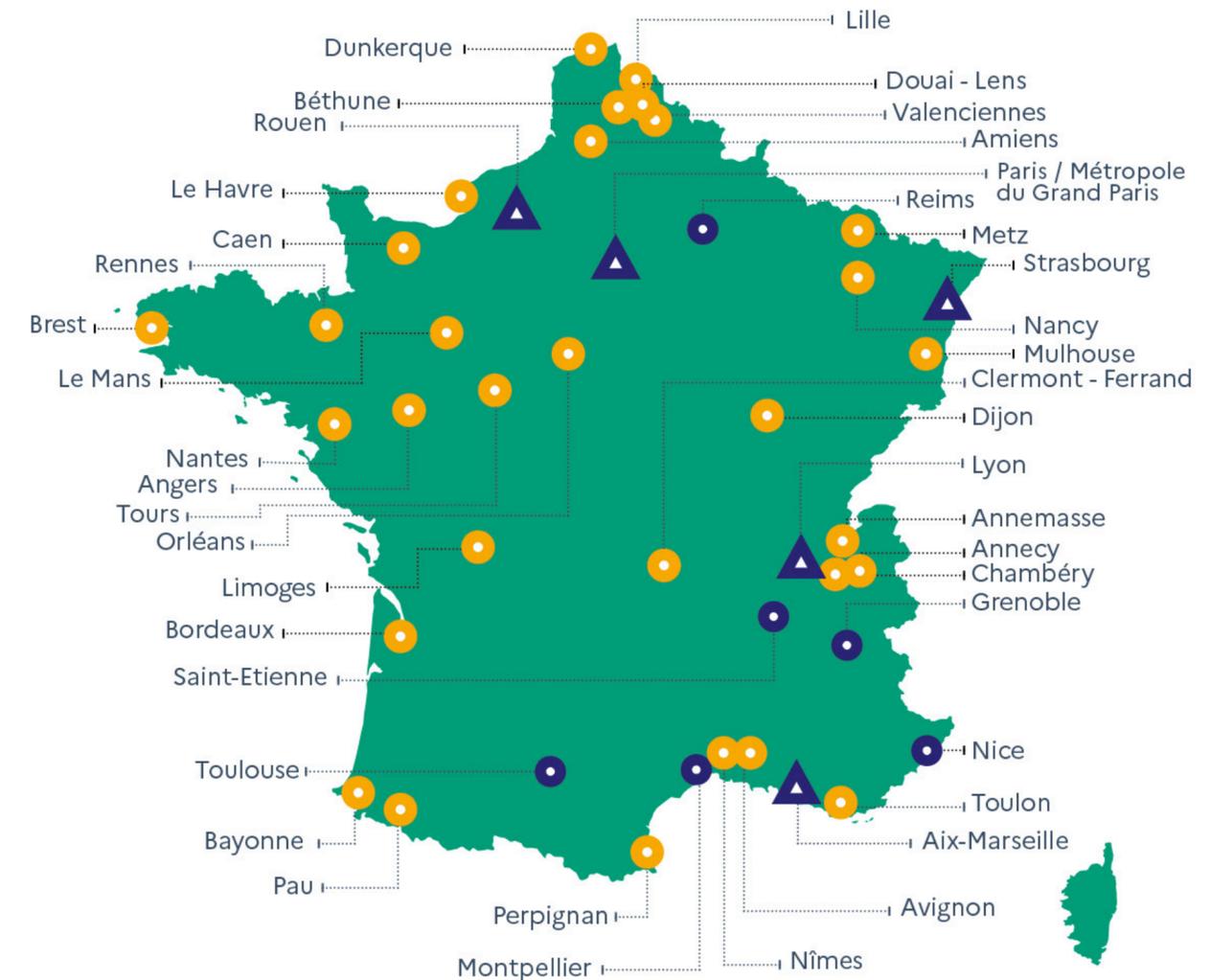
37 agglomérations de + de 150 000 habitants, sans dépassement régulier des valeurs réglementaires de qualité de l'air, mais n'atteignant pas les valeurs recommandées par l'OMS

Ex : Nancy, Metz, Mulhouse

Modalités des ZFE à fixer par les agglomérations.

Pour les 10 territoires en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air, + de contraintes si ces dépassements persistent.

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



● ZFE existantes

● ZFE à venir

△ dépassement régulier des normes de qualité de l'air constaté (2018-2022) : calendrier minimal de restrictions imposé par la loi pour la circulation des automobiles

○ teneur en polluants régulièrement supérieure aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, mais pas de dépassement régulier constaté des normes de qualité de l'air (2018-2022)

Les Zones à Faibles Émissions mobilité

Evolution du calendrier Crit'air

Limitation de l'accès au ville en fonction de la vignette maximale autorisée

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	...	2028	...	2030
Grand Paris (dont A86)									
Strasbourg								...		...	
Reims									
Mulhouse, Metz, Nancy, Dijon								...		...	

ZFE de Nancy

Dès 2025, les PL de vignettes Crit'Air 5 et + ne seront plus autorisés à circuler sur la Métropole du Grand Nancy

ZFE de Metz

Dès 2025, les PL de vignettes Crit'Air 3 et + ne seront plus autorisés à circuler dans l'Eurométropole de Metz.

ZFE de Mulhouse

Dès 2025, les PL de vignettes Crit'Air 4 et + ne seront plus autorisés à circuler sur Mulhouse Alsace Agglomération.



05.



Présentation des véhicules faibles émissions

Jérôme ROUSSEAU

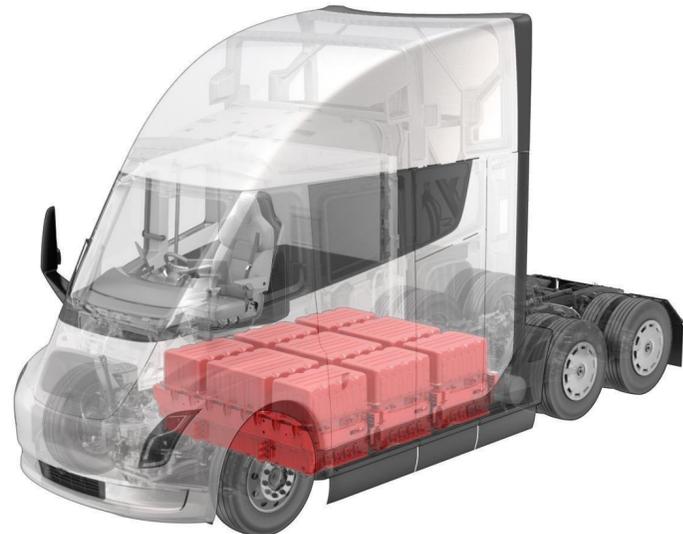


Les véhicules Crit’Air 0 et Crit’Air 1 présents sur le marché



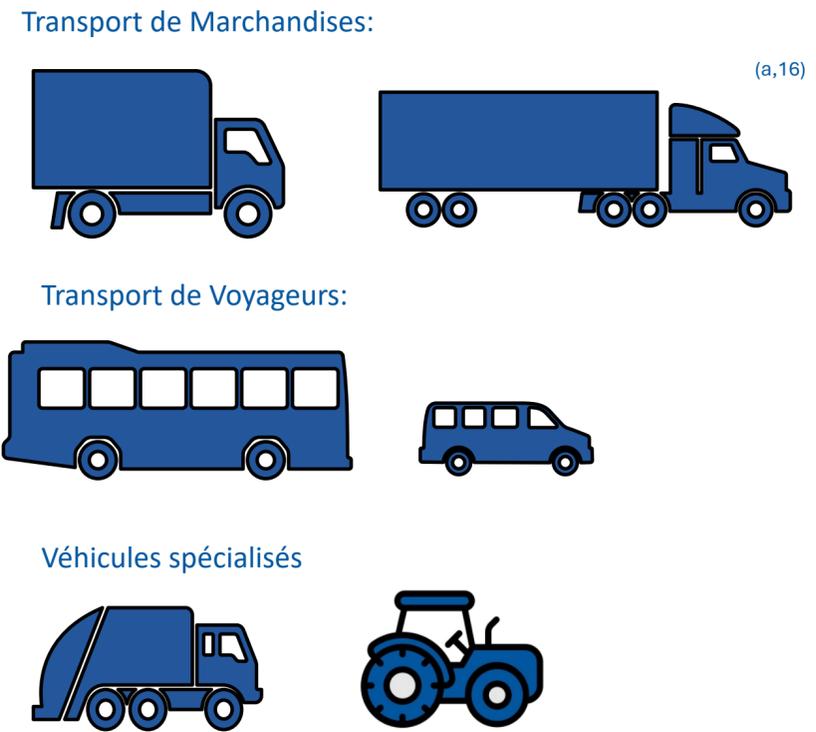
Electrique

Technologie



Propulsion électrique avec batteries

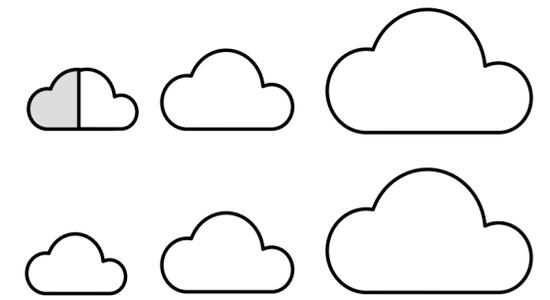
Offre véhicules



Appréciation

Emissions de CO₂ eq sur tout le cycle de vie ^(15.1)

Emissions (CO₂) à l’usage ^(15.1)



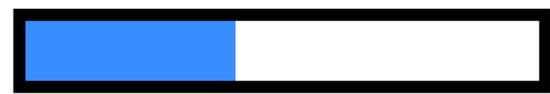
Les **+**

Accepté en Crit’Air 0
Améliore fortement la qualité de l’air

Les **-**

Autonomie
Recharge publique encore en développement
Modifie le fonctionnement de l’exploitation

Niveau de maturité technologique



Part sur les véhicules FE en circulation (VU)



(h)(11)

Infrastructures d’avitaillement publique

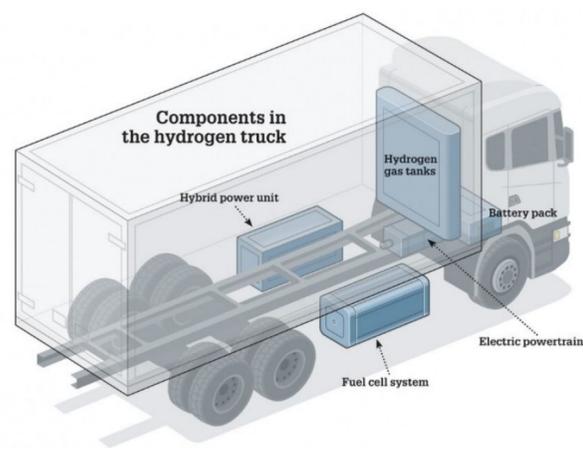


Les véhicules Crit'Air 0 et Crit'Air 1 présents sur le marché



Hydrogène

Technologies



Pile à combustible (moteur électrique)



Combustion interne (moteur thermique)

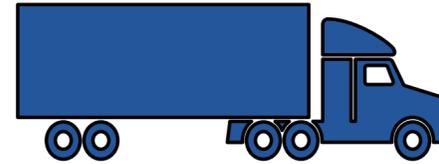
Offre véhicules^(16,11,n)



(Bus urbains)



(rétrofit Hyliko Renault)



Appréciation

Emissions de CO₂ eq sur tout le cycle de vie ^(15.1)

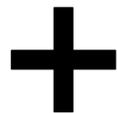
H2 « mix français »



Emissions (CO₂) à l'usage ^(15.1)



Les



Accepté en Crit'Air 0
Adapté à la mobilité longue distance

Les



Prix à l'achat et à l'usage
Réseau de stations
Maturité technologique
Sourcing de l'hydrogène vert

Niveau de maturité technologique



Part sur les véhicules FE en circulation (VU)



Infrastructures d'avitaillement publiques



(i)

(i)

Les véhicules Crit'Air 0 et Crit'Air 1 présents sur le marché

GNC / BioGNC

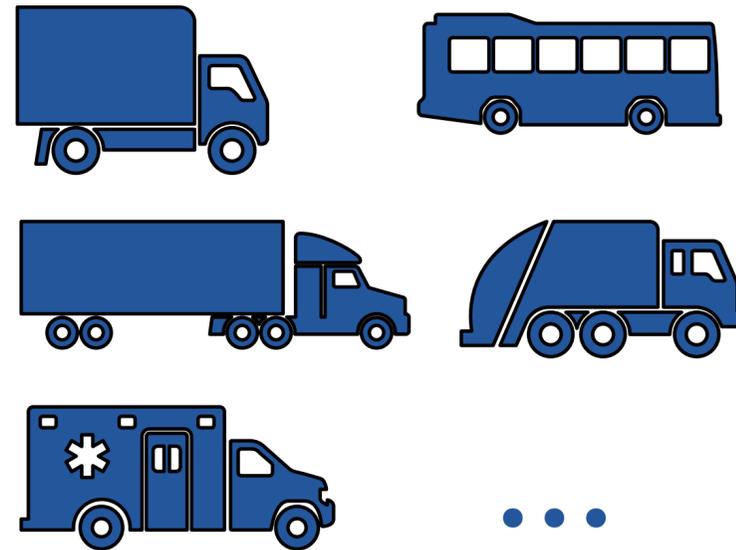


Technologie



Moteur thermique au gaz (méthane)

Offre véhicules⁽¹⁶⁾⁽¹¹⁾



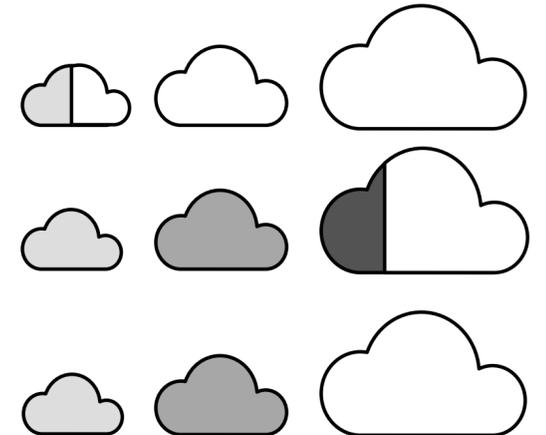
Appréciation

Emissions de CO₂ eq sur tout le cycle de vie ^(15.1)

Emissions (CO₂) à l'usage ^(15.1)

BioGNC

GNC



Les **+**

Vrai Impact écologique sous sa forme BioGNV
Permet la valorisation des ressources locales

Les **-**

Menacé par l'inflation du prix du gaz sur les marchés européens
Nécessite une modification des usages

Niveau de maturité technologique



Part sur les véhicules FE en circulation (VU)



Infrastructures d'avitaillement publique



Les véhicules Crit'Air 0 et Crit'Air 1 présents sur le marché



Crit'Air 1

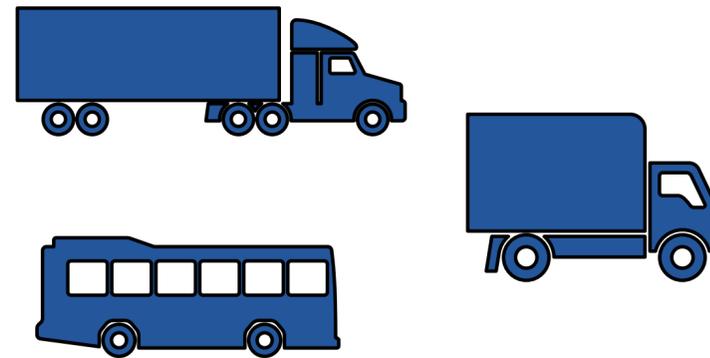
GNL

Technologie



Moteur thermique au gaz (méthane)
 —> Méthane stocké sous forme liquide dans des réservoirs cryogénisés (-161°C)

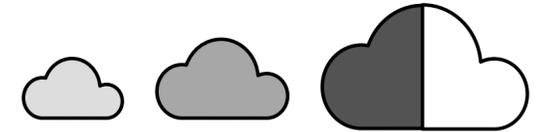
Offre véhicules^{(16)(11)(d)}



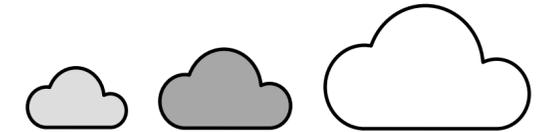
(Autocars et autobus)

Appréciation

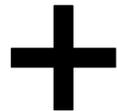
Emissions de CO₂ eq sur tout le cycle de vie ^(15.1,k)



Emissions (CO₂) à l'usage ^(15.1)



Les



Permet des trajets longues distance

Les



Nécessite infrastructures adaptée
 Une formation est requise pour l'avitaillement
 Port d'EPI nécessaires à l'avitaillement
 Surcoût à l'achat

Niveau de maturité technologique



Part sur les véhicules FE en circulation (VU)



(e,l)

Infrastructures d'avitaillement publique



(b)

Les véhicules Crit'Air 0 et Crit'Air 1 présents sur le marché



Crit'Air 1

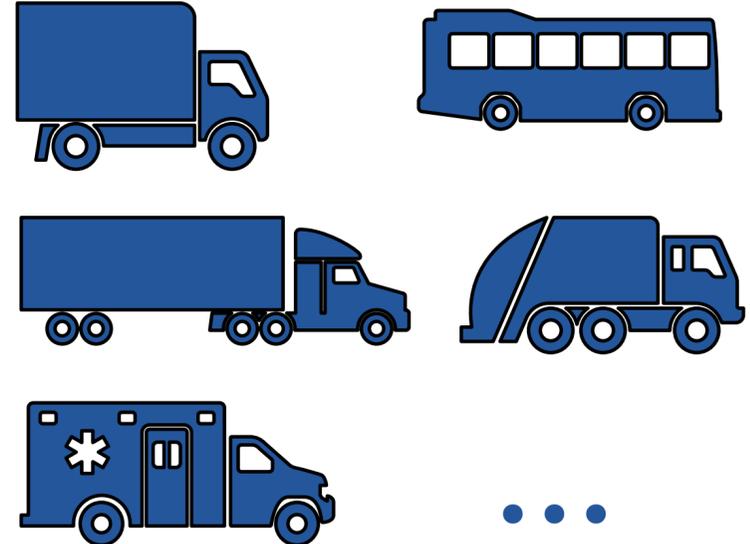
Biocarburants B100

Technologie



Moteur thermique Diesel au B100

Offre véhicules⁽¹⁶⁾⁽¹¹⁾



Appréciation

Emissions de CO₂ eq sur tout le cycle de vie ^(15.1)



Emissions (CO₂) à l'usage ^{(15.1)(j)}



Les **+**

- Permet les trajets longues distances
- Ne modifie pas les usages des utilisateurs
- Economiquement compétitif

Les **-**

- Utilisation de ressources dédiées à l'alimentation
- Menacée réglementairement et socialement

Niveau de maturité technologique



Part sur les véhicules FE en circulation (VU)



(f)

Infrastructures d'avitaillement publique



*Uniquement privé et flotte captive

Le HVO (Crit'Air 2)



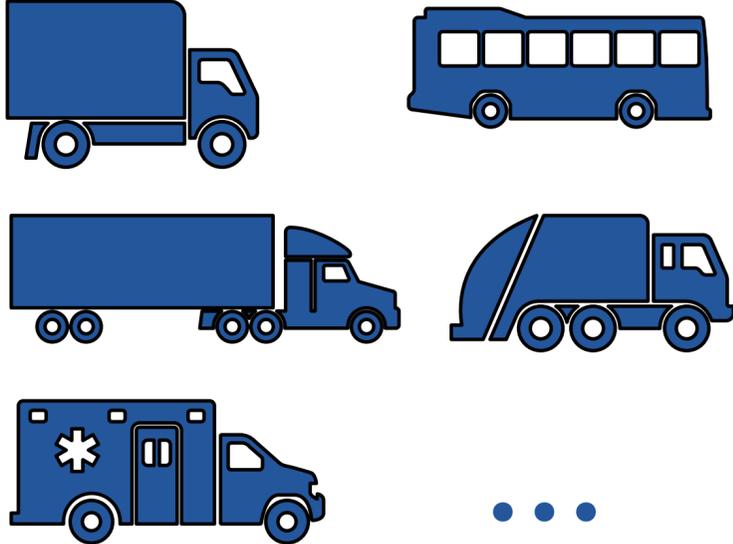
Crit'Air 2

Technologie



Moteur thermique au HVO

Offre véhicules⁽¹⁶⁾⁽¹¹⁾



Appréciation

Emissions de CO₂ eq sur tout le cycle de vie ^(15.1)



Emissions (CO₂) à l'usage ^{(15.1)(j)}



Les **+**

- Permet les trajets longues distances
- Ne modifie pas les usages des utilisateurs
- Economiquement compétitif
- Compatible avec les véhicules gazole, sans modification

Les **-**

- Produit à partir de huiles végétales résiduelles ou usagées
- Menacé réglementairement et socialement
- Crit'Air 2

Niveau de maturité technologique



Part sur les véhicules FE en circulation (VU)



(f)

Infrastructures d'avitaillement publique



*Uniquement privé et flotte captive

06.



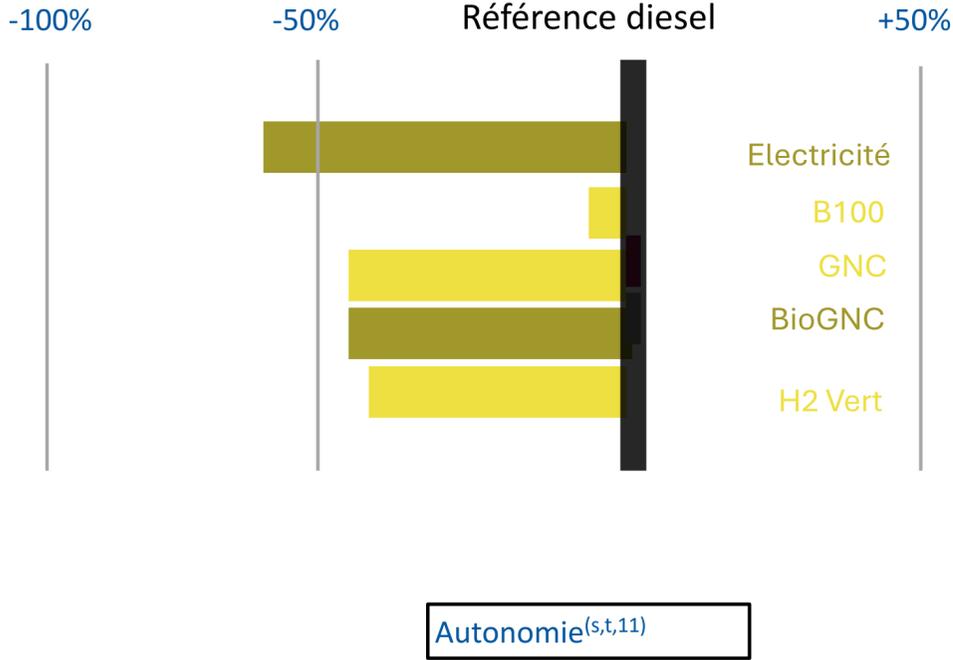
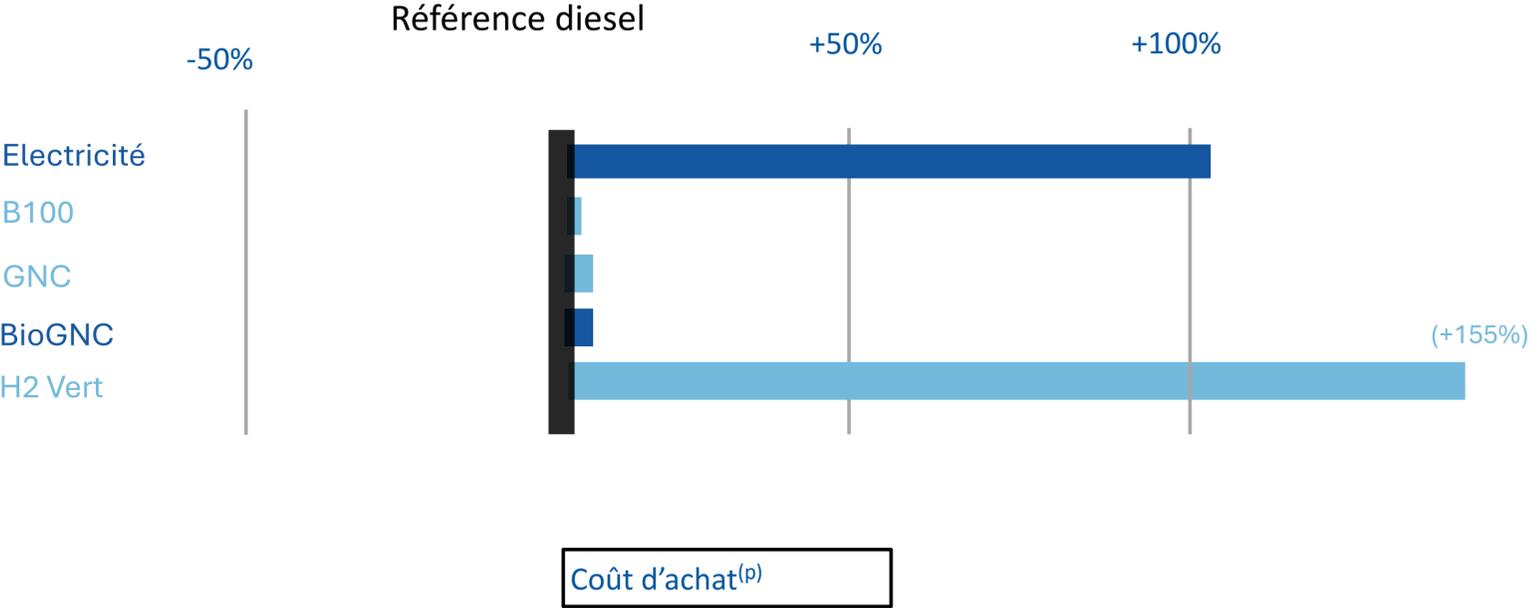
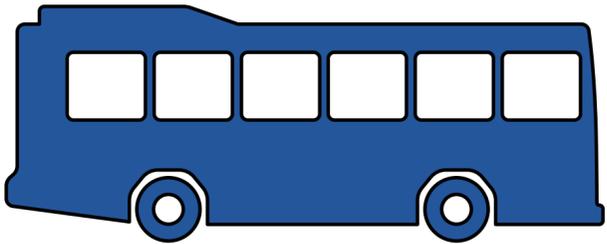
Comparatif des motorisations alternatives

Jérôme ROUSSEAU



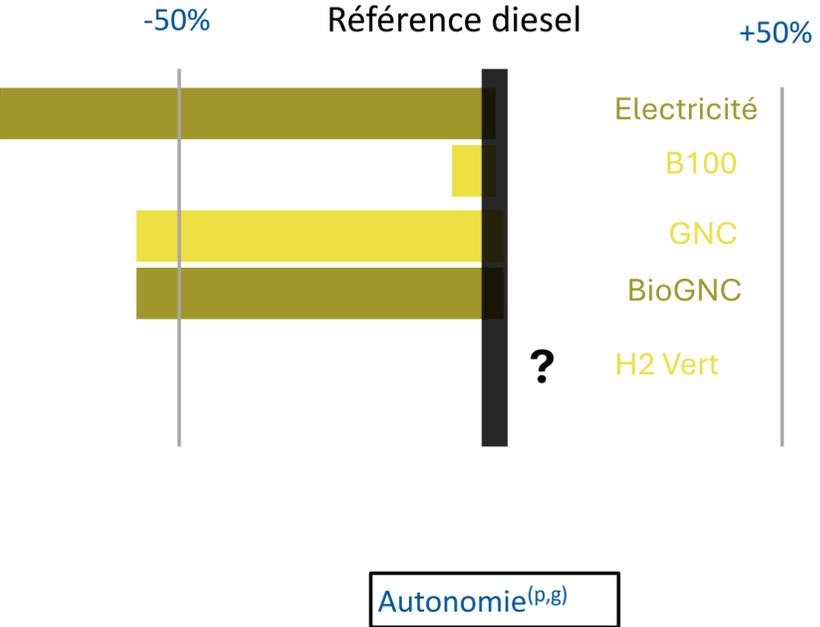
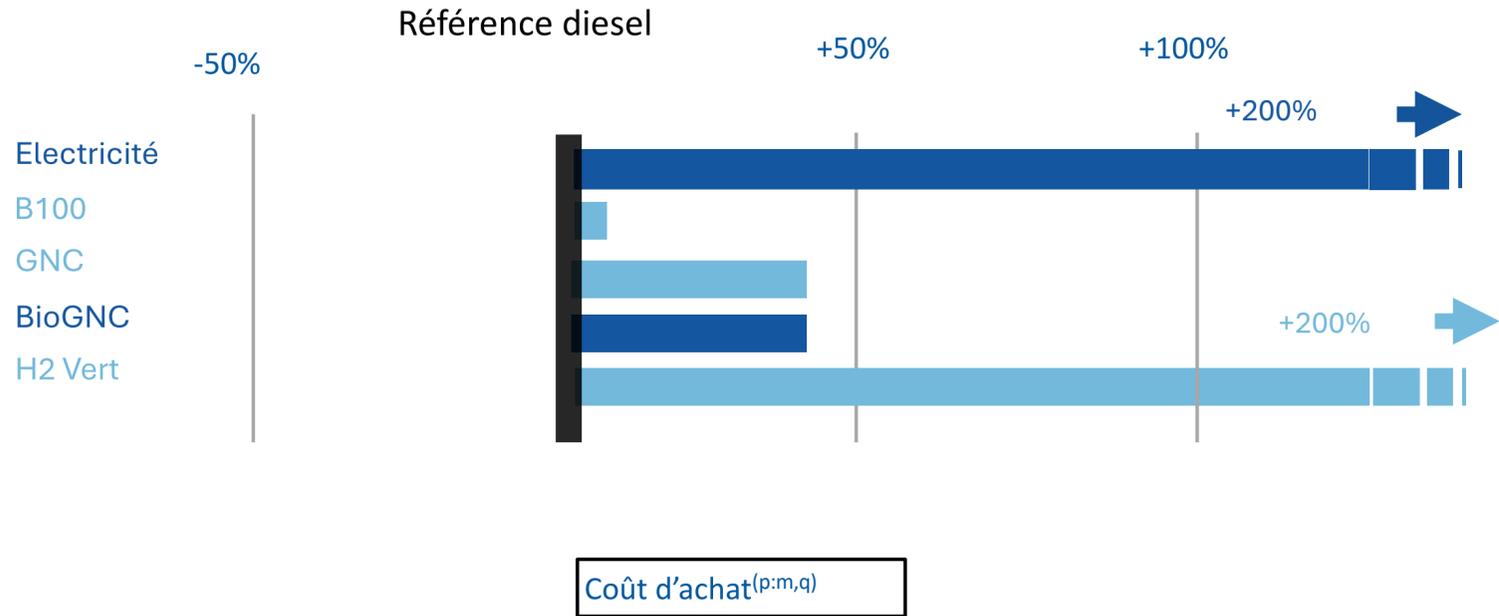
Les véhicules Crit'Air 0 et Crit'Air 1

Comparaison des motorisations : autobus



Les véhicules Crit'Air 0 et Crit'Air 1

Comparaison des motorisations : porteurs routiers



Présentation 2

Des aides disponibles pour la mobilité faibles émissions



Des aides disponibles pour la mobilité faibles émissions

Lionel POMMIER, animateur Régional transition énergétique mobilité Grand Est (AFTRAL – Secteur Grand Est)

Présentation des aides disponibles pour la mobilité faibles émissions

13 mars 2024

La Région Grand Est et l'État accélèrent la transition énergétique



GRAND EST
RÉGION
VERTE

Aides régionales

Aides à l'acquisition et au rétrofit de véhicules

Un dispositif d'aides financière en fonction des catégories de véhicules et de la motorisation pour :

- **l'adaptation, la conversion ou le rétrofit** de véhicules
 - Aides de 30%* du coût de l'opération avec un plafond entre 1 600  et 60 000 
- le **remplacement** des véhicules thermiques traditionnels
 - Aides de 30%* du surcoût avec un plafond entre 4 000  et 50 000 

Cette aide est **conditionnée** au fait :

- D'être sur un territoire ayant initié une étude territoriale comme celle mise en place par le PETR du Pays du Lunévillois
- OU aux acteurs justifiant de déplacement sur une ZFE en place

*modification qui doit être votée le 22 mars 2024

Aides à l'acquisition et au rétrofit de véhicules

Acquisition

Jusqu'à 30 %* du **surcoût** par rapport au modèle essence ou gasoil équivalent plafonnée à :

	Véhicules légers / petits utilitaires à 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
	Plafond Aide Région proposé		
Biocarburants liquides	-	-	10 000 à
GNV	-	4 000 �	20.000 à
Electrique	-	12 000 �	50 000 �
Hydrogène	10 000 à	30 000 à	50 000 à
	Véhicules légers / petits utilitaires à 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
Nombre max de véhicules aidés /an	50	50	50
Plafond véhicules aidés par bénéficiaire /an	5	5	5*

*modification qui doit être votée le 22 mars 2024

Aides à l'acquisition et au rétrofit de véhicules

Rétrofit

Jusqu'à 30* % du coût de l'opération plafonné à :

	Véhicules légers / petits utilitaires à 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
	Plafond Aide Région proposé		
Biocarburants liquides	-	1 600 à	1 600 à
GNV	-	4 000 �	30.000 à
Electrique	4 000 �	8 000 �	50 000 à
Hydrogène	8 000 à	30 000 à	60 000 à
	Véhicules légers / petits utilitaires à 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
Nombre max de véhicules aidés /an	50	50	50
Plafond véhicules aidés par bénéficiaire /an	5	5	5*

*modification qui doit être votée le 22 mars 2024

CHEQUE VERT



- Sociétés ou entreprises individuelles (hors régime microentreprise) immatriculées au Répertoire des Métiers ou au Registre du Commerce et de l'Industrie dont l'établissement concerné est situé en Grand Est
- De moins de 20 salariés
- Créées au moins 1 an avant la demande
- De tout secteur (hors activités bancaires, administrations, taxis...)



- Dépenses éligibles exhaustives permettant le remplacement d'équipements énergivores liés à la production d'énergie, à la qualité de l'air et/ou à la mobilité : pompes à chaleur air/eau, leds, froid commercial, **Véhicules légers faibles émissions** :
 - Biocarburant, GNV, électrique, H2 et installation boîtiers bioéthanol
- **Minimum 2 000 €** d'investissements
- Dépenses **acquittées** pour formuler la demande
- Pas de location financière/crédit-bail



- Taux de **50%**
- Plafond d'aide **10 000 €** - la part de l'aide pour l'acquisition de véhicules de propres est limitée à **5 000**

Objectif
4 000
chèques
dans les 5
ans

Budget
de
20M€

Ouverture
1^{er}
mars

Travaillé
avec les
chambres
consulaires

Autres aides mobilités durables

Infrastructure de recharge pour véhicules électriques: Entre 1000 et 8000€ par point de charge

- Installés par une entreprise sur parking de salariés:
- Installés par une collectivité:
 - Sur voirie pour des territoires < 100 000 habitants
 - Ou sur parking agents
- Installés par un bailleur ou une copropriété

Station GNV en sortie de méthaniseur: Jusqu'à 65 000€

Aides nationales

Aides par véhicules

Bonus écologiques pour les véhicules légers:

- Camionnette 3000€

Prime à la conversion (Electrique ou H2):

- Camionnette: jusqu'à 8 000€

Prime au rétrofit électrique: Aligné aux montants de la prime à la conversion

Suramortissement:

	2,6-3,5 tonnes	3,5-16 tonnes	A partir de 16 tonnes
Suramortissement	20%	60%	40%
Amortissement total	120%	160%	140%

Appel à projet nationaux (ponctuels)

Ecosystèmes des véhicules lourds électriques:

- Minimum de 3 PL/cars ou 5 bus par bénéficiaire
- Jusqu'à 75k€, pour PL < 12t, 100k€ pour autocar, et poids lourds > 12t hors tracteur et 150k€ pour tracteurs routiers
- 65% des coûts éligibles pour l'installation d'infrastructure de recharges

Ecosystème hydrogène:

- Subventions sur les coûts de production
- Subventions sur les coût d'usage de mobilité

Les montants affichés concernent les dernières relèves. Si les AAP sont relancés, ils pourront être modifiés

Pas de relève
en cours !

Pas de relève
en cours !



MERCI

Avec le soutien de :

climaxion
anticiper • économiser • valoriser

Financé par :



Table Ronde

Table ronde - Intervenants

Décarbonation des poids lourds, oui mais comment ?



Thomas LEXTRAIT
Chargé de mission mobilité
durable
Région Grand-Est



Yannick CHARPENTIER
Responsable Transports Est
Carrefour



Elodie DUPRAY
Chef de marché BioGNV
GRDF



Vincent DORIER
Directeur Performance et Digital (y
compris gestion du parc matériel et
maintenance) pour la Région Grand Est
Veolia



Laurent GUOLI
Co-Président de l'Union TLF Est
TLF Est



Retour d'expérience – Pays du Sundgau



PAYS DU SUNDGAU



Etude territoriale « Flottes faibles émissions » du Pays du Sundgau

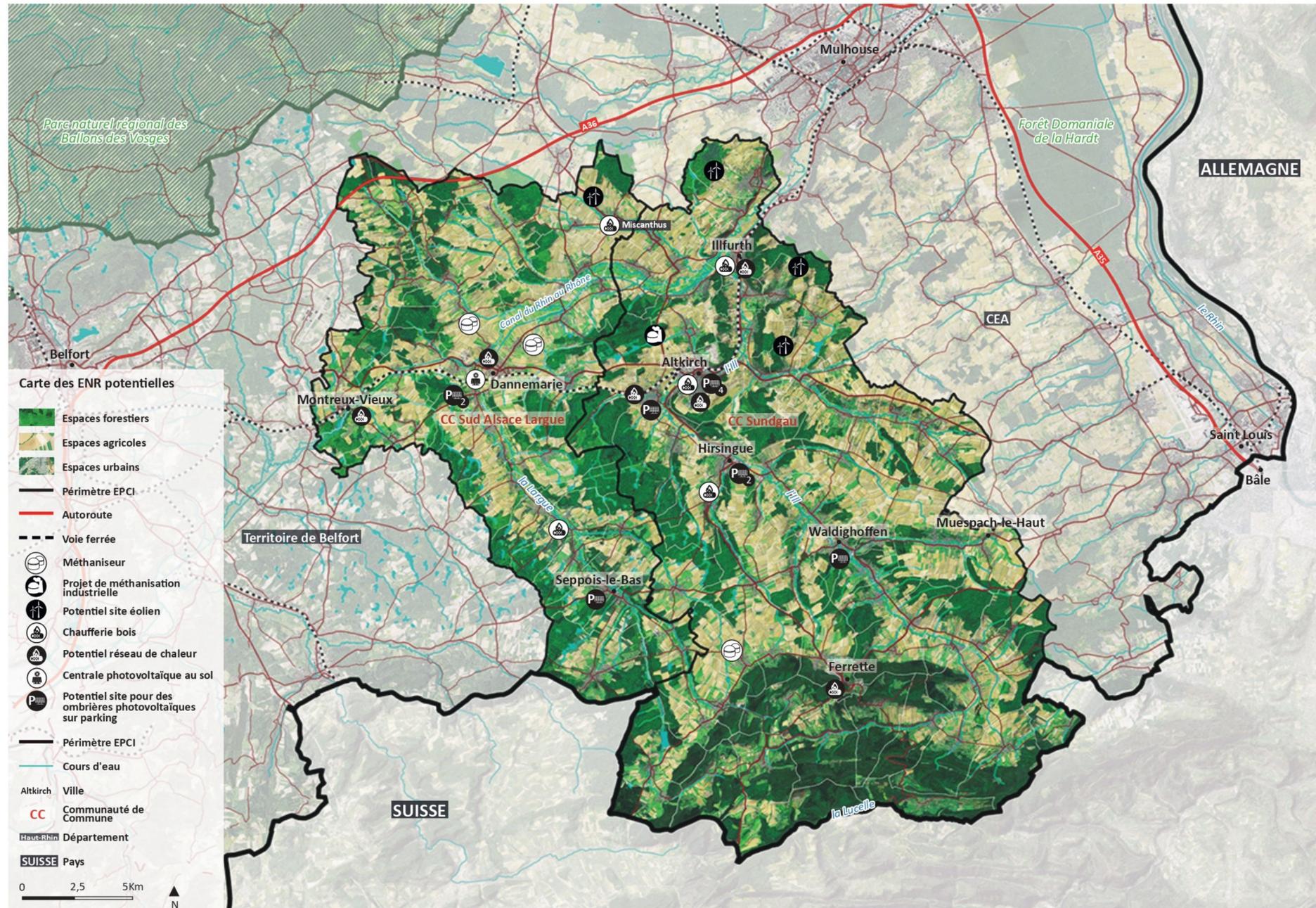


Contenu de la présentation

- Contexte territorial du Sundgau et genèse du projet
- La méthodologie du projet
- La dynamique du territoire (diagnostic, scénarios)
- Nos points de vigilance



Le territoire du Pays du Sundgau



Caudex + Virage Energie + Yves Petit-Berghem - Plan de Paysage Energie du Pays du Sundgau /// Décembre 2022

Territoire rural

SAU: 50 %

72 000 habitants

108 Communes

2 Communautés de communes

Nos priorités :

- Valoriser les ressources locales
- Développer les énergies renouvelables
- Favoriser l'économie locale
- Promouvoir les synergies entre acteurs

La genèse du projet

- Plan de Paysage, PCAET, démarche mobilité durable, PAT (logistique)
- ZFE-m ou « Zone de Vigilance » : entreprises locales impactées économiquement
- Opportunité : Plan de motorisation de la RGE

La méthodologie retenue

Le bureau d'études



Phase 1
Diagnostic du territoire
(Septembre 2022-Janvier 2023)

Recueil et compilation de données disponibles

Acquisition du registre des cartes grises

Vérification des données sur le terrain

Phase 2
Analyse des flottes
(Février-Mai 2023)

Questionnaires ciblés auprès des entreprises identifiées *

Journée d'acculturation à la décarbonation des mobilités lourdes *

Contact téléphonique *

Phase 3
Construction de scénarios
(Juin-Novembre 2023)

Ateliers de concertation avec les entreprises et administrations intéressées

Recueil et compilation de données disponibles

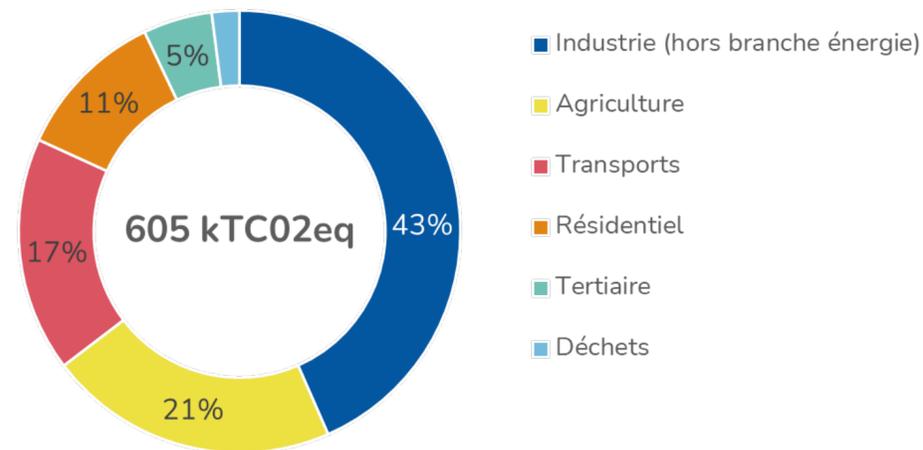
Visite d'une station multi-énergies (Lexy, 54)

Phase 4
Détail d'un scénario
(Décembre 2023-Février 2024)

Arrêt d'un scénario et chiffrage complet (OPEX, CAPEX, etc.)

Le diagnostic

Transiter vers une flotte faible émission : Un levier de poids pour le territoire



Les émissions du transport routier représentent **17%** des GES des émissions globales du pays du Sundgau

92% des énergies consommées par le transport routier pour le pays du Sundgau proviennent de produits pétroliers.

Énergies renouvelables du pays du Sundgau : une production à mobiliser dans la conversion des flottes et une future station multi-énergies

Biométhane

2 méthaniseurs en injection situés à Gommersdorf et Traubach-le-Bas : production de **30 000 MWh/an**

1 méthaniseur en cogénération situé à Moernach : **4 380 MWh/an**

Photovoltaïque

5 centrales photovoltaïques situées à Retzwiller, Muespach, Spechbach, Manspach & Gommersdorf : production de **5 590 MWh/an**

Environ 30 unités de particuliers, dont 3 produisant plus de 8 MWh/an : production cumulée de **145 MWh/an**

La rencontre d'acculturation du 16 mars 2023

Une après-midi de présentations, tables rondes et exposition de véhicules à destination des professionnels du transport

Près de 100 participants

Prise de contacts et de connaissances indispensables à la réussite du projet



Jeudi 16 Mars
de 13h30 à 18h

au Foyer de la Culture de DANNEMARIE

Nouvelles Zones à Faibles Emissions de
Mulhouse et Strasbourg :
**Comment verdir ma flotte de poids
lourds ?**

Evènement destiné aux entreprises

PAYS DU SUNDGAU

Pour s'inscrire à la journée :


Avec la participation et le soutien de :
necarb, climaxion, Grand Est, Sundgau, GRDF



Après les ateliers avec les potentiels investisseurs (entreprises + collectivités)

Modèle de station retenu

Forme Juridique retenue:

Société à Actions Simplifiées

Lieu de la station:

Proximité d'Altkirch
Autre possibilité: Gommersdorf

Partage du capital et des risques:

Collectivités

Communes
Et
Communautés de communes

MINORITAIRES

Transporteurs

MAJORITAIRES

Energies plébiscitées

BioGNV:

A développer en priorité
Volumes et cas d'usages déterminés

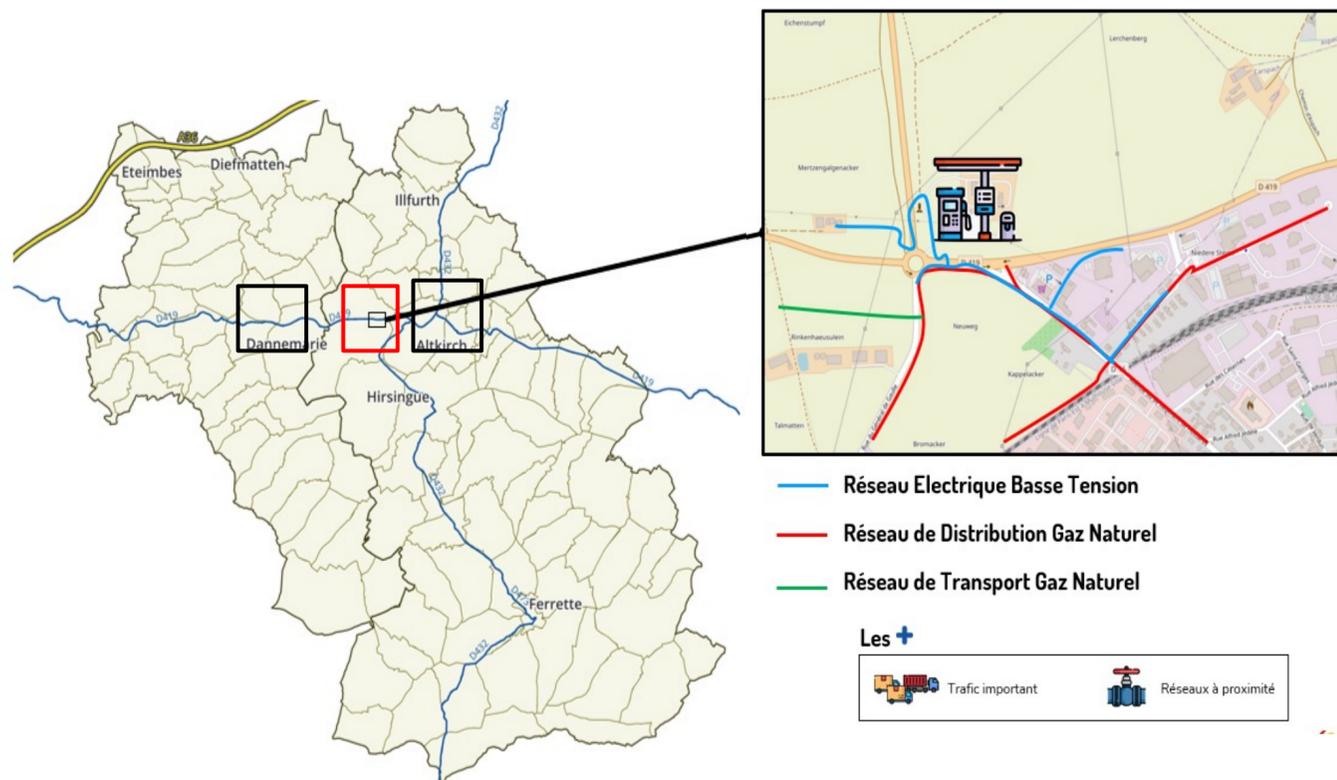
Electricité:

A développer
Demande établie et maturité
technologique

Hydrogène:

Permettre l'ajout à moyen ou
long terme de l'hydrogène

La localisation privilégiée pour l'implantation de la station

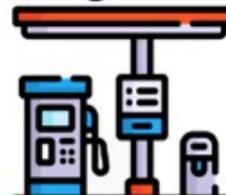


Recherche foncier déterminante – PLU/Urbanisme

Choix d'une parcelle à Carspach, 6000 m² (4000m² pour la station et 2000m² de réserve pour une future expansion hydrogène)

Le scénario retenu

Inauguration



Engagement actuel – « 2024 »

2026

2030

5 véhicules
50,2 T/an

		GM DISTRIBUÉS PAR		TRANSPORTS FRICK PAUL
Type de véhicule		 Porteur 32t	 Utilitaire < 3,5t	 Porteur 32t
Nombre de véhicules		1	3	1
Distance max en une course	km	115	192	300,0
Distance parcourue	km/an/véhicule	30 000	50 000	78 000
Nombre de jours roulés	jt/an	260	260	260

13 véhicules
308 T/an

EQUIVALENT		
 Porteur 32t Longs trajets	 Tracteur 44t	 Porteur 32t Courts trajets
3	4	1
300,0	460	120
93 600	120 000	31 200
312	260	260

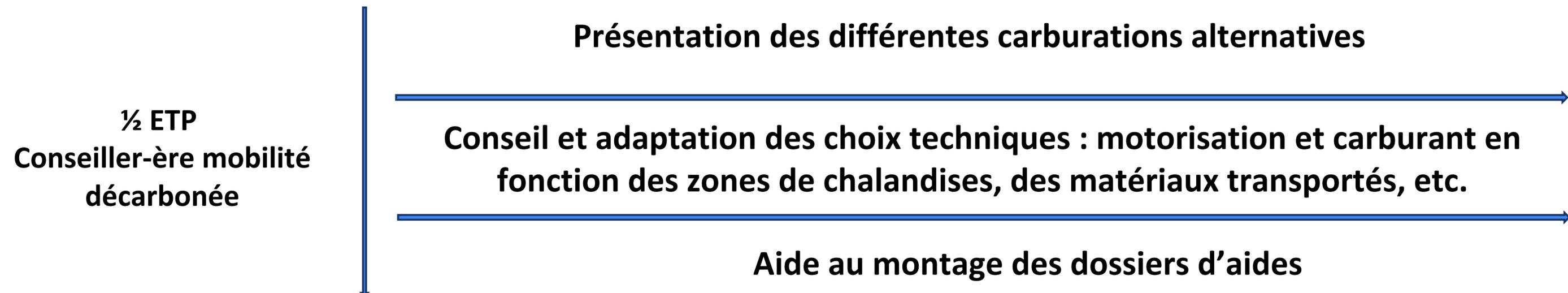
22 Véhicules
510 T/an

EQUIVALENT	
	Bus standard
9	
192	
50 000	
260	

La suite

- **Objectif à court terme → trouver 8 véhicules**
- **Travail avec les transporteurs : TCO, bilan carbone**
- **Choix d'un prestataire constructeur et/ou opérateur de station**
- **Une aide proposée par le Pays du Sundgau via le programme européenne LEADER**

On ne s'arrête pas là....



Les points de vigilance

- Soutien politique indispensable
- Concertation, travail collectif
- Lien primordial entre les services économiques, mobilités, énergies et urbanisme
- Identification des études réalisées : synthèse diagnostic/chiffrage
- Animation nécessaire: pour maintenir la dynamique avec les entreprises - mails, appels, réunions (contact BE ne suffit pas)
- Durée de l'étude: budget (prévoir large)
- Adapter l'étude à la réalité du territoire

Mars 2024



Des questions ?

Merci pour votre attention

Contacts : Katherine WHILER planclimat@pays-sundgau.fr
Arnaud CHAUVET mobilite@pays-sundgau.fr



Jeu concours !

Gagnez un essai Tesla !

Les règles du jeu

Ce jeu est basé sur ce qui vous a été présenté aujourd'hui.

Le gagnant ou la gagnante sera **tiré.e au sort** parmi les participants ayant le plus de bonnes réponses.

Vous avez **5 min** pour répondre à l'ensemble des questions.

Nous vous partagerons ensuite les bonnes réponses.

Les réponses enregistrées après ce délai ne seront pas comptabilisées.



Exposition des véhicules & essais sur circuit

Atelier basse adhérence avec des véhicules électriques

Exposants

BioGNV :

- Tracteur IVECO - IVECO EST

Electrique :

- eActros300 - KROELY VI ALSACE
- eCanter - KROELY VI ALSACE
- Car Temsa LD SB E - TFR S.A.S.U – Temsa France

Biocarburant :

- Tracteur TGX B100 – MAN



n@carb

Nous contacter

Par téléphone & mail

AGENCE LYON

Jean-Simon AJAS

jean-simon.ajas@noocarb.com

06 14 35 64 51

www.noocarb.com

AGENCE NANTES

Jérôme ROUSSEAU

jerome.rousseau@noocarb.com

06 95 47 85 17

www.noocarb.com

Contact commercial FRANCE

Elisa BONNEFOY

elisa.bonnefoy@noocarb.com

07 67 24 22 83

Ou sur notre site internet

www.noocarb.com

