Flexy Green

pour s'engager dans la mobilité et le transport durables !

Le transport évolue, les flux s'intensifient, les villes bougent, les technologies s'invitent dans les camions.
La transition énergétique est notre avenir, nous devons changer pour notre futur.

Groupe Berto

www.groupe-berto.com

Green...aujourd'hui...demain

Introduction 3

1. Qu'est-ce-qu'une ZFE ? 4

1.1 Tableau de Classification - poids lourds 5
1.2 Certificats qualité de l'air : Crit'Air 6/7
1.3 Carte des ZFE en France 8

2. Les énergies alternatives 10

2.1 Comment choisir la bonne énergie pour son transport de marchandises ? 11
2.1 Les carburants alternatifs - 3 énergies alternatives pour vos livraisons de marchandises 12/13
2.2 Les forces & limites des carburants alternatifs 14
Pourquoi choisir un camion électrique ? 15
2.3 Comment se ravitailler avec les énergies alternatives ? 16
Les Stations publiques GNV en France 17
Des bornes de recharge pour camions électriques d'ici 2027 ? 19

3. Quelles sont les subventions existantes pour verdir sa flotte ? 20

3.1 Exemple des aides de la Région Grand Est 21
3.2 Aides nationales 22/23
3.3 Poids lourds propres : Dispositifs liés au suramortissement 24
3.4 Flexy Green : Faisons ensemble le pari d'une route plus verte 25

Introduction

Circuler dans les zones à faibles émissions (ZFE) devient un sujet problématique pour nombre d'acteurs de l'industrie et du négoce. C'est pour vous accompagner dans la transition énergétique pour les véhicules industriels que nous avons créé un bouquet unique de services qui s'appuie sur un diagnostic préalable pour cibler vos besoins. Notre offre green, c'est Flexy Green.

L'émergence des ZFE

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont des territoires dans lesquels est instaurée une interdiction d'accès, le cas échéant sur des plages horaires déterminées, pour certaines catégories de véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions et donc qui ont un impact nocif sur la santé des résidents de l'ensemble du territoire.

Il existe en Europe plus de 230 ZFE-m appelées aussi « low emission zones ». En France, les zones à faibles émissions mobilité reposent sur le système des vignettes Crit'Air.

L'article 86 de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 (Lom) impose désormais l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilités à certains territoires en dépassement, de façon régulière, des normes de qualité de l'air afin d'y limiter la circulation des véhicules les plus polluants.

Une ZFE-m est créée par un arrêté local. Une étude réglementaire préalable doit faire l'état des lieux environnemental et évaluer la réduction attendue des émissions de polluants. Le projet d'arrêté créant la ZFE-m est soumis pour consultation publique et avis aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones concernées et leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées.

Le besoin de décarboner

Lors de la COP26, trois secteurs ont été décrétés prioritaires pour leur décarbonation : l'industrie, le bâtiment et le transport. Rien de nouveau sous le soleil, ces secteurs produisent trop d'émissions de gaz à effet de serre et ont un impact direct sur le réchauffement climatique. Ils représentent en effet près de 60% des émissions de gaz à effet de serre de la France. Nécessité fait loi : il faut décarboner ces secteurs.

Décarbonation, décarbonisation ou encore décarbonatation sont trois termes désignant une réduction de Gaz à Effet de Serre (GES) produits lors du processus de production. Cela implique donc un grand pas vers la transition énergétique et une production d'énergie renouvelables afin de limiter ces émissions.

Décarboner répond à une logique de lutte contre le réchauffement climatique car les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) comme le méthane et le dioxyde de carbone, provoquent un déséquilibre de l'effet de serre. Lorsque l'on décarbone l'économie et les secteurs les plus polluants, cela signifie que l'on modifie nos modes de production et d'exploitation actuels et que l'on recherche des alternatives pratiques et durables pour les générations futures.

Réduire nos émissions de C02

Signataire depuis 2011 de la Charte C02 des transporteurs auprès de l'Ademe, le Groupe s'engage à réduire chaque année ses émissions de C02 (-5% sur la période 2020-2022).

• Pour y parvenir, des formations « éco-conduite » individuelles en cabine sont régulièrement dispensées aux conducteurs par nos formateurs.

• Par ailleurs, nous modernisons constamment notre flotte : véhicule GNV, équipement de boîtes de vitesse robotisées, installation d'informatique embarquée, achat de véhicules Euro 6, etc.

• Nous favorisons l'usage des transport alternatifs. Par le biais de la société COMBIPASS, le Groupe Berto développe son activité de location de matériel pour le transport multimodal. Les modes ferroviaires, fluviaux et maritimes consomment moins d'énergies fossiles, et émettent moins de gaz à effet de serre que le transport routier. Cela permet également de délester certains axes routiers.

NOTRE DÉMARCHE RSE, 3 ENGAGEMENTS MAJEURS

Depuis son origine, le Groupe Berto a toujours eu pour ambition de traduire dans son activité quotidienne nos engagements de solidarité, de bienveillance et de sécurité.

ENGAGEMENT **SOCIAL & CITOYEN**

La sécurité et la prévention font partie de l'ADN du Groupe Berto et sont mises en avant au quotidien pour le bénéfice de nos équipes et de nos clients.

ENGAGEMENT **ENVIRONNEMENTAL**

Soucieux de l'environnement dans lequel grandissent et grandiront nos enfants, le Groupe se mobilise afin de réduire son empreinte écologique, s'engage pour un transport routier plus propre et favorise les modes de transport alternatif.

ENGAGEMENT **ÉCONOMIQUE**

Le Groupe s'attache à conduire ses opérations commerciales de façon responsable et éthique et à contribuer au développement économique et social des territoires où nous sommes implantés. La satisfaction client est au centre des priorités en privilégiant dialogue, conseils et accompagnement.

I. Qu'est ce qu'une ZFE ?

Vous entendez beaucoup parler de ZFE, de vignettes Crit'Air sans savoir ce que cela signifie vraiment ? Vous ne savez pas comment sécuriser votre livraison au dernier kilomètre ? Comment limiter votre impact sur la pollution tout en maintenant un confort de circulation ?

Cet article devrait vous apporter des éléments de réponse.

L'acronyme ZFE est utilisé pour décrire une Zone à Faibles Émissions. Celle-ci fait référence à un périmètre géographique imposant certaines restrictions en termes de circulation. Dans le temps, son périmètre géographique et ses critères d'accès peuvent évoluer. Les ZFE ont commencé à voir le jour en 2019, dans certaines grandes métropoles de France, mais aussi en Europe où l'on en compte déjà plus de 250.

Dans le périmètre de ces ZFE, seuls les véhicules les moins polluants ont l'accès autorisé. Afin de pouvoir arbitrer l'accès ou non à ces Zones à Faibles Émissions de Mobilité (ZFE-m) en France, les vignettes Crit'Air ont été créées. Un niveau minimum de Crit'Air est exigé pour pouvoir y circuler. Cette règle est définie par chaque métropole en fonction d'un calendrier validé par cette dernière.

Pourquoi créons-nous des zones à faibles émissions ?

Améliorer la qualité de l'air, mieux respirer, telles sont les motivations du gouvernement français et les instances européennes.

Aujourd'hui, les scientifiques sont en mesure de démontrer l'impact que la pollution a sur notre santé et sur l'environnement. En effet, en 2019, un article sur le site de santé publique révélait que 40 000 personnes décèdent chaque année de la pollution de l'air en France. Des outils comme cette carte en temps réel permet d'évaluer le niveau de la pollution atmosphérique d'une ville à un instant précis.

La création des ZFE est donc un moyen d'amorcer le changement vers un mode de vie plus sain pour nous et pour les générations à venir, sur le plan global. Selon l'étude réalisée dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère d'Ile-de-France 2018-2025, la création d'une ZFE est une des mesures les plus efficaces dont les résultats sont les plus rapides à se manifester.

Les objectifs étant de :

- Réduire les émissions de polluants en lien avec le trafic routier ;
- Faire baisser la concentration de polluants dans l'atmosphère ;
- Limiter le nombre de concitoyens affectés à la surexposition de pollution suites aux règles énoncées par l'OMS ;
- Changer les modes de transport..

Comment circuler sur le territoire national en s'adaptant à chaque ZFE ?

L'intérêt pour le Green répond à la fois aux enjeux écologiques, mais aussi à des enjeux qui touchent à la santé humaine.

La création des ZFE est donc un moyen d'amorcer le changement vers un mode de vie plus sain...

Les transporteurs et les loueurs de véhicules industriels ont l'obligation de s'adapter pour maintenir leur activité et assurer les livraisons jusqu'au dernier kilomètre.

L'avantage de l'offre Flexy Green, c'est qu'elle permet de contrôler son investissement, d'assurer aux transporteurs une certaine flexibilité pour s'adapter aux calendriers des ZFE desservies, tout en roulant avec des véhicules à énergie alternative. Flexy Green permet d'assurer un renouvellement progressif de votre parc de véhicules industriels. Outre le confort pour vos conducteurs et l'image positive que vous aurez auprès de votre communauté, vous pourrez maintenir votre activité et assurer efficacement vos livraisons n'importe où.

Tableau de classification - poids lourds - avril 2021

Vignette Crit'Air

certificat qualité de l'air

Poids lourd, autobus et autocar

NORME EURO

inscrite sur la carte grise ou, à défaut, date de 1re immatriculation

- CRIT'Air – Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène
- CRIT'Air 1 – Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables

	ESSENCE ET ASSIMILÉS	DIESEL ET ASSIMILÉS
CRIT'Air 1	**EURO VI** à partir du 1er janvier 2014	
CRIT'Air 2	**EURO V** Entre le 1er octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus	**EURO VI** A partir du 1er janvier 2014
CRIT'Air 3	**EURO III ET IV** Entre le 1er octobre 2001 et le 30 septembre 2009 inclus	**EURO V** Entre le 1er octobre 2009 et le 31 décembre 2013 inclus
CRIT'Air 4		**EURO IV** Entre le 1er octobre 2006 et le 30 septembre 2009 inclus
CRIT'Air 5		**EURO III** Entre le 1er octobre 2001 et le 30 septembre 2006 inclus

EURO I, II ET AVANT Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignette

Jusqu'au 30 septembre 2001

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route.

Pour obtenir son certificat qualité de l'air :

certificat-air.gouv.fr

DICOM-DGPR/INF/21012 - AVRIL 2021

Certificats qualité de l’air : Crit’Air

Le certificat qualité de l’air Crit’Air est une vignette sécurisée, à coller sur le pare-brise du véhicule. Il indique sa classe environnementale. Pour l’obtenir, c’est très simple, rendez-vous sur **certificat-air.gouv.fr**

Il existe 6 classes de certificats. Le certificat qualité de l’air permet de favoriser les véhicules les moins polluants :

- modalités de stationnement favorables ;
- conditions de circulation privilégiées ;
- possibilité de circuler dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou en cas de pic de pollution.

Le certificat qualité de l’air est obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions mobilité instaurées sur certains territoires (Grenoble, Lyon et les communes à leurs alentours, Paris et une partie de la métropole du Grand Paris) ou pour circuler lorsque le préfet instaure la circulation différenciée lors de certains épisodes de pollution.

Principes et modalités du certificat qualité de l’air

Un « certificat qualité de l’air » va favoriser les véhicules les moins polluants.

Le transport routier est l’une des sources importantes de pollution atmosphérique, notamment dans les agglomérations. Le certificat qualité de l’air permet à l’État ou aux collectivités territoriales de moduler les dispositifs applicables aux véhicules, en particulier les conditions de circulation et de stationnement, afin de favoriser l’utilisation des véhicules les moins polluants et de réduire la pollution atmosphérique et ses impacts sur la santé de la population.

6 classes de certificats qualité de l’air

Les véhicules sont répartis en 6 classes environnementales, à l’exception des véhicules les plus polluants, qui sont non classés et n’ont pas droit au certificat qualité de l’air.

La classification dépend du type de véhicule (voitures particulières, deux-roues, tricycles et quadricycles, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds dont autobus et autocars), de sa motorisation et de la norme européenne d’émissions polluantes qu’il respecte, dite « norme Euro ». Une classe spécifique est réservée aux véhicules électriques « zéro émission moteur ».

La classification des véhicules est définie par l’arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d’émission de polluants atmosphériques en application de l’article R. 318-2 du code de la route.

La classification du véhicule est valable pour toute la durée de vie du véhicule.

Arrêté du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d’émission de polluants atmosphériques en application de l’article R. 318-2 du code de la route

QUELLE ÉNERGIE POUR QUEL VÉHICULE ?

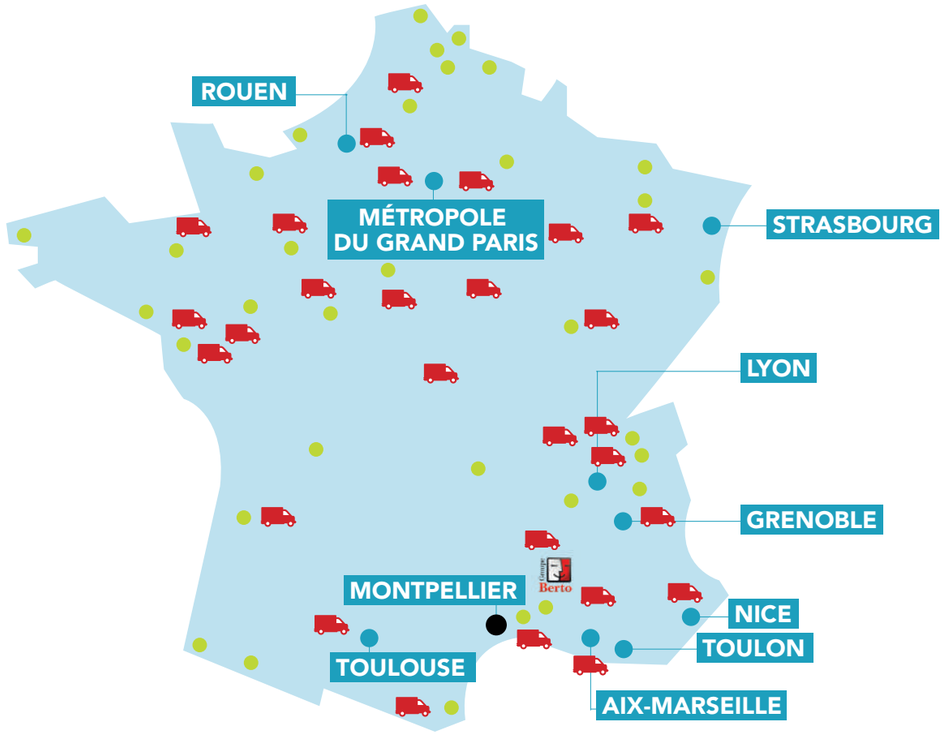
			P4x2						P4x4	P6x2	P6x4	P8x4	P8x2	T4x2
			3,5 t	7 t	12 t	14 t	16 t	19 t	19 t	26 t	26 t	32 t	32 t	44 t
Énergies	2	B7	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	2	HVO	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	2	Biodiésel B100			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	1	ED95						●		●	●	●	●	●
	1	GNC	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●
	1	GNL						●		●	○	○	○	●
		Électrique	●	●			●	●		●	●	●		●

Offre Green - Groupe Berto

Carte des ZFE en France

Quelles villes sont concernées ?

35 agglomérations en France sont impactées.
Paris, Strasbourg, Lyon et Grenoble ont déjà lancé leur ZFE.
Chaque collectivité œuvre en fonction de ses propres spécificités.



- **à Montpellier, la ZFE sera effective à partir du 1er juillet 2022. Les limitations seront progressives.**

Agglomération concernée par une ZFE en 2025

- Mise en place obligatoire en 2022
- Mise en place obligatoire en 2025

Dispositif d'implantation des Filiales Groupe Berto

28 sites implantés autour des ZFE

BERTO ALPES
BERTO AQUITAINE
BERTO CENTRE
BERTO EST
BERTO GARNACHE
BERTO GOUPILLE LANDRIAU
BERTO I.D.F. EST (Garonor)
BERTO I.D.F. NORD
BERTO IDF NORD-EST
BERTO I.D.F. SUD
BERTO IDF SUD-OUEST
BERTO LANGUEDOC ROUSSILLON
BERTO LE MANS
BERTO LVTB
BERTO LYON
BERTO MEDITERRANEE
BERTO MIDI-PYRENEES
BERTO NANTES
BERTO NARBONNE
BERTO NORD
BERTO OUEST
BERTO OUEST - Antenne de Plerin
BERTO PAYS DE LOIRE
BERTO PROVENCE
BERTO RHONE
SIEGE GROUPE BERTO
IZWIGO
SUD BETON LOGISTIQUE

II. Les énergies alternatives

Augmentation du prix du gazole, accès restreint aux ZFE-m (Zones à Faibles Émissions mobilité), hausse du malus écologique… Ces raisons poussent les transporteurs routiers à se tourner de plus en plus vers des énergies nouvelles pour leurs poids lourd. Quelles sont-elles ? Comment assurer compétitivité et transition écologique de votre flotte en choisissant l'énergie la plus adaptée ?

Le GNV, une énergie prometteuse

En France, le GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) concerne surtout les véhicules lourds utilisés pour le transport de marchandises et de passagers.

Bien que le marché du GNV soit encore peu développé en France, ce carburant réunit de nombreux avantages recherchés par les flottes de poids lourd :

• un prix très attractif, le GNV est moins cher que le gazole ;
• performances adaptées aux longs trajets avec la version liquide du GNV : le GNL, les dernières avancées technologiques ont permis d'améliorer l'autonomie et la vitesse du plein qui se réalise en quelques minutes ;
• impact environnemental très limité. En effet, c'est un atout majeur. Le GNV permet de réduire les rejets de NOx (oxydes d'azote) ainsi qu'une réduction des émissions de CO2 (dioxyde de carbone). Son impact est davantage réduit lorsque les camions roulent au bioGNV. Ce carburant est du GNV mélangé à un biogaz créé à partir de déchets organiques.

Pour aider les transporteurs routiers à favoriser les poids lourd GNV, l'État a pris plusieurs mesures :

• aides fiscales : exonération de TVS, TVA récupérable, suramortissement du GNV ;
• aides à la création de station bioGNV ;
• accès libre aux ZFE-m..

Bon à savoir : le réseau GNV se développe progressivement avec 17 stations depuis 2020 et un objectif de 110 en France à horizon 2025.

Les véhicules à hydrogène

Les véhicules dotés d'une pile à combustible alimentée en hydrogène sont encore peu répandus, cependant ces derniers tendent à gagner du terrain. La motorisation hydrogène permet de se déplacer sur des trajets courts, moyens et même de longues distances. De nombreux constructeurs automobiles s'y intéressent et souhaitent démocratiser ce type de motorisation pour les poids lourds.

Les camions à hydrogène ont une autonomie qui peuvent atteindre entre 400 et 500 km. Certains fabricants de poids lourds ambitionnent déjà de dépasser les 1 000 km d'autonomie. Le tout avec des temps de recharge réduits, puisqu'un plein d'hydrogène ne prendrait pas beaucoup plus de temps qu'un plein de Diesel. Ces chiffres sont intéressants pour les transporteurs routiers qui doivent faire face à un durcissement de la réglementation concernant l'usage des camions diesel jugés trop polluants. Toutefois à ce jour le réseau est encore au stade embryonnaire.

Hybride, électrique, gaz… Diversifier ses énergies pour optimiser le mix énergétique de sa flotte…

L'électrique, l'énergie très en vogue

Apparition très médiatisée depuis plusieurs années, les poids lourds électriques s'inscrivent comme une solution pour décarboner les transports. Cependant, les véhicules actuellement en circulation disposent d'une autonomie limitée (environ 250 km) ce qui les destinent à des livraisons sur des courtes distances. Pour pallier ce problème, les constructeurs ont déjà annoncé que la prochaine génération sera capable d'effectuer des longs trajets pour un délai de recharge de la batterie très limité.

Un autre avantage qui devrait plaire aux entreprises est la maitrise des coûts. Tout comme le GNV ou l'hydrogène, l'électricité est un carburant moins taxé que le gazole, ce qui permet aux flottes une meilleure maîtrise des frais de carburant.

Biocarburants, une énergie qui s'adapte

Les biocarburants s'inscrivent aussi comme des alternatives durables pour la mobilité des transports routiers. Ils sont produits à partir de matières premières végétales (colza, tournesol, betterave, etc…), résiduelles ou de déchets. Ils peuvent être utilisés à 100% ou incorporés dans les carburants fossiles. Leur utilisation permet de réduire les émissions de CO2.

Certains biocarburants peuvent s'ajouter directement dans le réservoir de carburant des véhicules lourds. Cette compatibilité permet ainsi aux entreprises de conserver leur flotte de poids lourds. C'est le cas du biocarburant TOTAL HVO100 qui peut remplacer le carburant habituel des véhicules lourds sans causer le moindre souci technique.

https://mobility.totalenergies.com/

Comment choisir la bonne énergie pour son transport de marchandises ?

Gaz, bio-gaz, biodiesel, électrique, … demain l'hydrogène… Tant d'énergies mentionnées dans la presse et proposées par les constructeurs et les fournisseurs d'énergies. Et pourtant, au moment de faire un choix, pensez-vous pouvoir facilement prendre une décision ? Savez-vous sur quelle énergie alternative investir ? Comment allez-vous sécuriser votre livraison au dernier kilomètre ? Quels sont vos leviers pour limiter votre impact sur la pollution de l'air, les gaz à effet de serre et les particules fines, tout en maintenant une souplesse d'exploitation ?

L'énergie alternative : définition

Selon le dictionnaire Larousse, « une énergie alternative est un type de production énergétique non polluante et qui préserve les ressources naturelles ».

Plus généralement, le terme énergie alternative est employé en opposition aux véhicules les plus polluants utilisant du Diesel conventionnel fossile : le B7*, nous éloignant un peu de sa réelle définition.

Les forces et faiblesses des énergies alternatives

Appréciées généralement pour leur faculté à limiter les émissions de polluants atmosphériques ou de dioxyde de carbone, les énergies alternatives sont de plus en plus prises en compte dans les développements des constructeurs. Certaines énergies plus répandues (GNV*, GNC*, biogaz,*…) que d'autres (électrique, hydrogène …) font l'objet d'investissement auprès des acteurs de la livraison. Mais il reste une belle marge de progression tant la connaissance de l'ensemble des énergies renouvelables n'est pas complètement aboutie.

Pas toujours perçues comme étant aussi efficientes que les énergies fossiles, avec un coût à court terme apparaissant comme plus élevé, les exploitants de tous secteurs restent mitigés sur l'équilibre possible entre transition écologique et optimisation du transport de marchandises. Pourtant le progrès est bien présent et la politique des ZFE mise en place dans les métropoles françaises contraint les acteurs de la livraison à repenser leur stratégie

Comment sélectionner l'énergie alternative la plus efficace pour votre livraison ?

Simplement grâce à la compréhension du besoin dans son ensemble et de la lecture du cahier des charges. Les experts techniques sont en mesure de vous accompagner dans la sélection du modèle de véhicule industriel et de l'énergie adaptée, une fois votre mission et les conditions d'utilisation du matériel exprimées.

En croisant les données, les équipes techniques et commerciales du Groupe Berto sont capables de fournir un véhicule industriel plus « vert ». Le principe est le suivant :

- Identifier la zone géographique d'intervention et évaluer la présence ou non de zones à faibles émissions pour la circulation des véhicules. Si le périmètre desservi comprend une ZFE, nous pouvons grâce à une veille régulière, évaluer les vignettes Crit'Air qui seront autorisées à la circulation selon un calendrier défini localement. Et par conséquent, nous pourrons présenter les énergies alternatives possibles.
- Comprendre l'usage et la mission à performer. Pour effectuer des livraisons dans de bonnes conditions, les exploitants définissent des tournées, et identifient des points de chargement et déchargement. Une bonne connaissance du nombre de kilomètres moyens entre chaque ravitaillement est un indicateur pour choisir un véhicule parmi le panel existant.

La question de nuitée à bord est un facteur également étudié. En effet, selon l'usage, il faudra prévoir une couchette en cabine, ce qui pourra avoir un effet sur le choix du moteur et de sa puissance.

- Connaître le cahier des charges (silhouette, longueur utile souhaitée, espace cabine, etc …) du matériel pour proposer une sélection de véhicules industriels pour une location de longue durée.
- Evaluer les différents réseaux de distribution des énergies est un point crucial dans la recommandation émise. Cartographier les points de ravitaillement pour évaluer les distances à parcourir pour recharger le véhicule (camion électrique, camion gnv, camion b100, etc.) permet d'effectuer un classement des propositions possibles.

L'ensemble de ces critères permet de faire un croisement et ainsi de proposer une liste restreinte de véhicules adaptés au besoin. Mais des compromis sont souvent nécessaires. En réalité, chaque énergie alternative a son lot de contraintes (ravitaillement, maintenance, …) pouvant affecter l'exploitation (disponibilité, coût).

2.1 Les carburants alternatifs

3 énergies alternatives pour vos livraisons de marchandises

Vous avez des difficultés à assurer votre distribution de marchandises en milieu urbain du fait des restrictions liées aux ZFE ? Vous voulez verdir votre flotte pour moins dépendre des carburants traditionnels et ne plus subir la hausse régulière de leur prix ? Vous souhaitez réduire l'emprise de vos activités sur l'environnement et devenir ainsi une entreprise écoresponsable ?

Optez pour les véhicules industriels roulant aux énergies alternatives, circulez sans encombre dans les ZFE, réduisez vos coûts de transports et sécurisez votre livraison au dernier kilomètre. Profitez des subventions de l'État en faveur de la transition énergétique pour renforcer votre engagement vis-à-vis de l'environnement et pérenniser ainsi votre entreprise.

Tableau comparatif des 3 énergies alternatives pour vos livraisons de marchandises

Le dernier rapport du GIEC ou Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat ne fait que confirmer l'indispensabilité d'une véritable transition énergétique pour la survie de l'homme et la poursuite de ses activités. La dimension environnementale doit donc être prise en compte dans la stratégie de croissance de toute entreprise, quelle qu'elle soit si elle veut rester sur le marché.

Pour vous qui œuvrez dans le secteur de la distribution de marchandises, le basculement vers les énergies alternatives devient ainsi une urgence pour échapper à l'image du transporteur-pollueur. Si vous vous demandez comment choisir la bonne énergie alternative pour votre transport de marchandise, ci-dessous un tableau comparatif des 3 énergies alternatives vers lesquelles vous pouvez vous orienter :

	BioGNV	Diesel B100	Électrique
Origine	Méthanisation de déchets organiques, de microalgues ou d'hydrogène obtenu par lectrolyte à partir de l'électricité non consommée.	Transestérification d'une huile végétale (colza, canola, soja, etc.) sur un alcoll (éthanol ou méthanol).	L'électricité d'origine fossile du réseau ou l'électricité d'origine renouvelable (solaire, éolienne, etc.)
Compatibilité avec la flotte existante	Aucune (il faut des camions spécialement conçus pour rouler au GNV ou bioGNV)	Compatible avec les poids lourds de plus de 3.5T disposant d'un moteur Euro I et Euro V. Pour ceux avec un moteur Euro VI, un retrofit est nécessaire.	Aucune (il faut des camions électriques)
Classement Crit'Air	vignette Crit'Air 1 poids lourds	vignette Crit'Air 1 poids lourds	vignette Crit'Air verte poids lourds
Bilan CO2	-75%	-60%	-90 à -95%
Autonomie	Autonomie réduite par rapport au GNV pour le GNC. Autonomie acceptable pour le GNL	Même autonomie que le diesel classique.	Autonomie très réduite par rapport aux carburants traditionnels
Approvisionnement	Stations publiques ou privées.	Cuves dédiées	Bornes privées et bornes publiques
Entretien	Plus complexe et plus fréquent	Plus fréquent	Moins coûteux
Stock et coût	Stock élevé. Coût plus intéressant que celui des carburants classiques	Stock limité. Coût assez élevé du fait du stock limité.	Stock élevé, mais rechargement chronophage. Coût plus intéressant que celui des carburants classiques.

Achat ou location de véhicules industriels écologiques pour ses livraisons de marchandises : quel est l'investissement le plus rentable ?

À ce jour, la technologie des poids lourds roulant aux énergies alternatives n'a pas encore atteint son apogée. Il est donc plus intéressant d'investir dans la location de véhicules industriels, surtout si la création de l'entreprise est toute récente ou si celle-ci est dans une phase de récession.

En optant pour la location, vous serez toujours à jour par rapport aux exigences de l'État en matière de nouvelles technologies de poids lourds et vous n'aurez plus à vous inquiéter de l'entretien des véhicules industriels que vous utilisez pour votre distribution. Votre prestataire se chargera de mettre à votre disposition les véhicules (avec ou sans chauffeur) aux normes dont vous avez besoin et s'occupera de leur entretien et remise en état après chaque déplacement.

Externaliser votre distribution de marchandises : solution économique et pratique pour se libérer des contraintes liées à votre transport de marchandises

Outre la location de camions écologiques, pourquoi ne pas externaliser toute votre distribution pour mieux maîtriser vos dépenses et mieux vous focaliser sur les tâches pour lesquelles vous créez plus de valeur ?

Faites-nous confiance, nous sommes leader français en matière d'externalisation de gestion de poids lourds. Grâce à notre expertise, vous serez totalement libéré de toute contrainte y afférant (juridique, technique, sécurité, ressources humaines, formation, etc.).

Des carburants alternatifs qui vous libèrent des contraintes liées à votre transport de marchandises

Véhicules au gaz naturel pour les véhicules hydrogène (GNV), gaz naturel liquéfié (GNL), biométhane carburant (bioGNV et bioGNL)

Véhicules à l'hydrogène

Véhicules à énergie électrique

Véhicules à carburant ED95 composé d'un minimum de 90 % d'alcool éthylique d'origine agricole

Véhicules combinaison de gaz naturel et de gazole nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant de type 1A. Ce bicarburant est communément désigné « dual fuel type 1A »

Véhicules carburant B100 composé à 100% d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.

2.2 Les forces & limites des carburants alternatifs

Depuis plusieurs années, les normes européennes se font plus exigeantes afin d'inciter les transporteurs à se diriger vers des motorisations plus propres...

Dans la continuité des normes Euro et de la multiplication des Zones à Faibles Emissions (ZFE), le Parlement européen poursuit sa lutte contre les rejets d'émissions polluantes et vise désormais une réduction des émissions de 15% d'ici 2025 et de 30% d'ici 2030. Dans ce contexte, et alors que le diesel est conspué, il n'est pas toujours aisé pour les transporteurs, tiraillés entre contraintes environnementales, maîtrise budgétaire et productivité, d'engager un verdissement de leur flotte de poids lourds et de se tourner vers des carburants alternatifs, qui présentent parfois des faiblesses sur le terrain.

À chaque carburant ses atouts... et ses limites

Si les biocarburants reposent sur des composants renouvelables et non sur des énergies fossiles raffinées, ils ne sont pas encore disponibles sur tous les types de véhicules et ne peuvent à ce jour apporter une réponse à l'ensemble d'une flotte. De plus, la production d'hydrogène est pour le moment trop coûteuse et… énergivore, et les points d'avitaillement trop peu nombreux pour permettre une utilisation régulière, d'autant plus sur des longs trajets. Lorsque l'offre sera structurée et son accès généralisé, l'hydrogène pourra s'imposer comme une alternative non négligeable aux véhicules thermiques.

Le Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL) présente les mêmes faiblesses que les biocarburants : l'offre de véhicules roulant au GPL est peu étendue, et le maillage de stations d'avitaillement n'est pas suffisamment dense et diminue sans cesse. L'utilisation de cette énergie est par ailleurs limitée en Europe : elle nécessite un entretien complexe et onéreux, et subit des restrictions d'usage en sous-sol. Il est par ailleurs à noter que les véhicules roulant aux énergies alternatives peuvent voir leur autonomie fortement réduite par une mauvaise utilisation des conducteurs. Une formation et un suivi sont donc indispensables pour pouvoir continuer de bénéficier de leurs atouts dans les meilleures conditions.

L'électrique, l'alternative idéale ?

D'après le Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (Citepa), les poids lourds thermiques seraient responsables de 8% des émissions de CO2, on parle d'habitude de 25 % pour le transport terresteen France. Ils génèrent également des embouteillages et des nuisances sonores qui obligent certaines villes à interdire la circulation de certains modèles dans leurs artères la nuit.

Les poids lourds électriques semblent s'imposer comme l'alternative à privilégier.

Silencieux et affichant une absence totale d'émission lors de leur utilisation, les poids lourds électriques semblent s'imposent comme l'alternative à privilégier. Pourtant, cette motorisation présente deux faiblesses non négligeables : son autonomie, limitée, qui restreint drastiquement son usage et la valeur d'acquisition encore particulièrement élevée.

Aujourd'hui parfaitement adaptés pour la livraison dernier kilomètre, les véhicules électriques ne sont encore pas en mesure d'effectuer des trajets longue distance, d'autant que là encore, le maillage des points d'avitaillement est encore très inégal en Europe, l'essentiel des stations étant concentré en milieu urbain. En France, le gouvernement, qui enregistrait 32 000 bornes de recharges publiques sur son territoire en septembre 2020, ambitionne d'atteindre les 100 000 bornes d'ici fin 2021. De quoi, peut-être, accélérer la démocratisation, déjà bien engagée pour les véhicules légers, de l'électrique.

Sans régler toutefois les freins liés à l'autonomie, mais aussi au coût de ces véhicules. En effet, le coût du véhicule électrique est directement lié à celui de la batterie. Plus elle sera large, meilleure sera son autonomie, mais plus élevé sera son prix. De plus, une batterie volumineuse diminue d'autant la capacité de charge du véhicule, ce qui a un impact direct sur la productivité et sur la rentabilité de l'entreprise.

Sources : http://www.industrie-mag.com/

Pourquoi choisir un camion électrique ?

Vous êtes responsable d'achat, chef d'exploitation ou chef d'entreprise et vous vous demandez comment choisir la bonne énergie alternative pour son transport de marchandises ? Vous ne voulez plus subir la hausse du prix des carburants traditionnels ? Vous aimeriez réduire l'emprise de vos activités sur l'environnement et vous engager dans une démarche de transition énergétique pour l'avenir de votre entreprise ?

Le remplacement de votre flotte industrielle par des camions électriques est l'une des solutions qui s'offrent à vous. Découvrez dans cet article tous les avantages que l'usage d'un camion électrique peut vous apporter.

L'impact environnemental et la rentabilité d'un camion électrique

Le saviez-vous ? Rouler à l'électricité coûte largement moins cher que rouler à l'essence ou au gazole. À long terme, investir dans un camion électrique ou louer un camion électrique peut s'avérer être intéressant en matière de coût d'exploitation. Les gains seront d'autant plus élevés si vous aménagez des bornes de recharge électrique sur votre site. L'électricité aux bornes publiques est, en effet, plus onéreuse que l'électricité privée. Elle est même gratuite si la borne est approvisionnée en électricité solaire.

Outre l'avantage financier, le basculement vers les véhicules électriques présente des enjeux environnementaux énormes. Il fait partie des plans d'action du gouvernement pour réduire la pollution de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre ou GES (les voitures électriques produisent 2 à 3 fois moins de GES que les voitures thermiques) et minimiser l'exploitation des énergies fossiles et nucléaires qui ne sont pas renouvelables[1].

Enfin, un camion électrique vous permet de vous déplacer sans encombre dans les ZFE-m ou Zones à Faibles Émissions de Mobilité où seuls les véhicules les moins polluants peuvent circuler la plupart du temps. Vous sécurisez ainsi votre distribution au dernier kilomètre.

1. source. https://presse.ademe.fr/2017/12/etude-le-vehicule-electrique-dans-la-transition-ecologique-en-france.html

Les aides financières de l'État en faveur de l'usage d'un poids lourd électrique

Afin d'encourager les entreprises à verdir leur flotte de véhicules lourds, l'État a mis en place des systèmes de financement incitatif et très avantageux.

Depuis 2021, toute entreprise soumise à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés peut prétendre à une aide financière pouvant aller jusqu'à 50 000 euros si elle investit dans l'achat ou la location à long terme d'un camion électrique ou fonctionnant à l'hydrogène ou les deux en même temps (hybride). Elle peut également bénéficier d'un coup de pouce supplémentaire de 50 000 euros pour une durée maximale de 2 ans, ce qui nous ramène à un plafond de 100 000 euros.

Le 14 février 2022, le dispositif « Écosystème des véhicules lourds électriques » a été annoncé lors d'un conseil ministériel sur le développement et l'innovation dans les transports. Le décret y afférant stipule que l'État va subventionner jusqu'à hauteur de 65 % l'écart entre le coût d'acquisition d'un véhicule lourd fonctionnant au diesel et celui d'un véhicule lourd électrique. Cette subvention est plafonnée à 100 000 euros pour les camions qui pèsent moins de 26 tonnes et à 150 000 euros pour les camions qui pèsent plus lourd. Les bornes de recharge seront également financées à hauteur de 60 % de leur budget d'aménagement.

Remarques : ces aides financières ne sont pas cumulables.

La location d'un camion électrique : la solution la plus économique pour verdir sa flotte et pérenniser son activité

À l'heure actuelle, la technologie des véhicules électriques n'a pas encore atteint son apogée. C'est la raison pour laquelle la location est préférable à l'achat surtout si l'entreprise est encore dans sa phase de décollage. L'achat de toute une flotte de poids lourds électriques représente, en effet, un investissement très conséquent qui pourrait être fatal si la loi vient à exiger son renouvellement en raison de nouvelles contraintes liées à des innovations technologiques.

Pour pallier cela, nous vous proposons notre programme Flexy Green. Cette solution va vous permettre de verdir votre flotte sans vous engager dans des dépenses importantes. Nous mettons à votre disposition des camions électriques fonctionnels et conformes aux normes, avec ou sans chauffeur. Vous pouvez même vous libérer des contraintes liées à la distribution de vos marchandises en confiant sa logistique à nos professionnels.

2.3 Comment se ravitailler avec les énergies alternatives ?

L'avitaillement des véhicules GNV et BioGNV est comparable à celui des véhicules à carburation dite « traditionnelle » avec, in fine, une borne de distribution qui délivre le carburant au client. La station peut, en fonction de l'usage et de la nature des véhicules qui viennent s'avitailler, adopter des techniques de remplissage différentes. À ce jour, deux types de station GNV prédominent en France : la station à remplissage rapide et la station à remplissage à la place. Cet article devrait vous apporter des éléments de réponse.

La station à remplissage rapide

En accès privé ou ouverte au public, un avitaillement extrêmement rapide : le plein de GNV se fait comme un plein traditionnel en moins de 10 minutes.

L'avitaillement en station publique ne nécessite pas d'investissement pour le propriétaire du véhicule qui doit néanmoins être localisé à proximité de la station pour que cela soit rentable et pratique.

Ce type de station est privilégié pour les véhicules légers, les véhicules de propreté urbaine ou de collecte de déchets ainsi que pour les entreprises de transport de marchandises converties au GNV.

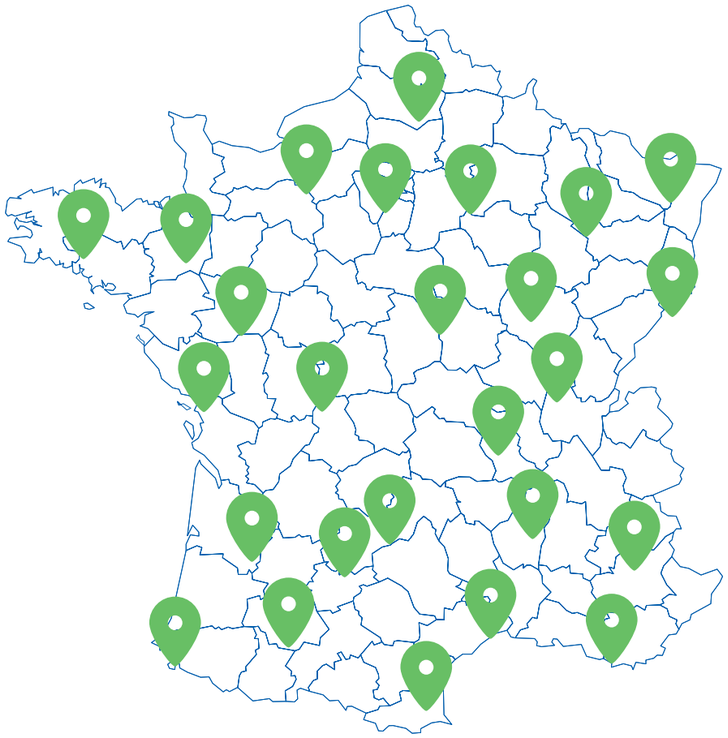
La station à remplissage à la place

En accès privé uniquement, un avitaillement qui se fait en plusieurs heures (entre 5 et 10 h de charge), en horaire décalé, pendant la période d'inactivité des véhicules.

Un investissement qui peut s'avérer modéré dès lors qu'il est porté pour partie par l'exploitant ou le vendeur de carburant.

De plus, selon que les véhicules roulent au GNC ou au GNL, les modalités pour faire le plein varient. Alors que le plein de GNC nécessite peu de formation ou d'équipement particulier pour les conducteurs qui se chargent du plein des véhicules, faire le plein de GNL requiert une formation et le port d'équipements de protection individuels (gants, chaussures,…)..

Dans tous les cas, l'avitaillement en GNV/BioGNV est sûr. Les stations bénéficient, en effet, du même niveau de sécurité que les stations « classiques » et doivent répondre à des réglementations strictes.



Stations GNV pour poids lourds GNC ou GNL

Les stations de GNV pour camions GNL ou GNC disponibles et à venir en France

Les Stations publiques GNV en France

Les prix à la pompe du GNV sont, en moyenne, de 20% inférieur à ceux du diesel. Ils s'expriment en kg. Le coût de la molécule gaz est fixé sur les marchés via des contrats à long terme.

En France, il est le plus souvent indexé sur l'indice PEG (Point d'Echange Gaz), à l'instar du prix du Diesel indexé, lui, sur le Brent. Sa valeur et ses évolutions dans le temps sont consultables sur le site Powernext.

Les frais d'acheminement correspondent aux frais de transport du gaz jusqu'à la station (via les réseaux de gaz pour le GNC et par camion citerne depuis un terminal méthanier pour le GNL).

Les coûts de distribution comprennent la construction, l'exploitation et la maintenance de la station. A la différence du diesel, l'infrastructure est une composante majeure du prix à la pompe du GNV.

La TICGN (Taxe Intérieur de Consommation de Gaz Naturel) est une taxe gouvernementale dont le taux est défini par l'article 266 du code des douanes. Le « gel » du taux à un niveau de 5,23 €/MWh, ce qui correspond à 0,075 €/kg pour le GNV (vs 0,59 €/L pour le diesel) a été voté par le gouvernement français et ne devrait donc pas évoluer avant 2022. Le TICGN n'est pas récupérable comme la TICPE.

308

Stations GNV

disponibles et à venir en France

Découvrez les stations situées sur votre secteur : https://www.gaz-mobilite.fr/stations-gnv-france/type/poids-lourds/

3 x plus de stations

Le nombre de stations a triplé en France sur les 2 dernières années !

Des bornes de recharge pour camions électriques d'ici 2027 ?

La transition vers des modes de déplacements plus verts est en marche. Si la démarche est déjà relativement lente du côté des voitures électriques, le challenge est encore plus élevé pour les transports lourds. Mais les choses commencent à bouger ! Trois des plus grands constructeurs européens de camions viennent de passer un accord inédit !

La recharge électrique pour camion a un train de retard…

La rapidité de développement des technologies électriques dépend à la fois de la performance des véhicules mais aussi de l'efficacité de l'infrastructure en place sur les routes. Du côté des véhicules légers, il existe de nombreux programmes d'installation de bornes de recharges publiques. Les collectivités publiques et des entreprises privées participent au financement de ces opérations.

Pour ce qui est des poids lourds, on n'en est encore qu'aux premiers balbutiements. A ce jour, il n'existe que 10 stations de recharge pour camions à travers toute l'Europe. Il y a donc un long chemin à parcourir !

« L'avenir du transport est électrique. Pour cela, nous avons besoin d'un rapide développement de point de recharge disponible. »
Mathias Gründler, PDG de Traton

Il faut dire que les puissances en jeu concernant la recharge de camions électriques sont colossales. Les batteries nécessaires pour faire fonctionner un camion électrique sont gigantesques. Avec les infrastructures actuelles destinées aux voitures électriques, un camion mettrait des jours à se recharger ! Il est donc capital de déployer des infrastructures spécifiques pour les camions.

Justement, trois constructeurs de poids lourds ont décidé de prendre le problème à bras le corps…

Source : https://izi-by-edf.fr

« Le nombre de bornes de recharge est appelé à augmenter de manière significative avec le temps en recherchant des partenaires supplémentaires ainsi que des financements publics. »

Déclaration du Groupe Damler

1700 points de recharge pour camions d'ici 2027

Volvo Group, Daimler Trucks et Traton mettent 500 millions sur la table

L'objectif est de créer un « réseau de recharge public haute performance à destination des poids lourds et autocars longue distance électriques à batterie dans toute l'Europe ». Plus précisément, les constructeurs ambitionnent d'installer 1700 points de recharge pour camions d'ici 2027. Ces bornes seront réparties en Europe sur les aires d'autoroutes, les lieux de déchargement et les centres logistiques.

Pour cela, un joint-venture va être créée entre les 3 acteurs. Coût total de de l'investissement ? Pas moins de 500 millions d'euros ! **C'est le prix à payer pour « préparer un transport de marchandises neutre en carbone d'ici 2050** ». Les trois entreprises comptent également sur le soutien financier des pouvoirs publics pour pousser leurs ambitions encore plus loin.

III. Quelles sont les subventions existantes pour verdir sa flotte ?

La priorité du gouvernement est la relance : cette relance sera verte, sociale et territoriale. L'objectif est clair : devenir la première grande économie décarbonée européenne. Pour ce faire, 30 milliards de l'enveloppe globale seront consacrés à quatre secteurs prioritaires : la rénovation énergétique des bâtiments, les transports, la transition agricole et l'énergie. Ces investissements permettront à la France de se développer en adoptant une croissance durable et juste.

Le Gouvernement a annoncé un budget de 100 M€ qui sera distribué sur les 2 prochaines années sous forme de primes pour l'achat de camions électriques et même hybrides dont l'offre est quasi inexistante à ce jour.

Afin d'encourager le développement des véhicules lourds zéro émission, Jean-Baptiste Djebbari et Agnès Pannier-Runacher ont annoncé le 15 décembre 2020 la mise en place d'un bonus pour l'achat d'un véhicule industriel (camion, autobus, autocar) fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.

« La transition énergétique du secteur doit être soutenue et accélérée » expliquent les Ministres qui ont mis en place, pour un maximum de 2 ans et dans la limite de l'enveloppe de 100M€, un bonus pour l'achat ou la location de longue durée d'un véhicule industriel fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.

Le montant du bonus s'élève à 50 000€ pour les camions et 30000€ pour les autobus et autocars.

Cette nouvelle aide est cumulable avec le dispositif du suramortissement pour les véhicules lourds utilisant des énergies propres, qui a été récemment prolongé jusqu'au 31 décembre 2024 dans le projet de loi de finances. Ainsi, pour un camion électrique, le cumul des deux aides peut s'élever jusqu'à 100 000€.

Un décret mettant en application cette mesure sera publié prochainement. Un premier bilan de ce dispositif de soutien sera réalisé dans les 6 mois.

Offre Green - Groupe Berto

Exemple des aides de la Région Grand Est

La Région Grand Est a adopté un plan « motorisations à faibles émissions » qui comprend des aides aux territoires et aux entreprises pour le verdissement des flottes de véhicules professionnels.

Des aides au service de trois grands objectifs

Au travers de ses compétences en matière de développement durable de son territoire, la Région Grand Est entend jouer un rôle actif dans la transition énergétique de celui-ci et, en particulier, dans celle des transports, activité dont la contribution à la consommation d'énergie et aux impacts sur l'environnement demeure importante. Cette transition recouvre notamment 3 grands objectifs : lutter contre le changement climatique, faire en sorte que l'air que nous respirons ne nuise pas à notre santé et développer les énergies renouvelables afin de limiter le recours aux énergies fossiles.

C'est dans ce cadre et pour contribuer à ces grands objectifs que le Conseil régional a adopté, le 17 décembre 2021, un plan « motorisations à faibles émissions ». Visant l'accélération de la transition énergétique pour les transports au sens large, il combine ensemble plusieurs axes d'actions dans différents domaines sur lesquels la Région est en capacité d'agir. Il comprend ainsi des aides financières à destination des acteurs économiques mais aussi des collectivités. Il s'intéresse également à la formation professionnelle ainsi qu'aux véhicules assurant les transports routiers interurbains dont la Région est l'autorité organisatrice et à ceux détenus et utilisés par la Région pour les propres besoins de son administration.

Deux dispositifs qui vont ensemble et se complètent

Le plan régional comprend, en particulier, deux dispositifs qui n'ont pas les mêmes cibles mais qui se complètent et vont de pair :

D'une part, un dispositif à destination des territoires, qui vise à développer des écosystèmes locaux autour des alternatives aux carburants pétroliers. Il finance des études portées par des collectivités.

D'autre part, un dispositif à destination des entreprises, associations ou collectivités qui disposent d'une flotte de véhicules pour leur propre usage professionnel. Il apporte des financements pour aider à leur conversion à des motorisations alternatives, que ce soit par l'acquisition de nouveaux véhicules ou bien l'adaptation de véhicules déjà existants (retrofit).

Des aides financières à l'acquisition et au retrofit ciblant les territoires engagés

Malgré les aides existant au niveau national et un niveau de taxation bien plus faible, convertir une flotte de véhicules à une technologie de motorisation alternative représente un surcoût, parfois important, par rapport au diesel. Ce coût supplémentaire est généralement surtout au niveau de l'achat, de la location ou de la conversion du véhicule.

C'est pourquoi le Conseil régional a décidé de mettre en place un dispositif d'aide à l'acquisition (achat, location longue durée, location avec option d'achat ou crédit-bail) de véhicules dotés de motorisations alternatives à faibles émissions ainsi qu'à la conversion (retrofit) de véhicules thermiques existants vers ces motorisations.

Le montant de l'aide régionale va de 4 000 € à 50 000 € pour l'acquisition d'un véhicule neuf et de 1 600 € à 60 000 € pour la conversion d'un véhicule déjà existant. Ce montant dépend du PTAC du véhicule ainsi que du type d'énergie (biocarburant, GNV, électrique ou hydrogène). Il est plafonné à 40 % du surcoût HT par rapport à l'acquisition d'un modèle diesel équivalent ou à 40 % du coût HT de l'opération d'adaptation du véhicule en cas de retrofit.

Aides à l'acquisition	Véhicules légers Petits utilitaires PTAC ≤ 2,6 t	Grands utilitaires Petits poids lourds 2,6 t < PTAC ≤ 7,5 t	Cars, bus et poids lourds PTAC > 7,5 t
Biocarburants			10 000 €
GNV		4 000 €	20 000 €
Électrique		12 000 €	50 000 €
Hydrogène	10 000 €	30 000 €	50 000 €

Aides au retrofit	Véhicules légers Petits utilitaires PTAC ≤ 2,6 t	Grands utilitaires Petits poids lourds 2,6 t < PTAC ≤ 7,5 t	Cars, bus et poids lourds PTAC > 7,5 t
Biocarburants		1 600 €	1 600 €
GNV		4 000 €	30 000 €
Électrique	4 000 €	8 000 €	50 000 €
Hydrogène	8 000 €	30 000 €	60 000 €

Le nombre de véhicules subventionnés est plafonné à la fois par bénéficiaire et au total chaque année à l'échelle de la région. Ces plafonds sont fixés séparément pour les aides à l'acquisition et au retrofit ainsi que par type de véhicule (selon leur PTAC). L'enveloppe budgétaire adoptée par la Région prévoit un **maximum de 50 véhicules subventionnés par an par catégorie de véhicule et type d'aide**, soit un total de 300 véhicules sur l'ensemble du dispositif. Afin de permettre à un grand nombre d'entreprises de bénéficier de ces aides, l**e nombre de véhicules éligibles à une subvention est limité, pour chaque bénéficiaire**, à 5 véhicules par catégorie et type d'aide, pour les véhicules de moins de 7,5 tonnes, et à 3 véhicules pour les poids lourds au-delà de 7,5 tonnes de PTAC.

Aides nationales

Péages urbains, écotaxe, restrictions de circulation, zones à faibles émissions... notre environnement évolue de plus en plus rapidement et pousse à l'adoption de véhicules plus « propres ». Nous faisons le point sur les différentes aides qui peuvent vous apporter des leviers financiers pour convertir votre flotte.

Déduction exceptionnelle ("suramortissement") pour les véhicules lourds utilisant des énergies propres

Les entreprises qui acquièrent un véhicule lourd peuvent pratiquer une déduction exceptionnelle (dite "suramortissement") sur leur résultat imposable.

Sont considérées éligibles les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition pour les véhicules qui utilisent exclusivement comme énergie :

- *le gaz naturel et le biométhane carburant*
- *le carburant ED95 composé d'un minimum de 90% d'alcool éthylique d'origine agricole*
- *l'énergie électrique*
- *l'hydrogène*
- *une combinaison de gaz naturel et de gazole (depuis le 1er janvier 2020)*
- *le carburant B100 (depuis le 1er janvier 2020)*

Ces véhicules doivent être affectés à l'activité de l'entreprise.

La déduction est de 40% pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes :

- acquis à compter du 1er janvier 2016 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant le gaz naturel et le biométhane carburant et le carburant ED95 composé d'un minimum de 90% d'alcool éthylique d'origine agricole,
- acquis à compter du 1er janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant l'énergie électrique et l'hydrogène,
- acquis à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant le carburant B100 constitué à 100% d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.

La déduction est de 60% pour les véhicules dont le poids autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 16 tonnes :

- acquis à compter du 1er janvier 2019 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant le gaz naturel et le biométhane carburant, une combinaison de gaz naturel et de gazole nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant, le carburant ED95 composé d'un minimum de 90% d'alcool éthylique d'origine agricole, l'énergie électrique et l'hydrogène,
- acquis à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2021 pour ceux utilisant le carburant B100 constitué à 100% d'esters méthyliques d'acides gras, lorsque la motorisation du véhicule est conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant.

Ces taux s'appliquent, sous les mêmes conditions, aux véhicules utilisant une combinaison de gaz naturel et de gazole nécessaire au fonctionnement d'une motorisation bicarburant à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2021. Pour le calcul de la déduction, la valeur d'origine du bien s'entend hors frais financiers.

Ce dispositif est cumulable avec le Bonus à l'acquisition de véhicules lourds électriques ou hydrogène.

Acquisition de véhicules « propres »

Les entreprises qui acquièrent un véhicule utilisant l'énergie électrique, hydrogène, ou une combinaison des deux, peuvent bénéficier d'une aide d'un montant maximum de 50 000 €. Pour cela, elles doivent être soumises à l'impôt sur les sociétés ou à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition.

Depuis janvier 2021, les transporteurs peuvent cumuler jusqu'à 100 000 euros d'aides de la part de l'Etat pour l'achat ou la location longue durée d'un camion électrique. A l'issue d'un conseil ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports qui s'est tenu le 15 décembre, le gouvernement a en effet annoncé la mise en place d'un bonus direct de 50 000 euros.

Ainsi, toute personne morale justifiant d'un établissement en France qui acquiert ou prend en location un véhicule lourd (catégorie N2 et N3) utilisant l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux comme source exclusive d'énergie, peut bénéficier d'une aide d'un montant fixé à 40% du coût d'acquisition toutes taxes comprises, augmenté le cas échéant du coût de la batterie si celle-ci est prise en location, dans la limite de 50 000 euros. Toutefois, le montant de cette aide peut être augmenté de 1 000 euros lorsque le véhicule est acquis ou loué par une personne morale justifiant d'un établissement dans une collectivité d'outre-mer et qu'elle y circule dans les six mois suivant son acquisition.

L'enveloppe n'est pas exclusivement réservée au secteur du Transport de marchandises, elle va aussi bénéficier aux entreprises de Transport de voyageurs à hauteur de 30 000 euros par bus ou car.

Pour toute demande d'informations ou d'accès au bonus, vous devez utiliser votre compte impôts.gouv.fr et contacter votre antenne locale.

Rétrofit électrique

Cette mesure, applicable depuis le 1er Juin 2020, concerne toute personne majeure et domiciliée en France, ayant effectué une transformation de moteur thermique d'un véhicule en moteur électrique à batterie ou à pile à combustible par un professionnel habilité. L'achat du véhicule date de moins d'un an, sans le vendre dans les 6 mois suivant son achat ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 km.

Les véhicules éligibles sont les suivants :

- **voitures particulières (VP), camionnettes (CTTE), ou véhicules automoteurs spécialisées (VASP), dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes ;**
- **véhicules électriques à moteur à 2 ou 3 roues et les quadricycles à moteur électrique ;**
- **poids lourds, autobus ou autocars appartenant aux catégories N2, N3, M2 ou M3 (au sens de l'article R. 311-1 du code de la route) fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène.**

En ayant procédé à l'acquisition ou la location d'au moins 2 ans d'un véhicule éligible mentionné ci-dessus, il est possible de bénéficier d'une des deux primes suivantes :

La prime à la conversion qui vise à aider l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un ancien véhicule :

- **jusqu'à 3 000 euros pour l'achat d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion,**
- **jusqu'à 5 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie en mode électrique est supérieure à 50 km, neuf ou d'occasion.**

La transformation d'un moteur thermique en un moteur électrique, dite « rétrofit électrique », est éligible à la prime à la conversion, au même titre que l'achat d'un véhicule électrique d'occasion.
La prime rétrofit électrique versée par l'État permet d'obtenir les montants suivants :

- **2 500 euros pour une voiture si le bénéficiaire est une personne morale**
- **5 000 euros pour une camionnette**
- **1 100 euros pour un véhicule à deux ou trois roues ou un quadricycle à moteur**

A noter que la prime à la conversion peut être cumulée avec le bonus écologique (voir ci-dessous) contrairement à la prime rétrofit électrique. De plus, il existe une surprime d'un maximum de 1 000 euros lorsque le bénéficiaire habite ou travaille dans une zone à faibles émissions (ZFE) et qu'il a bénéficié d'une aide similaire attribuée par une collectivité territoriale.

La demande d'aide dite prime au rétrofit pourra se faire via le téléservice de la prime à la conversion, en cours de mise à jour, et ce, dès qu'il sera disponible.

Bonus écologique à l'acquisition ou la location

Le bonus écologique, applicable jusqu'au 31 Décembre 2021, est une aide financière pour acheter ou louer une voiture/camionnette électrique ou hybride rechargeable. Cette mesure concerne toute personne majeure et domiciliée en France possédant un véhicule neuf, électrique ou hybride rechargeable répondant aux critères suivants :

- **Avoir un taux d'émission de CO2 de 50 g/km au maximum**
- **Être acheté ou loué pour une durée d'au moins 2 ans**
- **Être immatriculé en France dans une série définitive**
- **Ne pas être vendu dans les 6 mois suivant son achat ou sa location, ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 km.**

Pour un véhicule d'occasion, la prime est forfaitée à 1 000 € par véhicule, pour un véhicule neuf, une simulation de prime est disponible en ligne sur le site du service-public.fr et varie entre 1 000 € et 7 000 €, plafonnée à 5 000 € pour une personne morale.

Le bonus peut soit être déduit directement par le concessionnaire, soit remboursé si la demande est faite après l'achat. En cas d'achat, la demande de l'aide doit être formulée au plus tard dans les 6 mois suivant la date de facturation du véhicule. Si c'est une location, la demande doit être faite au plus tard dans les 6 mois suivant la date de versement du 1er loyer.

La demande se fait sur le site de la prime à la conversion dont voici le lien après avoir réuni les éléments ci-dessous :

- **le certificat d'immatriculation du véhicule acquis ou loué à votre nom**
- **le certificat d'immatriculation du véhicule ancien mis au rebut (si vous en déclarez un)**
- **un Relevé d'Identité Bancaire**

Aides des fournisseurs d'énergie

LES CERTIFICATS D'ÉNERGIE

Le dispositif des certificats d'energie constitue la principale réponse de la France aux obligations de la Directive Européenne sur l'Efficacité Énergétique.

- Son objectif : développer l'efficacité énergétique en France, consommer moins et mieux, l'énergie.
- Le principe : demander aux fournisseurs d'énergie de financer des économies d'énergie
- Son fonctionnement : les CEE matérialisent le volume d'énergie économisé.

Le volume est définit par la règlementation. Il tient compte de la durée de vie, des produits et de l'efficacité.

L'unité de mesure de l'énergie économisée est donc le kilowattheure cumac. « Cumac » signifie que les économies

d'énergie sont CUMulées et ACtualisées dans le temps.

Le transport comporte 32 fiches : http://calculateur-cee.ademe.fr/user/fiches/TRA

Poids lourds propres : Dispositifs liés au suramortissement

Le dispositif de suramortissement a été instauré dès 2015 pour divers investissements, généralement au taux de 40%. Ces mesures temporaires ont pour la plupart déjà pris fin. Le dispositif est en revanche maintenu pour les poids lourds utilisant une énergie propre jusqu'en 2030.

Le dispositif de suramortissement

Un dispositif de déduction exceptionnelle dit de « suramortissement » de 40% a été instauré à l'article 39A du CGI. Il visait à l'origine les investissements productifs réalisés entre le 15 avril 2015 et le 14 avril 2016. Il a ensuite été prorogé jusqu'au 14 avril 2017.

La loi de finances pour 2019 a ensuite réinstauré ce dispositif pour les PME pour leurs investissements réalisés en 2019 et 2020 dans la transformation numérique ou la robotique.

Entre temps, en 2016, le premier alinéa du 1 du I de l'article 39 decies A du CGI a élargi le dispositif à certains véhicules poids lourds « propres ».

Pour ces véhicules, le dispositif de suramortissement devait s'appliquer aux véhicules éligibles acquis ou pris en location jusqu'au 31 décembre 2024. L'article 133 de la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets proroge cette mesure jusqu'au 31 décembre 2030.

Entreprises éligibles

les entreprises industrielles, commerciales, artisanales ou agricoles soumises à l'impôt sur le revenu selon un régime réel d'imposition

Les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés, quelles que soient leur forme et la nature de leur activité.

La déduction concerne les entreprises éligibles faisant l'acquisition d'un ou plusieurs véhicules éligibles. Le dispositif est également ouvert au locataire ou au crédit-preneur d'un véhicule éligible.

Le dispositif permet de suramortir le bien éligible acquis. Au taux de 40%, il permet d'amortir le bien sur 140% de sa valeur sur sa durée normale d'utilisation. Il permet ainsi de substantielles économies d'impôt sur les bénéfices.

Les véhicules éligibles

Les entreprises faisant l'acquisition de véhicules poids lourds et de véhicules utilitaires légers utilisant des énergies propres bénéficient depuis 2016 du dispositif de suramortissement. Progressivement, la liste des énergies propres a été allongée :

Énergies	Année d'éligibilité au dispositif de suramortissement (article 39 decies A du CGI)
Gaz naturel, biométhane carburant, carburant ED95	2016
Énergie électrique, hydrogène	2019
Carburant B100	2020
Source à consulter : Extrait BOI-BIC-BASE-100-20 §20	

Taux de suramortissement

Le taux de la déduction exceptionnelle varie en fonction du poids du véhicule :

Poids du véhicule	Taux de la déduction exceptionnelle	Économie d'IS (taux à 25%)
Entre 2,6 et 3,5 tonnes	2016	5%
Entre 3,5 et 16 tonnes	2019	15%
Supérieur à 16 tonnes	2020	10%

Pour un véhicule éligible entre 3,5 et 16 tonnes, la déduction exceptionnelle s'élève ainsi à 60% de la valeur d'acquisition HT du véhicule. Ce montant fait l'objet d'une déduction extra-comptable étalée sur la durée d'amortissement.

À partir des exercices ouverts au 1er janvier 2022, le taux d'IS sera de 25% pour toutes les sociétés. Avec ce taux, l'avantage fiscal global pour ce type de véhicule s'élèvera à 60% x 25% = 15%. Le dispositif équivaut ainsi à une restitution à l'entreprise éligible de 15% de la valeur du véhicule.

Les modalités de la déduction

Cette déduction exceptionnelle ne fait l'objet d'aucune écriture comptable. Aucun amortissement dérogatoire n'est à enregistrer. La déduction est obligatoirement réalisée de manière "extra-comptable" dans la liasse fiscale, sur le tableau de détermination du résultat fiscal :

> pour le régime réel normal : sur la ligne XG (déductions diverses) de la 2058-A

> pour le régime réel simplifié : sur la ligne 350 de la 2033-B.

Ainsi, cette déduction n'a aucune incidence sur la valeur nette comptable du bien et sur sa plus ou moins-value lors de la sortie du bien du patrimoine.

Source : https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/10079-PGP.html/identifiant=BOI-BIC-BASE-100-20-20210113

FAISONS ENSEMBLE LE PARI D'UNE ROUTE PLUS VERTE

Conscient de sa responsabilité dans la transition énergétique, le Groupe Berto s'adapte aux nouveaux enjeux écologiques et dessine la route de demain vers un monde plus respectueux de notre planète.

FLEXY GREEN

C'est la volonté du Groupe Berto de vous accompagner dans la transition énergétique en offrant flexibilité et énergies alternatives pour vos contrats de location de véhicules industriels avec et sans conducteur.

Ensemble, réduisons notre empreinte carbone avec une offre sur-mesure en fonction :

- **De votre métier et de vos schémas de distribution**
- **Des offres constructeurs sur le marché**
- **Des réseaux de distribution des énergies alternatives :** GNV, Bio-GNV, B100, HVO & énergie electrique...
- **Du cadre réglementaire**

Les avantages FLEXYGREEN

ZONE CIRCULATION RESTREINTE

S'adapter ensemble aux villes de demain et les ZFE qui modifient les plans de circulation

Choisir avec vous les énergies alternatives les plus adaptées à vos besoins et vos contraintes métiers

Participer collectivement à la réduction des gaz à effet de serre et des particules fines

Groupe Berto Conducteurs & véhicules

Dessinons ensemble la route de demain !
Pour plus d'information **www.groupe-berto.com**

Groupe Berto

www.groupe-berto.com