

19 NOVEMBRE 2025

Décarboner vos territoires





Résultats ALTERFI



1/ ENQUÊTE AUPRÈS DES ENTREPRISES POUR RECENSER LES ÉNERGIES UTILISÉES ET CELLES VERS LESQUELLES ELLES SOUHAITENT, LE CAS ÉCHÉANT, SE TOURNER (ET À QUELLE ÉCHÉANCE)



Quelles énergies alternatives pour les transports ?

Résultat d'un sondage auprès d'entreprises de transport en Ile-de-France et Normandie



Objectifs de l'enquête auprès des entreprises de transport :

- Dresser un état des lieux des énergies actuellement utilisées par type de véhicule
- Connaître les intentions et stratégies de transition énergétique des entreprises
- Comprendre les motivations et freins à la transition énergétique pour mieux y répondre
- Identifier les carburant perçus comme de transition (à moyen terme) et d'avenir (à long terme)
- Recueillir les suggestions en termes d'actions/mesures à prendre pour favoriser la transition énergétique
- Repérer les entreprises en attente d'un accompagnement.

628
répondants

Principales conclusions

Des motorisations « classique », mais une percée des motorisations gaz, électriques et du B100

Freins identifiés (en nombre de réponses)



Principales conclusions

Diminution des
coûts et aides
financières

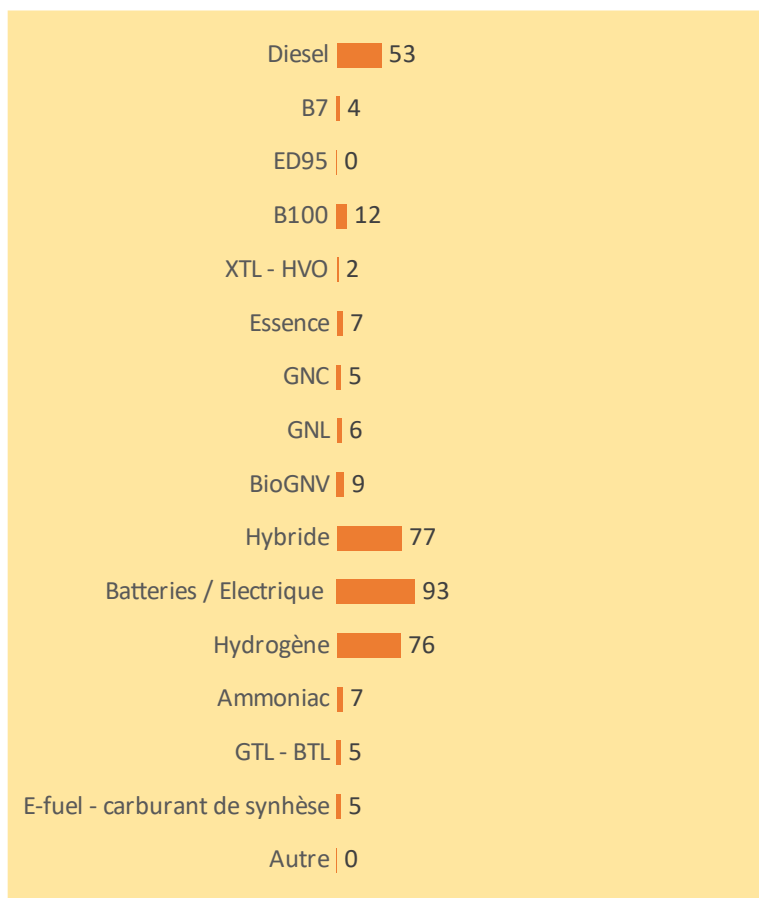
Infrastructures /
avitaillement

Progrès
techniques

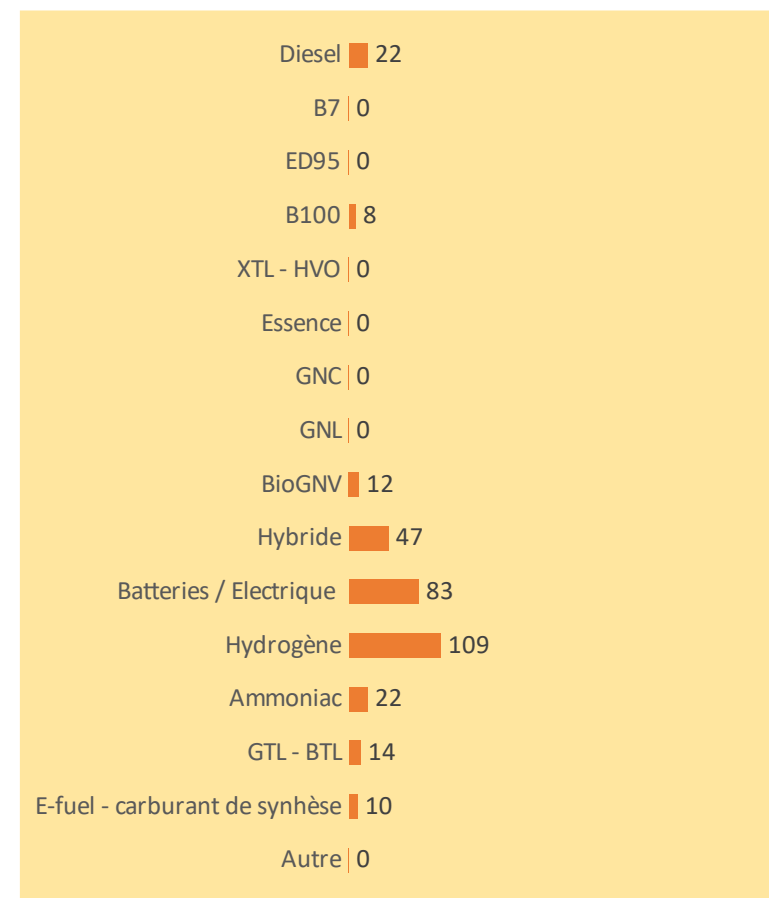
Information

Identification des carburants d'avenir

Carburant de transition (moyen terme)



Carburant d'avenir (long terme)



Contexte ALTERFI 1

OBJECTIFS EUROPEENS

- de **réduction des émissions de GES**
- de **réduction des particules polluantes** (Directive (UE) 2024/2881)
- de **déploiement des infrastructures** (Règl. AFIR)
- d'introduction de **carburants renouvelables** ou **bas carbone** (RFNBO, biocarburants)

FRANCE

- **Stratégie nationale bas-carbone (SNBC)**

Trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'en 2050

- **Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)**

Planification sur dix ans = actions concrètes pour réduire la consommation d'énergie et développer les énergies décarbonées.



Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3)

Visé à atteindre les objectifs européens de décarbonation et de sortie des énergies fossiles, en **assurant une production d'énergie décarbonée suffisante.**

	2023	2030	2035
SORTIE DES FOSSILES	Environ 60% D'ÉNERGIE FINALE FOSSILE CONSOMMÉE	42% D'ÉNERGIE FINALE FOSSILE CONSOMMÉE	30% D'ÉNERGIE FINALE FOSSILE CONSOMMÉE
PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ DÉCARBONÉE	458 TWh	~ 577 TWh	Entre 666 et 708 TWh
PRODUCTION NUCLÉAIRE	56 réacteurs 320,4 TWh	57 réacteurs en service 360 TWh (400 TWh « ambition managériale » d'EDF)	
PHOTOVOLTAÏQUE	19,3 GW	54GW	65 – 90 GW
	22,7 TWh	~66 TWh	~92 – 110 TWh
EOLIEN TERRESTRE	21,9 GW	33 GW	40-45 GW
	48,7 TWh	~72TWh	~91 – 103 TWh
EOLIEN EN MER	0,84 GW	3,6 GW	18 GW
	1,9 TWh	~14 TWh	~71 TWh
BIOGAZ	19,5 TWh	50 TWh	50-85 TWh
	dont 9 TWh injecté dans les réseaux de gaz naturel	dont 44 TWh injecté dans les réseaux de gaz naturel	
BIOCARBURANTS	38 TWh dans le transport	55 TWh dans le transport	Entre 70 et 90 TWh (transport et hors transport)
HYDROGÈNE (capacité d'électrolyse installée)	0 GW	Jusqu'à 4,5 GW (9-19 TWhpci)	Jusqu'à 8 GW (16-40 TWhpci)



Dispositif de suramortissement

Dispositif de suramortissement destiné à accompagner la transition écologique des véhicules professionnels : dispositif de déduction exceptionnelle en faveur des poids lourds et véhicules utilitaires légers utilisant des énergies propres (« suramortissement vert ») (art. 13) (CGI, art. 39 decies A)

3 types de déductions :

- acquisition de véhicules propres neufs
- transformation véhicule thermiques
- surcoût d'achat des véhicules électriques ou hydrogène

Depuis 2016 : les entreprises qui font l'acquisition d'un utilitaire léger ou d'un poids lourd propre peuvent bénéficier d'une déduction exceptionnelle de leur revenu imposable d'une partie de la valeur d'origine des véhicules neufs propres ou d'une partie des coûts supplémentaires d'acquisition pour les véhicules à émissions nulles



Prescriptions sécurité véhicules TMD

Réglementation (Arrêté TMD consolidé et Accord ADR)

- **Electricité (Routier) :**

ADR 2023 autorise désormais certains transports par véhicules électriques ou hybrides.

Véhicules électriques à batterie de catégorie AT peuvent transporter des marchandises dangereuses ininflammables dans des citernes fixes ou démontables.

ADR 2025 autorise les véhicules électriques de catégorie FL (gaz et liquides inflammables). Les véhicules EX (explosifs) restent exclus. Les remorques avec freinage à récupération ou chaîne de traction électrique ne sont pas autorisées.



Focus retrofit

Retrofit des véhicules

Malgré une réglementation permettant le retrofit électrique et hydrogène depuis 2020, ainsi que des aides publiques (prime retrofit et suramortissement), la filière peine encore à se développer

Prime au retrofit électrique

Pour les camionnettes et les véhicules de catégorie N2 (PTAC $\leq$ 3,5 t.) la prime peut aller de 4000 à 8000 € selon la classe du véhicule

Suramortissement

Pour les véhicules de plus de 2,6 t. de PTAC : déduction fiscale correspondant à un % du coût de la transformation, de l'acquisition ou de la location du véhicule retrofit

	2,6 à 3,5 tonnes	3,5 à 16 tonnes	A partir de 16 tonnes
Suramortissement	20%	60%	40%



PLF 2026

VEHICULES

ELECTRIQUES

Dispositif de suramortissement destiné à accompagner la transition écologique des véhicules professionnels : dispositif de déduction exceptionnelle en faveur des poids lourds et véhicules utilitaires légers utilisant des énergies propres (« suramortissement vert ») (art. 13) (CGI, art. 39 decies A)

Le projet de loi présenté le 14 octobre 2025 **visé le recentrage du dispositif prévu par l'article 39 decies A du CGI sur les seuls poids lourds et utilitaires légers (PTAC $\geq$ 2,6t) à émissions nulles (fonctionnant exclusivement à l'électricité et à l'hydrogène)** et le supprime au **1^{er} janvier 2027** pour les véhicules utilisant **d'autres types d'énergies**

Un amendement voté en séance publique restreint le bénéfice du suramortissement **aux seuls véhicules utilisés majoritairement sur le territoire national**

Contribution climat des chargeurs : Amendement propose d'instaurer une « contribution climat » des chargeurs (sociétés employant plus de 250 personnes), modulée en fonction de leurs volumes d'activité et de leur degré d'engagement dans la transition vers des transports à faibles émissions

Les sociétés visées redevables mais justifiant de dépenses consacrées à des fins de transport de marchandises « zéro émission » supérieures à 7 % de leurs dépenses totales de transport de marchandises, sont exonérées de la contribution climat exceptionnelle sur les chargeurs.





Utilisation de batteries pour le fonctionnement des transports.
L'électricité française est en grande partie décarbonée (nucléaire) et renouvelable (solaire, éolien).



Réduction de 80% des émissions de CO2 VS diesel B7
Réduction de 100% des émissions de particules fines (à l'échappement)

Conso pour 100km
100 à 150 KWh

Intensité émissions
(gCO2/Mj)
<19,6

Avantages

- Faible émission de gaz à effet de serre
- Silencieux
- Conduite plus souple
- Evolution politique en faveur de cette énergie
- Prix de l'électricité < diesel

Inconvénients

- Temps de recharge
- Autonomie limitée
- Recyclage et gestion de la fin de vie des batteries



Réglementation

Réglementation européenne favorisant notamment la propulsion électrique

Fiscalité

Fiscalité de l'énergie favorable à l'électricité

- Non soumise à la TICPE
- Fourniture d'électricité d'origine renouvelable est prise en compte dans le calcul de la TIRUERT
- Exonération de la taxe régionale d'immatriculation

Aides publiques

- **Mécanisme suramortissement (nouveaux taux) : LPF 2025**

- 40% (2,6 à 3,5t) VS 20%
- 115% (3,5 à 16t) VS 60%
- 75% (à partir de 16t) VS 40%

- **Bonus écologique** (véhicules neufs)
- **AAP**
- **CEE**
- **Aides nationales, locales**



Livrables

Avec la participation de

PRÉFET DE LA RÉGION NORMANDIE

NORMANDIE

Val de Seine




Projet ALTERFI :
Quelles énergies alternatives pour les mobilités ?

AFT TRANSPORT & LOGISTIQUE

CIRCOË

IDIT

SITES INTERNET

Iveco

Fournisseur de véhicules de transports de marchandises.

Type(s) de carburant / motorisation Électrique GNV / Bio-GNV

Spécialisation Routier

Ressources Offre de solutions. Pages d'informations générales.

Le site commercial de IVECO présente la gamme de véhicules de l'entreprise avec leurs caractéristiques techniques. Une offre électrique et au gaz naturel y est proposée. Les alternatives font l'objet d'une présentation d'ordre commerciale sans apporter de garanties précises. Un calculateur de décarbonation gaz naturel/diesel est cependant disponible.

IVECO

EN CHARGE DE VOUS FACILITER LA VIS

ALTERNATIVE AU DIESEL

LA NATURE DE NOTRE PRÊT

Avec la participation de

PRÉFET DE LA RÉGION NORMANDIE

NORMANDIE

Val de Seine



FICHES ÉNERGIES ALTERNATIVES
ALTERFI : GAZ GNL NAVIRE



AFT TRANSPORT & LOGISTIQUE

CIRCOË

IDIT

LSI LOGISTIQUE SINE NORMANDIE

SCARABÉE PROJECTIONS

ALTERFI 2

Accompagner les entreprises du transport et de la logistique
dans leur stratégie écologique, énergétique et sociale



Un appui face aux problématiques du secteur

Décarbonation
urgente

Evolution des
normes &
obligations

Métiers
vieillissants

Pénurie de
candidats

Compétitivité
forte

Une opportunité pour les entreprises

Améliorer l'**image de marque** de son entreprise

Travailler sur son **empreinte environnementale**

Répondre au cahier des charges des **donneurs d'ordre**

Anticiper les **obligations contractuelles** de la réglementation

Consolider une **culture d'entreprise** autour de ces enjeux

