

Octobre 2016

Stratégie de développement de la mobilité propre

Avis du Club des Voitures Ecologiques

et du Club du Dernier Kilomètre de Livraison

|  |
| --- |
| Le Club des Voitures Ecologiques (CVE) et le Club du Dernier Kilomètre de Livraison (CDKL) sont des espaces de débats et de propositions politiques qui rassemblent des décideurs publics et privés engagés sur les sujets de mobilité et de transports de marchandises durables. |

Annexée à la Programmation pluriannuelle de l’énergie, la Stratégie pour le développement de la mobilité propre était un des objectifs que s’était assigné le gouvernement dans le cadre de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (article 40). Le CVE et le CDKL saluent l’initiative du gouvernement de compiler au sein d’un même document l’ensemble des objectifs en matière de mobilité et de transport.

La présente contribution des clubs suit la structuration de la stratégie de développement de la mobilité propre.

**A. Développement des véhicules à faibles émissions de polluants et de gaz à effet de serre**

1. Le CVE et le CDKL saluent l’objectif d’atteindre un parc de l’ordre de 2,5 millions de véhicules hybrides rechargeables et de 1,9 millions de véhicules électriques en 2030.

Ils regrettent toutefois que :

a) les « actions engagées » ne mentionnent pas la possibilité offerte par la LTECV aux constructeurs immobiliers d’intégrer des systèmes d’autopartage de véhicules propres dans les immeubles collectifs, ce levier représentant potentiellement un marché annuel de plusieurs milliers de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les années à venir. Par ailleurs, ils demandent au Gouvernement de préciser les modalités de mise en œuvre dans le cadre d’un décret, tels que prévus par l’article 42 de la LTECV, dans le but de rassurer les professionnels et de favoriser une mise en œuvre rapide et efficiente des dispositifs.

b) aucun objectif ne soit fixé pour le développement du nombre de véhicules GPL et que le rôle qu’il peut jouer en faveur du développement d’une mobilité plus propre soit sous-estimé. Le GPL est une solution qui a prouvé son efficacité en matière d’amélioration de la qualité de l’air et de réduction des émissions de CO2, y compris en conditions réelles de circulation. Outre ses performances environnementales, l’intérêt de la solution GPL est d’être accessible au plus grand nombre. C’est une solution mature et économique. Son réseau de distribution est déjà bien développé ; il peut approvisionner plus de 1 million de véhicules et pourra distribuer prochainement le GPL d’origine renouvelable.

c) aucun objectif ne soit fixé pour le déploiement des véhicules E85. Selon l’Agence de l’environnement et de la maîtrise écologique (ADEME), le super éthanol E85 permet de réduire jusqu’à 60% les émissions de gaz à effet de serre sur l’ensemble du cycle de vie par rapport à l’essence. Ce carburant a également le double mérite d’être économique (environ 0,85€/l à la pompe en juillet 2016) et d’être fabriqué en France. Respectueux de l’environnement et accessibles financièrement, les véhicules flexfuel sont des éléments stratégiques en matière de mix énergétique.

1. Le CVE et le CDKL soulignent l’importance d’accompagner l’augmentation de la part des carburants renouvelables (biocarburants, électricité d’origine renouvelable, BioGNV, Bio GPL), fixée à 15% pour 2030, par des actions incitatives sur l’ensemble de ces sources d’énergie, notamment pour donner accès à ces solutions au plus grand nombre, quelque soient leurs revenus. Ainsi, si le CVE se réjouit que les véhicules GPL et GNV aient été intégrés aux véhicules de catégorie 1 du certificat qualité de l’air mis en place le 7 juillet 2016 quelle que soit leur date de mise en circulation, il regrette que les véhicules Flexfuel E85 et ED95 fonctionnant avec un carburant pour sa majeure partie d’origine renouvelable, produit en France, n’aient pas bénéficié du même sur-classement.

Ceci est d’autant plus dommageable que cela crée une incohérence par rapport au disque vert, qui offre deux heures de stationnement en voirie aux véhicules électriques, hybrides, flexfuel E85, GPL, GNV ou utilisé en autopartage. Ce dispositif, déjà adopté par 25 villes françaises, est par ailleurs soutenu par l’ADEME depuis le 23 mars 2016, qui souhaite encourage son développement. Un soutien du disque vert par le Gouvernement nous semblerait entrer pleinement dans les objectifs de la stratégie de développement de la mobilité propre.

1. Le CVE salue l’intégration au sein du contrôle technique d’un eco-diagnostic cinq gaz lequel participera de près à la diminution des consommations unitaires de 30% des transports de passagers d’ici à 2030. Il invite le Gouvernement à mentionner ce point dans les « actions engagées ».
2. Le CVE et le CDKL soulignent l’importance de l’article 37 de la LTECV, qui rend obligatoire pour les flottes publiques, les loueurs de voitures, les taxis et VTC ainsi que les flottes publiques de transport en commun de personnes, lors du renouvellement l’achat de véhicules à faibles émissions. Ils attirent l’attention du Gouvernement concernant la rédaction des décrets sur l’importance de porter l’ensemble des énergies alternatives disponibles (véhicules électriques, hybrides rechargeables, hybrides essence, GPL, GNV, flexfuel E85, ED95, hydrogène). Par ailleurs, il nous semble important de maintenir une cohérence entre les différents décrets d’application, notamment entre le décret concernant les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 T et les véhicules de transport en commun de personnes en listant l’ensemble des technologies alternatives disponibles.

**B. Développement du marché des carburants alternatifs et déploiement des infrastructures correspondantes**

1. Le CVE et le CDKL se réjouissent de l’homologation du carburant ED95. Pour autant, ils s’interrogent sur les raisons pour lesquelles ce dernier n’a pas été intégré au groupe 1 du décret concernant les véhicules de transport en commun de personnes en application de l’article 37 de la LTECV, au même titre que les bus et cars fonctionnant à l’électricité ou au gaz/biogaz. Issu quasi intégralement de source renouvelable, ce carburant présente un intérêt fort en matière de réduction des émissions de GES et de polluants locaux.
2. Se réjouissent de l’appel à projet « territoires hydrogène », qui a d’ores et déjà fait émerger plus d’une centaine de candidatures. Il nous semble utile que ce dernier soit complété par un second appel à projets centré sur le développement de la mobilité hydrogène (financement des infrastructures d’avitaillement et des véhicules) permettant d’accompagner la filière industrielle française naissante.
3. Se réjouissent, concernant le développement de l’électromobilité, du cofinancement de l’État des projets d’infrastructures de recharge portés par les collectivités, du projet « 16K », du projet Corri-Door ainsi que le projet de la Compagnie Nationale du Rhône, du programme ADVENIR – CEE, et s’interrogent sur les possibilité d’utiliser également le dispositif des certificats d’économie d’énergie pour développer les points d’avitaillement des autres carburants alternatifs cités dans la directive européenne (hydrogène, gaz/biogaz etc.)
4. Proposent au Gouvernement d’inclure dans les négociations avec les concessionnaires d’autoroute la possibilité d’offrir un crédit de télépéage à l’ensemble des propriétaires de véhicules écologiques électriques, hybrides, flexfuel E85, GNV, GPL, lequel pourrait être compensé par un allongement de la durée de concession. En effet, si l’article 38 de la LTECV propose déjà une différenciation des abonnements proposés par les concessionnaires d'autoroutes pour les véhicules à très faibles émissions ou ceux véhicules utilisés et covoiturage, ce levier d’action doit être élargit et renforcé.

**C. Optimisation des véhicules et réseaux existants**

1. Le CDKL invite l’État à réfléchir aux possibilités de mise à disposition de fonciers pour la création d’espaces logistiques à proximité directe des centres urbains.

**D. Amélioration des reports modaux**

1. Le CDKL prend bonne note de l’objectif d’une baisse de 7% du transport routier de marchandises au profit des autres modes, notamment ferroviaire, d’ici à 2024-2028, et salue l’engagement du Gouvernement à mettre l’accent sur l’aménagement du réseau fluvial de l’axe Seine-Nord.
2. Il confirme l’intérêt d’organiser une conférence et un plan d’action pour le transport fluvial, et insiste sur l’importance d’aider à la création de ports multimodaux au sein des villes, afin de favoriser le report modal des livraisons urbaines.

**E. Développement des modes de transports collaboratifs**

1. Le CVE salue l’engagement du Gouvernement à créer un label « covoiturage », qui permettrait par exemple d’intégrer ses bénéficiaires au dispositif disque vert
2. Regrette que l’autopartage ne soit pas abordé dans cette partie, et notamment l’article 42 de la LTECV, qui encourage les constructeurs immobiliers à prévoir des véhicules propres autopartagés pour toute nouvelle construction de logement collectif, moyennant une diminution de leurs obligations de création d’espaces de stationnement.

\*

\* \*

Le CVE et le CDKL se réjouissent de la volonté affichée du Gouvernement d’offrir une lisibilité sur la politique de mobilité durable. Ils invitent les pouvoirs publics à envoyer des signaux clairs en faveur de l’ensemble des énergies alternatives (véhicules électriques et hybrides ou fonctionnant au GPL, GNV/bioGNV, hydrogène, E85 etED95), au travers d’actions et d’incitations concrètes en faveur de l’acquisition de véhicules mais également au travers de bonus à l’usage et d’une politique d’aménagement du territoire engagée.

Le disque vert pourrait par exemple aisément prendre une ampleur nationale s’il était intégré à la stratégie de développement des carburants alternatifs qui sera présentée par la France en application de la directive européenne 2014/94/UE en novembre prochain.

Le transport de marchandises, le reports modaux et les livraisons urbaines se doivent d’être accompagnées de mesure incitatives permettant aux professionnels du secteur, économiquement très contraints, de s’orienter résolument vers des solutions plus respectueuses de l’environnement.