

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE / COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### L'AMF et AGIR demandent une transition durable et tenable pour le verdissement des flottes de véhicules des collectivités

Au lendemain de la consultation sur les projets de textes portant transposition de la directive européenne relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, l'AMF et AGIR rappellent qu'elles partagent l'objectif global de verdissement des flottes de véhicules. En effet, les communes et intercommunalités investissent depuis de nombreuses années dans le développement de flottes de véhicules plus écologiques et en absorbant seules le surcoût lié à ces motorisations. Elles appellent de leur vœux une stratégie encourageant sur le plan technique et financier un renouvellement régulier des véhicules les plus polluants au profit de véhicules à plus faibles émissions.

L'AMF et AGIR souhaitent que cette consultation permette aux collectivités d'atteindre les seuils déjà fixés il y a tout juste un an dans le cadre de la loi LOM, en lien avec leur projet de territoire et notamment le déploiement en cours des Zones à faibles émissions (ZFE). C'est pourquoi, elles demandent que les nouveaux objectifs affichés par l'État prennent en compte la réalité des territoires ainsi que celle de l'offre de véhicules et d'énergies, et en particulier les véhicules de transport en commun.

Or, introduire une nouvelle catégorie de Véhicules à très faibles émissions (VTFE), sous-catégorie des Véhicules à faibles émissions (VFE), en imposant que les VTFE représentent une partie substantielle des renouvellements de véhicules, induit pour le transport public un surcoût de l'ordre de 30% aujourd'hui et de 50% à partir de 2024 par rapport aux prévisions financières. De la même manière, l'ajout d'un nouveau seuil intermédiaire imposant 80 % des renouvellements de bus et cars en VFE en 2024 est une nouvelle donnée intenable financièrement pour les collectivités territoriales qui n'ont pu l'anticiper.

Ces normes pourraient être contre-productives car, en imposant des surcoûts importants, elles auraient un impact sur les moyens disponibles pour développer l'offre de transport durable. Par ailleurs, l'obligation d'investir dans des véhicules coûteux pourrait, de fait, limiter les renouvellements, en contraignant les collectivités à augmenter la durée de vie des véhicules les plus anciens et donc les plus polluants. D'autant que le contexte est défavorable aux finances des collectivités avec une baisse générale des dotations de l'Etat, une baisse conjoncturelle des recettes provenant des voyageurs pendant la crise sanitaire et une baisse des recettes liées au versement mobilité.

Par ailleurs, les communes et intercommunalités sont le meilleur échelon pour choisir des solutions optimales en matière de transports et d'énergie verte grâce à leur connaissance des paramètres locaux. Là où il existe des filières énergétiques locales, les collectivités font des choix raisonnés, indépendamment de toute doctrine. Néanmoins, les différentes filières énergétiques ne sont pas toutes suffisamment matures pour répondre à l'ensemble des besoins (hydrogène, retrofit) et pas exemptes de reproches sur le plan écologique.

De ce fait, il ne faut pas négliger les filières de transition, qu'il s'agisse des moteurs diesel à faibles émissions (EURO VI) ou des carburants alternatifs adaptés aux moteurs diesel : biocarburants et carburants de synthèse. Ces technologies, moins émettrices que les flottes actuelles, peuvent permettre d'attendre la nécessaire montée en puissance des filières plus propres.

*\*retrofit : remplacement d'un moteur thermique par un moteur à faible émission sur un véhicule*