



**Propositions du
Club des Voitures Écologiques
à destination des candidats
aux élections**

Municipales 2020

Octobre 2019

CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES
10 RUE DE SÈZE 75009 PARIS

contact :
guillaume.metivier@compublish.com
06 60 741 746

Contexte

Qualité de l'air : une pression européenne forte

Le 8 octobre 2018, 15 villes et métropoles¹ se sont engagées à déployer des zones à faibles émissions. Pourtant, en janvier 2019, la Commission Européenne a lancé une procédure d'infraction pour mauvaise transposition de la directive 2008/50/CE², estimant que la France n'avait pas œuvré suffisamment pour limiter la durée d'exposition aux seuils de dépassement de polluants locaux³. L'État et les collectivités territoriales concernées risquent de lourdes sanctions financières.

Gilets jaunes / Grand Débat : l'acceptabilité de la transition énergétique...

En novembre 2018, le mouvement des Gilets Jaunes a été initié suite à la hausse des prix du carburant annoncée, notamment au nom de la transition énergétique. Les annonces successives de l'exécutif pour tenter d'apaiser la situation viennent souligner une pierre angulaire des politiques publiques menées en faveur de la mobilité durable notamment : l'acceptabilité de la transition énergétique. Les solutions liées aux évolutions des modes de transports sont les éléments les plus cités spontanément pour répondre aux problèmes de dérèglements climatiques⁴ (23,5%) et de pollution de l'air (42,7%).

...et rôle des territoires

Pourtant au cœur des sujets de mobilité du quotidien, les élus locaux ont fait savoir leur sentiment d'avoir été mis de côté des décisions gouvernementales. Pour la première fois, Gérard Larcher, Président du Sénat, Hervé Morin, Président de Régions de France, François Baroin, Président de l'Association des Maires de France et Dominique Bussereau, Président de l'Association des Départements de France, ont présenté leurs vœux le 21 janvier 2018 ensemble, sous l'égide « Territoires Unis », rappelant par l'occasion leur souhait d'une meilleure écoute des territoires et des élus locaux dans les orientations prises par l'exécutif⁵.

Loi d'orientation des mobilités

Annoncé dès le début du mandat d'Emmanuel Macron, ce texte qui devrait être adopté à l'automne 2019 fait suite aux travaux menés en 2017 dans le cadre des Assises nationales de la mobilité⁶. Parmi les sujets traités dans le texte : la décarbonation des transports et le renforcement des outils à la disposition des collectivités territoriales pour favoriser la mobilité durable.

Municipales 2020 : réussir le virage de la transition énergétique de nos transports... pour tous !

Déploiement des zones à faibles émissions dans les principales métropoles françaises, phénomènes climatiques et qualité de l'air... nos concitoyens n'ont jamais été aussi sensibles au sujet de l'impérieuse nécessité de développer une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de notre santé... pour tous. Seuls 37% des Français pensent pouvoir recourir à une solution alternative à la voiture individuelle³. La présente note vise à proposer des solutions aux candidats qui souhaitent répondre à ce double enjeu sanitaires et environnemental et développer la transition énergétique de nos transports, quels que soient les moyens et besoins de mobilité de nos concitoyens.

Qui sommes-nous ?

Le Club des Voitures Écologiques (CVE) réunit, depuis 2007, une trentaine de partenaires privés (constructeurs, énergéticiens, services de mobilité, associations, fondations) engagés en matière de mobilité durable. Il vise à activer les leviers institutionnels et réglementaires afin d'inciter nos concitoyens à préférer une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique.

Municipales 2020 : nos propositions

1

Exemplarité de la mairie et des services

1. Développer les véhicules écologiques en lien avec les énergies renouvelables locales.
2. Analyser les possibilités de retrofit du parc de bus (thermique > électrique / H₂)
3. Inviter mes délégataires de service public de parkings à retirer les panneaux « Interdit au GPL », et à faire apposer une signalétique de Bienvenue en lieu et place.
4. Rationaliser l'utilisation du parc de véhicules municipaux et intégrer systématiquement la dimension environnementale et sanitaire dans les appels d'offres lors du renouvellement.
5. Former les agents concernés à l'écoconduite

2

Inciter et accompagner vos administrés

6. Rejoindre le réseau des villes disque vert, pour offrir 2 heures de franchise de stationnement aux véhicules écologiques ou aux véhicules utilisés en autopartage dûment identifiés.
7. En parallèle d'éventuelles mesures de restriction de circulation (zone à faibles émissions, piétonisation, suppression de places ou augmentation des tarifs de stationnement...) mettre en place une politique incitative forte pour accompagner nos concitoyens quels que soient leurs moyens financiers (tarifs préférentiels parkings, primes à l'achat...)
8. Intégrer dans le PLU l'obligation de mise en place de systèmes d'autopartage de véhicules écologiques pour toute nouvelle copropriété en construction.
9. Inciter le législateur pour intégrer les véhicules hybrides et flexfuel E85 dans la catégorie Crit'Air 1, afin de favoriser l'acceptabilité de la transition énergétique.
10. Devenir prescripteur d'un programme certificats d'économie d'énergie de sensibilisation sur les écogestes à adopter en matière de mobilité.

¹ Carte des 15 territoires ZFE engagés le 8/10/2018

² Directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

³ Communiqué de presse du 24 janvier 2019 de la Commission «procédures d'infraction du mois de janvier 2019»

⁴ Diapo 18 Synthèse actualisée du grand débat national thème «transition écologique»

⁵ Vœux du 21 janvier 2019 Territoires Unis 6 Projet de loi d'orientation des mobilités

⁶ Projet de loi d'orientation des mobilités

1 EXEMPLARITÉ DE LA MAIRIE ET DES SERVICES

1. Développer les véhicules écologiques en liens avec les énergies renouvelables locales

Chaque territoire est unique, et dispose de richesses pour produire ses énergies renouvelables locales. Les véhicules écologiques peuvent être développés et participer à l'essor d'une économie circulaire en matière de transports et d'énergie, en fonction des productions territoriales :

- **Véhicules électriques batterie :** en développant la recharge intelligente qui permet de stocker les excédents de production d'énergies renouvelables locales par définition intermittentes (hydraulique, éolien, photovoltaïque) et de lisser les pics de production pour optimiser l'offre et la demande.
- **Hydrogène :** par électrolyse de l'eau, il permet de stocker l'électricité renouvelable sur de longues périodes inter saisonnières, permettant de maximiser encore la rentabilité de l'énergie renouvelable produite. Les véhicules piles à combustible offrent par ailleurs un usage immédiat à l'hydrogène vert qui peut également être une solution pour décarboner l'industrie ou offrir des services au réseau de zones non interconnectées (insulaires).
- **Véhicules au gaz :** la méthanisation des déchets fermentescibles permet de produire un biogaz qui peut être utilisé en boucle locale par les transports. L'installation de stations de compression gaz est rentabilisée par l'usage

régulier des transporteurs locaux (bus, cars, camions, véhicules utilitaires...). Par ailleurs, le développement récent du BioGPL offre également de nouveaux débouchés aux 250 000 véhicules légers fonctionnant au GPL en France.

- **Véhicules au bioéthanol :** avec l'homologation des boîtiers de conversion à l'éthanol en 2017, le marché du superéthanol E85 est très dynamique, permettant aux propriétaires de véhicules essence de rouler avec un supertéthanol E85 produit en France à partir de betteraves sucrières, de maïs, de blé ou de résidus. Dans ce dernier cas, nous parlons de biocarburants de 2^e génération, parmi lesquels celui produit à partir de résidus viti-vinicoles directement au sein des distilleries. Pour exemples, des expérimentations de cars, bus, et poids lourds ED95⁷ donnent par exemple naissance à des écosystèmes territoriaux en Nouvelle Aquitaine, Occitanie, ou en Auvergne Rhône Alpes.

Il convient donc pour les futurs élus locaux d'inscrire la transition énergétique de leurs transports dans une analyse plus globale des richesses énergétiques de leur territoire. Le dialogue et la transversalité entre la Région, les Autorités Organisatrices de la Distribution d'Énergie et celles des transports, ainsi que des services techniques et des élus concernés est donc à encourager sur le sujet.

2. Analyser les possibilités de retrofit du parc de bus (thermique → électrique / H₂)

Le retrofit est une pratique permettant de convertir les véhicules thermiques (essence ou diesel) en véhicule électrique. Cette pratique est courante notamment dans les pays anglo-saxons depuis une dizaine d'années, encadrées en Italie ou en Allemagne, et en cours d'analyse par l'administration en France (un décret est attendu par la filière, réunie au sein de l'association AIRe⁸, pour la fin 2019).

Eu égard aux obligations prévues dès 2020 de décarbonation des parcs roulants des collectivités publiques⁹, au suivi de ces objectifs intégré dans la loi d'orientation des mobilités¹⁰, et

à l'intérêt écologique de conserver les principales pièces du véhicules en état de fonctionnement pour ne modifier que le moteur, le retrofit des parcs de bus publics offre une formidable opportunité économique aux industriels français du secteur ainsi qu'aux collectivités afin de diminuer le coût de cette conversion.

Le cadre législatif et réglementaire devrait offrir aux futurs élus la possibilité de s'engager dans ce nouveau marché, qui ouvrirait des portes à la mobilité électrique, tant batterie que pile à combustible.

3. Inviter mes parkings délégataires de services publics

à retirer les panneaux « interdit au GPL » et à les remplacer par une signalétique inverse de « Bienvenue »

Depuis 2001, le règlement R67-01 européen oblige tous les véhicules GPL à être munis de soupape de sécurité pour avoir le droit de circuler sur le continent. Ce point est naturellement vérifié en France au moment de la délivrance des certificats d'immatriculation, lors de la transformation d'un véhicule essence en véhicule bicarburant, ou encore lors du contrôle technique.

Pour autant, par méconnaissance de la réglementation, et suite à l'incendie volontaire d'un véhicule GPL non munis de

soupape dans un parking de Vénissieux en 1999, de nombreux gestionnaires de parkings maintiennent à l'entrée de leurs ouvrages une signalétique anxiogène « Interdit au GPL, sauf munis de soupape de sécurité ».

Les élus locaux peuvent naturellement inviter leurs délégataires à retirer ces panneaux, et, comme le suggère le Club des Voitures Ecologiques et la filière française, faire apposer à la place un panneau de « Bienvenue au GPL », rappelant par là-même l'intérêt de ce carburant alternatif aux performances sanitaires (zéro particule, -97% de NOx par rapport au diesel) et environnementales (-12% CO2 par rapport à l'essence équivalent) considérables.

4. Rationaliser l'utilisation du parc de véhicules municipaux et intégrer systématiquement la dimension environnementale et sanitaire dans les appels d'offres lors du renouvellement

Un diagnostic de l'utilisation de véhicules municipaux permet d'établir les éventuels points de progrès quant à l'usage qui est fait du parc actuel. Mise en commun des véhicules par direction, suivi des consommations, éco challenges, système d'autopartage, ou même tout simplement meilleur flocage des véhicules, de nombreuses solutions peuvent être mises en place à l'issue pour optimiser l'impact environnemental et sanitaire de

ces « vitrines roulantes » de la collectivité.

L'intégration systématique de critères environnementaux et sanitaires dans les appels d'offres de renouvellement de véhicules est une obligation légale, qui entrera en vigueur en 2020¹¹. Elle devrait être renforcée par la loi d'orientation des mobilités qui sera publiée prochainement¹².

5. Former les agents concernés à l'écoconduite

Après avoir formé l'intégralité de ses agents à l'écoconduite, le groupe La Poste a fait état d'un gain annuel de 10 000 tonnes de CO₂, 5 millions de litres de carburant, et d'une diminution de 10 % du taux d'accidentologie¹³.

Plus largement, l'Association Technique Energie Environnement (ATEE) estime à 3 % par an pendant 3 ans l'économie d'énergie

réalisée suite à une formation ponctuelle à l'écoconduite d'un chauffeur de transport¹⁴.

Un investissement qui mérite donc d'être analysé par les collectivités au regard des déplacements réguliers effectués par les services techniques, bennes à ordures ménagères, ou encore des transports publics de la collectivité.

7 <https://www.raisinor-bioethanolavance.com/ethanol-diesel95>

8 <http://association-aire.org/>

9 Article 37 Loi n°2015-992 relative la transition énergétique à et la croissance verte

10 Article 13 du projet de loi d'orientation des mobilités

11 Article 37 Loi n°2015-992 relative la transition énergétique à et la croissance verte

12 <https://www.actu-environnement.com/ae/news/flotte-publique-automobile-verdissement-Etat-collectivites-locales-vehicules-faibles-emissions-electriques-hybrides-33603.php4>

13 Source : La Poste / Mobigreen

14 Source : fiche explicative ATEE formation d'un chauffeur de transport à la conduite économe

2 INCITER ET ACCOMPAGNER VOS ADMINISTRÉS

6. Rejoindre le réseau des villes disque vert pour offrir 2 heures de franchise de stationnement aux véhicules écologiques ou utilisés en autopartage

Depuis sa création en 2007, le Club des Voitures Écologiques propose aux collectivités territoriales le Disque vert qui offre 2 heures de franchise de stationnement pour les véhicules écologiques (GPL, GNV, électriques, hybrides, flexfuel E85, hydrogène) ou utilisés en autopartage dûment identifiés lorsque le stationnement est payant, et l'accès à des places de stationnement privilégiées lorsqu'il est gratuit. Ce dispositif, adopté par une trentaine de villes en France¹⁵, bénéficie du soutien de l'ADEME¹⁶ et de la FNCCR Territoires d'énergie. La majorité des collectivités partenaires sont signataires de la charte de mise en réseau des villes disque vert portée par l'association des voitures écologiques¹⁷.

Dans le prolongement de la Loi Grenelle¹⁸, du rapport de l'OPECST sur les nouvelles mobilités sereines et durables¹⁹, de la directive européenne 2014/94/UE, de l'intégration par l'ADEME de la mesure dans le Cadre d'Actions Nationales pour le Développement des Carburants Alternatifs²⁰, le Club des Voitures Écologique propose que soit mises en place au sein des collectivités territoriales des tarifications préférentiels en matière de stationnement pour tous les véhicules utilisant des énergies ou technologies alternatives eu égard à leurs qualités environnementales et sanitaires reconnues, et au surcoût lié aux

technologies embarquées dans les véhicules. Il est proposé aux futurs élus locaux de mettre en place dès leur début de leur mandat une dynamique en faveur de la transition énergétique des transports pour tous, en mettant en place le dispositif, en signant la charte de mise en réseau, et en renforçant par la même le dispositif au niveau national. Pour les villes qui le souhaiteraient, et qui seraient prêtes à adhérer à l'association des voitures écologiques, la création d'un site internet permettant l'impression et l'envoi du dispositif directement par l'utilisateur, ainsi qu'une mise en commun des expériences des collectivités en faveur de la mobilité durable, est également envisagée²¹.

Fidèle à la philosophie du club considérant qu'il existe une multiplicité de solutions complémentaires, que les technologies ne s'opposent pas les unes aux autres, et qu'il est nécessaire de développer un mix énergétique plus équilibré dans nos transports pour que chacun de nos concitoyens trouve un moyen de transport adapté à son usage et à ses besoins, le disque vert est l'engagement minimum demandé aux futurs élus s'ils souhaitent labelliser leur programme « Club des Voitures Écologiques ».

7. En parallèle d'éventuelles mesures de restriction de circulation, mettre en place une politique incitative forte pour accompagner nos concitoyens quels que soient leurs moyens financiers

Avec le déploiement dans l'hexagone des zones à faibles émissions (ZFE), l'augmentation des taxes sur les carburants et de la fiscalité environnementale, l'automobiliste est bien souvent stigmatisé, et la crise des Gilets Jaunes, tout comme le Grand Débat, s'en sont récemment largement fait l'écho.

Spontanément, 22 % des 155840 contributions recueillies dans le Grand Débat sur le thème de la transition énergétique citent « le soutien financier et fiscal de la transition écologique » comme premier levier pour les inciter à changer de comportement²².

Parmi les 42,7 % de nos concitoyens qui misent sur les transports pour répondre aux problèmes de pollution de l'air, 24,7 % suggèrent aux pouvoirs publics une amélioration des transports publics, et 18,9 % souhaitent un développement plus

large des véhicules écologiques²³.

C'est pourquoi, en complément du disque vert, le Club des Voitures Écologiques suggère aux futurs élus locaux, et notamment à ceux qui envisagent des mesures restrictives de circulation (ZFE, horaires de livraison, piétonisation...) et de stationnement (suppression de places, augmentation des tarifs...), d'accompagner leurs actions par une véritable politique incitative en faveur de véhicules plus respectueux de l'environnement et de la santé publique : tarifs préférentiels pour les véhicules écologiques dans les parkings, abondement de primes à l'achat pour véhicules écologiques, déploiement de bornes de recharge, incitations à l'autopartage et au covoiturage, voies réservées, zones vertes de stationnement privilégiées...

8. Intégrer dans le PLU l'obligation de mise en place de systèmes d'autopartage de véhicules écologiques pour toute nouvelle copropriété en construction

Concernant le PLU, l'article 42 de la loi transition énergétique pour la croissance verte²⁴ permet aux promoteurs qui le souhaiteraient d'encourager le déploiement de l'autopartage de véhicules écologiques au sein des nouvelles constructions en diminuant l'obligation de création de parkings prévue par le maire moyennant l'installation et la mise à disposition d'un système d'autopartage pour les futurs copropriétaires dans les termes suivants : « Cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de

véhicules propres en auto-partage, dans des conditions définies par décret ».

À date, aucun décret n'est venu préciser la loi, ce qui décourage les promoteurs de l'appliquer. Il est suggéré aux futurs élus locaux qui le souhaiteraient de s'inspirer de l'esprit de cette loi pour intégrer une obligation de mise en place de système d'autopartage de véhicules écologiques pour toute nouvelle construction de taille importante au sein de leur Plan Local d'Urbanisme.

9. Inciter le législateur pour intégrer les véhicules hybrides et flexfuel E85 dans la catégorie Crit'air 1 afin de favoriser l'acceptabilité de la transition énergétique pour tous

Fruit d'intenses tractations, la publication de l'arrêté précisant les catégories Crit'air autorisés à circuler dans les zones à faibles émissions (ZFE) et a été publié le 21 juin 2016²⁵, près d'un an après la loi de transition énergétique.

Confirmant les avantages environnementaux et surtout sanitaires des véhicules au gaz (les ZFE ayant pour objectif d'améliorer spécifiquement la qualité de l'air), il précise que ceux-ci bénéficient d'une pastille Crit'air 1 quelle que soit leur date de mise en circulation.

Sur le même principe, au regard de leurs qualités en matière

d'émissions de CO₂ et de polluants locaux, et afin d'améliorer la cohérence entre les différents dispositifs d'incitations (fiscalité carburant, bonus à l'achat, disque vert...), tout en favorisant tous nos concitoyens, quels que soient leurs moyens financiers, à trouver une solution alternative leur permettant d'accéder aux centres villes, nous invitons les futurs élus locaux à se mobiliser afin d'inciter les décideurs publics à faire évoluer cet arrêté afin d'intégrer les véhicules flexfuel E85 et les véhicules hybrides-essence dans la catégorie 1 de la pastille Crit'Air quelle que soit leur date de mise en circulation. Le CVE se propose de centraliser cette mobilisation à l'issue des municipales.

10. Devenir prescripteur d'un programme certificats d'économie d'énergie de sensibilisation sur les écogestes à adopter en matière de mobilité

Les programmes de certificats d'économies d'énergies permettent de financer des actions de sensibilisation en faveur d'une mobilité plus économe en énergie fossile. Un appel à programmes est actuellement en cours pour des actions à mettre en place dès 2020. Les collectivités nous semblent être de par leurs missions

d'excellents prescripteurs, tiers de confiance, pour mobiliser leurs citoyens autour d'actions en ce sens.

Il nous apparaît intéressant dès à présent de repérer les candidats qui seraient prêts à se mobiliser sur le sujet s'ils sont élus en 2020.

15 Liste des villes disque vert en France : Bordeaux (33), Alès (30), Puteaux (92), Creil (60), Tassin-la-Demi-Lune (69), Orléans (45), Avignon, (84), Chamalières (63), Angoulême (16), Colombes (92), Saint Omer (62), Hazebrouck (59), Arras (62), Brive (19), Cannes (06), Reims (51), La Motte-Servolex (73), Noisy-le-Sec (93), Vence (06), Nemours (77), Sceaux (92), Vannes (56), Vienne (38), Epernay (51), Gravelines (59), Wimereux (62), Boulogne sur Mer (62), Nîmes (30), Pont Saint Esprit (30), Bagnoles sur Cèze (30), Tourrettes-sur-Loup (06)

16 <https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/financez-projet/vehicule/disque-vert>

17 <http://www.forumdesmobilités.com/vous-etes-une-collectivité>

18 Article de l'article 13 I : « les collectivités territoriales favoriseront la mise en place du disque vert en zone de stationnement payant »

19 Extraits du rapport OPECST du 14 janvier 2014 « faciliter le stationnement des véhicules écologiques (...) sur la voirie (...) soutenir les solutions innovantes telles que le disque vert »

20 Cadre d'actions national pour le développement des carburants alternatifs p. 79

21 Note adhésion à l'association des voitures écologiques

22 Diapo 83 du « traitement des données issues du grand débat national sur la transition écologique » juin 2019

23 Diapo 28 du « traitement des données issues du grand débat national sur la transition écologique » juin 2019

24 https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/17/DEVX1413992L/jo/article_42

25 <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/6/21/DEVRI612572A/jo/texte>



CONTACT

guillaume.metivier@compublish.com

06 60 74 17 46