ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

DÉCEMBRE 2017

SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE MOBILITÉS PLUS PROPRES

Réduire notre empreinte environnementale

Président : Patrick Oliva

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

DICOM-DGITM/DIV/17160 – Août 2017

> *C'est une véritable révolution des mobilités que nous devons opérer, ce qui appelle incontestablement une mise à jour de nos politiques.*

> *Nous devons soutenir la transition vers les véhicules propres (...). Nous devons également mieux les utiliser grâce au covoiturage. Nous devons encourager les mobilités actives ou la multimodalité, et réduire les mobilités subies (...). Réfléchissons ensemble à la manière d'accélérer les initiatives, nombreuses, qui se prennent dans les territoires.*

Extraits du discours de Mme Elisabeth BORNE,
Ministre des Transports. Ouverture des Assises de la mobilité,
le 19 septembre 2017.

Sommaire

Diagnostic, enjeux et principaux besoins identifiés 7

Rappel des engagements de la France 7

Le secteur des transports, chiffres clés et éléments de perspectives 8

Orientations stratégiques proposées par le groupe 13

Différentes étapes doivent jalonner la transition 13

Développer l'usage du vélo et de la marche 14

Atteindre un développement suffisant des services de mobilité partagés pour constituer une offre crédible complémentaire à l'offre existante (transports en commun, taxis...) 15

Donner un cap aux nouveaux véhicules et accélérer le renouvellement du parc de véhicules tout en maîtrisant les incertitudes énergétiques 16

Faciliter la transformation de la mobilité dans un contexte où certaines incertitudes subsistent 16

Principales mesures proposées 17

Rendre l'ensemble des agglomérations « marchables et cyclables », grâce à un déploiement ambitieux de magistrales piétonnes, d'itinéraires cyclables et de stationnements sécurisés pour les vélos 17

Déployer progressivement, dans l'ensemble des agglomérations françaises, des zones à zéro ou très faibles émissions, en s'appuyant dans un premier temps sur le dispositif des zones à circulation restreinte 18

Accompagner le déploiement des zones « marchables et cyclables », des zones à basses émissions, et des zones à zéro ou très faibles émissions 19

Simplifier le cadre législatif du péage urbain 19

Améliorer le confort et la sécurité des cheminements pour piétons et des circulations à vélo 20

Développer l'usage du vélo, du vélo à assistance électrique et des nouveaux engins de mobilité, en développant de façon pertinente des infrastructures qui leur soient propres et en mettant en œuvre des mesures permettant de populariser leurs usages 20

Développer et moderniser les transports en commun 21

Libérer les possibilités de partage en complémentarité avec les offres de services de transport existantes 22

Mettre en place une remontée d'information vers les pouvoirs publics pour améliorer le pilotage des différentes solutions de mobilité 25

Rendre complète et sincère la mesure des polluants issus de toutes les énergies et redonner confiance dans l'industrie automobile 26

Engager une rénovation des dispositifs existants d'aides à l'achat des véhicules pour accélérer le renouvellement du parc existant 27
Aligner progressivement la fiscalité des véhicules et des carburants sur les objectifs environnementaux 28
Rendre plus propre le transport maritime et fluvial, et tirer parti des synergies intermodales pour faciliter le déploiement des énergies alternatives 28
Fixer des objectifs ambitieux de développement de la mobilité à très faibles émissions 29
Accélérer le développement de l'électromobilité 29
Doter la France d'une stratégie « véhicules motorisés » 31
Développer les énergies alternatives et accompagner la transition énergétique du parc 32
Maîtriser la demande de mobilité des voyageurs et des marchandises et favoriser les changements de comportements de mobilité et de pratiques logistiques 33
Faciliter l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité 34
Refonder la fiscalité de la mobilité 34

Annexes 35

Annexe 1 : Présentation générale de la démarche 35
Annexe 2 : Contributions publiques des participants aux réunions de l'Atelier 43

L'**atelier thématique « Pour des mobilités plus propres »** a travaillé durant près de trois mois, recueillant au total près de 700 propositions d'action et de mesures. Toutes visent, sur des registres et à des niveaux d'impact très divers, à décarboner les transports au quotidien et assurer la qualité de l'air urbain. Elles s'articulent autour des quatre enjeux assignés par Madame la Ministre des Transports à cet atelier :

- celui de l'accélération de la transition vers des véhicules propres, qui emporte un enjeu consubstantiel de transition énergétique ;
- celui de l'encouragement de toutes formes de déplacements « doux », que nous appellerons ici « mobilités actives » ;
- celui de l'essor des solutions de mobilités partagées (autopartage, covoiturage) qui renvoie plus largement à la mobilité servicielle ;
- celui enfin de la maîtrise de la demande de transport, qui s'appuie notamment sur les potentialités libérées par les technologies et applications numériques.

Les réflexions menées collectivement, au cours de consultations et d'échanges intenses, l'ont été avec **la volonté de structurer la nécessaire mutation de la mobilité des personnes et du transport autour de quatre horizons de temps**, qui jalonnent la trajectoire proposée à la France pour les trente prochaines années :

- un premier jalon autour de **2020**, avec la mise en place de mesures permettant notamment de corriger certains déséquilibres modaux urbains, d'offrir ou de faciliter de nouveaux choix de mobilité (mobilités actives, autopartage, covoiturage), d'accélérer la préparation des mutations ultérieures et de favoriser une utilisation davantage optimisée du parc existant ;
- un deuxième jalon autour de **2030**, avec des villes ayant défini un périmètre assez vaste caractérisé par l'absence, ou la réduction très significative, des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques issus du transport : c'est une des conditions pour que notre pays honore de façon proactive l'Agenda 2030 du Développement durable adopté en septembre 2015 et le texte de l'Agenda urbain signé à Quito en 2016 ;
- un troisième jalon en **2040**, avec l'arrêt de la vente de nouvelles voitures émettant des GES fixé par le Plan climat ;
- un « dernier » jalon en **2050**, avec l'ardente obligation faite au transport comme aux autres secteurs de l'activité humaine, d'atteindre une économie « zéro émission nette » à laquelle engage l'Accord de Paris.

Les propositions développées dans le présent document doivent aussi être analysées à travers le souci de respecter trois impératifs structurants, qui nous invitent collectivement à l'innovation comportementale, juridique et technique dans le cadre de la nouvelle loi d'orientation des mobilités :

1/ Restaurer, partout en France, la centralité de la personne humaine, c'est-à-dire sa santé, sa sécurité et sa demande légitime de mobilité, c'est-à-dire d'accès à l'emploi et aux services.

Il s'agit de rééquilibrer la part modale des mobilités actives en milieu urbain pour à la fois retrouver les niveaux de pollution atmosphérique recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), assurer la prééminence de la marche dans des conditions absolues de sécurité pour les piétons, et aussi développer fortement la part modale du vélo, ici encore dans des conditions optimales de sécurité.

Il s'agit également de diversifier l'offre de mobilité disponible, tout en assurant une **coexistence harmonieuse entre les différentes pratiques, en particulier en milieu urbain** grâce, par exemple, à la définition et au respect d'un Code de la rue.

Il s'agit enfin de **rétablir l'équité territoriale** (entre Paris et la province, la ville et la ruralité, les centres-villes et les zones périurbaines…) : les disparités d'aujourd'hui doivent être progressivement gommées, en utilisant notamment toutes les potentialités du numérique et en dépassant les rigidités structurelles ayant conduit à la dégradation actuelle de la situation.

2/ Revisiter le rôle de l'État dans un contexte de transition d'un secteur mondialisé, ouvert à la concurrence et de plus en plus modelé par la demande.

La puissance publique est clairement interpellée pour exercer pleinement sa mission ; quelle est-elle ?

Sur le fond, il s'agit d'inscrire la mutation du transport dans la triple perspective du **développement économique du pays** (orchestrer cette mutation pour qu'elle s'effectue à un coût minimal, avec le maximum de synergies intermodales, et de nouvelles opportunités d'emplois à la clé), de la **sécurité nationale en matière de transition énergétique** (faciliter la sortie de la dominance des énergies fossiles et l'entrée dans l'économie de la pluralité énergétique, du numérique et des données) et du **leadership de la France** dans une démarche nécessairement coordonnée au niveau européen et inscrite dans une vision définitivement mondiale des enjeux industriels, s'agissant d'un secteur globalisé par nature et de plus en plus concurrentiel.

En termes de leviers d'action, l'État doit fixer des objectifs de performance et des horizons : décrire un cheminement phasé et ambitieux (cf. les quatre objectifs cités plus haut), en se gardant de tout dogmatisme en termes d'options technologiques relatives tant aux énergies mobilisées qu'aux solutions de traction à favoriser. Cette exigence de **neutralité technologique** s'inscrit dans la modernité, le souci de favoriser la concurrence et le déploiement d'une diversité des solutions, de choix industriels et de nouveaux modèles économiques. Il s'agit donc pour l'État de fixer des objectifs ambitieux en termes d'objectifs bas-carbone (g CO_2 par km ou par kWh) et de santé publique, mais aussi de garantir la pérennité de ces orientations stratégiques et de donner une visibilité, sur un horizon de temps aussi long que possible, concernant les politiques publiques qui en découlent. En particulier, les dispositifs fiscaux favorisant le développement d'une mobilité plus propre doivent être fondées sur des objectifs clairs et mesurables de performance énergétique et environnementale, et non sur la volonté de soutenir telle ou telle technologie. Cette exigence de neutralité technologique est la condition requise pour libérer l'investissement dans les technologies qui seront qualifiées au regard des objectifs fixés, et susciter l'émergence de nouveaux modèles économiques.

3/ Entraîner tous les acteurs du secteur dans la mutation des trente prochaines années.

Il s'agit ici de prendre la mesure du changement sociétal qui est en jeu et du basculement de nos comportements de mobilité, qui impliquent de dépasser l'actuelle dichotomie public/privé, en cherchant à bénéficier à la fois de l'agilité et du financement des acteurs privés et de la capacité de coordination des acteurs publics. Mais cette transformation systémique du transport doit aussi s'inscrire dans une logique d'utilisation des actifs existants, en facilitant la réduction et la rotation accélérée du parc motorisé existant (deux-roues/voitures/véhicules utilitaires légers/autobus et autocars/camions).

Enfin, il convient de responsabiliser le secteur du transport sur la compensation de ses émissions rémanentes pour aboutir à zéro émission nette en 2050 : là aussi, nous ne ferons pas l'économie d'un renforcement des capacités de recherche et de développement sur les émissions négatives, et de la mise en place d'une stratégie nationale, mobilisant conjointement les secteurs privé et public.

Je tiens à souligner que l'atelier thématique a été l'occasion d'un exercice d'intelligence collective particulièrement riche et fructueux en propositions. Le présent rapport, conçu avec une volonté de structurer et de prioriser les axes apparus comme les plus pertinents socialement et économiquement, en est le reflet.

Que tous les participants en soient très sincèrement remerciés, ainsi que bien entendu, et au premier chef, l'équipe-support du Ministère qui a facilité l'organisation des échanges et assuré la rédaction du présent rapport.

Le mot du président Dr. Patrick OLIVA,
co-fondateur du « Paris Process on Mobility and Climate »

Diagnostic, enjeux et principaux besoins identifiés

Rappel des engagements de la France

Les principaux engagements internationaux

L'Accord de Paris a fixé l'objectif de limiter la hausse de température bien en dessous de 2 °C, afin de contenir la menace des changements climatiques, menace aujourd'hui de plus en plus visible et aux conséquences potentielles de plus en plus graves. La France a fait le choix d'accélérer la mise en œuvre de cet accord contraignant. Elle s'est fixée comme objectifs, au travers du Plan climat, de retrouver au plus vite une trajectoire d'émissions de gaz à effet de serre (GES) compatible avec l'Accord et d'atteindre la neutralité carbone dès 2050.

La France a soutenu l'adoption en septembre 2015 par les Nations Unies de « l'Agenda 2030 du développement durable », qui fixe 17 objectifs de développement durable afin d'éradiquer l'extrême pauvreté, combattre les inégalités et préserver la planète. Elle s'est engagée à mettre en œuvre ces objectifs de développement durable de manière déterminée et cohérente. La France a également soutenu l'adoption, à Quito en 2016 (dans le cadre de la conférence Habitat III des Nations unies sur le logement et le développement urbain durable), d'un « Nouvel agenda urbain » afin de rendre les villes plus inclusives, plus sûres, plus résilientes et plus durables. Cet agenda comprend notamment un appel à des villes plus propres, au renforcement de la résilience et à la réduction des émissions de carbone, et à l'amélioration de la connectivité.

Au niveau communautaire, le livre blanc publié en 2011 « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources », fixe un objectif de diminution des émissions de GES des transports de 60 % d'ici à 2050, par rapport à leur niveau de 1990. La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, publiée en juillet 2016, se place dans cette perspective et présente les actions proposées par la Commission européenne pour accélérer la transition vers une mobilité moins émissive.

La France doit également respecter les directives européennes qui fixent d'une part des normes sanitaires en matière de concentrations de certains polluants dans l'atmosphère, et d'autre part, des obligations de réduction des émissions de polluants atmosphériques au niveau national. Malgré l'amélioration progressive de la qualité de l'air ces dernières décennies, les normes sanitaires européennes restent dépassées dans de nombreuses agglomérations, et la France est visée par deux avis motivés de la Commission européenne pour non-respect des valeurs limites en particules fines et en dioxyde d'azote[1].

Les principaux engagements nationaux

La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et d'autres engagements nationaux ont fixé un cap pour la décarbonation de l'économie, en cohérence avec les objectifs fixés au niveau de l'Union européenne. La France vise une diminution de 14 % des émissions de GES en 2020 par rapport à 2005[2] et de 40 % des émissions de GES en 2030 par rapport à 1990 ; le Plan climat présenté en juillet 2017 fixe l'objectif de la neutralité carbone à l'horizon 2050.

La première stratégie nationale bas-carbone (SNBC), élaborée en application de la LTECV et

[1] Ce dépassement des valeurs limites concernent notamment plusieurs aires urbaines (Paris, Nice, Lyon, Grenoble, Marseille, Toulon, Montpellier, Strasbourg, Toulouse…) ainsi que la vallée de l'Arve,
[2] Hors ETS

approuvée en novembre 2015, fixe des budgets carbone quinquennaux pour un ensemble de secteurs, et des objectifs indicatifs de réduction des émissions de GES pour le secteur des transports (cf. tableau ci-dessous). Elle propose un scénario de référence quantifié qui est un guide pour l'action sans être normatif.

Budgets carbone indicatifs des transports	2015-2018	2019-2023	2024-2028
Plafonds d'émissions indicatif ($MtCO_2$éq / an)	127	110	96
Évolutions des émissions par rapport à 1990	4 %	- 10 %	-21 %
Évolutions des émissions par rapport à un scénario « fil de l'eau »	- 7 %	- 18 %	- 27 %

La stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP), élaborée en application de la LTECV, est une annexe de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), document stratégique de la politique énergétique nationale adopté le 27 octobre 2016, dont elle reprend les scenarios de consommation énergétique. Elle s'inscrit dans les orientations et les budgets carbone définis par la SNBC, et dans les deux priorités de la politique énergétique nationale : réduire la consommation d'énergie, notamment d'énergies fossiles, et développer les énergies renouvelables. La SDMP définit six orientations pour le développement d'une mobilité plus propre, fixe une série de cibles et d'objectifs rattachés aux six orientations définies, et prévoit plusieurs mesures nouvelles afin d'atteindre les objectifs et les cibles fixées.

Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA), élaboré en application de la LTECV et publié en mai 2017, vise à améliorer la qualité de l'air et à répondre aux enjeux sanitaires de la pollution atmosphérique. Il fixe des objectifs multi-sectoriels de réduction des émissions de polluants atmosphériques à horizon 2020, 2025 et 2030 (par exemple – 50 % d'oxyde d'azote à partir de 2020 par rapport aux émissions de 2005 et - 27 % de particules fines à partir de 2020 par rapport aux émissions de 2005). Le PREPA prévoit des actions de réduction des émissions à renforcer ou à mettre en œuvre, et notamment des actions concernant le secteur des transports.

L'ensemble de ces engagements, de ces stratégies et des plans adoptés constituent un cadre national dont il faut aujourd'hui tenir compte et sur lequel il faut s'appuyer pour renouveler les politiques publiques qui concourent au développement d'une mobilité plus propre.

Le secteur des transports, chiffres clés et éléments de perspectives

Chiffres clés des transports

En France, le secteur des transports est le premier secteur émetteur de GES, avec près de 30 % du total des émissions. Les émissions de GES du transport routier (126 $MtCO_2$éq en 2015[3]), très dépendant des carburants fossiles, représentent 95 % des émissions de GES du secteur. Les véhicules particuliers émettent plus de la moitié des émissions de GES du transport routier, les véhicules utilitaires légers émettent 20 % des émissions de GES du transport routier et les véhicules lourds un peu plus de 20 %[4].Le secteur des transports, et en particulier le transport routier, est un contributeur important aux émissions de polluants atmosphériques (cf. tableau ci-dessous).

[3] Ce qui correspond, d'ailleurs à la quasi-totalité du budget carbone indicatif du secteur des transports fixé par la stratégie nationale bas-carbone.
[4] « Les comptes des transports en 2016, tome 1 – 54e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation », 2017.

	NOx	$PM_{2,5}$	COV
Part du secteur des transports dans les émissions nationales de NOx, de $PM_{2,5}$ et de COV[5]	63 %	19 %	11 %
Part du transport routier dans les émissions nationales de NO_x, de $PM_{2,5}$ et de COV	57 %	17 %	9 %

La répartition des émissions de polluants atmosphériques des transports n'est pas homogène sur le territoire national. La part du transport routier augmente dans les zones urbaines et près des grands axes de circulation : le transport routier représente environ 35 % des émissions de $PM_{2,5}$ en Île-de-France et 58 % à Paris[6]; les concentrations annuelles en NO_2 sont en moyenne deux fois plus élevées à proximité du trafic routier qu'en fond urbain, et 34 % des stations situées à proximité du trafic routier ne respectent pas les normes européennes ; en ce qui concerne les particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM_{10}), en 2015, la réglementation n'est pas respectée pour 10 % des stations de mesure situées à proximité du trafic routier[7]. Les gaz d'échappement ne sont pas les seules sources d'émissions de particules du transport routier : une part importante de ces émissions provient notamment de phénomènes d'abrasion des pneus, des routes et des freins. En Île-de-France par exemple, 46 % des émissions primaires de PM_{10} provient de ces phénomènes d'abrasion[8].

Les émissions de polluants atmosphériques posent d'importants problèmes sanitaires. La pollution atmosphérique est responsable en France d'environ 48 000 morts prématurées par an, soit près de 10 % de la mortalité totale[9], et d'une morbidité importante (maladies respiratoires et cardio-vasculaires, cancers du poumon, etc.) qui réduit la qualité de vie de beaucoup de nos concitoyens. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), qui fait partie de l'organisation mondiale de la santé (OMS) a classé en juin 2012 les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant cancérogènes[10].

Les impacts sanitaires liés à la pollution de l'air proviennent surtout de l'exposition régulière à la pollution, plus que des pics de pollution. C'est donc la réduction des niveaux de fond de pollution (en moyenne annuelle) qui permettra de maximiser les bénéfices sanitaires. L'OMS a défini, dans ses lignes directrices relatives à la qualité de l'air, des valeurs seuils au-delà desquelles la pollution atmosphérique est nuisible. S'il convient de prioriser l'action publique en agissant d'abord sur les zones qui ne respectent pas les seuils définis par l'Union européenne, ce sont les valeurs de l'OMS, souvent plus exigeantes que celles définies par l'Union européenne, qui doivent guider les politiques publiques d'amélioration de la qualité de l'air.

À l'inverse, la pratique régulière de modes dits « actifs » a des effets sanitaires positifs. En France, la sédentarité touche toutes les tranches d'âge. Les impacts sont nombreux : obésité, diabète, cancers, maladies cardiovasculaires, etc. Pourtant, selon l'OMS, une heure d'activité physique modérée, comme la marche ou la pratique du vélo (ou du vélo à assistance électrique), permet de compenser les méfaits liés à 8 heures de sédentarité.

En complément de ces impacts environnementaux et sanitaires directs, les travaux du groupe ont montré l'importance de bien tenir compte des problématiques de congestion et d'occupation

[5] COV : composés organiques volatils ; source : rapport SECTEN, CITEPA, 2017. Données pour l'année 2015.
[6] Source : Airparif. Données pour l'année 2012.
[7] « Les comptes des transports en 2016, tome 1 – 54e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation », 2017.
[8] « Évaluation prospective de la qualité de l'air à l'horizon 2020 en Île-de-France », Airparif, septembre 2017
[9] « La prévention de la mortalité attribuable à la pollution atmosphérique : pourquoi agir maintenant ? » Santé publique France, 2016.
[10] Le groupe de travail du CIRC a également conclu en 2012 que les gaz d'échappement des moteurs à essence étaient possiblement cancérogènes, un résultat qui demeure inchangé par rapport à l'évaluation précédente de 1989.

de l'espace public, ainsi que des questions de consommation de ressources et de recyclabilité afin de bien cerner la notion de mobilités propres. La congestion qui affecte de nombreux axes routiers dans les plus grandes zones urbaines pénalise non seulement le dynamisme économique du pays, mais elle affecte également grandement la qualité de vie de beaucoup de nos concitoyens. L'automobile en stationnement occupe par ailleurs une part importante de l'espace public urbain. En Europe, en moyenne, une voiture est stationnée 92 % du temps, et ne roule effectivement que 5 % du temps[11].

L'industrie automobile française, largement dépendante de l'importation de matières premières (métaux et polymères notamment), est exposée par ailleurs à la fois à un risque d'approvisionnement lié à la disponibilité des matériaux dont elle a besoin, et à un risque économique compte tenu des variations de prix des matières premières[12]. Le développement de l'économie circulaire répondrait donc à des enjeux environnementaux et économiques.

Éléments de perspectives

Malgré les progrès continus observés dans l'efficacité énergétique des motorisations, les émissions de GES des transports sont en hausse depuis 2014, en lien avec l'accroissement des déplacements, lui-même dû au relativement faible prix des carburants, à l'augmentation de la population, à la croissance économique et à celle de l'offre de service de transport. Cette évolution n'est pas cohérente avec les objectifs que la France s'est déjà fixé dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone et dans ses engagements internationaux.

L'évolution des normes européennes a permis une baisse notable des émissions unitaires de polluants atmosphériques du transport routier. Les émissions réelles observées sur les véhicules routiers récents sont ainsi plus faibles que celles d'un véhicule ancien. Toutefois, les émissions des transports restent à des niveaux incompatibles, sur de nombreux territoires du pays, avec le respect des valeurs limites européennes - et *a fortiori* avec les lignes directrices de l'OMS - en particulier en raison des écarts croissants d'une part entre les émissions des véhicules neufs (voitures, véhicules utilitaires légers et poids lourds) et les émissions des véhicules anciens déjà en circulation, d'autre part entre les émissions des véhicules en phase de test, et les émissions en circulation réelle[13].

Sur le long terme, d'après les projections actuelles de la demande de transport réalisées par le Commissariat général au développement durable[14], la croissance des trafics pourrait se poursuivre, d'ici à 2050, à un rythme de 1,1 % par an pour les voyageurs et de 1,7 % par an pour le fret. L'usage de la route resterait dominant pour le transport de voyageurs à longue distance et pour le fret. Le respect des objectifs et des engagements de la France nécessitera un effort soutenu de réduction de la consommation unitaire des véhicules et de développement de motorisations et de carburants plus propres, conjugué aux efforts sur les autres leviers (maîtrise de la demande de transport, report modal, taux d'occupation/de chargement des véhicules…).

Agir dès maintenant est nécessaire, possible et bénéfique

L'ampleur des enjeux implique aujourd'hui un changement d'échelle dans l'action collective. La réduction des émissions de GES des transports est nécessaire au respect par la France de

[11] Le reliquat est dédié à la recherche de stationnement, et au temps passé dans les embouteillages. Source : « Écologie-automobile : une alliance française », rapport d'information, Assemblée nationale, octobre 2016, d'après les données de l'International Ressource Panel.

[12] Source : « Écologie-automobile : une alliance française », rapport d'information, Assemblée nationale, octobre 2016

[13] De nouveaux protocoles d'essai ont été établis au niveau de l'Union européenne pour tester les émissions des voitures tant en conditions de conduite réelles qu'en laboratoire. Ils s'appliquent aux nouveaux types de véhicules depuis septembre 2017 et conduiront à réduire l'écart entre les émissions en phase de test et les émissions réelles en circulation.

[14] Cf. « Projections de la demande de transport sur le long terme », Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, Commissariat général au développement durable, juillet 2016

l'Accord de Paris. La réduction des émissions de polluants atmosphériques est un enjeu sanitaire majeur. Plus largement, la réduction des impacts environnementaux des déplacements est essentielle au respect par la France de ses engagements en matière de développement durable (et notamment des objectifs de développement durable adoptés dans l'Agenda 2030).

Ce changement d'échelle dans l'action doit s'opérer sans perdre de vue la nécessaire équité territoriale dans le développement d'une mobilité plus propre. En effet, la mobilité doit rester accessible à tous. L'augmentation du prix des carburants pèse en premier lieu sur les ménages aux revenus les plus faibles. La poursuite de l'augmentation probable du prix des carburants dans les années à venir, en lien avec la montée en charge de la contribution climat-énergie, rend impératif un accompagnement des ménages pour, à la fois, faciliter la conversion du parc vers les véhicules à faibles émissions, et mettre à portée de tous les alternatives à la voiture individuelle.

La transition vers des mobilités plus propres nécessitera des investissements importants et la mise en œuvre de mesures d'accompagnement assurant son acceptabilité sociale. Celle-ci pourra se faire si de nouvelles modalités de financement sont trouvées, reposant davantage sur des fonds privés. Cette transition doit ainsi être l'opportunité de faire éclore de nouveaux modèles d'affaires.

Agir dès maintenant est essentiel, car les décisions d'aujourd'hui détermineront grandement les mobilités de demain, compte tenu de la visibilité nécessaire à la mise en œuvre des stratégies d'entreprises fondées sur des cycles d'investissements technologiques et industriels longs et du temps nécessaire au renouvellement du parc de véhicules motorisés. Cette visibilité des objectifs est aussi nécessaire à l'évolution, lente et progressive, des comportements. La définition et la mise en œuvre de politiques publiques qui soient claires et constantes dans le temps est ainsi un levier essentiel de la transition à mener.

Des décisions de rupture par rapport au *statu quo* s'imposent par ailleurs à très court terme, à la fois pour replacer les transports dans une trajectoire d'émissions de gaz à effet de serre compatibles avec les objectifs fixés à 2030 et 2050, mais aussi pour réduire l'exposition des citoyens à la pollution atmosphérique, en priorité dans les zones qui ne respectent pas les seuils définis au niveau communautaire[15].

Agir dès maintenant est **possible** : les solutions de report vers les modes actifs sont bien connues ; les technologies de voitures et de transports en commun à très faibles émissions, ou à émission nulle à l'échappement, existent ; il en est de même pour les véhicules de transport de marchandises ; les systèmes de transport intelligent se développent et les outils numériques permettant de mieux utiliser et mutualiser les actifs du transport – que ce soient les véhicules ou les réseaux -, et de concevoir des solutions de mobilité porte à porte, sont presque à la portée de tous ; de nouveaux engins de mobilité apparaissent et multiplient les choix de mobilité possibles entre la marche, le vélo traditionnel et le deux roues motorisé électrique. Certains territoires précurseurs développent des politiques de mobilité ambitieuses, à la hauteur des défis environnementaux et sanitaires qu'ils affrontent. Ces actions, et d'autres exemples étrangers emblématiques (à Copenhague pour le développement du vélo, à Amsterdam pour le déploiement des infrastructures de recharge, en Italie pour le développement de zones à très faibles émissions, etc.), indiquent les voies possibles d'un nouveau modèle de mobilité plus propre en France, fondé notamment sur le respect des besoins diversifiés des individus et la création de nouveaux modèles économiques, favorisant la mutualisation des coûts de développement et de mise en œuvre des solutions.

Agir dès maintenant est **bénéfique** : les politiques de lutte contre le changement climatique

[15] Cf. décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017

peuvent être sources de prospérité, de création d'emplois d'innovation de qualité de vie, à condition d'anticiper et de maîtriser la phase de transition qui s'impose[16]. Les effets négatifs de court terme liés au renchérissement du prix des énergies carbonées nécessitent la mise en œuvre de mesures d'accompagnement de la transition (à destination des ménages les plus modestes, ou pour soutenir la compétitivité des entreprises). À moyen et long termes, ces effets sont contrebalancés par des retombées positives : la réduction des impacts environnementaux des déplacements est porteuse de bénéfices collectifs, car elle permet de diminuer les coûts sanitaires de la pollution ; la réduction des consommations énergétiques augmente la productivité de l'économie ; la diversification du mix énergétique permet de réduire la dépendance du pays aux énergies fossiles et d'améliorer la balance commerciale (à condition bien sûr de ne pas développer de nouvelles dépendances liées aux nouvelles énergies).

L'action collective doit œuvrer à la construction d'un nouveau modèle de mobilités à très faibles émissions, et de manière générale, plus respectueux de l'environnement. Ce modèle doit être construit en donnant une importance centrale à l'Homme, sa sécurité et sa santé, et tenir compte de la diversité des besoins de mobilité des individus, et des territoires dans lesquels il se développe.

Ce modèle repose en grande partie sur la transition énergétique des carburants et des véhicules utilisés, qu'il s'agit de mener en maximisant les synergies entre modes au sein du secteur, et en l'inscrivant dans un contexte européen voire mondial. Le report modal vers les modes actifs ou les modes massifiés et l'utilisation optimisée des infrastructures et des véhicules, sont d'autres leviers essentiels.

Le rôle de l'État doit être renouvelé : il doit fixer des objectifs et des horizons clairs et structurants, et se garder de tout parti pris technologique, de manière à favoriser le développement de solutions innovantes. Le secteur privé et sa capacité d'innovation sont essentiels à une transformation réussie du modèle de mobilité.

Enfin, il conviendra également de responsabiliser le secteur du transport - tout comme d'ailleurs les autres secteurs économiques - à l'obligation de compensation de ses émissions rémanentes de GES, afin de respecter l'objectif de neutralité carbone fixé à l'horizon 2050 par le Plan climat.

Pour développer ce modèle, la France dispose d'atouts indéniables. Elle peut s'appuyer sur un mix de production électrique très peu carboné, une filière industrielle « mobilités et transports » de rang mondial et un cadre législatif et réglementaire déjà bien développé. Elle doit renforcer la dynamique et développer un modèle de mobilité plus propre qu'elle sera capable de promouvoir et d'exporter, afin de faire partie des gagnants de la compétition économique sur ce secteur.

[16] L'anticipation et la maîtrise de la transition font partie de l'axe 8 du Plan climat de juillet 2017.

Différentes étapes doivent jalonner la transition

Ces étapes doivent se caractériser par des objectifs clairs et structurants pour l'action collective.

La mise en place d'une mobilité plus propre s'appuie sur le développement des alternatives au déplacement en voiture individuelle (en particulier à « l'autosolisme »), en partant de la marche comme mode premier nécessaire au fonctionnement des autres modes et en visant une diversité d'offres de mobilité conformes aux besoins des individus.

Dans la perspective d'une priorité donnée d'abord aux piétons, puis aux cyclistes en agglomération, il est proposé de choisir une limitation de vitesse de référence de 30 km/h à l'intérieur d'un périmètre pertinent en ville, de développer des axes structurants et sécurisés vélo dans toutes les agglomérations et des zones « marchables et cyclables » avant 2025. Ces objectifs pourraient s'accompagner de la mise en place de zones à trafic limité pour permettre une reconquête des centres-villes.

En ce qui concerne les véhicules motorisés, le Plan climat donne un cap : la fin de la vente des voitures émettant des gaz à effet de serre en 2040. Pour l'atteindre, il est nécessaire de donner aux acteurs des jalons clairs d'ici à 2040, en s'appuyant notamment sur le cadre juridique défini par la LTECV en 2015.

Pour cela, il est proposé, à court terme, c'est-à-dire **avant 2020**, de déployer des zones à faibles émissions (appellation plus pertinente et mieux partagée au niveau international que celle de zones à circulation restreinte), en s'appuyant sur le dispositif existant et sur l'identification des véhicules par la vignette Crit'Air, dans les agglomérations les plus exposées à la pollution atmosphérique de manière à favoriser l'usage de véhicules à faibles émissions. La France est globalement en retard dans ce domaine par rapport à plusieurs pays de l'OCDE. La restriction de circulation des véhicules les plus polluants permettra d'apporter des bénéfices immédiats en matière de qualité de l'air mais ne suffira néanmoins pas à atteindre l'objectif d'un « air pur » en agglomération, i.e. respectant les lignes directrices de l'OMS.

Il faut pour cela transformer progressivement, **d'ici 2030**, ces zones à basses émissions en véritables zones à zéro ou à très faibles émissions (la ville de Londres prévoit de mettre en place une « *Ultra Low Emission Zone* » en 2019 et la ville de Copenhague a pour ambition de devenir une zone « zéro émission » en 2025), notamment là où les alternatives au véhicule particulier sont les plus nombreuses.

Ces zones à zéro ou très faibles émissions ne seraient accessibles qu'aux seules voitures particulières et véhicules légers (vélo, deux roues motorisés, véhicules utilitaires légers) à très faibles émissions (au sens du décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017) et aux seuls poids lourds à faibles émissions (d'un niveau de performance au moins équivalent à celui du gaz naturel véhicule), dans les agglomérations où les enjeux de qualité de l'air sont les plus critiques, et où les alternatives au véhicule particulier sont les plus nombreuses[17], à charge pour les agglomérations de définir le périmètre de telles zones.

La mise en place de zones à zéro ou très faibles émissions serait ensuite progressivement

[17] Pour les véhicules de transport public, les zones à très faibles émissions des agglomérations non visées par le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 ne seraient ouvertes qu'aux véhicules des groupes 1 et 2 définis par le même décret.

étendue, avec un délai supplémentaire d'adaptation (au plus tard à 2035), à l'ensemble des agglomérations.

Un déploiement large, annoncé, coordonné et phasé de zones à faibles émissions, puis de zones à zéro ou très faibles émissions vise notamment à encourager rapidement l'usage de véhicules à très faibles émissions et à émission nulle à l'échappement en ville, et doit permettre de créer un marché suffisamment important pour renforcer les économies d'échelle de la production automobile et donner une plus grande perspective commerciale aux industriels.

Le développement de l'autopartage (de véhicules propres), à la faveur de mesures d'accompagnement visibles (objectifs fixés aux agglomérations de nombre de places d'autopartage en voirie par exemple), est un des leviers permettant d'accompagner la mise en place des zones à très faibles émissions.

En 2040, la fin de la vente des voitures émettant des GES (prévue par le Plan climat), qui pourrait être appliquée aux véhicules légers (voitures, véhicules utilitaires légers et deux roues motorisés) utilisant des carburants fossiles, sera une étape décisive pour l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone, inscrit dans l'Accord de Paris.

Dans cette perspective, il convient dès à présent de responsabiliser le secteur du transport - tout comme d'ailleurs les autres secteurs économiques - par rapport à l'obligation de compensation des émissions résiduelles de GES, de manière à honorer l'engagement d'une nouvelle **économie « zéro émission nette »** (« ZEN ») **à échéance 2050**. Cette responsabilisation est la condition sine qua non d'application du principe de neutralité technologique des pouvoirs publics ; dans la quête d'une nouvelle économie « ZEN », une technologie ne pourra être « qualifiée » que si elle apporte la preuve que, sur son cycle de vie, elle satisfait aux exigences du zéro émission nette.

Il conviendra également de penser la nécessaire transition à différentes échelles, de façon à tirer parti des énormes synergies potentielles entre modes de transport, et à bien l'inscrire dans un contexte au moins européen, et de préférence mondial.

Développer la marche et l'usage du vélo

La marche et le vélo peuvent représenter des parts modales importantes en ville, comme nous le montrent certains exemples étrangers[18]. La stratégie nationale de mobilité propre prévoit à l'horizon 2030 de conforter la place de la marche à au moins 25 % des déplacements et de fixer au vélo une part modale de 12,5 %. Ces valeurs doivent être considérées comme des seuils minimaux à atteindre : il est sans doute possible de faire plus grâce à des investissements d'ampleur raisonnable, tout en assurant la pleine satisfaction des citoyens.

Les modes actifs sont des antidotes à la sédentarité. La marche est essentielle à tout déplacement, elle peut augmenter l'aire de pertinence des transports en commun sous réserve qu'elle puisse se faire dans de bonnes conditions. Le vélo connaît pour sa part une évolution importante avec le développement du vélo à assistance électrique (VAE) qui permet l'augmentation des portées de déplacement, et de lever certains freins à l'usage du vélo (forme physique, crainte de fatigue liée au déplacement, franchissement de dénivelés). L'allongement de la portée des déplacements permise par le VAE renforce aussi la pertinence du vélo dans les zones peu denses. L'opportunité du VAE doit être saisie en changeant d'échelle dans la mise en œuvre d'itinéraires de qualité[19], l'équipement en pistes cyclables et en parkings sécurisés pour

[18] Par exemple à Copenhague : 30 % des déplacements se font à vélo, une proportion du même ordre de grandeur que les déplacements en voiture (cf. « Copenhagen. City of Cyclists. The Bicycle Account 2014 », The City of Copenhagen, 2015).
[19] Les itinéraires « vélo » doivent être cohérents (accessibilité des pôles générateurs de déplacements), les plus directs possibles, attractifs (lisibles, éclairés, agréables), sûrs et confortables.

vélos, notamment dans les pôles d'échanges intermodaux.

Le développement des déplacements en vélo ne peut se faire qu'en maîtrisant les risques de sécurité routière en ville, dont la vitesse de circulation est un paramètre clé. La cohabitation des différents modes de déplacement (marche, vélo, nouveaux engins de déplacement personnel, voiture) doit se faire de façon apaisée et sûre ; cette problématique est notamment traitée par le groupe « mobilités actives » des Ateliers de l'innovation.

Atteindre un développement suffisant des services de mobilité partagés pour constituer une offre crédible complémentaire à l'offre existante (transports en commun, taxis…)

Les transports en commun massifiés constituent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine des plus grandes agglomérations, et un outil essentiel au service d'une mobilité quotidienne plus propre. Leur développement, et leur modernisation, doivent rester une priorité des pouvoirs publics. Ils doivent encore gagner en attractivité, en fiabilité et en performance environnementale, et être bien articulés au développement des nouvelles mobilités, et des modes actifs[20]. Pour cela, plusieurs mesures sont proposées, qui relèvent de modifications réglementaires, et de dispositifs d'accompagnement financier des collectivités ainsi que d'actions pédagogiques.

La voiture a incontestablement joué un rôle essentiel dans l'évolution de la société française durant la seconde moitié du siècle dernier. Si son usage se réduit dans les zones les plus denses, qui disposent de transports collectifs performants, son utilisation reste incontournable dans les zones les moins denses. Ce n'est donc pas la voiture en tant que telle qu'il faut rejeter pour développer une mobilité plus propre, mais son usage qu'il faut optimiser, en le rendant plus pertinent, plus propre et chaque fois que possible, davantage partagé, en complément de l'amélioration des performances du véhicule lui-même.

Les mobilités partagées, qu'elles prennent la forme de l'autopartage, du covoiturage ou, plus largement, de toute forme de partage de trajet ou de véhicule, permettent de mieux utiliser l'actif qu'est le véhicule et l'infrastructure qui le supporte et ainsi d'amortir sur un nombre de passagers.km plus important l'énergie totale consommée et les émissions émises lors de la construction, l'utilisation et le recyclage du véhicule ; l'autopartage permet en outre, grâce à une utilisation plus intensive des véhicules partagées, l'accélération du renouvellement du parc, variable structurante de la transition vers une mobilité plus propre. Les différentes formes de partage de trajet permettent, de plus, de réduire les émissions unitaires des déplacements, par exemple en zone peu dense où la voiture reste une solution de mobilité pertinente.

Le développement de l'usage de ces solutions permet l'apprentissage de l'utilisation d'un bouquet de solutions de mobilité, chacun des modes ayant son domaine de pertinence (marche, vélo, transport collectif, véhicule motorisé à très faibles émissions…). Par une appropriation progressive d'offres alternatives performantes, cette démarche d'apprentissage peut favoriser la démotorisation de certains ménages, par exemple ceux résidant en ville.

Enfin, le développement de ces solutions permet aussi l'apprentissage du « véhicule serviciel » qui préfigure l'apparition de véhicules autonomes et partagés, ces derniers pouvant entraîner un changement profond dans les usages de la voiture et de la mobilité en général.

Les autorités organisatrices de la mobilité ont un rôle central à développer en proposant des

[20] Par exemple, le développement de stationnements vélo en gare est une solution particulièrement intéressant, car il diminue le nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle et augmente dans le même temps l'usage du transport ferroviaire cf. « Étude d'évaluation sur les services vélo », Ademe.

bouquets de services au sein de leur ressort territorial intégrant les transports en commun, les véhicules légers partagés, les modes de déplacement actifs…

Donner un cap aux nouveaux véhicules et accélérer le renouvellement du parc de véhicules tout en maîtrisant les incertitudes énergétiques

Le renouvellement du parc doit être orienté à court, moyen et long terme pour engager sa transition énergétique, la réussir et minimiser ainsi son impact environnemental. Tout d'abord, la mesure de cet impact environnemental doit être à la fois complète (c'est-à-dire tenant compte de l'ensemble du cycle de vie - analyse en ACV -) et sincère. Le signal prix sous ses diverses formes (la fiscalité et les dispositions tarifaires) doit ensuite orienter les achats vers les véhicules les plus performants sur le plan environnemental. S'il est important que les pouvoirs publics respectent un principe de neutralité technologique, il convient aussi de prendre acte du fait qu'à ce jour les objectifs de forte baisse des émissions de GES et de polluants atmosphériques locaux ne pourront être respectés sans un développement fort de l'électromobilité, qui sera un des grands chantiers prioritaires des années qui viennent. Ce développement est engagé, et la France a de sérieux atouts pour le réussir. Il s'agit maintenant de l'accélérer par la création d'une filière complète, en favorisant notamment la poursuite active du développement d'un réseau de recharge performant, et en structurant une démarche progressive, pensée de manière multimodale, d'utilisation dans les transports d'un hydrogène propre. Enfin, certaines incertitudes subsistant sur les usages des véhicules et sur l'évolution du mix énergétique, et les impacts environnementaux associés, il est nécessaire de se doter d'un outil de pilotage de l'évolution du parc de véhicules.

Un levier d'accélération du renouvellement du parc est aussi le partage du véhicule. Ce point est traité dans la partie 3.

Faciliter la transformation de la mobilité dans un contexte où certaines incertitudes subsistent

L'enjeu concerne à la fois la maîtrise de la demande de mobilité des voyageurs et des marchandises (favoriser les changements de comportements de mobilité et de pratiques logistiques), et la facilitation des expérimentations permettant, dans un cadre dérogatoire et avec un horizon de temps définis, de tester la pertinence technique, l'impact et l'acceptabilité économique et sociale de nouvelles solutions

L'ensemble de ces orientations stratégiques sont reprises dans le chapitre suivant, qui s'attache à décliner, pour chacune d'elle, les propositions de mesures correspondantes.

Principales mesures proposées

À l'échelle internationale, la feuille de route mondiale élaborée par PPMC (Paris Process on Mobility and Climate) propose un plan d'action permettant de mettre en œuvre l'Accord de Paris dans le secteur des transports. Il repose sur les champs d'action suivants, qui se trouvent pleinement adaptés au projet de la France :

- la transformation de la mobilité urbaine, premier levier d'une transformation plus complète, qui s'enracine dans l'amélioration nécessaire de la qualité de l'air et la qualité de vie en ville ;
- la génération et l'utilisation dans les transports d'énergies très faiblement carbonées ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique modale et intermodale ;
- l'optimisation des schémas logistiques ;
- la réduction des déplacements inutiles ;
- la mise en œuvre de solutions adaptées aux territoires peu denses ;
- l'adaptation des infrastructures et systèmes de transport aux changements climatiques ;
- le déploiement des quelques outils de politique publique ciblés et puissants (instruments économiques, outils réglementaires, etc.) qui doivent libérer l'investissement et favoriser l'innovation.

À l'échelle nationale, la loi de transition énergétique pour la croissance verte a renouvelé le cadre législatif applicable au développement d'une mobilité plus propre. La stratégie nationale bas-carbone, la stratégie de développement de la mobilité propre et le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques ont identifié au niveau national les principales orientations pour le développement d'une mobilité plus propre, et proposé des actions à mettre en œuvre.

Les axes et mesures proposés ici s'appuient sur ce cadre.

Axe 1 Jalonner la transition

Rendre l'ensemble des agglomérations « marchables et cyclables », grâce à un déploiement ambitieux de magistrales piétonnes, d'itinéraires cyclables et de stationnements sécurisés pour les vélos

L'objectif fixé est de rendre « marchables et cyclables » l'ensemble des agglomérations françaises, le plus tôt possible et au plus tard d'ici 2030. Par « marchables et cyclables » on entend praticable à pied ou à vélo, à tout âge, sans détours inutiles et avec un sentiment de sécurité. Dans une zone « marchable et cyclable », la vitesse maximale autorisée sur les chaussées est soit inférieure ou égale à 30 km/h de manière à permettre une cohabitation apaisée des véhicules motorisés et des vélos, soit supérieure à 30 km/h, à condition que des aménagements cyclables de qualité assurent la circulation sécurisée des vélos. Un effort particulier devra être accordé à la qualité, la cohérence et à la continuité des réseaux créés.

Pour cela différents jalons sont proposés :

- avant 2022 mettre en œuvre des zones « marchables et cyclables » dans les principales agglomérations françaises, et doter ces zones de magistrales piétonnes (itinéraire piéton direct qui dessert les principaux pôles générateurs de déplacement avec un haut niveau de service). Le périmètre de ces zones sera déterminé de manière à couvrir une part significative de la population de l'agglomération concernée ;
- avant 2022, compléter les zones « marchables et cyclables » mises en œuvre dans les principales agglomérations françaises par au moins deux axes structurants permettant de traverser l'agglomération de bout en bout (par exemple : axe Nord-Sud et Est-Ouest). Ces axes cyclables devant relier les différents centres urbains de l'agglomération, et être complétés par l'équipement des principaux pôles intermodaux et des principaux pôles générateurs de déplacements de l'agglomération concernée par des stationnements sécurisés pour les vélos ;
- agir de même, avant 2025, dans toutes les agglomérations françaises ;
- élargir progressivement le périmètre des zones « marchables et cyclables » de manière à rendre l'ensemble des agglomérations françaises « marchables et cyclables » au plus tard d'ici 2030.

Déployer progressivement, dans l'ensemble des agglomérations françaises, des zones à zéro ou très faibles émissions, en s'appuyant dans un premier temps sur le dispositif des zones à circulation restreinte

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a ouvert la possibilité pour les collectivités locales de mettre en place une zone à circulation restreinte (ZCR), sur le modèle des « low emission zones » qui existent déjà dans plus de 200 collectivités en Europe. La ville de Paris est la première collectivité française à s'engager dans cette voie, et prévoit d'augmenter progressivement les exigences de façon à transformer progressivement la ZCR mise en place en véritable zone à zéro ou très faibles émissions. Une vingtaine d'autres collectivités – lauréates de l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans » – se voient proposer un accompagnement technique et financier de l'État pour la préfiguration ou la mise en œuvre d'un tel dispositif[21]. L'emploi de ce dispositif permettrait de préparer la mise en œuvre de zones à zéro ou très faibles émissions. Il est proposé :

- à court terme, avant 2020, de déployer des zones à faibles émissions (sur le modèle des « low emissions zones » existantes) dans les agglomérations les plus exposées à la pollution, celles couvertes par un plan de protection de l'atmosphère, afin de lutter contre la pollution atmosphérique en favorisant l'usage des véhicules les moins polluants ; ce déploiement s'appuiera sur le dispositif existant des zones à circulation restreinte et l'identification des véhicules par la vignette Crit'Air ;
- d'ici 2025, de renforcer progressivement le niveau d'exigence des zones à faibles émissions mises en place dans les agglomérations où les enjeux de la qualité de l'air sont les plus prégnants, de manière à préparer la mise en œuvre de zones à zéro ou très faibles émissions,
- d'ici 2030, de transformer progressivement tout ou partie de ces zones à basses émissions en zones à zéro ou très faibles émissions, ouvertes aux seuls véhicules légers

[21] « Zones à circulation restreinte : pour une amélioration de la qualité de l'air », Commissariat général au développement durable, octobre 2017.

(deux roues, voitures et véhicules utilitaires légers) à très faibles émissions et aux seuls véhicules lourds à faibles émissions ;
- avant 2035 : dans toutes les autres agglomérations, de mettre en place une ou plusieurs zones à zéro ou très faibles émissions.

Accompagner le déploiement des zones « marchables et cyclables », des zones à basses émissions, et des zones à zéro ou très faibles émissions

- Accompagner le déploiement des zones « marchables et cyclables » par un ou plusieurs appels à projets permettant :
  - de sélectionner des collectivités « pilotes » qui s'engageraient à mettre en œuvre ces zones plus rapidement ;
  - de résorber les ruptures de continuité des cheminements piétons et cyclistes induites par les grandes infrastructures de transport ou les obstacles naturels, ainsi que de traiter les principaux points noirs de sécurité routière, notamment au moyen d'ouvrages d'arts comme des tunnels ou des passerelles ;
  - de doter des territoires volontaires d'axes cyclables structurants à haut niveau de service.
- Donner la possibilité aux collectivités locales de mettre en œuvre des dispositifs de vidéo-contrôle et de verbalisation automatisés permettant de vérifier le respect des règles de circulation instituées au titre des zones à faibles émissions et des zones à zéro ou très faibles émissions définies, et de sanctionner les contrevenants le cas échéant. Le déploiement de zones à circulation restreinte, puis de zones à très faibles émissions, ne pourra se faire que si les outils juridiques et techniques de verbalisation automatique à distance par les collectivités sont mis en place. Cela nécessite une modification de la législation actuelle[22], et la résolution de questions importantes relatives à la protection de la vie privée et aux compétences de la police municipale.
- Accompagner le déploiement des zones à faibles émissions puis des zones à zéro ou très faibles émissions par un dispositif d'accompagnement financier et technique à destination des collectivités, par exemple sous la forme d'appels à projets. Les collectivités concernées à la fois par un plan de protection de l'atmosphère et par un précontentieux européen ou par l'arrêt du Conseil d'État du 12 juillet 2017 seraient accompagnées prioritairement.

Simplifier le cadre législatif du péage urbain

- Simplifier le cadre législatif du péage urbain afin d'augmenter le coût d'usage de la voiture émissive en zone dense en internalisant les externalités environnementales. Ceci peut être fait en modifiant la loi sur les péages urbains (Article 1609 quater A du Code des impôts) :
  - ne plus prévoir un dispositif expérimental à valider en décret en Conseil d'État, et en faire un outil de pleine compétence des collectivités ;
  - permettre de moduler le tarif en fonction des certificats qualité de l'air Crit'Air.

[22] La législation actuelle n'autorise pas les agents des collectivités territoriales à utiliser les dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules pour rechercher des infractions pénales. Pour plus d'informations à ce sujet, voir par exemple la décision n° 385091 du Conseil d'État, en date du 27 juin 2016,

Axe 2 Développer la marche et l'usage du vélo

Améliorer le confort et la sécurité des cheminements pour piétons et des circulations à vélo

- Définir les principes d'aménagement et d'utilisation de la voirie en vue d'assurer aux usagers les plus vulnérables, en particulier les piétons, une circulation en toute sécurité, lisibilité et tranquillité : trottoirs confortables et bien entretenus, circulation de transit et de desserte, stationnement des véhicules (y compris les nouveaux engins de déplacement) ;
- Définir un statut de la zone à trafic limité, intermédiaire entre la zone de rencontre et l'aire piétonne. Ces zones, limitée à 20 km/h, permettraient l'interdiction d'accès sauf aux activités riveraines, éventuellement avec des limitations horaires (heures de livraison réglementées, etc.).
- Étendre en ville les zones de vitesse limitée à 30 km/h.

Développer l'usage du vélo, du vélo à assistance électrique et des nouveaux engins de mobilité, en développant de façon pertinente des infrastructures qui leur soient propres et en mettant en œuvre des mesures permettant de populariser leurs usages

- Donner un objectif quantifié aux agglomérations de développement des aménagements cyclables et de parkings vélos sécurisés.
- Mettre en place dans les agglomérations un plan de résorption des coupures urbaines décomposé de la façon suivante : identification des coupures et points noirs, étude des projets de résorption et de leur coût, phasage et coordination des différents travaux, bilan et évaluation par la réalisation de comptages avant/après.
- Mettre en place un fonds vélo pour financer le développement des itinéraires cyclables (mobilité du quotidien) en cohérence avec les grands itinéraires nationaux qui peuvent être utiles à la mobilité du quotidien, la résorption des coupures, le développement de stationnements sécurisés vélos en particulier dans les gares et pôles d'échange intermodaux.
- Hors agglomération, relier, d'ici à 2030, toutes les zones habitées de plus de 20 000 habitants distantes entre elles de moins de 10 km par des voies cyclables sécurisées.
- Généraliser et revaloriser l'indemnité kilométrique vélo.
- Revoir les règles de construction et de rénovation des bâtiments d'habitation, ainsi que les règles de copropriété pour faciliter la mise en place de stationnements vélos et limiter, dans les zones denses, le nombre de stationnements pour voiture. Faciliter la mutualisation des places de stationnement entre les différents bâtiments d'habitation et la mise à disposition de véhicules en autopartage.
- Étendre le champ de l'étude d'impact des lois, décrets et des instruments de planification territoriale aux répercussions sur les mobilités actives.

Axe 3 Développer les services de mobilité partagés en complément de l'offre de transport existante et faciliter, dans certains cas, la démotorisation

Les pouvoirs publics ont un rôle décisif à jouer dans le développement des mobilités partagées, en complément de l'offre de transport en commun. Au niveau local, le soutien des collectivités est crucial. Il peut se concrétiser par des actions de communication, le soutien à l'expérimentation, le financement des initiatives les plus prometteuses, l'articulation avec l'offre de transport public traditionnelle, etc.

Au niveau national, le développement des mobilités partagées doit être encadré sur le plan juridique de façon suffisamment claire et souple pour lever les incertitudes susceptibles d'affecter la croissance des entreprises du secteur, et stimuler l'innovation tout en évitant les dérives (concurrence déloyale, travail dissimulé…). L'enjeu principal consiste à clarifier la frontière entre l'activité personnelle et l'activité professionnelle, et la notion de partage de frais avec un barème adapté, complété et clarifié[23].

La frontière entre particulier et professionnel, et les aspects fiscaux et sociaux relatifs à la notion de partage de frais sont des enjeux qui dépassent le seul secteur des mobilités, et concernent plus globalement les modalités de régulation de l'économie collaborative. Plusieurs travaux ont pointé la nécessité d'adapter notre cadre juridique, fiscal et social au développement de cette économie. Des avancées juridiques ont eu lieu. La loi de financement de la Sécurité sociale pour 2017 a par exemple fixé un seuil applicable aux locations de biens meubles en deçà duquel l'affiliation à la Sécurité sociale n'est pas obligatoire (7 846 euros par an – la location de voitures entre dans ce périmètre), et les plateformes devront automatiquement communiquer au fisc, à partir du 1er janvier 2019, l'ensemble des revenus de leurs utilisateurs. D'autres modifications sont en débat : c'est notamment le cas de la fixation d'un seuil de revenu brut annuel pour les services entre particuliers en deçà duquel les utilisateurs, présumés particuliers, seraient exonérés d'impôts et d'affiliation au régime social des indépendants, et ne se verraient pas appliquer le Code de la consommation[24].

Développer et moderniser les transports en commun

Les transports en commun massifiés constituent la colonne vertébrale de la mobilité urbaine des plus grandes agglomérations et un outil essentiel au service d'une mobilité quotidienne plus propre. Leur développement, et leur modernisation, doivent rester une priorité des pouvoirs publics. Ils doivent offrir une prestation pertinemment élargie aux sept jours de la semaine et durant la nuit, être rendus plus attractifs, plus sûrs, en particulier pour les femmes, plus fiables et plus performants sur le plan environnemental, et être bien articulés au développement des nouvelles mobilités, et des modes actifs. Pour cela, plusieurs mesures sont proposées :

- mettre en place des voies réservées pour les véhicules de transport public en entrée d'agglomération ;
- mettre en œuvre un 4e appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » ;
- intégrer les cycles industriels et budgétaires dans les objectifs de renouvellement des flottes de véhicules ;

[23] Ce constat rejoint celui posé par « Mobilités collaboratives et partagées. Solutions et leviers pour contribuer à une mobilité plus durable », France Nature Environnement, Mobivia, PSA Fondation, septembre 2017.
[24] Cf www.lemonde.fr/idees/article/2017/10/16/le-cadre-juridique-incertain-entrave-la-croissance-des-plates-formes-numeriques-francaises_5201716_3232.html

- accentuer les actions en faveur du transport en commun et renforcer sa place dans la société, en agissant tant auprès des pouvoirs publics que du grand public, au regard de leur contribution aux enjeux de société (accidentologie, congestion, développement durable).

Libérer les possibilités de partage en complémentarité avec les offres de services de transport existantes

Covoiturage et transport professionnel de particuliers

Deux notions sont ici distinguées :

- le transport professionnel de particuliers ;
- le covoiturage.

Le groupe s'est accordé sur plusieurs points :

- l'intérêt de distinguer les zones denses, moyennement denses et les zones peu denses dans l'analyse de la pertinence de ces différentes solutions ;
- dans les zones denses et sur la plage horaire de fonctionnement des transports en commun, le transport professionnel de particuliers semble la solution la plus adaptée en complément des transports en commun ; les flottes utilisées par les professionnels sont renouvelées régulièrement et peuvent ainsi suivre l'évolution des exigences de performance environnementale ;
- le covoiturage répond à des besoins non couverts par le transport en commun, en particulier en zone moyennement dense (trajets banlieue-banlieue par exemple) et pour des déplacements programmables (domicile-travail par exemple) ;
- les autorités organisatrices de la mobilité sont une instance pertinente pour organiser les domaines de pertinence de ces différentes solutions.

Les autres points font l'objet de points de vue différents de la part des membres du groupe et sont résumés dans les scénarios détaillés ci-après.

Scénario A

- Donner aux autorités organisatrices les outils pour définir les zones géographiques et temporelles sur lesquelles les différents modèles sont utilisés ;
- Deux possibilités pour définir le covoiturage et le partage de frais :

  Cas 1 : créer un cadre global au niveau national qui autorise en parallèle le covoiturage et le transport occasionnel entre particuliers. Ceci nécessiterait de revoir la définition du covoiturage (L. 3132-1 du Code des transports) de la façon suivante : *« Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais de possession et d'utilisation du véhicule dans la limite de 5 000 € par an et par foyer fiscal. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1. »*

  Cas 2 : laisser la définition du covoiturage inchangée et créer une notion de transport occasionnel entre particuliers définie comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais de possession et d'utilisation du véhicule dans la limite de 5 000 € par an et par foyer fiscal. Le cas 2 se distingue du cas 1 en ce qu'il

attribue deux définitions distinctes au covoiturage et au transport occasionnel de personnes.

- Mettre en place un dispositif fiscal adapté aux prestations effectuées dans le cadre du partage de frais, comme un montant forfaitaire (10 % par exemple) sur les montants échangés sur la plateforme, en conservant une simplicité d'usage de la plateforme.

Scénario B

Ce scénario vise à la fois à développer le covoiturage domicile-travail dans les zones denses afin de réduire le trafic et à garantir le droit à la mobilité dans les zones non denses tout en maintenant le caractère non lucratif du transport par des particuliers.

1. Faciliter le recours au covoiturage pour les passagers et les conducteurs

Intégrer l'offre de covoiturage dans les offres multimodales des autorités organisatrices en rendant interopérables les systèmes des plateformes de covoiturage.

Encourager le covoiturage domicile-travail en s'appuyant sur les entreprises employeurs ou comités d'entreprise pour animer les solutions.

- Par exemple : possibilité de récompenses aux employés qui recourent au covoiturage, remboursement des frais de covoiturage à la place ou en plus du remboursement de l'abonnement de transport en commun (articles L. 3261-2 et suivants du Code du travail).
- Le développement via les entreprises permet d'accélérer les regroupements d'usagers car il existe déjà un point commun pour chaque trajet et de valoriser les actions vertueuses au travers de la gamification.

Pour faciliter la rencontre de l'offre et la demande et permettre aux personnes éloignées du numérique de recourir au covoiturage, encourager le développement de mobilier urbain dédié (par exemple : possibilité de réserver un trajet depuis une borne dans un hub multimodal ou dans une aire de covoiturage, affichage des passagers en recherche de trajets sur des panneaux au bord des routes…).

2. Maintenir le caractère non lucratif du covoiturage

Préserver la distinction entre le transport non lucratif et le transport professionnel à la demande. La définition actuelle du covoiturage (article L. 3231-1 du Code des transports), basée sur l'initiative du conducteur et le partage du coût du voyage correspond à celle de la Cour de Justice de l'Union européenne : « *Le covoiturage consiste à partager un trajet commun, déterminé par le chauffeur et non pas par le passager, moyennant tout au plus, pour le chauffeur, le remboursement d'une partie des coûts du voyage [.] En tout état de cause, il ne s'agit pas d'une activité lucrative.* »[25].

Dès lors que le transport est assuré à des fins lucratives, assurer une **équité fiscale et règlementaire entre professionnels**.

Responsabiliser les plateformes (les pouvoirs publics n'ont pas les moyens de contrôler individuellement les chauffeurs) en créant une procédure d'agrément/autorisation d'exploitation pour les plateformes de covoiturage permettant de garantir la sécurité des passagers et le respect des principes du covoiturage (vérification du conducteur, trajet pour le compte du conducteur, caractère non lucratif…).

3. Pour garantir le droit à la mobilité, soutenir l'offre professionnelle de transport à la demande lorsqu'aucune alternative n'existe

[25] Conclusions de l'avocat général le 11 mai 2017 dans l'affaire C-434/15 opposant Asociación Profesional Elite Taxi et Uber Systems Spain, SL.

Mettre en place un **soutien financier du transport à la demande conventionné là où il existe un besoin de transport non satisfait** (PMR, personnes âgées, zones non ou peu desservies par les transports en commun, nuit, offre de covoiturage insuffisante…). Plusieurs options sont envisageables comme :

- un crédit d'impôt pour les usagers vulnérables (à l'image du crédit d'impôt pour l'aide à domicile) ;
- une baisse de charges pour encourager l'offre dans les zones où elle est déficiente ;
- le financement d'une partie du trajet par l'autorité organisatrice de transports lorsque cela permet de créer une offre de transport public moins chère que l'exploitation de transports en commun de masse.

Autopartage

Aménagement :

- fixer un objectif aux administrations publiques de part de leur flotte propre en autopartage et inciter les entreprises privées à mettre une part de leur flotte propre en autopartage ;
- fixer un objectif aux agglomérations de plus de 100 000 habitants, à horizon 2025, sur le nombre de véhicules partagés disponibles en voirie, que ce soit sous forme d'autopartage en flotte libre (« free floating »), en boucle, avec boîtier, ou entre particuliers et/ ou sur le nombre de places de stationnement réservées aux voitures partagées. Ces places peuvent être soit des places dédiées à un opérateur, soit des places ouvertes à tous les opérateurs d'autopartage. Les places peuvent être soit regroupées ou dispersées, cette dernière configuration étant particulièrement utile pour les offres d'autopartage où les véhicules peuvent être rendus à un emplacement au choix du conducteur (« free floating ») ;
- demander aux AOM de définir des plans d'action pour développer les places d'autopartage en lien avec l'offre de transport en commun, notamment dans les pôles d'échanges multimodaux ;
- définir une tarification de stationnement professionnelle en voirie adaptée aux contraintes des professionnels de l'autopartage, comparable aux tarifs du stationnement résidentiel ;
- intégrer l'offre d'autopartage et de location de voiture dans les plateformes numériques multimodales ;
- donner aux AOM les outils pour verbaliser le non-respect des places d'autopartage ;
- faciliter la mise à disposition de places sur les parkings privés pour les véhicules en autopartage.

Label autopartage :

- mettre à jour le décret « label autopartage » existant afin d'inclure les nouvelles possibilités techniques : autopartage sans abonnement, avec boîtier, en réservation instantanée, autopartage en flotte libre (« free floating ») ;
- inclure l'autopartage sans abonnement dans les formules possibles d'autopartage pour le label « autopartage » et étudier les modalités de valorisation de l'autopartage sans abonnement dans le cadre des certifications d'économie d'énergie ;
- définir des lignes directrices de niveau national pour définir le label autopartage, les AOM conservant la possibilité de décliner localement ces lignes directrices ;

- inclure dans le label des critères environnementaux sur les véhicules en analyse cycle de vie (conditions d'entretien et de recyclage) pour les émissions de gaz à effet de serre, et basés sur les vignettes Crit'Air pour les émissions de polluants atmosphériques, voire sur l'impact environnemental du service d'autopartage (évaluation annuelle sur la base de l'usage des véhicules).

Autopartage entre particuliers

Les membres du groupe ont fait part de points de vue différents, résumés dans les scénarios ci-après :

Scénario A :

- mettre en place un agrément d'exploitation pour les loueurs proposant des véhicules de particuliers (uniquement ou en complément de véhicules de professionnels). Les conditions d'obtention de l'agrément veilleraient notamment à une identification unique du propriétaire du véhicule, la limitation du nombre de véhicules mis en location par un même un particulier, le respect d'un plafond annuel, par particulier, de revenus de location (plafond au-delà duquel le particulier devra basculer dans le cadre d'une activité professionnelle), la limitation de l'âge des véhicules. Prévoir la possibilité de suspension de l'agrément avec préavis d'un mois en cas de non-respect de ces principes ;
- ne pas créer de statut fiscal intermédiaire entre le professionnel et le particulier.

Scénario B :

- considérer comme du partage de frais (exonéré d'impôt) les revenus issus de la location de véhicules entre particuliers dans une limite de 6 000 € ;
- mettre en place des mesures incitatives pour les particuliers mettant régulièrement leur véhicule personnel en autopartage : abonnement résidentiel moins cher voire gratuit si le véhicule est partagé au-delà d'un certain seuil (60 jours par an par exemple), places réservées ou prioritaires… ;
- appliquer un régime de micro-entrepreneur spécifique à la location de biens aux micro-entrepreneurs d'autopartage, plus adapté que le régime de prestation de service ;

Mettre en place une remontée d'information vers les pouvoirs publics pour améliorer le pilotage des différentes solutions de mobilité

- Mettre en place une remontée d'information automatisée des opérateurs de covoiturage et d'autopartage à destination des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur les principaux paramètres relatifs à la mobilité de leur activité (par unité de temps, nombre de trajets effectués par tranche horaire, répartition des déplacements par kilométrage, indications sur les origines/destination) afin de permettre aux AOM d'adopter une vision plus globale des pratiques de mobilité sur leur territoire et d'assurer la cohérence des différentes offres de transport.

Axe 4 Accélérer le renouvellement du parc de véhicules existants et donner un cap aux nouveaux véhicules tout en maîtrisant certaines incertitudes énergétiques encore existantes

La France est à l'avant-garde dans le développement des véhicules électriques individuels. Elle est aujourd'hui dotée d'atouts forts en termes de disponibilité et de prix de l'énergie électrique bas-carbone. Elle doit renforcer la dynamique dans ce domaine et développer un modèle de mobilité à faibles émissions, tirant parti de l'ensemble des énergies et des carburants alternatifs[26] aux carburants essence et gazole conventionnels, qu'elle sera capable de promouvoir et d'exporter, afin de faire partie des gagnants de la bataille économique sur ce secteur.

Ce modèle de mobilité à faibles émissions (avec, en ce qui concerne les GES, l'objectif de respecter la neutralité carbone) doit aussi créer autour de lui un écosystème d'entreprises industrielles, de services, comprenant bien sûr les métiers de l'entretien et du recyclage afin de créer des emplois localement. Il doit être porté par des politiques publiques structurantes et des investissements stratégiques.

Certaines incertitudes existent encore, relatives au rythme de développement des différentes filières technologiques (production et stockage d'énergies durables à destination des transports, motorisations des véhicules, etc.) et au marché potentiel qu'elles seront susceptibles de capter, en lien avec leur coût, leur disponibilité, l'évolution des mobilités et les besoins de la population.

C'est la raison pour laquelle une transition énergétique des transports fondée sur une diversification maîtrisée du mix énergétique utilisé dans le secteur et qui rompe avec la quasi mono-dépendance actuelle aux produits pétroliers apparaît comme pertinente. Le développement de l'électromobilité, engagé, doit être poursuivi et accélérer. Mais d'autres technologies seront aussi nécessaires pour pleinement réussir la transition énergétique dans les meilleurs conditions économiques, sociales et environnementales[27].

Le développement des carburants et des énergies alternatives doit être encouragé par les pouvoirs publics conformément au principe de neutralité technologique, en basant les soutiens sur les performances environnementales réelles des différentes technologies, mesurées grâce à des analyses de cycle de vie rigoureuses. Dans la quête d'une nouvelle économie qui soit « zéro émission nette » de GES, une technologie ne pourra être « qualifiée » que si elle apporte la preuve que, sur son cycle de vie, elle satisfait aux exigences de la neutralité carbone.

Rendre complète et sincère la mesure des polluants issus de toutes les énergies et redonner confiance dans l'industrie automobile

- Contrôler l'absence de désactivation des systèmes de dépollution lors des contrôles techniques et renforcer les exigences d'indépendance des contrôleurs techniques vis-

[26] Au sens de la directive 2014/94/UE, les carburants alternatifs sont les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et peuvent contribuer à la décarbonisation et à l'amélioration de la performance environnementale de ces derniers.
[27] Par exemple, outre l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié.

à-vis du commerce et de la réparation automobile (modifier l'article L. 323-1 du Code de la Route afin d'harmoniser les exigences d'indépendance vis-à-vis du commerce et de la réparation automobile pour l'ensemble des contrôleurs, centres et réseaux de contrôle technique et étendre aux responsables de centres l'obligation d'un bulletin n° 2 du casier judiciaire vierge de toute inscription).

- Renforcer la surveillance du marché des véhicules motorisés et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules : créer un service à compétence nationale, distinct du service en charge des activités de réception des véhicules, en charge de la surveillance du marché, et définir les mesures législatives nécessaires à la recherche et à la constatation des infractions, à l'habilitation du service à ordonner le paiement des amendes ou à mettre en œuvre des mesures d'interdiction de mise sur le marché ou de retrait du marché, et à la mise en œuvre de sanctions pénales en cas de manquement avéré.

Engager une rénovation des dispositifs existants d'aides à l'achat des véhicules pour accélérer le renouvellement du parc existant

- Définir un cadre pluriannuel d'évolution des aides existantes à l'achat des véhicules individuels ou collectifs peu émetteurs de GES afin de donner une visibilité pluriannuelle aux acteurs industrielles et aux consommateurs sur les aides existantes.
- Mettre en place un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule à très faibles émissions (neuf et occasion) accessible sous condition de ressources.
- Passer de la « prime à la casse » à la « prime à la mobilité plus propre » qui offre une diversité de choix possibles aux individus et qui soutiennent, de manière équilibrée :
  - le remplacement d'un véhicule thermique par un véhicule à faibles ou très faibles émissions ;
  - l'abandon d'un véhicule thermique pour un ou plusieurs vélos à assistance électrique (fonction du nombre de personnes dans le ménage) ;
  - l'abandon d'un véhicule thermique en échange d'un bouquet de services de transport (transports en commun, autopartage…).
- Rénover le dispositif de bonus-malus :
  - mettre en place un bonus/malus sur les deux roues motorisés ;
  - élargir les critères environnementaux du bonus/malus en prenant en compte les émissions de GES en fonctionnement, et autant que possible sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, et le niveau d'émission de polluants atmosphériques locaux en fonctionnement pour les voitures.
- Définir des dispositifs d'aides à l'achat spécifiques :
  - aux vélos à assistance électrique. Le montant maximal de l'aide pourrait être revu et mis sous condition de revenu ;
  - aux véhicules utilitaires (PL, VUL, cycles) utilisés par les professionnels ;
  - aux véhicules lourds de transport en commun (autobus et autocars) à faibles ou très faibles émissions, et inclure dans cette aide la conversion de motorisation de ces véhicules.

Aligner progressivement la fiscalité des véhicules et des carburants sur les objectifs environnementaux

- Prendre en compte dans la définition des taxes sur les carburants les émissions de GES des carburants, ce qui doit aboutir à une amélioration de la compétitivité des énergies moins émettrices de GES.
- Diminuer progressivement les remboursements partiels de TICPE sur le gazole professionnel dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs (et plus largement réduire progressivement les avantages fiscaux liés au gazole professionnel) et remplacer ces remboursements par des réductions de charge sur d'autres postes de coût (travail…). Les transporteurs de marchandises et de voyageurs bénéficient aujourd'hui d'un remboursement partiel de la TICPE sur le gazole à usage professionnel qu'ils utilisent. Ce dispositif, destiné à soutenir leur compétitivité économique, contribue également à limiter très fortement, voire à annuler, les hausses de taxes mises en place sur le gazole. Ce mécanisme est un signal contre-incitatif à la transition énergétique du transport routier, et pénalise les transporteurs qui ont fait le choix d'un carburant alternatif plus respectueux de l'environnement.
- Prendre en compte dans la définition des taxes sur les véhicules les émissions de GES en analyse de cycle de vie, et de polluants locaux.
- Définir un cadre pluriannuel d'évolution des dispositifs fiscaux facilitant le développement des carburants alternatifs aux carburants conventionnels, et des véhicules utilisant ces carburants alternatifs ;

Rendre plus propre le transport maritime et fluvial, et tirer parti des synergies intermodales pour faciliter le déploiement des énergies alternatives

- Positionner tous les grands ports français sur l'offre de soutage en gaz naturel liquéfié (GNL).
- Soutenir les initiatives de R&D dans le domaine des transports de passagers et du tourisme fluvial, initier un processus de recherche pour les piles à combustibles pour applications marines.
- Étudier la capacité des énergies marines renouvelables à produire de l'hydrogène pour des applications marines ; Investir en matière de recherche sur les autres nuisances, bruit en particulier.
- Imposer des normes sur les émissions de particules pour les « petits » navires neufs et existants utilisant du « Marine Gasoil » (MGO); Imposer des normes sur les émissions de particules durant les escales pour les « grands » navires neufs (navires utilisant du fuel lourd -HFO-).
- Mettre en place des incitations financières par les droits portuaires pour les navires ayant un haut niveau d'efficacité énergétique et limitant leurs rejets au-delà des exigences réglementaires.
- Mettre en place des filières de recyclage des navires.
- Agir au niveau international sur les différents impacts : bruits, déchets, pertes de conteneurs.

Fixer des objectifs ambitieux de développement de la mobilité à très faibles émissions

- Fixer un objectif de développement de la mobilité à très faibles émissions dans la stratégie de développement de la mobilité propre et détailler les actions de mobilisation des investissements en faveur de la mobilité à très faibles émissions (bilan des politiques conduites et programme d'actions évalué visant à orienter les particuliers et les entreprises vers l'électromobilité/la mobilité à très faibles émissions). Ceci permettrait de donner plus de visibilité sur les aides à l'acquisition prévues par le Gouvernement en faveur de la mobilité à très faibles émissions.
- Relever l'ambition de l'article 37 de la LTECV pour le renouvellement des voitures particulières appartenant à l'État, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales, en fixant, pour le renouvellement de leur parc à partir de 2030, un taux d'acquisition ou d'utilisation de 100 % de véhicules automobiles à faibles émissions, dont une part de véhicules à très faibles émissions.
- Réaliser des enquêtes sur le taux d'équipement de l'État, de ses établissements publics, des collectivités locales, en véhicules à faibles et très faibles émissions et publier les résultats. Rendre obligatoire la déclaration par les collectivités locales de leurs équipements en véhicules à faibles émissions.
- Accélérer le renouvellement du parc de taxis et de VTC utilisés dans les grandes agglomérations en imposant des obligations d'achat plus ambitieuses pour les véhicules à faibles émissions, par exemple en modifiant l'article 37 de la LTECV sur les flottes de taxi pour passer de 10 % de véhicules à faibles émissions en 2020 lors du renouvellement des flottes à 50 % en 2025, et autoriser plus largement la pratique du doublage (deux conducteurs se partageant une seule autorisation) afin de faciliter l'amortissement des investissements et d'optimiser l'usage des véhicules.

Accélérer le développement de l'électromobilité

- Développer le réseau de recharge des véhicules électriques :
  - dans le cadre des outils existants (stratégie de développement de la mobilité propre, cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs), élaborer une stratégie nationale de déploiement de bornes de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques, afin d'assurer la cohérence entre le nombre de voitures, de véhicules utilitaires légers et de deux-roues électriques en circulation et le nombre et la répartition territoriale des infrastructures de recharge ouvertes au public. Cette stratégie devra être élaborée en lien avec les gestionnaires de réseaux et en cohérence avec les capacités actuelles ou programmées des réseaux de distribution de l'électricité, et des capacités de production et de distribution d'un hydrogène décarboné. Les collectivités territoriales seront en charge de décliner, sur leur territoire, cette stratégie en prenant en compte les besoins des professionnels et des ménages qui n'ont pas la possibilité de disposer d'une recharge à leur domicile ou sur leur lieu de travail. La question des points de recharge pour les taxis sera un des points spécifiquement traités par cette stratégie, et ses déclinaisons territoriales ;
  - renouveler les mécanismes de financement des infrastructures de recharge via le développement de partenariats public-privé et la création d'un fonds public spécifique et de dispositifs de financement dédiés d'une part aux zones actuellement

sous-équipées en infrastructures de recharge ouvertes au public, d'autre part au développement de la recharge principale sur voirie urbaine en zones denses, en s'inspirant du mécanisme mis en place par la ville d'Amsterdam ;

- faciliter le déploiement des infrastructures de recharge en habitat collectif en simplifiant le « droit à la prise » pour les véhicules individuels rechargeables : prévoir une simple notification au syndicat de copropriété valant accord en l'absence de réponse sous un délai d'un mois ;
- exclure à titre transitoire, la recharge des véhicules sur le lieu de travail de l'assiette de calcul des avantages en nature. Engager dans un second temps des travaux permettant de définir un cadre juridique et une fiscalité adaptée à la recharge sur le lieu de travail.

- Favoriser la bonne intégration des véhicules électriques au réseau de distribution d'énergie :
  - rendre obligatoire, dans la future réglementation énergétique et environnementale des bâtiments (échéance 2020), le pré-équipement permettant l'installation de bornes de recharge à chaque emplacement de stationnement, au-delà des minima actuellement imposés, et rendre obligatoire, à un horizon à fixer, leur faculté à être pilotées dans le cadre de systèmes de gestion active ;
  - définir un cadre propice au développement de la recharge dynamique, de la recharge bidirectionnelle, et à l'installation de systèmes de stockage (systèmes qui pourront être, soit à demeure et composés de batteries de deuxième vie, soit réalisés par des véhicules électriques pilotés de façon bidirectionnelle), et à la recharge des véhicules à partir de l'énergie produite localement dans le cadre des mécanismes d'autoconsommation, fondé sur l'analyse économique de ce type de solutions ;
  - mettre en œuvre un dispositif facilitant, dans les transports, l'utilisation d'une électricité d'origine renouvelable, en s'inspirant par exemple du dispositif aujourd'hui existant pour l'incorporation des biocarburants liquides dans les carburants conventionnels.
- Batteries :
  - porter au niveau européen, dans le cadre de la révision de la directive « piles et accumulateurs » 2006/66/CE du 6 septembre 2006, l'élaboration d'un cadre législatif et réglementaire pour l'usage, la seconde vie et le recyclage des batteries utilisées dans les véhicules électriques, comprenant un schéma directeur de recyclage des batteries prévoyant les capacités nécessaires à l'horizon 2035 ;
  - définir un cadre pour garantir la durabilité des filières d'approvisionnement en matières premières (traçabilité et la certification de ces matières premières ; devoir de vigilance des entreprises) ;
  - mettre en place un dispositif de labellisation des batteries en fonction de leur contenu en carbone, de leur utilisation des ressources (rares notamment) dans la production et le recyclage (impact environnemental en analyse du cycle de vie), et de leur efficacité énergétique.

Mesures spécifiques à l'hydrogène

- Développer une filière industrielle de l'hydrogène et des piles à combustible.
- Clarifier le cadre réglementaire relatif à la production d'hydrogène pour la mobilité, lorsque l'hydrogène combustible est produit sur le site de distribution
- Engager une réflexion sur la création de stations multimodales de recharge en hydrogène.
- Mettre en place un dispositif de labellisation/garantie d'origine de l'hydrogène décarboné et/ou renouvelable.

Doter la France d'une stratégie « véhicules motorisés »

Se doter d'une stratégie concertée portant sur les véhicules motorisés neufs, s'appuyant ou complétant les cadres existants (stratégie de développement de la mobilité propre et programmation pluriannuelle de l'énergie en particulier), afin d'articuler le développement rapide des nouveaux véhicules et la production/distribution massives des énergies nécessaires.

Cette stratégie devra concerner les différents types de véhicules : voitures, véhicules utilitaires légers, véhicules de services professionnels (flottes de taxi par exemple), véhicules spéciaux (bennes à ordures ménagères), bus, 2 ou 3 roues motorisés de déplacement ou utilitaires, les poids lourds pour la logistique du dernier km, le train, les bateaux fluviaux et les navires maritimes. Elle visera une synergie entre les différents modes. Elle comportera un scénario de référence du parc de véhicules (en lien avec l'usage des véhicules : mobilité courte distance/longue distance, autopartage…) à différents horizons (2025, 2030, 2040 et 2050), partagé par l'État et les filières industrielles, traduisant l'application de l'Accord de Paris et les objectifs du Plan climat à la production et à la mise en vente des nouveaux véhicules.

Cette stratégie devra comporter un volet véhicules, un volet production et distribution d'énergie, et un volet transversal.

Le volet « véhicules » :

- affirme les objectifs d'un véhicule (individuel ou collectif) durable (en ACV), sûr, et efficient et tient compte des enjeux de solidarité de la transition à mener ;
- fixe les objectifs d'émissions réelles de GES et de polluants atmosphériques des véhicules en circulation et, pour ce qui concerne les GES, sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules, à porter aux niveaux européens et mondial à différents horizons (2025, 2030, 2040 et 2050), et en cohérence avec l'accord de Paris et l'objectif 2040 du Plan climat ;
- confirme la poursuite d'un objectif ambitieux d'efficacité énergétique sur les véhicules légers, car une évolution du mix énergétique du parc nécessitera d'être accompagné par une réduction des consommations afin de ne pas alourdir l'impact sur les ressources énergétiques mobilisées ;
- propose de renforcer l'objectif de recyclage du poids sec des véhicules hors d'usage prévu par la Directive n° 2000/53/CE du 18/09/00 ;
- ouvre la voie aux véhicules appartenant notamment à la catégorie des « quadricycles à moteur », plus légers et mieux adaptés aux usages urbains, offrant des garanties de sécurité suffisantes, en concevant un cadre incitatif (fiscalité, facilités de circulation, actions de soutien à une filière française de production) permettant de les rendre attractifs et fonctionnels ;
- coordonne le développement de ces véhicules mieux adaptés aux usages avec le développement d'une mobilité servicielle reposant sur des outils numériques. Ces outils assurent disponibilité et fluidité des solutions de mobilité ;
- fixe des orientations à différents horizons en termes de composition du parc par type de véhicule (individuel et collectif), en lien avec les usages de ces véhicules (autopartage notamment), en précisant la place de chaque solution technologique dans la transition énergétique du secteur ;
- définit les dispositifs de soutien aux collectivités locales pour l'adaptation de leur réseau de transport public à faibles émissions, dans une approche système incluant les véhicules, les infrastructures et aménagements urbains et les dépôts (sites de maintenance, de ravitaillement, de remisage…).

Le volet « production et distribution d'énergie » :

- articule le développement de l'électromobilité et des infrastructures aux objectifs de développement des énergies renouvelables au niveau national et aux schémas régionaux de planification, en prenant en compte l'intérêt d'utiliser les véhicules électriques branchés au réseau comme stockage afin de faciliter l'augmentation de la part des énergies renouvelables intermittentes sur le réseau ;
- articule le développement de l'électromobilité au développement du stockage de l'énergie sur longue durée, notamment grâce à l'hydrogène et au gaz de synthèse ;
- propose des mesures d'accompagnement pour le développement des filières industrielles et sur les nouveaux carburants et énergies, afin de doter la France et l'Europe de filières industrielles et servicielles complètes ;
- encourage les systèmes dynamique et bidirectionnels de recharge (du véhicule vers le réseau ou vers l'habitation) permettant de tirer parti de la capacité de stockage offerte par les batteries pour la stabilisation des réseaux ou le lissage des courbes de charge, notamment en définissant les principes d'une fiscalité encourageant l'utilisation de l'énergie stockée à bord d'un véhicule ;
- propose un cadre pour l'autoconsommation en énergie produite localement, fondée sur l'analyse économique de ce type de solutions (tous types d'énergie) ;
- précise une stratégie de déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge gaz, dans le cadre du cadre d'action national carburants alternatifs.

Le volet transversal :

- prends en compte les orientations de politique européenne et internationale, et les orientations prises par certains pays voisins (Allemagne, Italie) dont les « mix » énergétiques sont très différents ;
- propose des orientations pour rendre désirables les nouveaux véhicules propres en faisant converger les efforts en matière d'automatisation, de sécurité et de performance, et ceux en matière d'empreinte environnementale ;
- donne une visibilité et assure une stabilité pluriannuelle sur les instruments économiques facilitant l'investissement de long terme dans les technologies de très faibles émissions, voire l'aide à l'exploitation sur une durée déterminée (fiscalité, dispositif de financement, dispositif de réduction du temps d'amortissement…).

Développer les énergies alternatives et accompagner la transition énergétique du parc

- Renforcer le maillage territorial en points de distribution en carburants alternatifs en s'appuyant prioritairement sur des démarches locales de développement et sur les engagements de développement des parcs de véhicules utilisant ces carburants alternatifs pris par les acteurs.
- Adapter le dispositif statistique national au développement des énergies alternatives en obligeant les opérateurs de réseau à informer les pouvoirs publics sur l'usage réel de leurs réseaux de distribution de carburants alternatifs (électrique, gaz, hydrogène…), afin de mieux programmer leur développement.
- Simplifier la réglementation ICPE et les conditions de sécurisation des installations de recharge pour notamment les bus électriques et les stations GNV.

- Impliquer la filière aval dans l'accompagnement de la transition énergétique du parc : développer l'éco-diagnostic et l'éco-entretien des véhicules motorisés ; développer la formation à l'entretien et à la réparation des véhicules à carburants alternatifs.

Axe 5 Faciliter la transformation de la mobilité

Maîtriser la demande de mobilité des voyageurs et des marchandises et favoriser les changements de comportements de mobilité et de pratiques logistiques

Favoriser l'apparition de comportements plus vertueux et accompagner les transitions

- Inviter chacun à se doter d'un compte « mobilité » individuel, regroupant ses informations de mobilité et permettant d'être sensibilisé aux impacts de ses choix de mobilité sur l'environnement et sa santé, en s'appuyant notamment sur l'affichage systématique des émissions de GES des transports utilisés.
- Renforcer le rôle des plans de mobilité :
  - étendre, après le 1er janvier 2020, l'obligation d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de mobilité à l'ensemble des entreprises, administrations et collectivités territoriales regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site, quel que soit le territoire d'implantation (y compris donc au sein des territoires non couverts par un plan de déplacement urbain) ; inviter les plus petites entités à se doter d'un plan de mobilité ;
  - préciser, dans la loi, le contenu des plans de mobilité de manière à ce qu'ils concernent explicitement les déplacements domicile-travail et professionnels des travailleurs, les déplacements des clients et des fournisseurs, et indiquer le principal effet attendu des plans, à savoir la diminution du volume des déplacements nécessaires aux activités de l'entreprise ;
  - accompagner ces évolutions par la mise en œuvre d'un dispositif d'accompagnement.
- Encourager et valoriser les démarches volontaires sous forme de chartes ou labels, allant au-delà des prescriptions réglementaires (que ce soit pour le transport routier - Charte et label « objectif CO_2 » - la logistique (référentiel RSE), ou pour le transport maritime et fluvial).
- Assurer l'acceptabilité sociale des transformations :
  - identifier dans les évaluations socio-économiques l'impact social des projets ;
  - mettre en place des actions pédagogiques, de communication et formation des publics, notamment aux nouvelles mobilités (marche, vélo, solutions partagées, usage du numérique) ;
  - prévoir des mesures d'accompagnement pour les secteurs et les acteurs impactés par les transitions.
- Indiquer sur tout support publicitaire relatif aux voitures une mention positive pour les mobilités partagées ou les mobilités actives (en s'inspirant, par exemple, de la campagne « manger-bouger »).

Favoriser l'apparition de pratiques de logistique urbaine plus respectueuses de l'environnement

- Faciliter l'installation d'espaces logistiques urbains en zones denses afin de faciliter la massification des livraisons amont et l'usage de véhicules motorisés à très faibles émissions ou de modes actifs pour la livraison aval.
- Faciliter la mise à disposition de foncier à des fins logistiques en zones denses.
- Harmoniser, à l'échelle intercommunale, les réglementations d'accès et de circulation des véhicules de transport de marchandises, afin de faciliter l'optimisation des tournées de livraison.
- Développer des indicateurs environnementaux permettant de sensibiliser les consommateurs du e-commerce aux coûts et aux impacts environnementaux comparés de diverses solutions de livraison.

Faciliter l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité

- Droit à l'expérimentation : déterminer un cadre dérogatoire au droit afin de faciliter, sur un ou plusieurs périmètres à définir au préalable :
  - l'expérimentation des jeunes pousses (start-up) et du milieu entrepreneurial traditionnel afin de tester des solutions à petite et moyenne échelle (par exemple en matière de mobilité partagée, y compris la mobilité des marchandises en ville) ;
  - l'expérimentation des collectivités locales, notamment en dérogeant au Code de la route.
- Accompagner les expérimentations d'un dispositif de suivi, d'évaluation et de rendu-compte.
- Développer les expérimentations de voies réservées sur les autoroutes et sur les voies périurbaines

Refonder la fiscalité de la mobilité

- Anticiper l'effet sur les finances publiques (notamment sur les recettes des collectivités locales) du développement des carburants alternatifs.
- Inclure le covoiturage et les autres formes de partage de trajet dans les frais déductibles (dispositif de « frais réels »).
- Instaurer un dispositif d'indemnisation kilométrique unique, quel que soit le mode de déplacement choisi (y compris covoiturage), couvrant les coûts d'utilisation de la voiture personnelle (plafonnée au niveau des véhicules les moins puissants) et permettant un gain monétaire pour les autres modes de déplacement, de manière à favoriser l'usage d'un véhicule moins émissif, les mobilités actives et les mobilités partagées.
- Revoir les dispositions fiscales afin qu'une entreprise puisse offrir à un employé des « bons » de mobilité (renvoyant à différentes solutions : vélo, TC, location de voiture…) à la place d'un véhicule.

Annexe 1 : Présentation générale de la démarche

Lettre de mission au président de l'Atelier

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

La ministre chargée des transports
auprès du ministre d'Etat

Paris, le 20 SEP. 2017

Monsieur le Président,

Les Assises de la mobilité, ouvertes depuis le 19 septembre dernier, visent à rassembler l'ensemble des acteurs (entreprises, collectivités, ONG, usagers, experts) pour identifier les besoins prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité, et imaginer les solutions au plus près du terrain. Elles permettront de préparer une loi d'orientation sur les mobilités, qui sera présentée au Parlement au premier semestre 2018.

Pour les Assises, six ateliers d'experts sont mis en place, chacun traitant d'une thématique particulière : mobilité plus propre, plus connectée, plus intermodale, plus solidaire, plus sûre, plus soutenable.

Dans ce cadre, vous avez accepté, en votre qualité de cofondateur de « Paris Process on Mobility and Climate » (PPMC), la coalition transport des acteurs non-étatiques suscitée par la Présidence française de la COP 21, de présider l'atelier des experts sur le thème « pour une mobilité plus propre », et je vous en remercie.

Un des objectifs de ces Assises est de créer les conditions pour réduire durablement les émissions de gaz à effet de serre des déplacements, tout en prenant pleinement en compte les enjeux de santé publique.

Pour cela, nous devons notamment soutenir la transition vers les véhicules propres, et c'est le sens des dispositifs incitatifs mis en place par le Gouvernement comme du plan climat annoncé par le ministre de la Transition écologique et solidaire, et qui vise à sortir du véhicule thermique. Nous devons également mieux utiliser les véhicules grâce aux solutions de partage (covoiturage, autopartage…), encourager les mobilités actives, et réduire les mobilités subies, par exemple en développant le télétravail ou des espaces de « coworking ».

Les travaux de l'atelier que vous présiderez chercheront ainsi à apporter des éléments de réponses aux quatre questions suivantes :

– Comment accélérer la transition vers des véhicules propres peu ou non émetteurs de gaz à effet de serre et de pollution atmosphériques ?

– Comment les pouvoirs publics peuvent-ils encourager toutes les formes de déplacements doux ?

Monsieur Patrick OLIVA

Hôtel Le Play - 40, rue du Bac – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

– Comment peut-on faciliter le développement du covoiturage dans les déplacements du quotidien ?

– Comment mieux maîtriser la demande de transport en réduisant le nombre et la portée des déplacements du quotidien ?

Vos travaux porteront sur la mobilité des Français au quotidien, ainsi que sur le transport des marchandises lors du « dernier kilomètre » de livraison. Ils comporteront une dimension prospective jusqu'à l'horizon 2030, tout en tenant compte de perspectives de plus long terme en ce qui concerne le développement des véhicules propres et en intégrant l'objectif de neutralité carbone que la France s'est fixée à l'horizon 2050.

Vous veillerez à constituer un groupe de travail comportant des entreprises et des opérateurs, des élus, des ONG, des experts, des organisations syndicales, et les services de l'État. La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre publiée en 2016, et les travaux menés par PPMC relatifs aux priorités à mettre en œuvre pour atteindre globalement la neutralité carbone à l'horizon de l'Accord de Paris (présentés à la COP 22 et consolidés depuis lors du processus de consultation internationale menée par la coalition transport) pourront alimenter vos réflexions. Vous vous appuierez également sur les enseignements tirés d'exemples étrangers qui peuvent utilement éclairer l'action publique de la France.

Votre groupe produira un rapport abordant les points suivants :

– les enjeux, les futurs désirables et les orientations stratégiques pour y parvenir ;

– les évolutions législatives, réglementaires et les autres types d'action nécessaires pour mettre en œuvre ces stratégies ;

– les impacts envisageables des mesures proposées.

Ce rapport me sera remis mi-décembre, étant entendu que nous échangerons sur un rapport provisoire début novembre. Pour conduire vos travaux, vous vous appuierez sur une équipe projet pilotée par un chef de projet de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Élisabeth BORNE

Méthode de travail retenue

L'atelier thématique « Pour des mobilités plus propres » a travaillé durant près de trois mois. Ces travaux se sont structurés autour des initiatives suivantes :

- l'organisation de quatre réunions « plénières », réparties entre le 3 octobre et le 23 novembre 2017, et réunissant à chaque fois plus d'une cinquantaine de participants ;
- deux réunions de travail spécifiques centrées sur un thème particulier : la première sur le thème de la recharge des véhicules électriques en électricité et en hydrogène, la seconde sur la transition énergétique du transport maritime et fluvial ;
- près d'une quarantaine d'auditions, conduites par le président de l'atelier accompagné de l'équipe projet, représentant au total une centaine de personnalités qualifiées auditionnées (cf. ci-après la liste des personnes auditionnées).

Lors des réunions plénières, les participants ont eu l'occasion de présenter leur vision des enjeux du développement des mobilités plus propres et leurs principales propositions. Chacun des participants était également invité à réagir et à commenter des versions préliminaires du présent rapport, transmises en amont de chaque réunion. Le président de l'atelier a également été auditionné à mi-parcours par la commission spécialisée du Conseil national de la transition écologique mise en place à l'occasion des Assises.

En parallèle, l'atelier a recueilli près de 700 propositions d'action et de mesures, venant des participants aux réunions plénières, des personnalités auditionnées, ou des personnes ayant manifesté leur intérêt de contribuer aux travaux. Trois démarches collectives, initiées par des participants à l'atelier, portant respectivement sur le développement des mobilités partagées, la manière d'atteindre l'objectif 2040 fixé par le Plan climat et la place respective de chaque énergie dans la transition, sont également venues enrichir les travaux.

Périmètres des travaux

Les travaux de l'atelier ont porté prioritairement sur les déplacements quotidiens des Français, ainsi que, mais de façon moins approfondie, sur les déplacements des marchandises lors du « dernier kilomètre » de livraison. Ils ont fait apparaître que la notion de mobilité propre devait concerner, en plus des mobilités actives et des mobilités motorisés peu ou très peu émissives (en GES et en polluants atmosphériques locaux), les mobilités :

- moins consommatrices de ressources et moins génératrices de déchets non recyclables ;
- moins génératrices de nuisances sonores ;
- moins consommatrices d'espaces publics.

Les travaux de l'atelier ont cherché à être complémentaires avec les travaux des autres ateliers thématiques des Assises, et en particulier :

- les travaux de l'Atelier « pour une mobilité plus soutenable » qui a notamment abordé la question des liens entre l'urbanisme et la demande de transport ;
- les travaux de l'Atelier « pour une mobilité plus solidaire » qui a notamment abordé la question de l'accès aux services à distance, permettant ainsi de réduire la demande de transport ;
- les travaux de l'Atelier « pour une mobilité plus intermodale » qui a notamment abordé de façon plus approfondie la question de la logistique urbaine, des chaînes de déplacement intermodales incluant notamment la question des transports en commun,

des compétences territoriales pour le développement des mobilités partagées et des mobilités actives ;

- les travaux de l'Atelier « pour une mobilité plus sûre » qui a notamment abordé la question de la sécurité des piétons, des cyclistes et des utilisateurs d'engins de déplacement personnel ;
- les travaux des Ateliers de l'innovation et en particulier des groupes « covoiturage courte distance » et « mobilités actives ».

Liste des participants aux réunions plénières de l'Atelier[28]

M. Jérémie ALMOSNI, GRDF

Mme Sylvie BANOUN, coordonnatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo

Mme Bénédicte BARBRY, Mobivia

M. Rémi BASTIEN, Vedecom

M. Sviatoslav BEYSENS, Drivy

M. Christophe BOUTIN, Association des sociétés françaises d'autoroutes

Mme Virgine BOUTUEIL, École nationale des ponts et chaussées

Mme Pascale BOYER, Assemblée nationale

Mme Laura BRIMONT, Institut du développement durable et des relations internationales

M. Jean-Luc BROSSARD, PFA, filière automobile et mobilités

M. Dominique BUREAU, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Ministère de la Transition écologique et solidaire

Mme Annie CANEL, Association des sociétés françaises d'autoroutes

M. Pierre CANNET, WWF

Mme Séverine CARPENTIER, Délégation à la sécurité routière, Ministère de l'Intérieur

M. Nicolas CARTIER, RATP

Mme Marie CASTELLI, Avere-France (association nationale pour le développement de la mobilité électrique)

M. Erwan CELERIER, Fédération nationale des transports de voyageurs

Mme Christelle CHABREDRIER, La Poste

M. Benoît CHAUVIN, Groupement des autorités responsables de transport

Mme Marie CHÉRON, Fondation pour la nature et l'homme

M. Thomas CHRETIEN, Association équilibre des énergies

Mme Émilie COQUIN, Comité français du butane et du propane

Mme Estelle COURTIER-ARNOUX, GRDF

Mme Florence COUSIN, SNCF

M. Jean-Baptiste CROHAS, WWF

M. Benoît DALY, Fédération nationale des transports routiers

Mme Dorothée DECROP, Conseil national des professions de l'automobile

M. Marc DELAYER, Union des transports publics et ferroviaires

Mme Chloé DIAMEDO, Assemblée nationale

M. Sylvano DOMERGUE, Commissariat général au développement durable, Ministère de la Transition écologique et solidaire

Mme Céline DUBOIS, Cityscoot

Mme Laure DUBOIS, Organisation des transporteurs routiers européens

Mme Agnès DUBOIS-COLINEAU, Mobivia

M. Pascal DUPUIS, Direction générale de l'énergie et du climat, Ministère de la Transition écologique et solidaire

[28] Cette liste comporte l'ensemble des personnes ayant assisté à au moins une des quatre réunions plénières organisées.

M. Gilles DURAND, Association française du gaz naturel pour véhicules

Mme Sarah FAYOLLE, Greenpeace

M. Gérard FELDZER, Carwatt

M. Jean-Louis FILIPPINI, 40 millions d'automobilistes

Mme Fabiola FLEX, Rumeur publique / Symbio

M. Édouard FREUND, Ingénieurs et scientifiques de France

M. Jean-Michel GEFFRIAUD, Carwatt

M. Pascal GIRARDOT, Voies navigables de France

M. Mathieu GLEIZES, SNCF Logistics

M. Bernard GOBITZ, Fédération nationale des associations des usagers des transports

Mme Carole GOSTNER, Direction générale du Trésor, Ministère de l'Économie et des Finances

M. Thierry HABERT, Union française des industries pétrolières

M. Jean-Pierre HAUET, Association équilibre des énergies

Mme Stéphanie JÉGU, Union des transports publics et ferroviaires

Mme Julia JORDAN, Commissariat général à l'égalité des territoires

M. Armand JOSEPH-OUDIN, Groupe Rousselet

M. Nicolas KURTSOGLOU, Syndicat national des producteurs d'alcool agricole

M. Frédéric LAHITTE, Iveco

Mme Delphine LAMY, Conseil national des professions de l'automobile

M. Raymond LANG, France nature environnement

Mme Florence LASSERRE-DAVID, Assemblée nationale

M. Nicolas Le BIGOT, Comité des constructeurs français d'automobiles

M. Guy Le BRAS, Groupement des autorités responsables de transport

M. Gilles Le CALVEZ, Vedecom

M. Yann Le GOFF, Mairie de Paris

Mme Gaële LESTEVEN, École nationale des ponts et chaussées

Mme Lorelei LIMOUSIN, Réseau action climat

M. Jean-Christophe LOUVET, Fédération nationale des travaux publics

M. Francisco LUCIANO, The Shift Project

M. Sébastien MAGAND, Vedecom

M. Samuel MAILLOT, Roland Ribi & Associés

Mme Ingrid MARESCHAL, Fédération nationale des transports de voyageurs

M. Benjamin MARTIN, Uber France

Mme Marie-Hélène MASSE, Union française des industries pétrolières

Mme Sophie MAZOUE, RATP

M. Émile MEUNIER, EU Start-Up Prize for Mobility

Mme Marie MEYRUEY, Rumeur publique

M. Thibaut MOURA, Com'Publics

M. Josselin MULSANT, Tesla

M. Robin OSMONT, Union française de l'électricité

M. Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE, Ingénieurs et scientifiques de France

M. Teddy PELLERIN, Heetch

M. Éric PETIT, Écologie logistique

Mme Marie-Gaëlle PINART, Direction générale des entreprises, Ministère de l'Économie et des Finances

M. Gabriel PLASSAT, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

Mme Florence PORTELETTE, Association des sociétés françaises d'autoroutes

Mme Morgane RIBAULT, Heetch

M. Vincent ROUSSEAU, GRTgaz

M. Stéphane RUTARD, Fédération nationale des travaux publics

M. Olivier SCHNEIDER, Fédération française des usagers de la bicyclette

M. Ocho Raymond SONAN, Comité des constructeurs français d'automobiles

Mme Lisa SUTTO, Direction générale de l'énergie et du climat, Ministère de la Transition écologique et solidaire

M. Yann TRÉMÉAC, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

M. Rochdi TRIGUI, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

M. Guillaume USTER, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

M. Nicolas WAGNER, Forum international des transports, Organisation de coopération et de développement économiques

Mme Christelle WERQUIN, Afhypac (association française pour l'hydrogène et les piles à combustible)

Liste des personnes auditionnées par le président de l'Atelier et l'équipe-projet

Le 10 octobre 2017
M. Denis BAUPIN, ancien député de Paris

Le 11 octobre 2017
M. Alain SAUVANT, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable
M. Jean-Luc BROSSARD, directeur R&D de la PFA, filière automobile et mobilités
M. Rémi BASTIEN, président de l'Institut Vedecom
Mme Juliette KACPRZAK et M. Thibaut MOURA, consultants (club des voitures écologiques, club du dernier kilomètre de livraison), Com'Publics

Le 16 octobre 2017
Mme Dorothée DECROP, directrice qualité-sécurité-environnement, recyclage et économie circulaire, et Mme Delphine LAMY, Conseil national des professions de l'automobile
Mme Marie CASTELLI, secrétaire générale de l'Avere-France (l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique)
M. Philippe BOUCLY, 1er vice-président de l'Afhypac (l'association française pour l'hydrogène et les piles à combustible), Mme Fabiola FLEX, directrice, pôle affaires publiques, Rumeur publique et M. Fabio FERRARI, directeur général, Symbio

Le 25 octobre 2017
M. Guy Le BRAS, directeur général et M. Benoît CHAUVIN, responsable du pôle technologie des transports et accessibilité, Groupement des autorités responsables de transport
M. Dominique AUVERLOT, conseiller spécial, France stratégie et M. Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE, président du comité Transports d'Ingénieurs et scientifiques de France
Mme Delphine BATHO, député des Deux-Sèvres
M. Julien REAU, responsable du pôle projets et animation, Transdev

Le 26 octobre 2017
M. Thierry ARCHAMBAULT, président-délégué de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle
M. Josselin MULSANT, développement commercial France, Tesla
Mme Stéphanie JEGU, chargée de mission, Union des transports publics et ferroviaires
M. Emmanuel BARBE, délégué interministériel à la sécurité routière et Ludovic GUILLAUME, sous-directeur de la protection des usagers de la route, délégation à la sécurité routière
M. Guillaume CARONI, directeur général, Altermove, M. Hugo CASTELAIN, directeur produit, MGTS, M. Thibault GUERIN, directeur général, Felix, M. François SCHAUB, directeur général, Green On

Le 31 octobre 2017
Mme Marie MEYRUEY, consultante affaires publiques, Rumeur publique, et M. Armand JOSEPH-OUDIN, chargé de mission, Groupe Rousselet

Le 15 novembre 2017
M. Bernard SOULAGE, ancien élu, secrétaire général de l'association Climate Chance

Le 16 novembre 2017
M. Christian DUBOST, directeur développement durable, et M. Vincent DELCOURT responsable innovation, SNCF
M. François-Michel LAMBERT, député des Bouches du Rhône
M. Jérémie ALMOSNI, chef de mission marché du gaz, GRDF, M. Gilles DURAND, secrétaire général de l'association française pour le gaz naturel pour véhicules, et M. Vincent ROUSSEAU, directeur de projet mobilité, GRTgaz
M. Didier GAMBART, président directeur général, M. Sébastien GRELLIER, directeur communication presse et relations extérieures, et Mme Stéphanie THUMERELLE, responsable communication « Corporate » et relations extérieures, Toyota France

Le 17 novembre 2017
M. Joseph BERETTA, président de l'Avere-France (l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique), M. Jean-Luc BROSSARD, directeur R&D de la PFA, filière automobile et mobilités, M. Ariel CABANES, directeur de la prospective, Conseil national des professions de l'automobile, Mme Fabiola FLEX, Directrice affaires publiques et relations extérieures, Symbio, M. Nicolas Le BIGOT, directeur des affaires environnementales et techniques, Comité des constructeurs français d'automobiles, et M. Robin OSMONT, responsable des affaires économiques et de l'observatoire de l'industrie électrique, Union française de l'électricité

Le 22 novembre 2017
Mme Rana ADIB, « Research Coordinator », REN21 (« Renewable Energy Policy Network for the 21st Century)
M. Pierre-Etienne FRANC, vice-président du groupe Air liquide, vice-président « Hydrogen Initiative », secrétaire du « Hydrogen Council », et Mme Aliette QUINT, directrice « Global Regulations and Public Affairs », Air Liquide
M. Philippe MONLOUBOU, président du directoire, ENEDIS

Le 23 novembre 2017
M. Ronan DANTEC, sénateur de la Loire-Atlantique, président de l'association Climate Chance

Le 28 novembre 2017
M. Jean-Marc LANGE, directeur des affaires publiques, Renault Trucks, M. François SAVOYE, directeur « Energy Efficiency Strategy » Renault Trucks, et M. Nicolas Le BIGOT, directeur des affaires environnementales et techniques, Comité des constructeurs français d'automobiles
M. Jean-Claude DEGAND, co-fondateur de Velocomotion
M. Erik GRAB, vice-président de l'anticipation stratégique, de l'innovation et du développement durable, fondateur de l'Open Lab, Michelin, M. Alexis GAZZO, associé en charge des énergies renouvelables, EY, et Mme Margot DELAFOULHOUZE, consultante sénior, EY,
M. Emmanuel BOIS, directeur « business development France », et Mme Juliette LAVEZARD, chargée de mission direction générale France, Alstom

M. Christophe NAJDOVSKI, adjoint à la Maire de Paris, chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public, et M. Hervé LEVIFVE, conseiller technique, mairie de Paris
M. Patrick POUYANNÉ, président directeur général, groupe Total

Le 29 novembre 2017
Mme Isabelle MULLER, déléguée générale et Mme Marie-Hélène MASSE, directrice logistique et distribution, Union française des industries pétrolières
M. Bachir BELOUCIF, Chambre syndicale des cochers shauffeurs CGT-Taxis, et M. Dominique PRUD'HOMME, Union nationale des taxis
M. Jean-Philippe HERMINE, directeur plan et stratégie environnement, et Mme Marie-Laure Le NAIRE, chargé de mission affaires publiques, Renault

Le 30 novembre 2017
M. Olivier BIANCARELLI, membre du Comité de direction opérationnel, directeur solutions décentralisées pour les villes et les territoires, et M. Ovarith TROEUNG, directeur mobilité verte, Engie

Annexe 2 : Contributions publiques des participants aux réunions de l'Atelier

Vers un marché GNV et bioGNV du véhicule lourd

Proposition pour un plan national de développement GNV et bioGNV

Assises de la Mobilités – Décembre 2017

Le secteur des transports routiers doit répondre à des problématiques à forts enjeux sur plusieurs fronts : diminuer durablement ses émissions de gaz à effet de serre, contribuer rapidement à l'amélioration de la qualité de l'air, diversifier son mix énergétique et continuer d'offrir des solutions compétitives dans un environnement européen fortement concurrentiel pour le transport de marchandises.

Le GNV[1], qui peut contenir des proportions variables de bioGNV (dans la suite du document le terme GNV s'entendra comme étant GNV/bioGNV), se présente aujourd'hui comme l'une des énergies de substitution aux carburants conventionnels sur le segment des véhicules lourds, crédible d'un point de vue opérationnel et économique. Avec un taux de croissance annuel des immatriculations de camions GNV de l'ordre de 100% depuis 3 ans et un parc global de véhicules lourds avoisinant les 3 500 unités[2], la France s'affirme comme le premier marché européen pour les camions et les autobus GNV, devant l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas et la Belgique, qui représentent les autres principaux marchés sur ces segments.

En accueillant des entreprises leaders dans les domaines de la production de moteurs, de véhicules (autobus, autocars et camions), ou d'équipements propres à la technologie GNV ou à la production de gaz renouvelable, la France dispose d'un capital industriel qui permettrait d'assoir une filière industrielle d'excellence au niveau européen. La France dispose par ailleurs d'une infrastructure gazière de premier plan qui dessert un peu plus de 9 500 communes.

En contrepartie d'un cadre de mesures incitatives clair et durable de la part des pouvoirs publics, les acteurs industriels sont prêts à se mobiliser pour produire et commercialiser à des prix compétitifs des équipements GNV adaptés aux besoins des utilisateurs, et permettre aux professionnels du transport routier de marchandises (TRM) et du transport routier de voyageurs (TRV) d'accélérer leur transition énergétique et de préparer leur outil industriel aux défis de demain.

Au-delà des bénéfices industriels et économiques, la mise en place d'un plan de transformation ambitieux des secteurs du TRM et du TRV par un déploiement massif du GNV participera à la baisse de l'empreinte CO_2 du parc poids-lourds engagée depuis quelques années, tout en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des nuisances sonores dans les grandes aires urbaines.

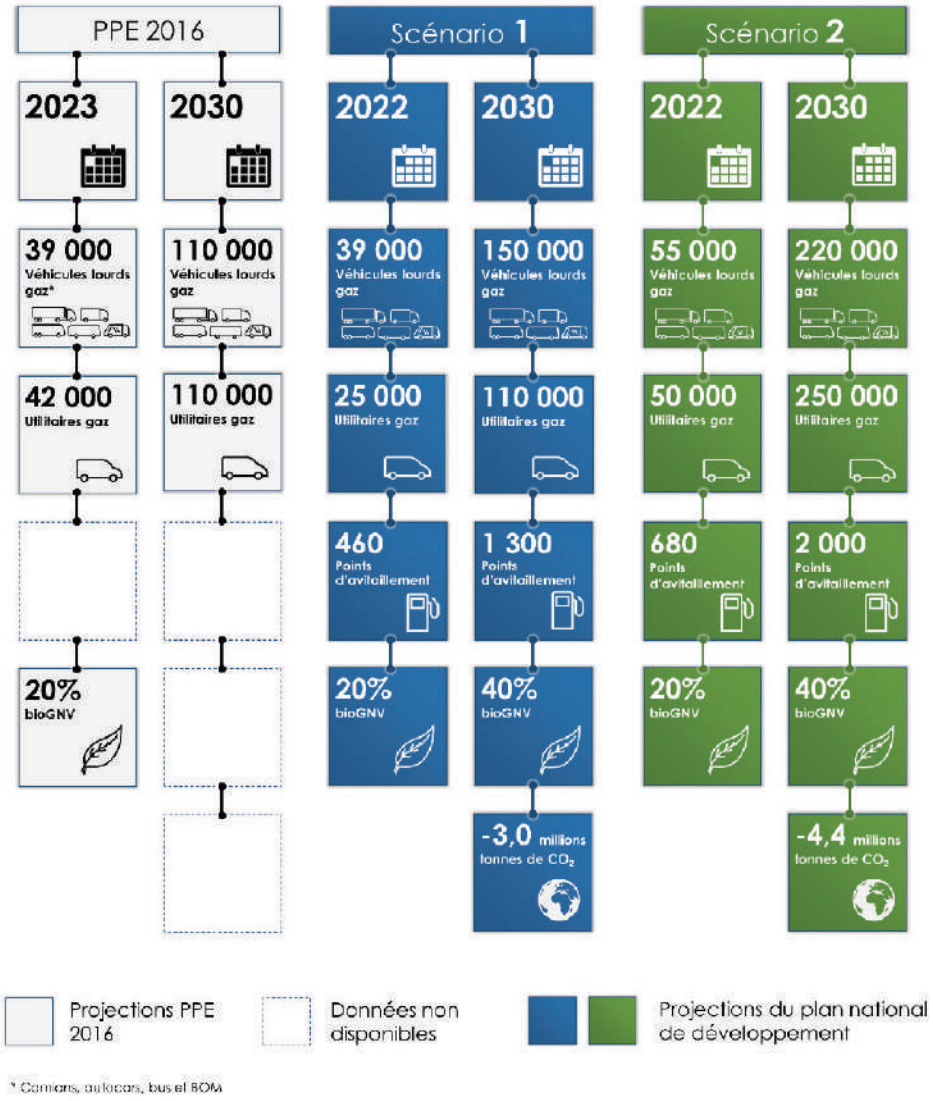
Combiné au développement parallèle de la filière des gaz renouvelables dans les territoires, et à condition de bénéficier d'une dynamique européenne globale en faveur du GNV pour le transport lourd, ce plan de transformation propose de porter jusqu'à 30% la part du gaz dans le parc des véhicules lourds en France à l'horizon 2030, et de réduire les émissions de $CO_{2\,eq}$ d'un peu plus de 4 millions de tonnes en rythme annuel par rapport à une évolution tendancielle.

Ce plan est une contribution clé pour réussir à des coûts maitrisés la transition énergétique et écologique de la France, et sa mise en œuvre pourra compter sur une très forte mobilisation de l'ensemble des acteurs industriels et des professionnels du transport.

---

[1] Gaz Naturel Véhicule
[2] Taille du parc camions, bus, autocars et bennes à ordures ménagères fonctionnant au GNV à fin aout 2017

Le plan de développement en chiffres



Assises de la Mobilité

Concrétiser la mutation vers l'électromobilité - les propositions clefs de la Filière hydrogène française (AFHYPAC)

Novembre 2017

Le développement progressif et massif de l'électromobilité, dans une vision où véhicules à batteries et à hydrogène sont complémentaires, est une réponse incontournable aux objectifs que la France s'est donnée en matière de réduction des émissions de gaz à effets de serre, d'amélioration de la qualité de l'air et de développement des énergies renouvelables. Tous les véhicules électriques sont en effet « zéro émission »[1]. Ceux à hydrogène ou hybrides batterie/hydrogène offrent par ailleurs aux utilisateurs un confort d'utilisation similaire à celui de leurs équivalents thermiques (temps de recharge entre 3 et 5 minutes), ce qui permet d'accélérer la mutation vers une mobilité « zéro émission » en repoussant les limites inhérentes aux batteries. Enfin, la transformation en hydrogène des énergies renouvelables qui ne peuvent être injectées dans le réseau en l'absence de consommateurs connectés permet d'optimiser la rentabilité des projets d'installations de production, dans un contexte où les tarifs de rachat sont appelés à disparaître.

Plusieurs mesures permettraient d'accélérer ce développement – les véhicules électriques (batterie et/ou hydrogène représentent moins de 2% du parc actuellement) – et d'agir sur les contraintes qui le freinent, sachant que l'ambition n'est pas celle de l'exclusivité : dans un contexte où les technologies thermiques bénéficient naturellement d'avantages du fait de leur ancienneté (coûts des véhicules moindres du fait des volumes de production, nouveaux carburants – biocarburants, GNV, … - facilement intégrables dans les stations-services, etc.), il s'agit simplement de s'assurer, en respectant le principe de neutralité technologique[2], que l'électromobilité puisse acquérir une taille critique sur le marché à la hauteur de ses bénéfices environnementaux et sociétaux.

Les mesures clefs d'un plan national

Le déploiement de la mobilité électrique, et en particulier de sa composante hydrogène, repose essentiellement aujourd'hui sur des initiatives de territoires soucieux d'accroître leur attractivité en améliorant la qualité de vie de leurs habitants, et d'entreprises propriétaires de flottes désireuses de s'inscrire dans des démarches de développement durable. Ceci alors que les bénéfices de ces efforts ont une portée environnementale et sociétale plus large. Si cette « concentration des efforts » a permis la mise en circulation des premiers véhicules hydrogène et batterie/hydrogène[3] ainsi que l'implantation des premières stations de recharge[4], seul un plan national permettrait désormais d'accélérer. Ce plan devrait :

- Prendre comme prérequis la complémentarité des véhicules électriques (batterie/hydrogène) – à ce jour des objectifs chiffrés ont été définis pour les seules bornes, dans la loi de transition énergétique.
- Affirmer son ambition de maximiser son impact sur les polluants et les GES – en ligne avec les objectifs officiels (Plan Climat pour les GES, recommandations de l'OMS pour les émissions de polluants)
- S'inspirer des meilleures pratiques actuelles observées dans les territoires en matière, notamment, de rentabilité des installations et d'intégration des EnR. A titre d'exemple, la Vendée a – via son syndicat d'énergie, le SyDEV - a défini un plan largement basé sur l'utilisation de l'hydrogène afin que 50% de son énergie soit produite localement à horizon 2025, tout en créant de la valeur pour le territoire.

Plus spécifiquement, il devrait :

a. **Contenir des objectifs chiffrés en matière de stations de recharge et de véhicules dans un calendrier défini.**

   Cette méthode est celle mise en œuvre, de façon plus ou moins contraignante, par les pays/régions du monde les plus avancées en matière de développement de l'électromobilité.

[1] Au pot d'échappement. Les véhicules électriques (batteries et hydrogène) sont par ailleurs moins émetteurs que leurs équivalents diesel en analyse ACV. Souce : Concawe.

[2] Compte-tenu de l'état actuel de la recherche vers l'éco-voiture ultime, une seule technologie ne peut couvrir tous les besoins, qu'elle soit fondée sur le 100% électrique à batterie ou à pile à combustible.

[3] Environ 200 en circulation à ce jour

[4] Une vingtaine à ce jour

b. Chercher à minimiser l'impact sur le réseau du développement de l'électromobilité en veillant à développer les stations de recharge hydrogène.

Ceci suppose de :
- Rémunérer les services apportés au réseau d'électricité par la flexibilité de production et le caractère stockable de l'hydrogène.
- Lever les quelques obstacles règlementaires, en particulier à l'installation des stations de recharge et notamment dès lors qu'elles sont, par exemple, équipées d'une production locale par électrolyse

c. Garantir provisoirement le risque trafic des stations de recharge hydrogène

Les stations de recharge hydrogène étant à ce jour essentiellement opérées par des acteurs privés, leur rentabilité est une des clefs de leur déploiement. 100 kg/j d'hydrogène (l'équivalent de 500 Litres d'essence) permettent aujourd'hui de l'atteindre. Afin d'initier un cercle vertueux de développement concomitant de véhicules et de stations, économiquement intéressant pour les opérateurs, il serait souhaitable que les autorités :

- Offrent, via la régulation ou des aides dédiées, la possibilité d'un prix compétitif de l'hydrogène pour les utilisateurs, afin de compenser le différentiel avec les carburants existants.
- Permettent d'attirer les investisseurs financiers privés dans le financement des infrastructures par le biais de mécanismes de garanties publiques jusqu'à ce le niveau de trafic permette la rentabilité des stations.
- Renforcent les contraintes d'usage sur les véhicules polluants et émettant des GES, et les bénéfices pour les utilisateurs de véhicules zéro émission - en particulier pour ceux qui peuvent avoir un fort effet de levier sur la mutation du parc (flottes). Exemple : ouvrir la possibilité aux collectivités locales de mettre en place, dans la détermination de la redevance de stationnement, des avantages tarifaires aux véhicules zéro émissions (ou Crit'air 0)

d. Acter la création d'un Fonds de développement de la mobilité zéro émission

Ce fonds :

- Coordonnerait la répartition des enveloppes allouées à la mobilité électrique batteries et hydrogène et s'assurerait du meilleur mix, capable de permettre un déploiement de la mobilité zéro émission à large échelle.
- Serait alimenté par diverses taxes (ex. : vignette sur les voitures thermiques dont le montant augmenterait avec les années, allocation d'une partie de la TIPP etc.)
- Serait appelé à se tarir à mesure que les contributeurs (les pollueurs) disparaissent.

Ces grandes mesures permettraient de lever en partie les contraintes qui freinent aujourd'hui le processus de mutation du parc. En particulier, l'absence de certitudes sur le potentiel de progrès des batteries en termes d'autonomie et de puissance, sur le potentiel du Smart Grid à permettre une meilleure gestion de l'intermittence des EnR, sur la capacité du réseau électrique à répondre aux besoins d'un usage massif des véhicules électriques et sur l'importance accordée par les autorités nationales à l'amélioration de la qualité de l'air incite les acteurs soit à l'attentisme (consommateurs, constructeurs etc.) soit à la promotion exclusive de telle ou telle technologie.

Assises de la Mobilité

Contribution du Comité Français Butane Propane

Face aux défis climatiques et sanitaires liés au transport, la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte et le Plan Climat fixent un double objectif : réduire les émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques et rendre une mobilité plus propre accessible à tous. Le GPL répond à ces objectifs. C'est pourquoi de nombreux pouvoirs publics nationaux et locaux encouragent le développement du GPL et l'intègrent dans leurs politiques environnementales.

L'enjeu de la mobilité durable n'est pas seulement technologique :
1/ il s'agit de développer l'utilisation de véhicules à énergie alternative par les automobilistes. Pour que les Français fassent le choix d'un véhicule à énergie alternative, celui-ci doit être accessible en termes de prix et de coût, et facile d'utilisation. Outre ses atouts sanitaires et environnementaux, l'intérêt d'**un véhicule GPL est qu'il dispose de toutes les conditions nécessaires pour rendre une mobilité durable accessible à tous :**

- **économique à l'achat et à l'usage**
- **disponible sur l'ensemble du territoire**

2/ Et ce, dans un contexte budgétaire contraint. A l'heure où l'on s'interroge sur le développement et le financement de réseaux de carburants alternatifs ou de technologies alternatives, la solution GPL est déjà disponible**. Développer le GPL ne représente pas d'engagements financiers significatifs pour les pouvoirs publics.** Les investissements pour développer le réseau ou la technologie ont déjà été réalisés par les acteurs privés sur leurs fonds propres.

Le GPL:

- **permet de répondre aux objectifs de l'Etat et des pouvoirs publics locaux pour améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique**
- **sans peser sur la dépense publique (toutes les conditions étant déjà en place, pas besoins d'investissement majeur)**
- **en étant une solution facilement accessible et plus économique pour l'automobiliste, qui peut améliorer son pouvoir d'achat tout en limitant son impact sur l'environnement**
- **De plus, il s'agit d'un savoir-faire créateur d'emplois, non délocalisable**

Le GPL est une solution facile à adopter pour réduire les émissions de CO_2 et polluants locaux. Le GPL a prouvé son efficacité pour réduire à moindre coût, pour l'Etat et le consommateur, la pollution et les risques sur la santé dans de nombreux pays et villes du monde.

GPL : une solution de mobilité alternative accessible à tous dès à présent, mais sous-exploitée

Les gaz butane et propane sont deux gaz d'origine naturelle extraits en même temps que le gaz naturel (méthane). Le GPL est un gaz associé au méthane (appelé aussi gaz naturel) sur la chaine de production amont. Il est donc d'origine fossile et peut aussi être renouvelable (biogaz).

Les tests en condition réelles de circulation démontrent qu'un véhicule GPL présente un plus faible impact environnemental du GPL comparé aux carburants traditionnels :

> Peu ou pas d'émissions de particules
> Pratiquement pas d'émissions de NOx
> Moins 18% de CO2 en moyenne comparé au modèle essence équivalent. Le développement du BioGPL, le GPL d'origine renouvelable améliorera cette valeur.
> Le GPL n'est de plus pas un gaz à effet de serre.

Dans une période de transition, le GPL est une solution viable et instantanément opérationnelle, qui est trop peu exploitée aujourd'hui. Développé uniquement sur fonds privés des distributeurs GPL, le réseau de stations GPL n'est utilisé qu'à 6% de son taux d'ouverture et pourrait approvisionner un parc d'un million de véhicules contre 210 000 actuellement. **Considéré comme suffisamment développement par l'Union européenne, il peut par ailleurs accueillir dès à présent le BioGPL sans modification ni investissement supplémentaire.**

PROPOSITIONS POUR LE DEVELOPPEMENT DU GPL EN FRANCE

Pour rendre une mobilité plus propre accessible à tous, **il importe en premier lieu de tirer parti et capitaliser sur les solutions alternatives existantes en complément du développement de solutions plus innovantes.** Le développement des énergies alternatives doit être associé à un engagement sur plusieurs années pour donner une visibilité à l'offre. C'est une condition indispensable lorsque des investissements privés sont nécessaires.

1. **Communiquer sur l'ensemble des énergies alternatives :** à chaque besoin de mobilité, moyens financiers, sa solution de mobilité alternative. Un tel signal en faveur de toutes les énergies alternatives dans les stratégies et plans en lien avec la mobilité propre permettrait à la fois :
- d'informer les usagers sur les différentes opportunités et choix en matière de mobilité durable en fonction de leurs besoins,
- d'inciter les constructeurs à commercialiser leurs modèles GPL en France

2. Mettre en place des incitations & aides financières qui profitent au plus grand nombre, comme :
- une aide à l'achat d'un véhicule gaz GPL (sous forme de bonus 500€ ou bonus CO_2 via une réduction de 5 à 10g de CO_2 octroyée pour les véhicules gaz dans le barème bonus/malus automobile pour valoriser leurs atouts en matière de réduction de polluants atmosphériques en plus des réductions de CO_2),
- une aide à la conversion des véhicules essence en GPL : Quasiment tous les modèles de véhicules essence peuvent être équipés au GPL. Sur les plans environnemental, économique et social, une telle mesure aurait pour effet :
  - d'apporter une solution à moindre coût pour la collectivité pour améliorer la qualité de l'air puisque la seconde monte pourrait traiter le parc existant qui compte 15 millions de véhicules essence. Après équipement au GPL, le véhicule GPL/essence émettra jusqu'à 20% de CO_2 en moins et verra les principaux polluants réduits de façon significative à un coût d'usage équivalent à celui du diesel
  - d'offrir une alternative au diesel et d'avoir une incidence directe sur le recul des motorisations diesel et sur la qualité de l'air
  - d'améliorer le pouvoir d'achat
  - et de permettre en particulier aux personnes qui n'ont pas la possibilité de s'acheter un véhicule neuf de rouler plus propre et plus économique.
  - A cela s'ajoute les bénéfices en termes d'emploi : 100 000 véhicules transformés nécessitent environ un million d'heures par an de main d'œuvre qualifiée non délocalisable.

3. Mettre en place des programmes de conversion au GPL des véhicules essence pour les particuliers & flottes de véhicules publiques et privées

4. Maintenir une fiscalité réduite pour les carburants alternatifs dont le GPL et a minima l'écart avec les carburants conventionnels
L'analyse de la pénétration du GPL en fonction du prix au litre des carburants conventionnels en atteste : ce sont dans les pays où le différentiel de prix entre carburants conventionnels (essence-diesel) et GPL est le plus important que le GPL est le plus développé. Le développement de ce carburant alternatif est intimement lié à l'écart de fiscalité avec les carburants conventionnels diesel et essence.
Il est ici proposé de maintenir une fiscalité réduite pour le GPL afin d'accroître l'écart avec les carburants conventionnels, d'être plus compétitif que ceux-ci et d'accélérer le développement du GPL.
De plus en 2018, du GPL d'origine renouvelable (BioGPL), sera mis sur le marché français du GPL carburant. A cela s'ajoute le fait que la filière BioGPL est une filière naissante qui requiert des investissements importants.

5. Lever les messages anxiogènes relatifs à la sécurité : demander aux collectivités territoriales, compétentes en matière de stationnement, de faire retirer les panneaux « Interdit du GPL » qui subsistent encore dans certains parkings publics, alors que ceux-ci n'ont plus lieu d'être depuis 2006.

Contact :

Joel Pedessac – j.pedessac@cfbp.fr
Emilie Coquin – e.coquin@cfbp.fr

Groupe de travail « mobilités plus propres »
Propositions du CNPA
--

Avant toute chose, le CNPA tient à saluer la mention des entreprises des services, de la réparation et du recyclage automobile, comme étant des acteurs essentiels de la transition énergétique des parcs et des viviers d'emplois dans les territoires.

Le Conseil National des Professions de l'Automobile représente une filière forte de 140 000 entreprises de proximité, pour 400 000 emplois implantés dans nos régions et non délocalisables : concessionnaires, réparateurs, loueurs, entreprises de la mobilité partagée, écoles de conduite, acteurs du recyclage.

Le CNPA adhère par ailleurs à l'ambition du groupe de travail de donner des objectifs clairs et jalonnés d'ici 2040, afin d'apporter de la lisibilité à l'action publique, tant pour les professionnels que pour les particuliers.

Mettre fin en 2040 à la vente de véhicules à carburants fossiles

Le CNPA partage pleinement le constat du groupe de travail sur le manque de constance et de lisibilité des politiques publiques en matière de transition énergétique dans les transports.
Le CNPA suggère ainsi de mettre en place un pilotage interministériel de la transition énergétique souhaitée par le Gouvernement, avec un interlocuteur unique, une stratégie et des objectifs lisibles, prévisibles, progressifs et irréversibles. Cette stratégie doit également avoir pour objectif de rassurer le consommateur, dont on constate un certain attentisme du fait des innovations technologiques et des annonces politiques.
Il conviendrait enfin de rendre les Assises de la Mobilité durables : mettre en place un bilan annuel qui réunisse les acteurs de la première édition.

La fin de la vente de véhicules à énergies fossiles suppose d'avoir réussi à déployer, en 20 ans, l'intégralité de la filière sur de nouveaux types de véhicules. Cela suppose donc des formations pour les professionnels de la maintenance et de la réparation notamment ; d'avoir résolu la question du recyclage des batteries ou encore d'avoir garanti un développement équilibré des bornes de recharge dans tout le pays...
Une aide à la transition énergétique pour les professionnels doit être envisagée.

Pour développer l'électromobilité, il convient de définir une stratégie nationale de déploiement de bornes de recharge, en misant sur les réseaux existants et notamment les stations-service de proximité.

La gestion du parc existant

Avec 2 millions de véhicules vendus chaque année pour un parc de 32 millions de véhicules particuliers, miser sur le seul renouvellement du parc pour réduire l'empreinte carbone de ce dernier n'est pas suffisant.
Le CNPA préconise ainsi que l'identification des véhicules ne se fasse plus sur la date d'immatriculation du véhicule et son carburant (système des vignettes Crit'Air actuel), mais selon les émissions réelles constatées. Cette mesure permet de mettre l'accent sur le bon entretien des véhicules, plutôt que sur la possession d'un véhicule neuf. Elle est à la fois plus juste socialement et incitative sur le plan environnemental puisqu'elle permet d'agir sur le parc existant.
Des mesures d'accompagnement fiscal peuvent être envisagées pour l'entretien à visée écologique – TVA réduite par exemple.
Le contrôle technique, acte public délégué à des opérateurs agréés, pourrait par ailleurs être renforcé dans son volet « pollution ». En constatant les émissions réelles des véhicules, le contrôle technique devrait être l'organe qui remet les vignettes Crit'Air sur lesquelles sont ensuite fondées les restrictions de circulation.

Les mesures incitatives au renouvellement du parc ne sont pas suffisantes pour les ménages les moins favorisés. Le CNPA suggère ainsi de pérenniser les aides à l'acquisition de véhicules d'occasion récents, ce qui permet d'agir sur le parc existant sans effets de seuils sociaux.

Le CNPA suggère par ailleurs de pérenniser les mesures d'aide à l'achat des poids lourds et VUL au GNV et de mettre en place une TVA incitative sur l'entretien à visée écologique ou l'économie circulaire.

2

drivy

Mobilité partagée, automobile et démotorisation : quelles mesures concrètes pour soutenir le développement de l'autopartage ?

La voiture, un actif polluant mais essentiel à la mobilité des Français

Selon le service *Observations et Statistiques* du Commissariat général au développement durable, plus de **32 millions de voitures particulières d'une moyenne d'âge de 8,7 ans circulent en France en 2017**[1]. Alors que l'Hexagone compte 40 millions titulaires du Permis B, ce sont donc en moyenne plus de 80% d'entre eux qui possèdent un véhicule personnel.

Pourtant, avec un coût de possession de 5 880€/an[2], **la voiture personnelle figure parmi les actifs les moins efficaces et sous-utilisés des ménages Français. Polluante à produire, de plus en plus chère à l'achat, elle n'est utilisée en moyenne que 7% du temps**. En ville, les "voitures ventouses" se multiplient : garées et immobiles, elles occupent une part croissante de l'espace public.

Ce décalage est d'autant plus étonnant que **les Français urbains, qui représentent 3 quarts de la population, ont une moindre dépendance à la voiture au quotidien**. En effet, pour les trajets intra-muros, le développement des transports en commun et des mobilités douces rend peu à peu l'usage de la voiture particulière superflu. Sur les trajets longue distance, la multiplication des offres de mobilité (train, avion, covoiturage, bus Macron…) incite les usagers à délaisser ou partager leur véhicule pour voyager entre deux métropoles.

En revanche, dès qu'il s'agit de se déplacer rapidement vers ou depuis une zone périurbaine ou rurale, la voiture reste le moyen de transport le plus efficace : elle est la seule à pouvoir garantir une liberté de déplacement dans ces zones peu desservies par les réseaux de transports en commun et où l'offre de covoiturage reste clairsemée. Il en va de même dans certaines situations spécifiques où la voiture apparaît comme indispensable (déménagement, courses alimentaires pour un foyer, etc.).

Ainsi, cette situation met en lumière le paradoxe de l'usage de l'automobile dans l'Hexagone : **les Français ont régulièrement besoin d'utiliser une voiture, mais pour les urbains, en posséder une relève davantage de la commodité que de la nécessité**. Dès lors, trois problématiques émergent :

1. Comment enrayer le phénomène des voitures ventouses dans les métropoles ?
2. Comment accélérer la transition du parc automobile vers des véhicules plus propres ?
3. Comment inciter les Français à se tourner vers des solutions de mobilité alternatives à la voiture ?

L'autopartage, un maillon essentiel d'une mobilité plus propre et intermodale

L'autopartage, couplé à un réseau de transports en commun dense et efficace, a le potentiel de modifier en profondeur nos habitudes de déplacements et ainsi répondre à un triple enjeu environnemental.

1. L'autopartage, une solution efficace pour accélérer la démotorisation de la France, enrayer le phénomène des voitures ventouses et libérer de l'espace public en ville

Alors qu'une voiture personnelle reste en moyenne inutilisée 93% du temps[3], l'édition 2016 de l'enquête nationale sur l'autopartage réalisée pour l'ADEME[4] a démontré que **chaque voiture mise en autopartage 100% du temps remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement**.

2. L'autopartage, un levier à même d'accélérer la transition vers des véhicules plus propres

Au-delà de la démotorisation, la hausse du taux d'utilisation des véhicules partagés entraîne un amortissement plus rapide de ceux-ci, et donc un renouvellement plus fréquent. Ainsi, l'autopartage, surtout entre particuliers, permet non seulement d'avoir moins de véhicules en circulation, mais également de progressivement rajeunir le parc automobile restant, le rendant plus respectueux de l'environnement.

3. L'autopartage, un déclencheur de mobilités douces qui contribue à diminuer les distances parcourues en voiture

Selon l'enquête nationale sur l'autopartage de l'ADEME[5], **les autopartageurs diminuent en moyenne de 41 % les kilomètres qu'ils parcourent en voiture**. Ce chiffre grimpe à 77% pour les ménages qui se séparent de leur unique voiture. En parallèle, l'accès à un service d'autopartage incite les usagers à se tourner vers des modes de transports alternatifs plus propres : **les autopartageurs utilisent davantage la marche à pied (pour 30 % d'entre eux), le vélo (29 %), les transports collectifs (25 %) le train (24 %), et le covoiturage (12 %)**.

[1] http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/vehicules-routiers-parcs.html
[2] LeasePlan CarCost Index 2016
[3] https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Does-sharing-cars-really-reduce-car-use-June%202017.pdf
[4] http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/enquete-nationale-autopartage-enalbis-2017-synthese_v1.pdf
[5] http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/87296_enresume.pdf

drivy

4 séries de mesures pour soutenir le développement de l'autopartage en France

Aujourd'hui, les progrès technologiques et la démocratisation des smartphones ont permis de lever de nombreux freins à l'adoption de services d'autopartage en réduisant au maximum les contraintes qui y sont associées (pas d'abonnement, pas de carte, davantage de véhicules disponibles, accès au service via smartphone…). Par ailleurs, les solutions comme Drivy, qui a fédéré 1,8 millions de personnes autour de son service de location de voiture entre particulier et d'autopartage, sont déployables partout sans besoin d'investissement public.

Nous sommes donc convaincus que l'autopartage pourrait être adopté encore plus largement grâce à une série de mesures qui pourraient s'inscrire dans la loi d'orientation des mobilités qui verra le jour en 2018.

1. Mettre à jour les lois existantes sur l'autopartage pour refléter les évolutions technologiques

Le code des Transports (Article L1231-1-14) définit l'autopartage comme *"la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée"*.

Pourtant, les réglementations sur la labellisation autopartage (Décret n° 2012-280 du 28 février 2012) et sur les certificats d'économie d'énergie (fiche TRA-SE-112) ne s'appliquent qu'à l'autopartage avec carte et abonnement, sans tenir compte des services sur mobile et de la montée en puissance de l'autopartage avec boitier. Une mise à jour de ces textes pour les élargir à l'autopartage avec boitier et sans abonnement serait donc nécessaire.

2. Inciter les particuliers à partager leur véhicule personnel

Afin d'inciter les propriétaires particuliers à partager leur véhicule personnel et ainsi densifier l'offre d'autopartage, il est nécessaire de leur permettre d'agir dans le **cadre du partage de frais**. Sachant que le coût annuel de possession d'un véhicule en France est d'environ 6 000€, les revenus issus de la location de véhicule entre particuliers ne dépassant pas ce seuil peuvent être assimilés à du partage de frais. Un mécanisme d'**abattement fiscal** refléterait bien cette situation. Une autre solution consisterait à permettre aux particuliers louant leur véhicule personnel de déduire le **barème fiscal kilométrique**, comme pour le covoiturage.

En parallèle, d'autres mesures incitatives pourraient être envisagées pour les particuliers mettant régulièrement leur véhicule personnel en autopartage, en particulier en matière de **stationnement** : abonnement résidentiel moins cher voire gratuit si son véhicule est partagé plus de 60 jours/an, places réservées ou prioritaires, réductions sur les autres modes de déplacement doux (transport en commun, locations de vélo…).

3. Définir un cadre pérenne pour les micro-entrepreneurs opérant des flottes d'autopartage

En ce qui concerne **les opérateurs professionnels de flottes de véhicules partagés avec boitiers**, un premier enjeu serait de lever le principal frein au développement de leur activité : celui du stationnement. En effet, afin de rendre leur flotte accessible aux usagers, ceux-ci sont dans l'obligation de garer leurs véhicules dans la rue, en payant le prix fort. Une forme de **tarification professionnelle adaptée (comparable aux tarifs du stationnement résidentiel par exemple), ou la mise à disposition de places de parking dédiées et équipées de bornes de recharge électriques *via* une autorisation temporaire d'occupation du domaine public** (comme les places SVP à Paris) permettrait de lever ce frein.

En parallèle, une réflexion pourrait être menée sur le régime auquel sont soumis ces opérateurs, notamment lorsqu'ils lancent leur activité. Aujourd'hui, la location de voiture est considérée comme une prestation de service sous le régime micro-entrepreneur alors que la structure de coûts de cette activité se rapproche davantage de la vente de biens. Un **régime micro-entrepreneur spécifique à la location de biens**, avec un seuil de chiffre d'affaires de 170 000€/an, des charges sociales de 13,1% et une franchise de TVA de 82 800€ correspondrait davantage à la réalité de cette activité.

4. Informer et faciliter l'accès des usagers aux services d'autopartage

Une communication institutionnelle forte, notamment au niveau local, permettrait de rendre davantage visible les offres d'autopartage auprès des usagers.

Par ailleurs, la **création de places de stationnement en voirie dédiés à l'autopartage et proches des autres moyens de transports** en commun sont à privilégier, dans la mesure où 30 % des usagers actuels ont découvert l'autopartage en passant devant une station.

Enfin, des **partenariats entre acteurs privés et publics** pourraient être envisagées, par exemple dans l'optique d'intégrer l'offre d'autopartage au sein des Pass Transports des villes.

Les administrations et entreprises disposant de flottes de services pourraient également mettre leur véhicule en autopartage lorsqu'ils sont inutilisés, et en particulier le weekend.

Le 27 novembre 2017

Contribution de l'Association Equilibre des Energies

L'association **Equilibre des Energies** (EdEn) est une association indépendante qui regroupe notamment des acteurs du bâtiment, de la mobilité et des énergies renouvelables, des professionnels de l'énergie et des associations de consommateurs. EdEn constitue un outil de réflexion dont les membres s'efforcent de proposer des solutions innovantes en matière d'utilisation rationnelle des énergies au service d'un objectif prioritaire : la lutte contre les émissions de CO_2.

EdEn s'est réjoui de la constitution d'un groupe de travail sur la mobilité propre au sein duquel elle a pu faire valoir certains de ses points de vue. Elle s'inquiète cependant, en prenant connaissance du projet de rapport final, de la très grande diversité des angles d'attaque pour traiter un problème dont l'urgence est patente et soulignée dans le rapport, à savoir la hausse des émissions du secteur des transports constatée depuis 2014, alors que les engagements pris par la France appellent un changement de tendance drastique. EdEn rappelle que le transport routier a été à l'origine de 126 Mt d'émissions de CO_2 en 2015 dont 70 Mt pour les seuls véhicules particuliers.

C'est donc à ce secteur auquel il faut s'attaquer avec vigueur avec des mesures à la hauteur du problème posé. Tout en s'associant aux approches consensuelles relatives au développement de la marche, du vélo, du covoiturage et de l'auto-partage, EdEn s'interroge sur une surestimation possible de l'effet de ces mesures et de leur acceptation par les populations, alors que le problème n'est pas de contrecarrer le besoin de mobilité de nos concitoyens mais d'y répondre par des moyens vertueux pour l'environnement. EdEn constate qu'aujourd'hui la seule solution permettant de satisfaire les besoins de mobilité propre à grande échelle est celle de la mobilité électrique qui permet, mieux que toute autre filière, de mobiliser les énergies renouvelables au profit du secteur des transports. C'est en outre une filière dans laquelle la France possède de très sérieux atouts industriels qui doivent être préservés.

La filière électrique peut être mise en œuvre par deux voies complémentaires : la filière hydrogène d'origine décarbonée et la filière batteries. EdEn soutient les deux filières mais note que la filière batteries a accompli des progrès considérables au cours des dernières années alors que la filière hydrogène, malgré l'arrivée d'électrolyseurs plus performants, se heurte toujours à une équation économique difficile et pose des problèmes techniques qui ne doivent pas être sous-estimés. En conséquence, EdEn estime qu'hydrogène et batteries ne doivent pas être traités sur un même plan et que la politique de mobilité propre doit orienter l'hydrogène vers les usages où il est le plus approprié, à savoir les flottes captives ou professionnelles : autobus, tramways, chemin de fer, bateaux, taxis, véhicules d'aéroport, chariots de manutention…

Le développement de la mobilité électrique avec batteries est incontestablement l'opportunité majeure qui s'offre aujourd'hui au secteur des transports. C'est ce développement qui est de nature à rendre possible le retrait de la vente des véhicules à moteurs thermiques à horizon 2040 annoncé par le Gouvernement.

Pour que ce défi soit relevé, des réponses doivent être apportées dans quatre directions :

[1] La mobilité électrique doit être totalement propre

Bien que la durée de vie des batteries se soit considérablement allongée, le cycle de vie des batteries doit être organisé. La faisabilité d'un label européen sur les batteries doit être étudiée et un plan de collecte et de recyclage des batteries en fin de première ou de deuxième vie doit être établi, après qu'aura été actualisé la directive européenne du 6 septembre 2006.

Par ailleurs, la décarbonation du kWh électrique est acquise depuis longtemps en France. Mais l'intégration des EnR intermittentes au réseau peut s'accompagner d'un recours accru au fossile, ce qui peut être évité par le véhicule électrique s'il est bien géré (voir point [4]).

[2] La mobilité électrique doit être accessible à tous

La mobilité électrique doit accessible à tous. Ceci pose le problème des infrastructures de recharge, publiques et privées, et de leurs conditions d'accès.

Eden recommande que soit établi, en coordination avec les exploitants des réseaux de distribution, un schéma directeur de déploiement de bornes de recharge publiques, reposant sur un séquencement rationnel des puissances, incluant les deux-roues, dont le respect sera un préalable à l'octroi d'un soutien financier des pouvoirs publics. Il devra être demandé aux collectivités territoriales de décliner, sur leur territoire, ce schéma directeur en prenant en compte les besoins des professionnels et de ceux qui n'ont pas accès à la recharge à domicile.

EdEn demande que simultanément soient levés un certain nombre de verrous qui bloquent le développement des bornes de recharge et le recours à la mobilité électrique dans les logements collectifs et les entreprises (problèmes des copropriétés et de l'inefficience du droit à la prise, cas des logements sociaux, traitement fiscal de la recharge en entreprise et des véhicules de société…)

[3] La mobilité électrique doit contribuer à la stabilisation des réseaux

Le VE s'il est bien géré peut participer à la stabilisation des réseaux, à l'instar de qui a été réalisé grâce au pilotage des chauffe-eau électriques. Le pilotage de la recharge doit devenir la règle et la bidirectionnalité des échanges avec le réseau doit être développée. Des opérations pilotes de V2G doivent être engagées dès à présent à l'instigation des pouvoirs publics.

Une tarification de la puissance appelée appropriée, conduira, comme pour les autres usages, à une utilisation vertueuse des bornes de recharge et des capacités de stockage représentées par les batteries.

[4] La mobilité électrique doit être une composante centrale de la réglementation environnementale du bâtiment

Il est essentiel que la future réglementation du bâtiment, attendue pour l'horizon 2020, facilite l'installation des bornes de recharge et incite à l'utilisation des capacités de stockage du VE pour valoriser au mieux le potentiel de production d'électricité d'origine renouvelable installé localement. A cette fin, EdEn recommande que :

- soit imposé un pré-équipement de nature à permettre l'installation de bornes de recharge à chaque emplacement de stationnement, et que soit rendu obligatoire, à un horizon à fixer, leur faculté à être pilotées;
- soit considérés par les règlements de construction comme un moyen de gestion active, tout système de stockage composé soit par des véhicules électriques pilotés de façon bidirectionnelle en V2H ou V2B soit par des batteries à demeure, notamment de deuxième vie.

Comme pour le V2G, ceci suppose une tarification d'accès au réseau appropriée, notamment dans les formules spécifiques à l'autoconsommation.

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Assises de la mobilité

Contribution de FNE à l'atelier « Mobilités plus propres » *1ER décembre 2017*

Pour une bonne santé, l'OMS recommande la pratique d'une activité physique quotidienne régulière. Ainsi dans un air respirable, 30 minutes par jour suffisent à réduire considérablement le risque de maladie cardiovasculaire, de diabète, de cancer ou de dépression. En particulier, se rendre au travail à vélo apporte un bénéfice sanitaire prouvé et permet de maintenir le corps, sa musculature et ses articulations en forme. De nombreuses études scientifiques concluent que la pratique régulière d'une activité physique participe également à notre bien-être psychologique en libérant durant l'activité physique des endorphines, dénommées « molécules du bonheur ».

L'Etat et les diverses autorités en charge de la mobilité (AOM) se doivent d'encourager l'usage des modes actifs dont les effets positifs sur la santé sont désormais bien avérés, d'autant plus que la moitié des déplacements effectués en automobile fait en moyenne moins de 3 kilomètres et qu'une large part d'entre eux pourrait être effectuée en mode actif. Cette action doit être la première priorité. Il est évident que les modes actifs ne pourront pas satisfaire toutes les mobilités, la seconde action prioritaire de l'Etat et des AOM doit se porter vers les transports collectifs partout où ils sont en mesure d'apporter un service attractif satisfaisant à des coûts supportables. La troisième action que l'Etat et les AOM doivent engager pour une mobilité plus propre concerne les véhicules motorisés individuels diesel mais aussi ceux roulant à l'essence, qui par leur nombre constituent la principale source de pollutions provoquées par les transports en particulier en zone urbanisée dense.

1. **FNE préconise les mesures suivantes pour agir concrètement en faveur des modes actifs :**
   - Apprentissage du vélo dès le plus jeune âge. A l'instar de nombreux pays européens, la pratique du vélo doit faire l'objet d'un apprentissage en milieu scolaire avec l'objectif d'arriver au collège en sachant se déplacer à vélo dans la circulation générale.
   - Communication auprès des autres usagers de la route pour qu'ils respectent les pratiquants des modes actifs qui par leur simple présence dans l'espace public, agissent en faveur d'un air plus respirable.
   - Généralisation de l'indemnité km vélo en augmentant son plafond, en maintenant l'aide à l'achat d'un VAE et en faisant la chasse à toutes les incitations détournées à l'usage de la voiture particulière.
   - Facilitation du stationnement : la révision de la loi sur les copropriétés (loi 65-557 du 10 juillet 1995 modifiée) annoncée par l'Etat doit être l'opportunité de mettre les infrastructures dédiées au stationnement vélo au moins au même niveau que celles dédiées à la recharge des véhicules électriques.

2. **FNE préconise de redonner une priorité au développement des transports collectifs pour qu'ils apportent des solutions attractives à la mobilité quotidienne**

Le contact rail/roue offre une très faible résistance à l'avancement en comparaison avec le contact pneumatique/bitume de la route. Il permet de réaliser des économies d'énergie substantielles d'autant plus que le rôle de guidage de la voie ferrée permet de faire rouler des convois longs. Les trains, métros et tramways à traction électrique sont à privilégier dans les conurbations pour les transports de masse car moins émissifs en polluants et en GES au passager transporté, surtout en France où l'énergie électrique est majoritairement d'origine nucléaire réputée peu carbonée. Mais 40 ans après la décision de son développement massif en France, celle-ci n'a toujours pas réglé son cycle de vie. Pour FNE, faire de notre pays une poubelle de déchets radioactifs, n'est pas acceptable car elle se fait au détriment des générations futures. Autre avantage du mode ferroviaire, le contact rail/roue est beaucoup moins émissif en particules fines que le contact pneumatique/bitume.

Par construction, si l'ensemble des circulations sont bien programmées, il ne peut y avoir de congestion sur un réseau ferré. Par contre l'infrastructure peut se révéler insuffisante pour répondre à toutes les demandes de mobilité. Le système, perdant alors vite sa robustesse, se révèle incapable de satisfaire la demande de transport de façon attractive pour les citoyens, provoquant des reports vers la route et aggravant sa saturation en période de pointe. C'est ce qui se produit dans les zones très denses lorsque la puissance publique ne réalise pas en temps voulu les investissements nécessaires et/ou ne maintient pas la qualité du réseau ferré, comme on l'observe particulièrement en Ile-de-France, mais aussi tout le long du littoral méditerranéen de Nice à Narbonne. **FNE préconise d'entretenir et de moderniser les infrastructures ferroviaires dès que le système de transport pour la mobilité quotidienne fait apparaitre des dysfonctionnements récurrents.**

Le développement du bitume et du pneumatique ont permis à la route de développer des autobus et des autocars comme compléments au transport ferroviaire dans les zones les plus denses pour assurer les transports de courte de distance en l'absence

de transport guidé ou comme mode collectif principal dans les moyennes et petites agglomérations. Ces véhicules fonctionnent principalement avec des moteurs diesel utilisant le gazole comme carburant. Au cours de la dernière décennie du XXéme siècle des responsables politiques locaux prennent conscience de la dégradation de la qualité de l'air dans les zones urbaines et, sous l'impulsion de l'Association Française pour le Gaz Naturel Véhicule (AFGNV), ils vont substituer le GNV, autrement dit le méthane, au gazole pour des usages spécifiquement urbains : autobus, bennes à ordures,... mettant l'accent sur la qualité de ce carburant émettant beaucoup moins de polluants que le gazole. FNE soutient fortement cette tendance car aujourd'hui le méthane n'est plus seulement d'origine fossile mais peut être produit de façon renouvelable et authentiquement propre par la méthanisation de matières organiques. **Le GNV renouvelable est un choix sociétal majeur présentant des avantages certains dépassant même le cadre de la mobilité :**

- **forte réduction des GES car ce méthane est obtenu dans ce cycle court du carbone,**
- **diminution, voire arrêt de l'usage d'engrais chimiques grâce à l'utilisation du digestat comme engrais naturel améliorant en circuit court la qualité des sols et source d'émissions négatives de CO2,**
- **création d'emplois qualifiés, pérennes, non délocalisables, et globalement promoteur d'une économie circulaire et d'un modèle agricole plus durable,**
- **indépendance énergétique des territoires baisse des tensions géopolitiques pour l'accès aux ressources primaires de l'énergie (pétrole, gaz, uranium, mais aussi lithium, cobalt,...)**

FNE estime important que l'Etat donne un signal fort pour l'usage du GNV renouvelable le distinguant fiscalement du fossile.

FNE préconise de revenir au taux de TVA à 5,5 % pour les transports en commun qui assure la mobilité quotidienne. C'est un signal positif fort à donner aux acteurs de la filière et à l'ensemble de la population. Le relèvement de la contribution climat-énergie serait sans doute la meilleure façon de compenser cette perte de recettes.

3. FNE soutient le besoin d'un mix énergétique pour le véhicule individuel

De par l'importance de son parc, la voiture individuelle est le mode le plus émetteur de gaz à effet de serre et de polluants locaux, notamment en zones urbaines denses et autour des principaux axes de transports routiers. L'origine de cette pollution c'est principalement le gazole, carburant privilégié fiscalement au détriment de l'essence et d'autres carburants, tel le méthane. Aux yeux de certains le véhicule électrique (VE) serait la solution pour une mobilité individuelle propre. Il fait peu de bruit et n'émet aucun gaz à l'échappement. Mais cette vision ne résiste pas à une analyse en cycle de vie intégral du système qu'exige le VE pour rouler. Même si le mix électrique était 100% d'origine renouvelable et propre, cela ne suffirait pas à qualifier de propre le VE. Sous réserve d'évolutions prochaines non encore détectables, les batteries actuelles présentent des caractéristiques qui en font un des points faibles de l'électromobilité. Ce véhicule n'est bien adapté que pour des parcours répétitifs et courts

Pour une mobilité individuelle plus propre FNE propose de:

- supprimer progressivement toutes les avantages fiscaux, y compris pour les entreprises de transport,
  - à l'emploi du gazole comme carburant,
  - à l'acquisition de véhicules diesel,
- aligner le calcul de la puissance fiscale des véhicules diesel sur celle du véhicule essence, différence que rien ne peut justifier aujourd'hui, si ce n'est de promouvoir les véhicules diesel et l'usage de son carburant le gazole,
- réduire les aides à l'acquisition de VE et de proposer des aides équivalentes aux véhicules roulant au GNV car les mêmes avantages qui font des véhicules PL roulant au GNV des véhicules plus propres, s'appliquent aussi aux VL et VUL,
- mesurer au plus vite tous les gaz polluants des véhicules à moteur diesel à chaque Contrôle Technique
- supprimer la liberté accordée au salarié contribuable de déduire ses frais de transport quotidien dans sa déclaration d'impôts sur le revenu dans les cas les plus flagrants où il existe une offre de transports collectifs de qualité. Dans les autres cas FNE estime qu'elle ne doit être accordée que dans la limite d'un véhicule standard à définir. FNE estime en effet que cette pratique n'est pas favorable au report modal vers les modes actifs ou les transports collectifs,
- classer tous les véhicules vignette Crit'Air en se fondent sur des résultats d'ACV certifiées et que, pour les véhicules dont les résultats ne correspondent pas aux attentes, le déclassement soit rapidement opéré et les aides arrêtées. A titre d'exemple les VE qui utilisent des batteries chaudes consommant davantage d'énergie à la borne afin d'éviter leur décharge trop rapide, ne devraient plus bénéficier d'aides à l'acquisition car manifestement trop énergivores,
- développer rapidement des restrictions de circulation dans les grandes métropoles en fonction de la pollution sur la base de la vignette Crit'Air.FNE estime que l'exonération en très grande partie de la contribution carbone pour le gazole professionnel est l'exemple aberrant de politique publique qui veut d'un côté « décarboner » le transport et de l'autre octroie des avantages financiers significatifs à l'usage d'un carburant polluant, troublant gravement la communication.

Groupe de travail Mobilité propre

Rapport d'étonnement – Fondation pour la Nature et l'Homme

1er décembre 2017

L'atelier d'experts portait sur la mobilité « propre ». Les enjeux sont de taille : il s'agit d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, fixés par la Stratégie nationale bas carbone, à horizon 2030. Il s'agit également de réduire la pollution émise par les véhicules, à court terme, pour faire face à l'urgence sanitaire.

Considérant la réalité de ces enjeux, **la Fondation pour la Nature et l'Homme :**

- **S'étonne que le débat d'experts n'ait pas permis de partager, pour le moins de débattre, une vision de ce qu'est la mobilité durable :**

- en termes de mix énergétique,
- de répartition des modes,
- à différents horizons de temps (5, 10 15 ans),
- en identifiant les changements socio-économique que cela implique (emploi et formation notamment, mais également usages).

Une vision est indispensable pour définir les priorités en termes de politiques publiques et de soutenir les modes de déplacements les plus « vertueux », les plus « propres », les plus efficaces du point de vue énergétique.
L'urgence climatique et le calendrier des objectifs implique d'être beaucoup plus précis sur les priorités de l'action publique et des financements.

- **Regrette que les échanges se soit centrés sur l'offre de mobilité uniquement, au détriment de la question cruciale de la maîtrise de la demande.**

« *L'objectif est de proposer les conditions pour promouvoir le développement de toute forme de mobilité propre* ».
La formulation proposée dans le rapport du groupe de travail ne prend pas en compte la question de l'évolution de la demande. Or, la maîtrise de la demande était un des 4 sujets clés identifiés pour ce groupe de travail, et c'est un élément clé de l'atteinte des objectifs climat pour le secteur. Sans une réelle maîtrise de la demande, les objectifs climatiques ne sauraient être atteints.

La maîtrise de la demande revêt un enjeu structurant et passera par :
- un changement des pratiques d'urbanisme et d'aménagement : celles-ci ont depuis plusieurs décennies entretenu l'étalement urbain et contribué à l'allongement des distances parcourues quotidiennement. S'il y a des évolutions sociales et organisationnelles à soutenir, comme le travail, ces évolutions doivent s'inscrire dans l'espace.
- un référentiel précis sur les grands projets d'infrastructures, mettant fin aux grands projets climaticides.

Appel commun

Pour une ambition de développement d'une filière française du GNV/BioGNV

Fort de leur expérience en matière de connaissance scientifique des différentes solutions de production (FNSEA), d'utilisation professionnelle (FNTR, FNTV, REUNIR) et d'énergéticien (GRDF), les parties signataires du présent appel souhaitent partager avec leur environnement et tout particulièrement les pouvoirs publics leur vision en matière de mix énergétique pour une mobilité plus propre.

Une exigence commune : La trajectoire fixée par les pouvoirs publics à tous les niveaux doit être claire et homogène sur le long terme

L'accord de Paris suite à la COP21 de 2015 dresse un bilan sans ambiguïté de la trajectoire inévitable si aucun effort n'est réalisé pour contenir les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs d'activité.

Dans le même temps, la Commission Européenne appelle l'ensemble de ses membres à mettre en œuvre sans tarder des trajectoires de déploiement des énergies alternatives, tout en pointant les dépassements d'émissions de particules fines. Enfin, le plan Climat présenté le 6 juillet 2017, précise les attentes de l'Etat français qui « soutiendra le développement des carburants alternatifs […] » et « l'acquisition des poids lourds[1] au gaz [...] favorisée fiscalement ».

Pour les transports routiers en général, une des alternatives susceptibles d'être mise en œuvre à large échelle dans les délais qu'impose l'urgence de la situation : il s'agit du Gaz Naturel Véhicule (GNV). Non content d'être déjà opérationnelle et économiquement accessible, cette solution contient en soi sa propre transition énergétique, à travers le déploiement du BioGNV issu de la méthanisation et de la méthanation. Elle s'adosse sur une technologie moteur au point et une structure existante d'acheminement du carburant d'avitaillement (le réseau gazier), par nature vertueuse et maîtrisée.

Le respect des objectifs fixés par le Plan Climat peut d'ores et déjà s'appuyer sur les initiatives lancées depuis 2016 et qui ont généré une dynamique positive de la filière française du GNV/BioGNV.

Trois axes pour des mesures concrètes et des effets rapides pour accélérer la transition énergétique dès maintenant

Les parties signataires invitent les pouvoirs publics à mettre en œuvre une politique d'incitation des acteurs à franchir le cap de la transition énergétique à travers trois séries de mesures :

1.- Garantir au GNV/BioGNV un cadre fiscal et réglementaire propice à un essor accéléré

La filière émergente et par nature fragile du GNV/BioGNV requiert une stabilité long terme du cadre fiscal et règlementaire, sur une période similaire au temps d'amortissement des matériels.

Le GNV/BioGNV est un carburant alternatif qui offre un très bon retour sur investissement pour l'Etat.

Pour les acteurs du transport routier, le changement de modèle énergétique ne peut s'opérer qu'à la condition d'une visibilité long terme sur la fiscalité du carburant GNV/BioGNV et les incitations pour passer à l'acte.

L'encouragement réglementaire passe également par une facilitation de l'accès des véhicules GNV/BioGNV dans les zones à faibles émissions. Ainsi les mesures suivantes constituent des leviers décisifs :

- Intégrer le bioGNV à la vignette Crit'air véhicule très faible émission,
- Faire reconnaître le bioGNV avec son propre facteur d'émission dans la base carbone ADEME avec une valeur d'émission GES différente de celle du GNV,
- Classer tous les véhicules vignette Crit'Air induites par le cadre réglementaire « certificats de qualité de l'air » en se fondant sur des résultats d'ACV certifiées,

[1] La notion de poids-lourd englobe ici l'ensemble des véhicules dont le tonnage est supérieur ou égal à 3,5t

- Garantir le stationnement des véhicules lourds à faibles émissions -dont les motorisations GNV/bioGNV- à proximité du cœur des villes pour ancrer la compétitivité du secteur (ex. autocars de tourisme),
- Autoriser des plages plus larges de livraison pour les véhicules à faibles émissions,
- Aides modulées à l'acquisition en propre ou en location des véhicules faibles émissions pour le carburant GNV/bioGNV.

A terme, la filière GNV/BioGNV doit pouvoir autofinancer son propre développement à travers la monétisation des gains des émissions de GES et polluants, valorisés dans une approche du puits à la roue.

2.- Faciliter l'émergence d'une production massive de BioGNV en relation avec les territoires

Les intérêts des transporteurs et agriculteurs sont parfaitement convergents : 24% des flux des TRM concernent les transports de matières **premières** alimentaires à destination des points de vente qui permettent donc d'approvisionner les clients des agriculteurs. Soutenir la production de biométhane durable et concertée auprès de la filière agricole permet donc de créer une économie circulaire et solidaire au cœur des territoires permettant de favoriser les synergies entre deux secteurs dont la compétitivité est un enjeu essentiel. Soutenir les projets de méthanisation qui prennent en compte les acteurs locaux et les aspects environnementaux permet de garantir leur bonne intégration au territoire disposant également d'autres atouts dans sa valorisation des coproduits

L'ensemble de ces actions doivent se faire en parallèle d'un soutien au déploiement de la filière biométhane. En effet, le caractère vertueux du GNV prend tout son sens lorsque le gaz est produit de manière renouvelable, localement, à partir du gisement de matières agricoles ou déchets ménagers. Aussi convient-il d'encourager la professionnalisation de la filière biométhane, première filière de production de gaz vert, ainsi que de pérenniser le soutien qu'il lui est associé (tarif d'achat, soutien financier par le fonds chaleur etc.). Enfin, la reconnaissance de son caractère renouvelable passe par la prise en compte de la présence du BioGNV dans le calcul de la fiscalité associée au GNV.

De même le lancement d'un appel à projet « filière du futur » pour développer un écosystème impliquant les constructeurs au travers des conversions vers des chaînes de production à faible émission à proximité des sites de biométhane est un signal attendu d'engagement du gouvernement pour développer la filière GNV/BioGNV.

3.- Prolonger l'effort de déploiement d'un maillage efficace en points d'avitaillement GNV/BioGNV

Le but à atteindre en soutenant l'accélération du développement des points d'avitaillement nécessite l'émergence de stations multisectorielles adaptées au besoin de tous les utilisateurs. La coordination des deux filières du transport routier (TRM et TRV) peut faire émerger les stations aux endroits stratégiques dans les territoires en minimisant les « hauts le pied », et permettre aux entreprises de transports de convertir leur flotte vers une solution écologique et rentable financièrement. L'accès aux stations GNV / BioGNV doit également prendre en considération l'émergence des usages particuliers et petits professionnels du GNV pour les Véhicules Légers et les Véhicules Utilitaires Légers.

Pour ce faire, des enveloppes financières pour encourager l'investissement industriel dans les stations sous l'unique condition de disposer du BioGNV à la pompe est un engagement indispensable.

De même, il est nécessaire de réaliser des concertations locales comprenant les professionnels locaux, les producteurs de biométhane (agriculteur, collectivités locales, syndicats) et la filière d'utilisateurs professionnels potentiels de GNV (TRM, TRV, BOM, BTP) afin d'identifier les emplacements les plus adaptés des stations permettant de répondre au besoin des utilisateurs et combinant une valorisation du biométhane produit localement. Ces concertations locales pourraient avoir lieu dans le cadre de lancement de schémas directeurs de stations d'avitaillement en région (sous l'égide des VP énergie/transport des exécutifs régionaux ou des services déconcentrés de l'Etat (Préfet, DREAL))

La France a les moyens d'une ambition réaliste et forte en matière de transition énergétique de son transport routier.

Une des solutions optimales est clairement identifiée par l'ensemble des acteurs : le GNV/BioGNV.

Les organisations et les opérateurs FNSEA, FNTR, FNTV, REUNIR et GRDF ont la volonté d'accompagner durablement le déploiement de cette solution, à grande échelle, pour la mettre à la portée de tous sur l'ensemble du territoire national.

Il appartient aux pouvoirs publics de répondre présents aux côté des acteurs de la filière en mettant en œuvre à court terme les mesures susceptibles d'engager cette nouvelle trajectoire.

Construire une mobilité plus propre, déplacer des personnes et des biens sans émettre de gaz à effet de serre ou de polluants, est un des défis fondamentaux d'une mobilité d'avenir aux horizons 2030 - 2050 pour une croissance plus forte, écologique et inclusive.

L'accord de Paris, la loi de transition énergétique pour la croissance verte, et plus récemment le plan climat, mettent les politiques publiques sur ce chemin. L'objectif est de maintenir l'élévation moyenne de la température au-dessous de 2°C. Or en 2016, les transports représentent en France, 29 % des émissions de gaz à effet de serre. Il est donc impératif d'inscrire la future loi d'orientation dans une perspective de transition écologique et énergétique

Dans ce contexte, Il est important que l'Etat se conçoive comme un chef d'orchestre et qu'il trouve les modalités d'une mobilisation des collectivités territoriales et des citoyens. Il s'agit de construire des réponses dans les régions et dans les métropoles comme dans le périurbain et dans les territoires ruraux.

Une mobilité propre se construit autour d'un triptyque : usagers (comportements) + véhicules (faibles émissions) + infrastructures (adaptées et innovantes).

Dans la perspective de la future loi d'orientation, la FNTP insiste sur l'importance de donner aux acteurs, et en particulier aux collectivités territoriales :

Les infrastructures, solutions pour la transition énergétique / écologique

L'investissement dans les infrastructures est un puissant levier pour parvenir à réaliser la transition énergétique / écologique. Les infrastructures offrent un véritable bouquet de solutions pour une mobilité plus propres : routes, voies ferrées, voies navigables, transport aérien.

Le rapport de juin 2016 «investir dans les infrastructures pour réussir la transition écologique » publié par la FNTP estime le besoin d'investissement annuel additionnel à 8 milliard d'ici 2030. Il présente l'ensemble des solutions techniques proposées aujourd'hui par les entreprises du secteur des Travaux Publics.[1]

De la visibilité

Il s'agit de prendre en compte les infrastructures dans la concrétisation d'une mobilité plus propre. Cela passe par la capitalisation des solutions de terrain pour déployer les dispositifs les plus adéquats. C'est pourquoi la FNTP propose la création d'un observatoire des infrastructures basses émissions et de l'adaptation des infrastructures au changement climatique.

Il réalise chaque année un état des lieux des aménagements et d'ouvrages réalisés sur le territoire. Il propose un rapport de suivi au comité d'orientation des infrastructures (COI). Il diffuse et promeut le contenu de ce rapport auprès des collectivités territoriales.

De la sécurité dans le montage des projets

Pour accélérer les projets de mobilité propre, une fois qu'ils ont été décidés, la FNTP propose :

Afin de simplifier l'instruction des projets, d'encadrer les demandes de complément ou de régularisation de la phase d'examen du projet et de réduire le délai durant lequel le préfet peut prolonger cette même phase.

Afin de rationaliser le contentieux, de soumettre les tiers, à l'instar des pétitionnaires, à un délai de recours de 2 mois, de supprimer les possibilités de prolongation du délai de recours

[1] https://www.fntp.fr/fntp/argumentaires-etudes/investir-dans-les-infrastructures-pour-reussir-la-transition-ecologique

contention et d'encadrer toutes les réclamations. Il convient, comme en droit de la construction, de limiter les recours abusifs. Confier aux cours administratives d'appel une compétence de premier et dernier ressort, comme pour les énergies renouvelables, pour le projet d'une ampleur significative

De la capacité de décision et de financement dans la proximité

Pour permettre aux collectivités de mener à bien leurs politiques en matière de mobilité propre, la FNTP propose :

De doter les régions de compétences nouvelles en matière de pilotage d'infrastructures. En cohérence avec le schéma régional de développement économique, d'innovation et de territorialisation, le schéma d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET) comporterait un chapitre regroupant toutes les orientations en matière d'infrastructures concourant en particulier à la réalisation de la mobilité propre. Ce chapitre préciserait les engagements financiers

de la région sur les différents types d'infrastructures et sur les projets régionaux structurants. Au début de chaque mandature et en application du SRADDET en vigueur, la région établirait avec chaque territoire cohérent un contrat régional d'aménagement du territoire.

De mettre en place des instances de coordination régionale regroupant l'ensemble des parties prenantes (Conseils d'orientation régionaux des infrastructures). Rassembler les parties prenantes, notamment les représentants du monde économique (entreprises, investisseurs, constructeurs d'infrastructures, gestionnaires de réseaux, usagers, etc.), autour d'une instance de coordination régionale permettrait de favoriser le dialogue et le consensus territorial, de partager la même vision et d'assurer une cohérence d'action au service du développement économique et de l'aménagement du territoire. En ce sens, les conférences territoriales de l'action publique (CTAP) pourraient être élargies aux représentants du monde économique. Les CTAP en cette configuration élargie seraient associées à la préparation des contrats de plan entre l'Etat et les régions, à celle des contrats régionaux d'aménagement du territoire et au suivi de leur exécution.

D'habiliter les collectivités territoriales à instaurer un péage ayant comme objectif principal la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure routière.

Donner la possibilité pour les EPCI à fiscalité propre, qui exercent la compétence voirie, d'instaurer localement une taxe additionnelle à la TICPE pour financer les dépenses de voirie. Il s'agit de créer un nouvel outil destiné à élargir les possibilités de financement des infrastructures urbaines et péri-urbaines par les usagers, sans investissement technologique lourd.

M. Patrick Oliva
Président de l'atelier d'experts « pour une mobilité plus propre » des Assises de la Mobilité

Paris, 1er décembre 2017

Monsieur le Président,

En tant que groupe industriel français, ENGIE inscrit la croissance responsable au cœur de ses métiers de l'électricité, du gaz naturel et des services à l'énergie pour relever les grands enjeux de la transition énergétique vers une économie sobre en carbone. ENGIE s'investit ainsi de façon croissante dans le développement de la mobilité durable tant sur le territoire national qu'à l'international au travers de ses activités d'électrification des transports publics, ses infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs, ses systèmes intelligents de transport, ses solutions de planification urbaine et de modélisation 3D des territoires.

Dans le cadre des Assises de la Mobilité, nous vous remercions de nous avoir entendus au cours de plusieurs entretiens relatifs à l'atelier d'experts « pour une mobilité plus propre ». Afin de compléter notre propos, nous souhaitons réaffirmer l'engagement d'ENGIE en tant que leader de la transition énergétique dans les villes et les territoires, pour laquelle la mobilité durable constitue l'un des leviers.

Le secteur des transports est aujourd'hui l'objet de mutations d'envergure qui possèdent un potentiel de disruption fort pour la mobilité des biens et des personnes dans les villes et les territoires. C'est ainsi que la propulsion thermique sera à terme supplantée par une propulsion aux carburants alternatifs (électricité, (bio)gaz et hydrogène), que la production décentralisée de ces carburants alternatifs (et leur stockage) permettra de rompre la dépendance aux produits pétroliers importés et modifiera les équilibres entre Etats. Enfin, la digitalisation sans cesse croissante de nos usages apportera une offre de mobilité plus adaptée à nos besoins, plus accessible et plus connectée à des systèmes de plus en plus autonomes.

La vision d'ENGIE pour la mobilité de demain s'articule autour d'une mobilité plus propre et plus intégrée dans une conception d'ensemble d'aménagement du territoire national, urbain et rural. L'atténuation des externalités négatives liées au développement croissant des besoins de mobilité requiert selon ENGIE de :

- **favoriser la continuité des initiatives de décarbonation des transports pour une mobilité plus propre** en reconduisant les mesures incitatives pour accélérer la transition vers les carburants alternatifs. L'enjeu est de continuer à stimuler dans la durée et de manière prévisible le développement de l'offre et de

GDF SUEZ
1, place Samuel de Champlain, Faubourg de l'Arche
92930 Paris La Défense Cedex, France
T +33 (1) 44 22 00 00

GDF SUEZ - SA au capital de 2 435 285 071 euros
RCS Nanterre 542 107 651
Siège Social : 1, place Samuel de Champlain, 92400 Courbevoie

la demande pour l'électromobilité, le GNV et la mobilité hydrogène. Ceci dans une complémentarité des carburants alternatifs pour adresser tous les usages du transport :

- transport individuel et collectif des personnes à l'électricité en milieu urbain avec l'opportunité d'un usage des batteries des véhicules électriques comme stockages décentralisés d'énergie,
- transport collectif des personnes et transport des marchandises au biogaz en milieu péri-urbain et pour les longues distances,
- transports des personnes et des biens à l'hydrogène lorsque les solutions technologiques arriveront à maturité,

- **stimuler la conversion des flottes de véhicules aux carburants alternatifs** via un cadre d'action national pour le verdissement des véhicules en vue d'atteindre d'ici à 2020 des niveaux de conversion significatifs tant dans les parcs publics que privés et ainsi accélérer par la mise à l'échelle l'économicité des filières industrielles nationales afférentes,
- **développer une approche systémique pour une mobilité plus efficace et connectée** dans les villes et les territoires en favorisant une conception d'ensemble d'aménagement du territoire national, urbain et rural par:
  - une recherche d'un étalement urbain limité, une préférence pour le développement de l'économie circulaire et des circuits courts dans le transport de marchandise (comme peut le permettre la visualisation 3D des territoires et la simulation de scénarii de mobilité et de planification urbaine),
  - l'optimisation de l'usage des infrastructures existantes en utilisant les 'big data' issues de la captation des flux de circulation, dont celles des transports publics (grandes lignes, tramway, métro, bus), pour les adapter à la demande de mobilité de demain dans les villes et les territoires (comme peuvent le permettre les systèmes intelligents de transport),
  - le développement d'une offre de connectivité élargie dans les moyens de transport publics assurant les nouveaux services digitaux et la sûreté (comme la télésurveillance en direct à bord par une connectivité haut-débit embarquée),
  - la digitalisation des infrastructures urbaines lors de leur renouvellement (comme les feux de circulation, les caméras de surveillance et l'éclairage public) pour une interconnexion progressive de ces verticaux au travers d'une plateforme digitale permettant des coûts optimisés de déploiement et de gestion pour les collectivités,
  - le soutien aux solutions innovantes favorisant l'intermodalité au sein des collectivités territoriales par l'interconnexion des infrastructures de transport (en particulier pour les grandes agglomérations)
- **anticiper les enjeux futurs de mobilité autonome** au travers de la déclinaison opérationnelle de la stratégie nationale du véhicule autonome en cours d'élaboration par toutes les parties prenantes actives dans le domaine.

ENGIE se tient à disposition des pouvoirs publics pour œuvrer en lien avec l'écosystème national de la mobilité à une mobilité plus propre, plus connectée, plus réductrice d'inégalités, plus complémentaire dans ses offres de transport et plus sûre.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

M. Olivier Biancarelli
Directeur des solutions décentralisées
pour les villes et les territoires

Contribution de la FNTV pour une mobilité plus propre

Le respect de l'environnement est une priorité pour les entreprises de transport de voyageurs : fort taux de renouvellement des véhicules, faible moyenne d'âge du parc et création d'une charte d'engagement volontaire "Objectif CO2". La FNTV, avec l'ADEME et Régions de France, a publié un état des lieux « **Quelles filières énergétiques pour les autocars ?** » https://www.fntv.fr/communication/communiques-de-presse/article/transition-energetique-quelles-filieres-pour-les-autocars

1/ Elaborer un calendrier réaliste de sortie du diesel

A l'heure actuelle, aucune filière énergétique n'est substituable au diesel pour effectuer la totalité des activités du transport routier de voyageurs. Quelle que soit la technologie alternative, il convient de lever les freins au développement de ces filières. Le mix- énergétique doit être un principe incontournable de la transition énergétique. Afin de créer les conditions favorables au renouvellement du parc, il est nécessaire d'encadrer les restrictions d'accès aux agglomérations fondées sur les émissions polluantes :

- sur la base d'un calendrier concerté et réaliste au regard de la disponibilité des technologies et de la maturité des filières industrielles ;
- au regard d'une étude d'impact objective faisant apparaître les gains environnementaux comparés aux contraintes générées, notamment en terme d'investissement ;
- en intégrant une durée d'amortissement des véhicules de 15 ans.

2/ Etendre le dispositif de suramortissement à tous les véhicules propres

Des dispositifs d'accompagnement à l'investissement des entreprises peuvent été mis en place : les véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes fonctionnant au GNV et bioGNV bénéficient d'un suramortissement de 140 % qui devrait être prolongé jusqu'en 2019. Il conviendrait d'étendre ce dispositif aux véhicules industriels qui utilisent la technologie électrique, hybride ou roulant à l'éthanol ED95.

3/ Assurer une visibilité sur la fiscalité des carburants et prévoir la récupération de TICPE

Le développement des filières émergentes des technologies alternatives au diesel requiert une stabilité à long terme du cadre fiscal et règlementaire, sur une période similaire au temps d'amortissement des matériels, ainsi qu'une visibilité sur la fiscalité des carburants alternatifs.

4/ Accélérer le développement des réseaux d'avitaillement

Les collectivités territoriales jouent un rôle-clé dans le développement des points d'avitaillement ou de recharge. La conversion des petites flottes pourrait être favorisée grâce à des appels à manifestation d'intérêt, des mises à disposition de foncier, des mutualisations public-privé ou des participations au financement d'infrastructures via des SEM.

5/ Favoriser l'implantation de stations d'avitaillement multisectorielles

L'accélération du développement des points d'avitaillement nécessite l'émergence de stations multisectorielles adaptées au besoin des utilisateurs. La coordination des filières peut faire émerger les stations aux endroits stratégiques grâce à des concertations locales réunissant les professionnels, les producteurs de biométhane et les utilisateurs professionnels potentiels de GNV (TRM, TRV, BOM, BTP).

6/ Renouveler les appels à projet pour financer les stations et les étendre au transport de voyageurs.

Lancé par l'ADEME et le CGI en 2016, l'Appel à Projets GNV a été prolongé jusqu'en septembre 2017. Les critères d'éligibilité de cet appel à projet ne permettaient pas aux opérateurs de transport de voyageurs de se porter candidat alors qu'ils sont confrontés aux exigences règlementaires des véhicules à faibles émissions. Un nouvel appel à projet, qui intègre le transport routier de voyageurs, doit donc être lancé.

7/ Etendre le label « Charte CO2 » au transport routier de voyageurs

Depuis 2011, la charte Objectif CO2 a offert aux professionnels la possibilité de s'inscrire dans une stratégie de lutte contre le changement climatique. Les entreprises engagées ont pu réduire de manière significative leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Depuis 2016, la mise en place d'une démarche complémentaire par la création d'un label permet aux entreprises de transport routier de marchandises d'obtenir une reconnaissance de leur performance environnementale. Il convient que ce label soit étendu dès 2018 au secteur du transport routier de voyageurs.

8/ Encadrer le développement des péages urbains

Le péage urbain constitue une solution pour lutter contre la pollution et la congestion. Il s'agit d'un mécanisme plus équitable que les mesures générales d'interdiction du diesel. Dans l'hypothèse où la mise en place des péages urbains serait facilitée, ces derniers devraient être strictement limités au coût des externalités du mode considéré. En outre, les péages pour l'accès aux centres urbains ne doivent pas se cumuler avec des tarifs de stationnement élevés destinés, eux aussi, à financer les externalités.

9/ L'autocar, acteur central de la mobilité partagée

Le premier levier de la transition énergétique est la modification des comportements en favorisant le report modal de l'autosolisme vers les transports en commun. Un autocar à pleine capacité peut remplacer jusqu'à 30 voitures et constitue une alternative durable. L'un des objectifs des Assises de la Mobilité doit donc être d'identifier toutes les mesures susceptibles de rendre ce taux d'occupation le plus élevé possible. Il convient dans ce cadre de considérer l'autocar comme un mode de covoiturage doté d'une capacité supérieure à un véhicule particulier qui aura par conséquent des impacts bénéfiques plus élevés.

10/ Encadrer les offres de covoiturage et l'autopartage

Les éléments tarifaires de ces offres doivent consister en un partage de frais et non en une rémunération. Les offres de covoiturage ne peuvent devenir une source de revenu pour les conducteurs, déconnectée de leurs trajets quotidiens habituel. Les nouvelles mobilités ne doivent pas favoriser un dumping social préjudiciable aux conducteurs de taxis, de VTC et aux transporteurs traditionnels. Aussi est-il nécessaire de limiter règlementairement le montant de l'indemnité exigible au titre du partage de frais à l'indemnité kilométrique légale divisée par le nombre de passagers.

11/ Exonérer les professionnels du transport collectif du malus écologique

Les opérateurs de transport de voyageurs au moyen de véhicules de moins de 10 places doivent s'acquitter du malus écologique. Ce malus représente un coût important pour les professionnels alors même qu'il s'agit de leur outil de travail et que le transport collectif est bénéfique pour l'environnement dès lors qu'il permet de réduire le nombre de voitures particulières en circulation. Par conséquent, il convient d'exclure les professionnels du transport routier de voyageurs du dispositif.

Retrouver l'ensemble des propositions de la contribution de la FNTV aux assises de la mobilité : https://www.fntv.fr/communication/communiques-de-presse/article/assises-nationales-de-la-mobilite-les-apports-du-transport-routier-interurbain

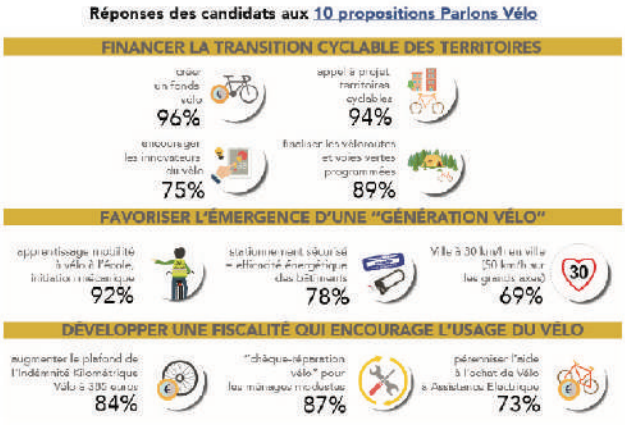
Annexe au rapport du groupe de travail « mobilité plus propre » dans le cadre des assises nationales de la mobilité

La FUB a présenté un cahier d'acteur contenant 26 propositions de mesures, propositions concrètes pour rendre accessible la solution vélo-déplacement à chacune et à chacun. Une partie d'entre elles sont reprises dans le rapport du groupe de travail « mobilité plus propre ».

La FUB souhaite apporter quelques précisions chiffrées sur les mesures reprises et rappeler les mesures non-retenues. Notamment la FUB estime que le fonds national vélo doit être doté de 200 millions d'euros par an. Le chiffre de 200 000 places de stationnement dans les gares SNCF semble également important à souligner. Le montant annuel exonéré de l'IKV – qui doit devenir obligatoire dans le public et le privé - doit être porté à 500 euros. L'ensemble des propositions sont résumées par l'illustration ci-contre.

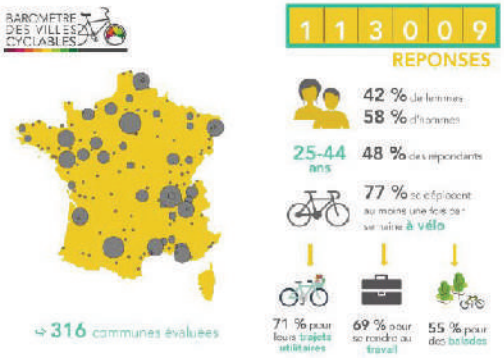
Pour rappel, dès mars 2017, la FUB et ses nombreux partenaires avaient lancé le portail « parlons-vélo » à l'occasion des élections présidentielles et législatives, avec 10 propositions organisées autour de 3 axes : fonds national vélo, créer une culture vélo et une fiscalité pro-vélo. Dans ce cadre, 600 candidats se sont engagés, dont le candidat Macron et 67 députés.

Toutes les propositions ont recueilli des scores importants : entre 69 et 96%. Le candidat Macron s'était notamment engagé à pérenniser l'aide à l'achat de VAE et à créer un fonds national vélo. Vu les débats sur la PLF2018, notamment sur le bonus VAE – initialement supprimé - la FUB espère que ces engagements seront tenus.



Dans sa lettre au président de la FUB, en réponse à la lettre ouverte – cosignée par de nombreux parlementaires et personnalités - au Président de la République concernant le maintien de la prime à l'achat de VAE, la Ministre des transports, Elisabeth Borne, évoque notamment la poursuite de la démarche du code de la rue.

La démarche « code de la rue », par opposition au « code de la route » actuel, consiste à remettre les piétons et les cyclistes au cœur de la vie de la cité. La FUB, très attachée à développer le vélo sans opposer ce mode à la marche, adhère pleinement à cette démarche indispensable. De nombreux progrès ont eu lieu depuis 10 ans dans la matière avec notamment la généralisation des doubles-sens cyclable et le principe fondamental de prudence envers l'usager vulnérable. Pour franchir le prochain pallier et enfin changer d'échelle, il semble opportun de profiter de la nécessité de revoir la convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière, - *nécessité induite notamment par l'anticipation de l'arrivée prochaine des véhicules dites « autonomes », mais également par la prise en compte des EDP,* - pour reconsidérer la place réservée aux piétons et aux cyclistes, et plus généralement aux fonctions non circulatoires de l'espace public.



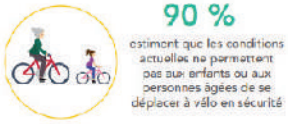
La contribution citoyenne la plus massive aux Assises s'appelle « parlons-vélo »

La FUB souhaite indiquer que sa grande enquête « ***baromètre des villes cyclables*** » confirme haut et fort, avec ses 113 009 réponses, les attentes réelles des Françaises et des Français pour une amélioration rapide des conditions de circulation à vélo. Cette enquête constitue la contribution citoyenne la plus massive aux Assises de la Mobilité. Les résultats permettent d'analyser finement les différents freins à la mobilité à vélo et montrent toute l'urgence de la mise en œuvre des propositions portées par la FUB dans son cahier d'acteurs.

SÉCURITÉ :

• 80 % des répondants (85 % des répondantes) estiment qu'à vélo il est important d'être séparé du trafic motorisé.
• 90 % estiment que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité.

La FUB demande de lancer dès 2018 un appel à projet financé pour des territoires-pilotes « 100% marchables et cyclables » ainsi que des appels à projets « traitement des coupures » et « réseau expresse vélo » pour les autres territoires.



BIENVEILLANCE :

• 90 % des répondants constatent que des conducteurs se garent fréquemment sur les itinéraires cyclables qui leur sont réservés.
• 8 % seulement des répondants s'estiment respectés par les conducteurs de véhicules motorisés !

La FUB demande à l'État de rendre systématique l'apprentissage de la mobilité à vélo dans le cadre de l'école primaire et l'intégration du respect des piétons et cyclistes dans le continuum de sécurité routière.

STATIONNEMENT :

• 20 % seulement des répondants trouvent qu'il est facile de stationner son vélo en sécurité près des gares ou stations de transports en commun.
• 92 % des répondants estiment que les vols de vélo sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur véhicule.

La FUB demande à l'État la mise en place d'un plan de stationnement intermodal sécurisé et une démarche globale de lutte contre le vol de vélo.

Les Assises de la Mobilité doivent être l'occasion d'assumer la rupture avec la politique du tout-voiture. L'ampleur de « parlons-vélo » - contribution citoyenne portée par la FUB - montre que la « solution vélo » a le potentiel pour améliorer concrètement le quotidien des Françaises et des Français. La future loi d'orientation des mobilités doit permettre à tous de se déplacer à vélo confortablement et en sécurité en incluant un véritable Plan Vélo, sincère et financé.

Parlons Vélo ! FUB le vélo au quotidien

Contact :
Olivier SCHNEIDER
president@fub.fr
0616091229

Atelier « Pour une mobilité plus propre

Axe 4 du projet de rapport de l'Atelier :
Accélérer le renouvellement du parc de véhicules existants et donner un cap aux nouveaux véhicules, tout en maîtrisant des incertitudes énergétique

Contribution des Ingénieurs et Scientifiques de France, représentés par
Edouard FREUND (comité Energie) et Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE (comité Transport)
26 novembre 2017

Rappel de l'orientation stratégique de l'Atelier *Se doter d'une stratégie véhicules afin d'articuler le développement rapide des nouveaux véhicules et la production/distribution massives des énergies nécessaires.*

L'Axe 4 sur le renouvellement du parc *: La France est en avant garde dans le développement des véhicules électriques individuels ; elle est aujourd'hui dotée d'atouts en termes de disponibilité et de prix de l'énergie électrique. Elle doit renforcer la dynamique dans ce domaine et développer un modèle de mobilité à faibles émissions, comprenant les autres solutions comme les biocarburants, l'hydrogène, les carburants non fossiles, qu'elle sera capable de promouvoir et d'exporter, afin aussi de faire partie des gagnants de la bataille économique sur ce secteur. Ce modèle de mobilité à faibles émissions doit aussi créer autour de lui un écosystème d'entreprises industrielles, de services, comprenant les métiers de l'entretien et du recyclage afin de créer des emplois localement. Il doit être porté par des politiques publiques structurantes et des investissements stratégiques.*

La stratégie d'action proposée par les Ingénieurs et Scientifiques de France :

Pour atteindre un objectif à l'objectif de long terme mis en évidence lors de la COP 21 et atteindre un facteur 4 de diminution des émissions de CO2 des transports, en France et en Europe, et probablement bien au-delà, il faut imaginer les trajectoires possibles de renouvellement progressifs des différents parcs des véhicules de transport par des véhicules totalement décarbonés, et concevoir les meilleures stratégies d'action pour y parvenir.

Dans un manifeste « Pour une mobilité sans carbone » publié en septembre 2017, http://home.iesf.fr/offres/doc_inline_src/752/170925_Manifeste_pour_une_mobilite_sans_carbone.pdf, les Ingénieurs et Scientifiques de France ont défini un scénario de long terme qui propose une organisation de filières énergétiques totalement décarbonées de production-distribution-motorisation des véhicules de transport, considérées comme possibles avec des technologies disponibles, et ce malgré les incertitudes actuelles sur leurs conditions économiques de développement *(encadré ci-dessous)*.

Les trajectoires de long terme identifiées le scénario IESF « Pour une mobilité sans carbone » :

Dans les grandes agglomérations, les besoins de mobilité quotidienne motorisée des personnes seront circonscrits et principalement pourvus par des véhicules électriques avec des modes d'usage combinant le transport individuel plus partagé et le transport collectif plus utilisé.

Dans les territoires périurbains et ruraux, ces mêmes besoins devraient conduire à des modes de déplacement plus individualisés et plus partagés, avec une pénétration rapide des véhicules électriques, moyennant un effort ciblé sur l'équipement local en infrastructures publiques de recharge.

Pour les voyages à longue distance, la performance d'un réseau de recharge rapide sur les grands axes interurbains sera déterminante pour crédibiliser le passage au tout électrique, dans l'attente d'une filière hydrogène à plus long terme.

Pour la circulation des poids lourds à longue distance, la transition pourraient être engagée avec des systèmes de recharge de véhicules électriques rapides et faciles d'accès sur les grands itinéraires européens (par exemple l'alimentation par caténaires), en attendant le relais à plus long terme des filières hydrogène..

Pour les services de logistique urbaine et autres travailleurs mobiles, c'est l'organisation territoriale des flux logistiques (localisation des activités, groupage des flux, aires de stockage et de livraison, facilités de stationnement de courte durée) qui conditionnera la transition plus ou moins rapide des véhicules utilitaires électriques dans les agglomérations.

Les dynamiques commerciales de renouvellement du parc

La diffusion massive de ces filières énergie/motorisation dans le parc de véhicule *(37 millions de véhicules circulant en France)* ne sera véritablement engagée que lorsque le prix de commercialisation des véhicules décarbonés sera égal ou inférieur à celui de leur équivalent thermique.

- ***le marché des véhicules « tout électrique »*** peut se dynamiser très rapidement pour les 40 % du parc : utilisés par les professionnels (artisans, livraisons et autres travailleurs mobiles) pour leurs tournées quotidiennes ; et utilisés par les ménages multi-motorisés (résidant majoritairement dans les territoires périurbains et ruraux) dont la deuxième voiture sert aux seuls trajets de proximité ;
- ***le marché des véhicules hybrides rechargeables bien adaptés aux trajets à longue distance*** (à motorisation électrique pour les trajets de proximité) peut se développer sur les 10 ou 15 prochaines années, en attendant des solutions techniques et économiques combinant l'électricité et l'hydrogène.
- enfin, ***pour les poids lourds sur les longs trajets à l'échelle européenne***, le développement d'une filière d'autoroutes électrifiées combinées avec des batteries embarquées pour les trajets terminaux pourrait à moyen terme apporter une réponse décarbonée, à ce segment important du transport, assurant la transition vers des solutions de plus long terme de piles à hydrogène.

La mobilisation les principaux acteurs « porteurs » de ces dynamiques

- **Les constructeurs automobiles mondiaux qui fournissent le marché** automobile européen et leur capacité de s'adapter face à des objectifs souvent difficiles à concilier, qui implique une visibilité de long terme ;
- **Les collectivités territoriales** et leur intervention souvent déterminante pour organiser les services nécessaires au fonctionnement et à l'acceptabilité sociale de véhicules qui dont l'usage impacte en profondeur la vie quotidienne des ménages et des entreprises ;
- **Les professionnels de la route et du transport** pour l'adaptation des dispositifs de recharge et d'alimentation électrique (et hydrogène) des grands axes routiers européens.

1ère mesure : *(Législatif)* Expliciter (dans la loi de transition énergétique) la finalité, les objectifs et leviers essentiels d'action pour le renouvellement du parc des véhicules de transport : cette mise à jour concernerait principalement :

Les objectifs d'un véhicule durable, sûr, efficient et accessible à tous

Les objectifs d'émissions réelles de GES et de polluants atmosphériques locaux des véhicules, en circulation et sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules (ACV), à porter aux niveaux européens (visibilité du marché à moyen et long terme)

Les priorités d'actions expérimentales pour développer les filières énergétiques, qui devraient porter sur :

(1) les stations-services de recharge rapides sur les grands axes autoroutiers ;
(2) l'équipement d'un axe autoroutier européen pour camions électriques ;
(3) des stations- services de production –distribution d'hydrogène

2ème mesure : *(animation territoriale)* Accompagner la commercialisation des véhicules électriques par des services locaux adaptés aux différentes catégories de territoires :

Dans les agglomérations denses, faciliter le stationnement (payant de courte durée) des véhicules électriques affectés aux services de logistique urbaine (avec bornes de recharge) ; et lever des obstacles à l'installation de bornes électriques dans les espaces privés (parking de co-propriété).

Dans les territoires à faible densité, faciliter la transition du parc vers les véhicules électriques en développant un réseau de services locaux de mobilité (bornes de recharge, maintenance, dépannage, expérimentation préalable…) adapté aux besoins locaux des ménages et des entreprises.

Grand groupe de services multiactivité, le Groupe la Poste a développé une véritable proximité avec les communautés locales en facilitant leur quotidien et en s'inscrivant durablement dans les territoires. Il réunit plus de 250 000 postières et postiers entrant chaque jour en relation avec plusieurs millions de personnes partout en France et animés par des valeurs citoyennes qui sont depuis toujours au cœur de l'identité postale. En France, le Groupe la Poste est le premier réseau commercial de proximité. Fort de sa présence territoriale et du capital confiance dont il bénéficie auprès des citoyens, le groupe La Poste assure quatre missions de service public pleinement intégrées à ses activités : assurer le service postal universel, garantir l'accès aux services bancaires pour tous et partout en France, gérer le transport et la distribution de la presse et assurer la présence postale territoriale.

Exposé des motifs de la loi : Notre vision du Monde

La Mobilité des personnes, de l'information et des objets doit être inclusive et responsable, dans le respect du lien social.
Pouvoir se déplacer est un droit humain, (article 13 de la déclaration universelle des droits de l'Homme). Les motifs des déplacements sont liés à la capacité à exister (accéder à la consommation), et la capacité à être (disposer d'une identité reconnue et être inclus dans la société).
La conséquence de la réduction du nombre de voitures individuelles dans les villes, rendra croissant le besoin de développer les moyens de livraison pour acheminer les biens vers les personnes avec le développement de la logistique urbaine. La tendance est à l'e-mobilité et l'immobilité, le citoyen souhaitant tendre vers une mobilité choisie plutôt qu'une mobilité subie ou contrainte. Dans les échanges d'informations et de marchandises beaucoup de déplacements peuvent être raccourci ou évité par des infrastructures flexibles et le numérique.

Compte tenu de ses impacts environnementaux et sociaux, la mobilité est un commun social, elle doit par conséquent être gérée collectivement avec l'ensemble des parties prenantes.
En conséquence :

- La mobilité doit être possible aussi bien dans l'univers **physique**, que **numérique**.
- **la mobilité doit être inclusive** pour cela la réalisation de l'acte de mobilité doit être pertinent, simple et contribuer au «vivre ensemble ». Cela inclut la mobilité inversée (faire venir à soi les biens et les services) et la mobilité numérique (réseau sociaux, places de marché, administration en ligne, etc...)
- **La mobilité doit être responsable** en optimisant les impacts sur l'environnement, sur la santé et en prenant en compte les besoins de déplacements des personnes et d'échanges entre êtres humains d'informations, de marchandises.
- La gouvernance de la mobilité doit impliquer tous les acteurs dans une gestion optimale, inclusive et responsable.
- La mobilité doit faire preuve de diversité en favorisant l'émergence de nouvelles solutions de mobilité ainsi que leur écosystème.

La mobilité est un droit, chaque être humain doit pouvoir disposer des interlocuteurs physiques et numériques lui permettant de construire ses parcours de mobilité physique ou virtuelle de façon simple et efficace en optimisant les impacts économiques, sociaux et environnementaux du trajet physique ou virtuel. Le droit à la mobilité pour tous suppose de rendre simple les parcours quelques soit le lieu

d'habitation, de travail et de localisation des communautés auxquelles vous adhérer et quelques soit votre état physique et mental.

Sur les 6 thèmes prévus pour la future loi, le groupe La Poste porte les positions suivantes :

Une mobilité **plus propre**

1-Développer la production française et européenne de véhicules écologiques

- Avoir une démarche multi solutions énergétique (électrique, GNV, bio GNV, hybride, hydrogène…). Consolider et faire émerger les écosystèmes nécessaires au développement de solutions alternatives (écosystème du véhicule électrique, écosystème du Gaz, écosystème de l'hydrogène…).
- Favoriser le développement d'un mix énergétique s'appuyant sur le développement des énergies renouvelables.
- Création d'un fond de soutien à la production de gammes complètes de véhicules à faibles émissions disponibles pour tous les usages (transport de marchandises ou de personnes).
- Droit à l'expérimentation de nouveaux moyens ou solutions de mobilités (trottinettes, véhicules autonomes, remorques à Assistance électrique de vélo, drones…) en conditions réelles d'utilisation en exception aux lois en vigueur, dès que les tests en laboratoire ont prouvé leur pertinence. Introduire dans la loi qu'à défaut d'une réponse motivée dans un délai défini l'autorisation à expérimentation est acquise.
- S'appuyer sur la commande des flottes d'entreprises qui contribuent, du fait du volume de véhicules, au développement des filières industrielles et également à l'émergence de l'ensemble de l'écosystème (constructeurs, infrastructures de recharges, énergéticiens, …) en soutenant l'émergence du marché du neuf et de l'occasion.

1.1 Véhicules électriques

- Faire évoluer la réglementation concernant la présence de bornes électriques de recharge dans les parkings en sous-sol (usages urbains) en deçà des niveaux -1
- Donner de la visibilité sur la pérennité des primes à l'achat de véhicules électriques neufs sur l'ensemble de la gamme (revenir sur la décision de suppression de prime pour les vélos à assistances électriques)
- Déployer une infrastructure de recharge maillant efficacement le territoire.
- Mener une réflexion globale sur l'impact du véhicule électrique sur les réseaux d'électricité, combinant aménagement du territoire, urbanisme, disponibilités de stockage, d'effacement, de coût de l'énergie.

1.2 GNV – Bio GNV

Faire émerger un véritable écosystème du véhicule GNV et bioGNV, de même qu'a émergé un écosystème du véhicule électrique. En cible privilégier la filière bio GNV et en phase transitoire s'appuyer sur la filière GNV.

- Déployer un réseau de stations GNV et bioGNV maillant efficacement le territoire
- Reconnaître le GNV (particulièrement le bioGNV) au même titre que l'électrique dans le cadre des catégories vignettes Crit'air
- Inclure dans les primes aux véhicules à très faibles émissions les véhicules utilitaires légers au GNV/bioGNV, incluant l'achat de véhicules neufs et d'occasion.

Mobivia

Novembre 2017

Assises de la mobilité 2017 - GT « Mobilité plus propre » : Contribution de MOBIVIA

Les politiques publiques relatives à la réduction des émissions polluantes, qu'elles soient nationales ou européennes, se concentrent bien souvent sur les exigences attendues pour les futurs véhicules neufs, ces véhicules qui seront mis sur le marché dans les années à venir. Or, près de 39 millions de véhicules sont à ce jour en circulation en France, dont la moyenne d'âge est de 8 ans et la durée de vie avoisine les 15 ans. ***Ces chiffres démontrent la nécessité que les politiques en faveur d'une mobilité propre se concentrent d'abord sur le parc roulant****, pour des effets immédiats sur l'environnement et plus particulièrement les émissions carbonées.* (Propositions 1 à 4)
Par ailleurs, l'époque « tout voiture »/« voiture-solo-en propriété » est révolue. L'automobiliste est devenu un « homme mobile » qui raisonne en termes d'usage, en adéquation à ses divers besoins de déplacement (domicile-travail, soirée, week-end, vacances, besoins ponctuels ou réguliers, courtes ou longues distances, etc.). ***La mobilité partagée (ou collaborative) est une opportunité*** *amenée par les startups du numérique afin d'offrir à la société cette flexibilité attendue et qui ouvre la voie à l'optimisation de la mobilité, qu'elle soit environnementale, économique ou sociale.* (Proposition 5)

Proposition #1 : Promouvoir et soutenir le déploiement de l'Eco-entretien pour un parc roulant optimisé

- ✓ Par un crédit d'impôt à l'investissement des professionnels de l'entretien pour leur équipement en matériel d'éco-diagnostic
- ✓ Par une TVA réduite pour les automobilistes sur les interventions à réaliser liées à la dépollution de leurs véhicules (entretien automobile dans une démarche « qualité de l'air » bénéficiant à l'ensemble de la collectivité)
- ✓ Lancement d'une campagne de sensibilisation par le Ministère de la Transition écologique et solidaire / Ministère en charge des Transports à destination des automobilistes, relative à l'utilité de l'éco-entretien du parc roulant (démarche globale « qualité de l'air » / longévité des véhicules en circulation)
- ✓ Dans le cadre des réflexions actuelles sur un futur « crédit individuel carbone » et si celles-ci aboutissaient, l'éco-entretien des véhicules devrait faire partie des démarches individuelles récompensées (label ?), associées notamment au développement de comportements vertueux comme le co-voiturage

L'Eco-entretien utilise un outil de diagnostic innovant pour identifier les émissions excessives, leurs causes et intervenir pour les corriger et également détecter les risques de pannes peu repérables avec les équipements classiques.

Proposition #2 : Instaurer une « prime à la conversion » pour le passage à un véhicule thermique moins polluant, neuf ou d'occasion

- ✓ Conditions d'attribution de la prime :
  - Achat d'un véhicule neuf ou d'occasion (voiture particulière ou camionnette) ;
  - Plus récent ;
  - Affichant une vignette Crit'air O (électrique), 1 er 2 ;
  - Emettant moins de 130 g CO2/km ;
  - Sans condition de ressource ;
  - En remplacement d'un véhicule essence immatriculé pour la première fois avant 1997 ;
  - Ou en remplacement d'un véhicule diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, étendu à 2006 pour les ménages non imposables.
- ✓ Montant de la prime :
  - 2 000 euros pour les ménages non imposables (doublement par rapport au système précédent) ;
  - 1 000 euros pour tous les français (ouverture de la prime à tous sans condition de ressources).

L'accompagnement à la conversion du parc roulant automobile passe par l'incitation fiscale des particuliers à remplacer leurs véhicules les plus polluants, ou à se tourner vers des modes dits propres. Jusqu'à présent, la conversion des véhicules les plus polluants se basait quasi-

exclusivement sur des mesures incitatives adressées aux acheteurs de véhicules neufs (actuels bonus/malus écologique et prime à la conversion) ou de manière extrêmement restrictive aux seuls ménages non imposables propriétaires d'un diesel pour l'achat d'un véhicule d'occasion peu polluant (véhicule d'occasion essence, ayant un taux d'émission de CO2 inférieur ou égal à 110g et respectant la norme Euro 5 ou Euro 6, ou bien inférieur ou égale à 20g de CO2, ou un véhicule électrique ou hybride rechargeable).

Proposition #3 : Mettre en place une « Stratégie nationale des mobilités douces » de moyen terme (sur 5 ans), destinée à accompagner la transition modale des individus mobiles

Composée des éléments suivants :

- ✓ Développement des infrastructures favorisant le vélo (pistes cyclables, aménagements des voies, parkings, sécurité)
- ✓ Prime dégressive sur 5 ans à l'acquisition d'un vélo à Assistance Electrique (VAE)
- ✓ Prime dégressive sur 5 ans élargie aux deux-roues motorisés électriques
- ✓ Prime dégressive sur 5 ans élargie aux Engins de Déplacement Personnel (EDP) (trottinette électrique, gyropodes, etc.)
- ✓ Communication pédagogique auprès des usagers pour promouvoir l'usage des modes doux

La diminution des émissions polluantes passe aussi par le report modal consistant à délaisser la voiture lorsque d'autres modes de transports dits « doux » peuvent s'y substituer : vélo, vélo à assistance électrique (VAE), trottinette, trottinette électrique, gyropodes, etc.

Proposition #4 : Définir un cadre législatif et réglementaire relatif aux Engins de Déplacement Personnel (EDP)

- ✓ Les « Engins de déplacement personnels » tels que trottinettes, trottinettes électriques, gyropodes et autres solutions innovantes de mobilité (dits EDP) ne constituent pas un phénomène de mode. Il s'agit de solutions pertinentes et en développement régulier depuis une dizaine d'années facilitant le report modal et l'intermodalité. Il devient indispensable et urgent de définir les conditions d'usage de ces engins (vitesses autorisées, voies de circulations, équipements de sécurité, etc.). La piste d'une assimilation des EDP à un statut « cycliste » est pertinente dès lors qu'il s'agit globalement de vitesses comparables. En y intégrant la notion d'équipements de sécurité (casque et visibilité notamment).

La règlementation est la clé du développement des usages dits « doux ou actifs ». Dans un cadre législatif et règlementaire clair, les usagers s'engagent vers le report modal et les offreurs de services « doux ou actifs » se multiplieront.

Proposition #5 : Optimiser l'usage du parc roulant en permettant le développement des mobilités partagées

- ✓ Accompagner le développement de solutions de partage des véhicules et des trajets, notamment par la création d'un cadre législatif fiscal et social incitatif et sécurisant.
  - o Définir le « particulier/amateur » grâce à un seuil d'abattement fiscal forfaitaire
  - o Reconnaissance de la notion de « partage de frais »
  - o Mise en place de mesures incitatives au covoiturage courte distance, etc.
- ✓ Favoriser les expérimentations en lien avec les territoires.

Un usage partagé des véhicules (ex : auto-partage, location entre particuliers) et des trajets notamment de courte distance (ex : covoiturage courte distance domicile-travail, ou en soirée), permet l'accroissement de leur taux d'utilisation, et conduit ainsi à un renouvellement plus régulier des véhicules en circulation, combiné à une réduction des flottes. Au-delà du bénéfice écologique notamment constaté par l'ADEME, les avantages économiques, sociaux et sociétaux sont nombreux (partage des frais, création de lien social). La France est un pays d'innovation dans le secteur de la mobilité et s'illustre grâce à des acteurs majeurs (Blablacar, OuiCar, Drivy, WayzUp, Heetch, etc.) qui participent à l'optimisation des trajets et à la réduction de la flotte en circulation. C'est pourquoi il est urgent que l'Etat se dote d'un cadre législatif et règlementaire qui favorise et sécurise ces nouveaux usages, en les prévoyant au Code des Transports et en adoptant des mesures fiscales et sociales pensées pour cette nouvelle économie.

2

Groupe international présent dans 19 pays et réalisant un chiffre d'affaire de 2,8 milliards d'euros, MOBIVIA est le leader européen de l'entretien et de l'équipement des véhicules multimarques (avec Norauto, Midas, A.T.U, Skruvat, Carter-Cash, Auto 5, Synchro Diffusion et Bythjul), et répond aux besoins de plus 30 millions de clients automobilistes.

Depuis 47 ans, MOBIVIA s'est engagé à offrir à ses clients des solutions plus adaptées à leurs souhaits de mobilité : mieux se déplacer, dans des conditions plus accessibles, plus propres, plus sûres et plus économiques.

C'est à ces fins qu'en 2010, le groupe a créé VIA ID, une pépinière d'entreprises dédiée aux nouvelles mobilités : de la mobilité urbaine à la mobilité partagée, en passant par la voiture connectée.

MOBIVIA compte plus de 21 000 employés, pour 16 enseignes, réparties sur six activités et unies autour d'une unique mission : faciliter la mobilité.

Contribution de la filière du bioéthanol français aux Assises de la Mobilité

24/11/2017

Les bioraffineries produisant de l'éthanol font partie de la bioéconomie française. En effet, elles intègrent des distilleries dans des ensembles de transformation industrielle des matières agricoles (betterave à sucre, blé ou maïs) tels que des sucreries, des amidonneries ou des usines dédiées. Elles créent des emplois dans des zones rurales, diversifient les marchés des productions agricoles et améliorent leur valorisation en augmentant leurs débouchés à la fois dans l'alimentation, l'énergie et la chimie du végétal. Elles fournissent des ressources en protéines locales et durables, contribuent à la souveraineté alimentaire, à l'autonomie énergétique des territoires, à la décarbonation des transports et au développement de l'économie circulaire.
Pour développer la consommation de bioéthanol issu de ces bioraffineries, il convient d'instaurer une fiscalité et une réglementation écologiques promouvant les biocarburants durables par rapport aux ressources fossiles.

La filière du bioéthanol français, c'est :

- ***Bon pour l'économie : 25% de la production européenne d'alcool agricole (France : 1er producteur européen).***
- ***Bon pour l'emploi rural agricole et industriel: 8900 emplois (ETP) directs, indirects et induits (50 000 agriculteurs sont concernés pour une partie de leur production). C'est 1% de la surface agricole utile (soit 330 000 ha).***
- ***Bon pour le climat : 1 million de tonnes de CO2 évitée par an, soit 500 000 voitures sans émissions de CO2 (66% de réduction en moyenne européenne par rapport à l'essence fossile sur le cycle de vie).***
- ***Bon pour la santé publique : la combustion de l'éthanol n'émet aucune particule.***
- ***Bon pour l'indépendance énergétique : le bioéthanol consommé en France est produit quasiment à 100% en France. Près de 30% de la production de bioéthanol est exportée chaque année.***

La filière du bioéthanol français propose les mesures suivantes :

1) **Exclure les biocarburants de la taxe carbone (ou Contribution Climat Energie)** dans la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétique (TICPE) des carburants.

Argument : La hausse de la taxe carbone est appliquée aujourd'hui indifféremment aux parts renouvelables et fossiles du contenu carbone des carburants et énergies soumis aux taxes intérieures sur la consommation d'énergie. Or l'article 1er de la Loi sur la Transition Energétique et la Croissance Verte (LTECV) mentionne que la hausse de la part carbone de la TICPE est assise sur le contenu en carbone fossile.
Cette mesure s'inscrit dans la logique du Plan Climat de consommer de moins en moins d'énergies fossiles en ne taxant pas le carbone renouvelable mais seulement le carbone fossile.
L'application de la taxe carbone sur la seule part fossile permettra d'orienter les consommateurs et les collectivités locales encore plus vers les carburants à plus forte teneur en biocarburants tels que le Superéthanol-E85 pour les voitures particulières et l'ED95 et le bioGNV pour les camions, bus et cars.

2) **Exempter les véhicules fonctionnant au Superéthanol-E85 de la taxe sur les véhicules de société (TVS) comme pour les véhicules fonctionnant au GPL ou au GNV.**

Argument : Les parcs automobiles des entreprises sont diésélisés à plus de 90% aujourd'hui.
Pour aider les entreprises à basculer vers des solutions alternatives, l'article 1010 du code général des impôts prévoit l'exonération pour 8 trimestres de la taxe sur les véhicules de société (TVS) pour les voitures hybrides essence ou gazole et les voitures fonctionnant au GPL ou GNV.
L'article 13 du PLFSS 2018 propose de sortir les voitures hybrides gazole de ce dispositif et de porter à 12 trimestres l'exonération de TVS pour les voitures hybrides essence et celles fonctionnant au GPL ou GNV.
Cette mesure propose d'octroyer cette même exonération de TVS aussi aux véhicules fonctionnant au Superéthanol-E85.
Le Superéthanol-E85 contient entre 65% et 85% de bioéthanol renouvelable. Il permettra de réduire fortement les émissions de CO2 et de particules des parcs automobiles des entreprises.

3) **Octroyer une TICPE stable à l'ED95 pour le transport en commun de voyageurs et le transport de marchandises comme cela se fait pour le gazole.**

Argument : Cette disposition est prévue uniquement pour le gazole aux articles 265 septies et 265 octies du code des douanes pour les transports publics routiers en commun de voyageurs (TICPE plafonnée à 39,19 €/hl) et pour les transporteurs routiers de marchandises (Poids total > 7,5 t – TICPE plafonnée à 43,19 €/hl).
Elle stabilise ainsi la fiscalité sur le gazole, favorisant la compétitivité sur le coût de la solution gazole au détriment des moyens de transport utilisant des carburants alternatifs renouvelables.
En effet, le carburant ED95 composé d'un minimum de 90,0 % d'alcool éthylique d'origine agricole renouvelable (indice 56 du tableau de l'article 265 du code des douanes) a été listé dans les décrets définissant les bus et cars à faibles émissions. Il permet de réduire de 50% à 95% les émissions de CO2. De plus, la combustion de l'éthanol n'émet aucune particule.
Cette mesure vise à mettre en cohérence la transition énergétique et maintenir la compétitivité des biocarburants au bénéfice de la bioéconomie et de l'autonomie énergétique des territoires.

4) **Intégrer les véhicules fonctionnant au Superéthanol-E85 et les poids lourds, bus et cars fonctionnant à l'ED95 dans le régime des pastilles CRIT'AIR en catégorie 1 comme pour les véhicules au gaz.**

Argument :
Le système de pastilles CRIT'AIR est de plus en plus utilisé par les villes en France.
La catégorie 0 englobe les véhicules 100% électrique et hydrogène. La catégorie 1 englobe les véhicules essence Euro 5 et Euro 6 ainsi que tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables.
Dans le cadre du Plan Climat qui vise à sortir peu à peu des énergies fossiles, cette mesure vise à classer dans la catégorie 1 tous les véhicules fonctionnant avec du Superéthanol-E85 ou du carburant ED95 (pour les cars, bus et poids lourds).

5) **Soutenir l'acquisition de voitures fonctionnant au Superéthanol-E85 dans la prime à la conversion des véhicules les plus polluants.**

Argument : Un dispositif de prime à la conversion des véhicules anciens (Essence avant 1997 et Diesel avant 2001) a été annoncé pour 2018 par le Ministre d'Etat Nicolas Hulot. Son but est d'accélérer le remplacement des véhicules anciens par des véhicules plus récents et moins polluants. Il prévoit une prime spécifique pour les voitures électriques de 2500€.
Le but de ce dispositif étant d'orienter les ménages vers des véhicules moins émetteurs de CO2, il convient de soutenir explicitement les voitures fonctionnant au Superéthanol-E85 pour les rendre plus accessibles au plus grand nombre.
Les véhicules fonctionnant au Superéthanol-E85 d'origine ou avec un boitier E85 homologué installé dans les 3 mois suivant l'acquisition du véhicule bénéficieraient d'une prime additionnelle de 500€ par rapport à la version essence équivalente.

6) **Soutenir au niveau européen la mise en place d'un carburant E20/E25.**

Argument : Dans l'axe 4 du Plan Climat, le Gouvernement indique qu'il prendra l'initiative de proposer au niveau européen une norme Euro 7 ambitieuse. Pour la norme Euro 7 des voitures essence, il est important de passer du carburant d'homologation actuel E10, contenant 10% de bioéthanol à un carburant E20 ou E25 contenant 20% ou 25% de bioéthanol. Pour cela, il convient que la Commission européenne modifie l'actuelle Directive européenne sur la Qualité des Carburants pour relever le taux maximum d'éthanol de 10% dans l'essence à 20% ou 25% et donne un mandat au Comité Européen de Normalisation (CEN) pour travailler sur une norme E20 ou E25.

7) **Informer les automobilistes sur la compatibilité de leur véhicule en circulation via les centres de contrôle technique.**

Argument:
La Directive européenne sur les Infrastructures des carburants alternatifs imposent à partir d'octobre 2018 aux constructeurs automobiles d'informer sur la compatibilité de leurs véhicules neufs en apposant dans les trappes à carburants des voitures essence des pastilles E5 et E10 indiquant que la voiture est compatible avec les essences contenant jusqu'à 5% et 10% d'éthanol. Les distributeurs de carburant devront apposer des pastilles équivalentes E5 et E10 respectivement sur les pompes essence SP95 et SP95-E10.
Afin que les propriétaires de véhicules déjà en circulation puissent être informés de la compatibilité de leur véhicule, il convient que les pastilles E5 et E10 puissent aussi être apposées dans les trappes de ces véhicules déjà en circulation. Les centres de contrôle technique où passent régulièrement ces véhicules sont certainement le meilleur endroit pour donner cette information.
Aujourd'hui, 97% des voitures essence en France sont compatibles avec le SP95-E10. Or, la part de marché des essences du SP95-E10 est seulement de 39%.
Le but de cette mesure est d'aider les propriétaires de véhicules compatibles avec le SP95-E10 à passer du SP95 (E5) au SP95-E10, carburant un peu plus propre et un peu moins cher (SP95-E10 est 5 centimes par litre moins cher que le SP95 dans une même station-service en moyenne en septembre 2017). Le SP95-E10 est amené à remplacer le SP95 d'ici 2022. Le carburant de protection reste le SP98.

Contribution publique du Shift Project

Je voudrais remercier MM. Patrick Oliva, Olivier Gavaud et Lionel Kaniewski pour leur écoute attentive lors des réunions. Je leur souhaite bon courage dans la difficile tâche de rédiger un texte équilibré, original et véritablement orienté vers l'avenir.

Contre le guépardisme. Pour un changement d'objectifs

Les discussions lors des Assises ont montré que les politiques publiques et les choix des agents économiques restent lourdement conditionnés par le chemin qui a mené à la situation actuelle (*path dependence*).

En France, le coût d'usage de la voiture reste bas et son utilisation, facile, la conséquence de décennies d'investissement dans les infrastructures routières, les parkings, les services… Dans ce contexte, comment sortir du *lock-in* technologique et économique qui, par construction, favorise l'automobile ? En entamant une disruption par rapport aux ***objectifs***, bien plus difficile à mettre en œuvre que la disruption par rapport aux ***moyens***, qui souvent n'est que banal guépardisme : un grand changement technologique nécessaire pour que rien ne change.

La fin de l'hégémonie de la voiture aura bien d'autres bénéfices que la décarbonation : réduction du bruit, de l'accidentalité, de la pollution de l'air ; amélioration de la santé et de l'accès à la mobilité ; libération de l'espace public, résilience accrue des territoires…

Contre le Futur Unique. Pour une saine dialectique technicisme / durabilité

Les discussions sur *le* futur de la mobilité se ressemblent étrangement. La mobilité du futur ne connait qu'un scénario unique : la voiture autonome, connectée et partagée (sans trop savoir s'il s'agit du partage de trajets ou de véhicules, dont les impacts sont pourtant très différents). La question climatique et celle de la disponibilité des carburants fossiles sont balayées par simple référence aux voitures électriques, réputées « propres » ou « zéro émissions », en omettant presque toujours les limites liées aux matériaux, les émissions dues à la fabrication et à la fin de vie de ces véhicules ainsi que celles plus largement liées au système de mobilité (construction et entretien d'infrastructures lourdes, etc.). Lors des Assises, il a souvent fallu rappeler que la notion de « propre » devait inclure *toutes* les émissions liées au véhicule (ACV).

Même en supposant ces très sérieux obstacles franchis, nous pensons que mettre tous les œufs dans le panier de la voiture électrique serait une erreur car une substitution significative du parc automobile ne peut s'opérer dans des délais suffisamment courts, notamment pour des raisons d'accessibilité économique par les ménages. L'urgence climatique réclame des mesures pouvant être mises en œuvre ***rapidement***, à l'***efficacité certaine,*** et pouvant donc s'appuyer sur les technologies ***disponibles*** dès aujourd'hui et ***abordables par tous.*** Ces mesures doivent décupler l'attractivité des mobilités alternatives et collectives, et réduire drastiquement celle de la voiture individuelle, à toutes les échelles du territoire.

L'électrification du parc automobile ne doit en aucun cas être une excuse pour ne pas le réduire. A plusieurs reprises lors de nos discussions, je me suis permis de rappeler que « véhicule » signifie plus que « voiture ». Cette ouverture sémantique n'était pas motivée par un attachement rigide au code de la route mais par une volonté d'élargir notre vision du champ de solutions bas carbone. Cela se manifeste aujourd'hui par une prise au sérieux des modes actifs, mais va bien au-delà : remise en question de la primauté de la vitesse et du temps comme critères d'évaluation (donc véhicules plus puissants, plus lourds, plus consommateurs en ressources…) mais aussi réorientation vers des modes de vie plus sobres, plus résilients, plus élégants…

Contre la « non-opposition » des modes. Pour une hiérarchie basée sur leur impact

Le discours de la « non-opposition » ou « complémentarité » des modes est populaire. Il part d'une référence technique valable (l'existence de zones de pertinence selon les distances et les usages) et y adjoint souvent une dimension morale (respect des choix individuels, liberté).

L'argument des zones de pertinence est à manier avec prudence car certains véhicules ont récemment évolué, redéfinissant ainsi leur portée mais aussi parce que les véhicules ne sont qu'une composante d'un système de transport : la non-pertinence d'un mode peut résulter du faible développement des composantes non-véhiculaires (infrastructures, services…). L'argument moral nous semble discutable : les modes et les infrastructures qui les sous-tendent ont des conséquences très différentes pour la société. Certains prolongent la vie des citoyen(ne)s ; d'autres la réduisent. Certains émettent 10 fois plus de CO_2 que d'autres et consomment des matières rares. Certains sont peu chers ; d'autres seront seulement accessibles à une minorité.

Pour accompagner la transformation de nos villes et de nos pratiques de mobilité, il est nécessaire de s'inscrire dans une stratégie énergétique nationale et d'efficacité modale à long terme. Ce cadre devrait se manifester dans une règle hiérarchisant les modes de mobilité :

- Qui s'applique aux projets touchant aux formes urbaines et aux infrastructures (de mobilité et énergétiques), prenant en compte les externalités (impact CO_2 et pollution de l'air) pour chaque composante, avec une analyse comparative des alternatives possibles pour la même somme d'argent.
- Qui s'applique à la conception des différents véhicules : un barème bonus/malus sur l'impact CO_2, pollution de l'air et consommation de ressources matérielles, en ACV, des véhicules en prenant comme référence le mode existant le moins émetteur et le moins consommateur (aujourd'hui le vélo) afin d'encourager l'innovation dans le bon sens.
- Qui s'applique aussi aux choix d'usage de tel ou tel mode (réduction généralisée des vitesses de circulation, zones à circulation restreinte…).

Contre le lock-in technologique. Pour l'imagination rigoureuse

Une véritable politique de décarbonation de la mobilité requiert une analyse rigoureuse de l'utilité climatique des technologies proposées par les vendeurs d'innovation, mais aussi le déploiement de mesures d'équilibre pour éviter les effets rebond. La fluidification du trafic ou l'automatisation des voitures, par exemple, peuvent créer les conditions favorables à l'augmentation des véhicule.km, et donc des émissions.

Les discussions de l'atelier ont été orientées vers le « comment » ; il y a eu peu de débat sur le « pourquoi » ou confrontation des avantages relatifs des différentes propositions. Nous avons beaucoup parlé de comment électrifier le parc de voitures. Avec quel objectif chiffré de réduction des émissions ? Quid de la pollution aux particules fines due au freinage et à l'usure des pneus, qui est plus intense avec des voitures électriques ? Quid de l'accessibilité financière par les ménages d'une telle mobilité ? Pourquoi ne pas valoriser en priorité un changement technologique et réglementaire vers des véhicules globalement moins puissants et plus légers, donc : moins consommateurs de ressources énergétiques et matérielles, moins émissifs, moins bruyants, plus abordables, plus inclusifs ?

Il est nécessaire de poser des bases scientifiques transparentes à tout choix d'investissement massif en mobilité, afin de ne pas se retrouver pris au piège du verrouillage technologique, face au mur de l'urgence climatique.

Recommandations pour la mobilité propre de l'Union Française de l'Electricité

L'Union Française de l'Electricité (UFE), est l'association professionnelle du secteur de l'électricité.

ALIGNER LA FISCALITE ENERGETIQUE AVEC LE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE PROPRE

Si la fiscalité énergétique se réoriente depuis quelques années vers une finalité climatique, le chantier fiscal de la transition énergétique est encore loin d'être achevé. Cela s'explique par le besoin d'évolutions structurelles de la fiscalité énergétique, qui nécessitent des signaux politiques forts pour être traduites dans les lois de finances.

Redistribution de la fiscalité énergétique dans les territoires

Pour atteindre les objectifs de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, il est nécessaire de mobiliser les acteurs qui ont la meilleure connaissance des gisements d'économies d'énergie et d'énergies renouvelables : les communes, les départements, les régions. Globalement, les compétences énergétiques des collectivités locales ont été largement renforcées par les lois de réforme territoriale. Néanmoins, une part importante des recettes du budget des collectivités locales repose sur la taxation des produits pétroliers consommés sur leur territoire (12 Md€). La nécessaire réduction des consommations de pétrole, important émetteur de CO2, fragilise donc l'équilibre budgétaire des collectivités locales.

Recommandation : Repenser la fiscalité locale sur la consommation d'énergie pour mettre un terme aux contre incitations à la transition énergétique au niveau local, et en particulier pour que les budgets des collectivités locales ne dépendent plus des volumes de produits pétroliers consommés sur leur territoire.

Repenser les dépenses fiscales énergétiques

Un certain nombre de dépenses fiscales, qui visent à soutenir des secteurs d'activité d'économique (transport, agriculture, aviation…), sont des exonérations/remboursements de fiscalité sur la consommation d'énergie fossile. Ces mesures, défavorables au développement de la mobilité propre, représentent 8 Md€ de soutien à la consommation d'énergies fossiles. Les modalités du soutien à ces secteurs d'activité doivent donc être révisées pour favoriser le développement de la mobilité propre.

Recommandation : Substituer les exonérations de taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TICPE), soit 8 Md€, par des réductions de charges sur le travail ou l'innovation.

DEPLOYER ET FINANCER DES INFRASTRUCTURES DE CARBURANTS ALTERNATIFS OUVERTES AU PUBLIC

Le développement à grande échelle des véhicules électriques en France nécessite le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge ouvertes au public. Ces infrastructures doivent permettre de satisfaire les besoins des usagers, ce qui nécessite de comprendre ces besoins et d'identifier leurs évolutions futures. On constate aujourd'hui un sous-équipement du territoire national en points de charges accessibles au public (1.6 bornes pour dix véhicules en circulation pour un besoin de 2 bornes

pour dix véhicules). Ce sous-équipement est d'abord la conséquence de la très faible rentabilité des infrastructures publiques. Le développement de la mobilité propre dépend donc fortement d'une volonté politique locale forte, ce qui explique en partie les fortes disparités territoriales en termes de développement d'infrastructures de carburants alternatifs. De plus, le déploiement des infrastructures ouvertes au public a trop souvent été réalisé sans réelle étude des besoins des usagers (localisation, puissance…), avec pour conséquence des taux d'utilisation parfois très faibles (quelques utilisations par an).

Recommandations :

• Relier le développement d'IRVE ouvertes au public aux besoins des usagers, notamment en concentrant les aides au déploiement des IRVE ouvertes au public dans les zones résidentielles sans stationnement privé et sur les grands axes routiers.

• Intégrer le déploiement des bornes ouvertes au public destinées aux besoins de recharge quotidienne aux plans d'aménagement locaux existants afin de les associer à des besoins.

• Assurer le maillage national du territoire français par le déploiement et le financement d'un réseau de recharge rapide pour satisfaire les besoins de recharge associés aux déplacements longue distance.

• Réaliser des actions de pédagogie sur l'adéquation entre besoins des usagers et autonomie des véhicules électriques pour limiter les besoins de réassurance et donc les besoins en bornes de recharge.

ELECTROMOBILITE ET SYSTEME ELECTRIQUE

Le déploiement de l'électromobilité génère de nouveaux défis pour le système électrique (énergie, puissance, raccordement au réseau, stabilité du système électrique…). L'enjeu est de garantir la charge des véhicules électriques tout en optimisant la sollicitation des infrastructures de réseaux et la consommation électrique, au bénéfice des usagers des véhicules électriques et des consommateurs d'électricité.

Le pilotage des charges est aujourd'hui une technologie disponible et peu coûteuse qui permet de réduire de façon importante les coûts pour le système électrique tout en répondant aux besoins des usagers. A plus long terme, les véhicules électriques pourront également stocker et déstocker l'énergie. La mise en place de ces solutions permet de réduire les besoins de renforcement des réseaux électriques.

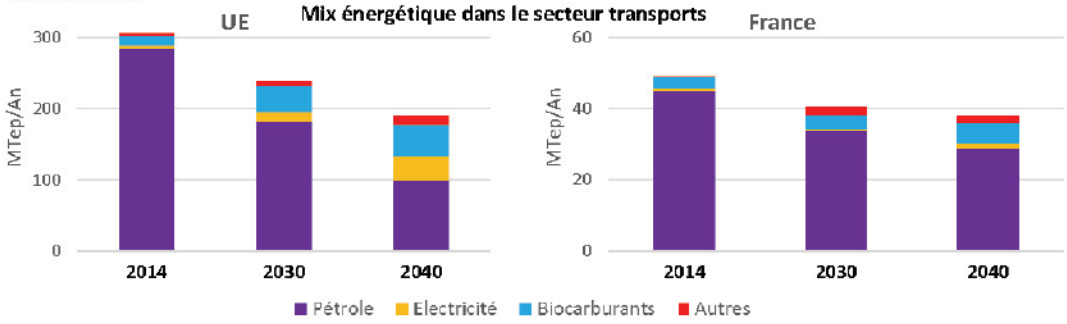
Recommandations :

- Intégrer des dispositifs de pilotage des charges aux bornes de charge normales[1] pour réduire le coût de l'intégration des véhicules électriques dans le système électrique.
- Associer le plus en amont possible le gestionnaire de réseau de distribution concerné au niveau des études du schéma de déploiement des stations de recharge afin d'utiliser au mieux les capacités disponibles, et ainsi réduire les coûts de raccordement et d'éventuel renforcement des réseaux électriques.

[1] L'usage des bornes de recharge rapide est pour l'heure moins propice au pilotage puisqu'elles sont principalement destinées à répondre aux besoins de charge en itinérance.

Mobilité plus propre : La contribution de l'industrie pétrolière

1. Le contexte



Source : AIE, calculs SOes, MEDEF et Scénario tendanciel énergétique par EY

L'industrie pétrolière représente 45 % de l'énergie consommée en France et fournit 98 % de l'énergie du transport. Ces énergies sont indispensables dans le mix énergétique français pour accompagner la transition énergétique.
Grâce aux gains en efficacité d'énergétique, la consommation de carburants routiers est restée stable tout en accompagnant la croissance économique et le besoin croissant de mobilité.
Consciente de l'enjeu climatique, l'industrie pétrolière contribue pleinement à l'effort global initié par l'Accord de Paris pour concilier croissance économique et développement durable. Elle s'est engagée dans cette voie depuis de nombreuses années en améliorant l'efficacité énergétique de ses installations, en diminuant ses émissions de GES, en développant des produits réduisant l'empreinte carbone de ses clients et en promouvant les comportements économes en énergie. Elle reconnait l'importance et la nécessité de réglementations environnementales, en particulier lorsque leurs coûts sont en adéquation avec leurs bénéfices pour la santé et l'environnement.
Il s'agit de construire un équilibre entre développement durable et croissance économique.
Dans ce contexte, l'industrie pétrolière propose de tendre vers un prix international du carbone en s'appuyant sur les prix existant dans les grandes zones économiques.

2. Neutralité technologique et innovation

L'industrie pétrolière et parapétrolière est une industrie de très haute technologie, reconnue comme leader en termes d'innovation et de qualification de ses collaborateurs. Elle participe pleinement aux efforts de recherche et d'investissement pour répondre aux objectifs ambitieux de la transition énergétique.
Grâce à cette recherche, des progrès importants sont encore à venir et il est donc fondamental de ne pas figer les choix. En effet, les objectifs doivent prendre en compte le temps nécessaire à l'innovation, à la production et au déploiement des solutions.
Les choix doivent être basés sur des analyses complètes.

Nos propositions :

- Considérer équitablement les différentes énergies et technologies sur la base des impacts environnementaux, économiques et sociaux de leurs usages.
- Fonder les choix de mobilité et les interdictions de véhicules sur des critères objectifs et des évaluations scientifiquement éprouvées de leurs usages, telles que l'analyse des cycles de vie de tous les types de véhicules (thermiques, hybrides ou électriques). Voir (1) et (2)
- Renforcer la part du budget de l'État accordée à la recherche et favoriser la R&D des acteurs privés, notamment en augmentant le montant du crédit impôt recherche et les soutiens temporaires pour les phases pilotes.
- Favoriser le renouvellement du parc automobile en respectant le principe de neutralité technologique entre les motorisations et en prenant en compte le coût d'abattement de la tonne de CO_2 évitée.
- Accélérer la recherche visant à améliorer l'efficacité énergétique des moteurs à combustion interne, et pour faire baisser la teneur en carbone des carburants liquides (biocarburants de seconde et troisième génération).
- Favoriser les efforts de digitalisation de l'industrie pétrolière, véritable opportunité pour améliorer l'efficacité énergétique des usines et l'optimisation de la consommation de nos clients.

(1) En 2030, l'écart d'exposition des populations aux polluants est négligeable, entre un scénario basé sur des véhicules zéro émissions et un remplacement des diesels par des véhicules Euro 6d (FuelsEurope, Aeris, Ricardo, « Euro 6d Diesel Performance & Impact on Urban Air Quality »)
(2) Un véhicule Tesla EV ne produit un avantage GES qu'après 110 000 km (mix énergétique EU) (étude FuelsEurope)

ufip.fr/uploads/documents/fiches_Ufip_2017.pdf

01/12/2017

3. Financement et fiscalité

La fiscalité des carburants, composante principale de leur prix est un sujet sensible. Elle représente 34 milliards €/an : 25 milliards d'euros/an reversés au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), 9 milliards d'euros/an acquittés au titre de la TVA et des autres impôts, 25 millions d'euros/an issus des taxes sur l'exploitation pétrolière. La hausse de la fiscalité – notamment pour la contribution climat énergie et le rééquilibrage essence/diesel - décidée à l'automne 2017, portera cette fiscalité à 41 milliards € en 2018 et à 53 milliards € en 2022.
L'instauration de toute nouvelle mesure fiscale et/ou réglementaire environnementale a des conséquences directes sur le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises françaises.
6 millions de foyers - soit 9 millions de personnes - se trouvent en situation de précarité énergétique en France.

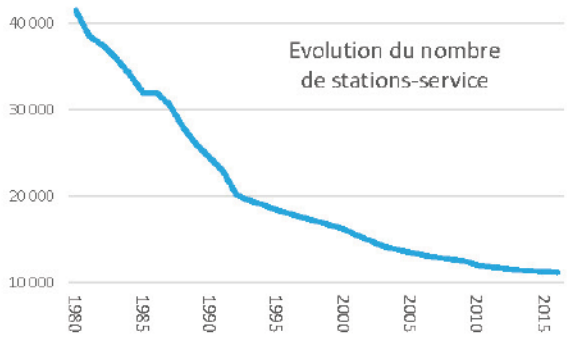
Nos propositions :

- Effectuer des analyses d'impact économique et social robustes pour chaque mesure.
- Privilégier une fiscalité environnementale incitative et évaluer l'impact social de la hausse de cette fiscalité et des mesures d'interdiction de véhicules.
- Ajuster les mesures de soutien au développement des énergies et des technologies en fonction de leur niveau de maturité
- Choisir les options en fonction d'une analyse coût / bénéfice et limiter les soutiens financiers dans le temps
- Promouvoir au niveau européen une fiscalité de l'énergie qui reflète les mérites respectifs de chaque énergie.

4. Sécurité d'approvisionnement

Le parc automobile actuel est de 39 millions de véhicules dont 35 millions de véhicules particuliers et est composé presqu'exclusivement de moteurs thermiques. Il est essentiel d'assurer la continuité d'approvisionnement, qui actuellement s'appuie sur un maillage performant de pipelines, dépôts et terminaux pétroliers :

- 7 raffineries (plus une aux Antilles) dont 4 intégrées à des sites pétrochimiques au cœur de bassins industriels
- Un maillage de 11 000 stations-service réparties dans l'ensemble du territoire,
- Une logistique de 200 dépôts, 6 000 km de pipelines et 17 terminaux pétroliers portuaires en métropole
- 64 concessions de production et 46 permis d'exploration d'hydrocarbures.



Le surcoût d'exploitation est estimé à 20 €/tonne de brut traité pour les raffineries françaises (réglementations françaises et européennes, coût de l'énergie) peut entraîner le doublement des coûts opératoires et une délocalisation des investissements.

Nos propositions :

- Ne pas affaiblir une infrastructure essentielle, fragilisée par la baisse de consommation, en alourdissant le poids de mesures réglementaires.
- Privilégier une règlementation européenne sans ajouts nationaux et harmoniser au niveau européen les règles nationales
- Définir des spécifications carburantes au niveau européen sans dérogation nationale pour préserver un marché européen unique pour les carburants

5. Mesures d'accompagnement

L'industrie pétrolière investit chaque année plusieurs centaines de millions d'euros au service du dynamisme économique de notre pays. Avec plus de 600 000 emplois, directs, indirects et induits, répartis sur l'ensemble du territoire, elle est également active en termes d'insertion et de formation professionnelle. Dans un environnement très concurrentiel, avec une industrie européenne du raffinage en surcapacité et des marges qui ne couvrent pas toujours les coûts et les investissements, nos priorités sont d'assurer la compétitivité de ce secteur économique et l'avenir des collaborateurs. La mobilité propre doit accompagner l'évolution de ce secteur.

Nos propositions :

- Promouvoir le rôle des stations-service comme facteur de cohésion territoriale et y faciliter la mise en place d'emplois de services.
- Accompagner l'évolution de l'offre énergétique des réseaux de stations-service tout en préservant leurs moyens pour assurer leur mission de proximité.

ufip.fr/uploads/documents/fiches_Ufip_2017.pdf

01/12/2017

AET –MD/SJ
30 novembre 2017

Contribution publique au rapport final « Mobilité plus propre »

Tout d'abord, nous tenons à remercier Élisabeth Borne, Ministre chargée des Transports, pour la mise en place des Assises Nationales de la Mobilité qui est un bel outil d'expression collective ainsi que Monsieur Patrick OLIVA, Président de l'Atelier « Mobilité plus propre », pour son approche pragmatique.

Le transport public est le premier maillon d'une mobilité plus propre. Dans ce cadre, l'UTP souhaite rappeler certains éléments.

1.- Le transport public ne se résume pas uniquement au transport en commun

Aujourd'hui, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) comme les opérateurs de transport public interviennent sur l'ensemble de la chaîne des déplacements et pas seulement par le biais des transports en commun.

Ainsi, cette intervention couvre un large spectre qui s'étend des modes lourds et collectifs à des domaines beaucoup plus fins comme les deux-roues (notamment en libre-service), l'auto-partage, le covoiturage (notamment de proximité), le transport à la demande, la navette autonome, la marche à pied comme mode du premier et du dernier kilomètre.

Les AOM sont pleinement responsables de la définition des orientations en la matière et de la coordination nécessaire pour mettre en œuvre une véritable politique de mobilité durable.

Les opérateurs sont pour leur part chargés de mettre en œuvre tout ou partie des solutions techniques adaptées dont l'objectif est d'offrir des services pour l'ensemble de la chaîne de déplacement, et ce dans le respect des dépenses publiques ainsi que de l'équité et l'égalité des citoyens.

C'est bien cette intervention globale qui fournit les bases efficaces d'une mobilité plus propre véritable alternative au transport privé.

Elle doit être confortée et perpétuée.

2.- L'évolution importante de la motorisation des véhicules de transport collectif

D'une part, l'énergie électrique représente plus 60 % des voyages réalisés dans les réseaux de transport urbain dotés de transport collectif en site propre.

D'autre part, un travail important a été mené depuis plusieurs années par les AOM et les opérateurs pour renouveler la flotte des autobus par des véhicules les moins émissifs.

Ainsi, la motorisation des véhicules de transport public (type M2 et M3) a beaucoup évolué ces dernières années en termes d'émissions. L'adoption de motorisations Euro VI par les réseaux

constitue déjà un pas considérable en matière de pollution locale (réduction de 80 % des émissions d'oxyde d'azote, de 71 % des hydrocarbures et de 66 % des particules par rapport à la norme Euro V).
https://utp.fr/note-publication/des-autobus-la-pointe-de-linnovation-energetique

Au 1er janvier 2016, plus de 50% du parc des transports publics sont dotés de moteurs Euro 5 et 6 et EEV, proportion qui continue de croître.
Ainsi, si le secteur des transports est un émetteur important de GES, le transport collectif seulement responsable de 1% des GES est un acteur totalement impliqué dans cette révolution écologique.
https://utp.fr/note-publication/le-parc-des-vehicules-des-services-urbains-au-1er-janvier-2016

Le décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 contribuera à renforcer cette implication, notamment par le renouvellement des flottes par des véhicules à faibles émissions.
https://utp.fr/note-publication/note-technique-concernant-le-decret-du-11-janvier-2017-definissant-les-criteres

Un accompagnement financier des investissements sur l'ensemble du système (acquisition de véhicules, adaptation des réseaux et des infrastructures, mise à niveau et sécurisation des dépôt classés ICPE) permettrait d'accélérer le renouvellement des véhicules les plus anciens et donc les plus polluants, tout en maintenant l'offre de transport qui ne doit pas être une variable d'ajustement et favoriser le report modal.

3.- Le transport public, principal vecteur d'une mobilité plus propre

Le transport public dans la définition faite plus haut constitue un axe essentiel pour une mobilité plus propre.
En rationalisant l'ensemble des solutions proposées à la population, le transport public doit être le point d'entrée d'une véritable politique de mobilité plus propre. Il est en effet le garant de l'efficience des moyens mis en œuvre face au transport privé et notamment à la voiture particulière et à son faible taux d'occupation (seulement 1 personne par voiture en zone centrale).

C'est donc vers le transport public que doivent se concentrer les ressources disponibles dans le cadre des politiques publiques. Une meilleure prise en compte des externalités, et notamment celles en rapport avec la santé publique, dans l'évaluation des projets contribuerait en outre largement à le favoriser.
https://utp.fr/note-publication/les-externalites-du-domaine-des-transports
https://utp.fr/note-publication/70-propositions-pour-la-mobilite-de-tous-les-francais
https://utp.fr/actualite/mobilite-plus-propre-lutp-participe-activement-aux-assises => *contribution commune FNAUT FNTV GART Régions de France TDIE et UTP pour une mobilité plus propre*

ASSISES DE LA MOBILITE – GT VEHICULE PLUS PROPRE

POSITION ET PROPOSITIONS VEDECOM – 30/11/2017

Créé en février 2014, VEDECOM est un **Institut pour la Transition Énergétique** (ITE) mis en place dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) du Gouvernement Français, dédié à la mobilité durable, sûre, efficiente et abordable. Il appartient à ce titre au « Plan Véhicule Autonome » de la Nouvelle France Industrielle (NFI) devenu Solution pour l'Industrie du Futur « Mobilité Ecologique ». Soutenu par le pôle de compétitivité Mov'eo depuis 2010 et par ses fondateurs, VEDECOM est une **fondation partenariale** de l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. Avec plus de 40 membres elle développe une collaboration inédite entre industriels de la filière automobile, aéronautique, opérateurs d'infrastructures et de services de l'écosystème de la mobilité, établissements de recherche académiques et collectivités locales d'Ile-de-France.

1. UNE MOBILITE DURABLE

Pour répondre aux enjeux de décarbonation, et ce dans le cadre des engagements de la COP21, l'évolution du parc automobile est devenue indispensable et l'électromobilité est aujourd'hui reconnue comme la solution privilégiée. Elle est aussi la seule solution qui permet un usage à zéro émission nette de GES.

Pour permettre la démocratisation du véhicule électrique, qui passe par un coût total de possession inférieur à celui de véhicule thermique, plusieurs axes de travail sont clairement identifiés :

- la réduction des coûts de la chaîne de traction;
- la réduction du coût des systèmes de recharge, et leur déploiement ;
- l'augmentation du rayon d'action du véhicule électrique.

La réduction des coûts de la chaîne de traction nécessite des approches en rupture sur lesquelles VEDECOM s'est clairement engagé :

- de **nouvelles architectures** pour les machines électriques afin de diminuer les besoins en matériaux rares et les coûts de fabrication ;
- de **nouvelles électroniques** de commande et de contrôle, plus intégrées, plus performantes.

La réduction du coût des systèmes de charge et leur déploiement ne sera possible qu'à travers un effort d'**interopérabilité** et de **normalisation** des systèmes de recharge. Une analyse technico-économique des différents systèmes est actuellement en cours d'étude au sein de VEDECOM, elle concerne aussi bien la **recharge** par **induction statique** que les systèmes de **recharge dynamique**.

Une analyse de cycle de vie à laquelle VEDECOM et ses membres pourront contribuer apparait pertinente pour positionner ces différentes solutions en y intégrant également les nouvelles fonctions offertes par le véhicule électrique et sa connexion aux réseaux énergétiques. Composante du **Smart Grid**, le véhicule est en mesure de restituer de l'électricité au réseau afin d'optimiser l'usage l'énergie en fonction de la demande, le système est **bidirectionnel**.

Enfin le **rayon d'action des véhicules** est lié à deux composantes : l'autonomie elle-même du véhicule, et sa capacité à se recharger en énergie en un laps de temps compatible avec les attentes du marché. VEDECOM effectue notamment des recherches pour **réduire la consommation des auxiliaires**, et plus particulièrement celle des systèmes de confort (chauffage et climatisation), afin de déterminer les solutions optimales. Ces systèmes auxiliaires sont de grands consommateurs d'énergie et peuvent réduire sensiblement le niveau d'autonomie d'un véhicule.

La recherche par **induction dynamique** est aussi un axe important pour étendre le rayon d'action : la technologie est prometteuse mais son modèle économique doit être précisé et validé. VEDECOM a par contre décidé de ne pas investir le champ de la batterie, sujet largement approfondi par d'autres acteurs.

Il faut aussi noter que la mise en oeuvre de solutions à **pile à combustible** (H_2) pour l'électrification des véhicules est aujourd'hui très peu étudiée alors que d'autres pays comme les Etats Unis, le Japon ou

Propriété de VEDECOM – Reproduction interdite

l'Allemagne sont très actifs sur le sujet. Pour peu que la filière de production de l'hydrogène soit effectivement décarbonée, cette source d'énergie pourrait alors lever les verrous que sont le temps de charge, le stockage d'énergie et le rayon d'action des véhicules. C'est un sujet dont VEDECOM pourrait s'emparer **avec les énergéticiens** sous **l'impulsion d'une politique publique affirmée**.

2. UNE MOBILITE PARTAGEE AU SERVICE DES TERRITOIRES

La **maîtrise des flux de mobilité** des personnes et des biens est assurément un enjeu majeur pour les collectivités territoriales. Le développement et la mise en oeuvre d'outils permettant de **mieux qualifier** et **comprendre les flux existants**, de **mesurer les impacts de l'introduction de nouvelles solutions de mobilité** sont donc essentiels.

Il s'agit donc en tout premier lieu **d'aider les territoires** à définir leurs besoins, comprendre et anticiper les impacts de l'introduction de nouvelles mobilités.

Dans la perspective de l'introduction de nouvelles technologies et de services de mobilité, VEDECOM propose d'accompagner les territoires et les autorités organisatrices de mobilités pour établir l'état des lieux et réaliser l'analyse des flux de mobilité. A cet effet VEDECOM a notamment développé un **outil d'analyse de données à partir de différentes sources hétérogènes** afin de proposer des matrices **origine–destination enrichies** pour une meilleure identification des besoins actuels.

Dans la continuité, la **simulation de nouveaux services de mobilité** est une étape indispensable afin de connaître l'impact de ces solutions pour un territoire. VEDECOM a développé des briques logicielles sur le transport à la demande pour mieux comprendre les effets de l'introduction de nouvelles offres, et mieux les dimensionner.

La **modélisation numérique de la ville** apparaît ainsi comme un passage obligé, la question est de déterminer le niveau de précision nécessaire, de maîtriser les systèmes de collecte et les coûts associés (par des approches semi automatiques), et de préciser les standards d'échange et de coopération entre systèmes. Une approche « jumeau numérique » de la ville n'aura de sens que si cela sert plusieurs problématiques de gestion de la ville, dont les mobilités.

A partir son savoir-faire en termes d'expérimentation, développant aussi une offre de formation, **VEDECOM est devenu un acteur privilégié pour les territoires**, pour les accompagner dans leur effort de transformation des mobilités.

3. VEDECOM ACTEUR MAJEUR DES NOUVELLES MOBILITES

En synthèse, le véhicule décarboné, mais aussi autonome et connecté est résolument au coeur des enjeux cruciaux pour la mobilité (sociétaux, sociaux, économiques et environnementaux) ; **VEDECOM s'inscrit comme acteur majeur** :

- pour démocratiser et déployer le véhicule décarboné ;
- pour assurer la sûreté de fonctionnement de ces nouvelles technologies ;
- pour être force de propositions du futur cadre réglementaire ;
- pour spécifier et labelliser les expérimentations ;
- pour former les acteurs des nouvelles mobilités ;
- pour accompagner les territoires dans la définition de leurs besoins et des nouvelles solutions de mobilité.

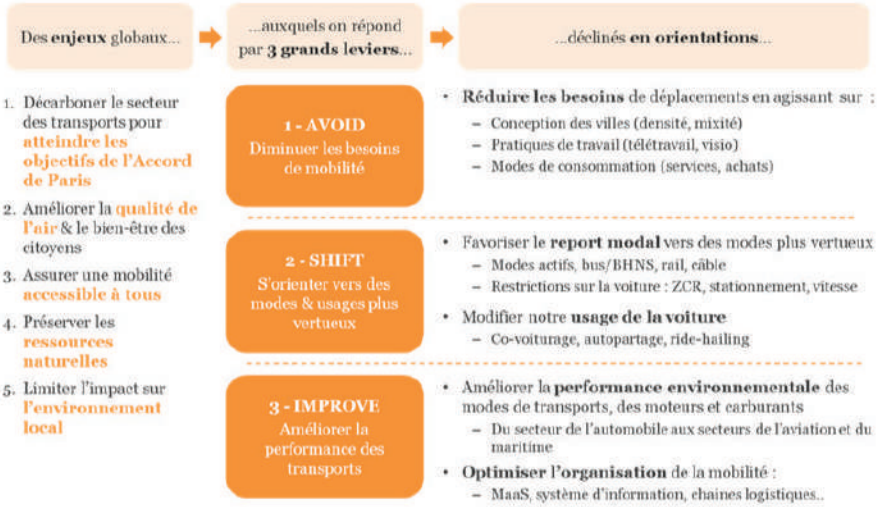
VEDECOM est aussi de plus en plus sollicité par les pouvoirs publics et l'institut est bien évidemment disponible, et volontaire, pour **accompagner les actions de l'Etat**, mais **ces activités doivent trouver leur financement** et faire l'objet d'une commande publique formalisée.

Propriété de VEDECOM – Reproduction interdite

Contribution du WWF au GT « Pour une mobilité plus propre »[1]

NOTRE VISION D'UNE MOBILITE PLUS PROPRE

Réussir à concilier les prérogatives climatiques, écologiques et de santé publique avec notre droit collectif à la mobilité constitue **un véritable défi, nécessitant des ruptures tant technologiques que d'usages**, à opérer dès maintenant. Pour cela, le WWF enjoint l'ensemble des parties prenantes – de l'Etat aux entreprises, des collectivités aux citoyens – à œuvrer ensemble à la **mise en œuvre d'une stratégie nationale de mobilité plus propre**, à travers la future loi d'orientation, où tous les leviers d'actions sont à activer :



QUATRE RECOMMANDATIONS PHARES POUR GUIDER LA TRANSITION

1. Volet CITOYENS

Les Assises sont l'occasion pour le gouvernement de placer les citoyens au cœur de cette transformation en lui offrant les moyens de changer sa mobilité. Pour le WWF, une **aide à la mobilité propre** doit être mise en place. En effet, des primes et des mesures incitatives ont pu voir le jour mais nécessitent d'être revues dans une approche plus cohérente et transformationnelle.

Mesure 1 - Pour une aide à la mobilité propre...

- **...agrégée**

Agréger, pour plus d'efficacité et de lisibilité, l'ensemble des aides aux citoyens au sein d'un **même et unique « package d'aide à la mobilité propre »**, qui rassemblerait les incitations de recours aux modes et aux usages alternatifs à la voiture individuelle (modes actifs, TC & mobilités partagées) & ainsi qu'aux véhicules plus propres

- **...accessible**

Orienter l'ensemble des citoyens vers un **unique « guichet national »**, permettant à chacun d'être accompagné pour utiliser ce package d'aide

- **...élargie**

Elargir les aides à la conversion d'un véhicule automobile à des modes et des services de transports plus vertueux (scooter électriques, vélos, VAE, TC...)

- **...planifiée**

Planifier l'évolution du montant et des conditions d'accès à ces aides au regard de l'évolution des différents paramètres clés (évolution des part modales, des marchés, des normes...) pour maintenir un maximum d'efficacité.

[1] Contribution complémentaire aux prises de paroles et retours écrits du WWF, faits individuellement ou de façon collective avec d'autres ONG

2. Volet COLLECTIVITES

Les collectivités sont un acteur central dans la transformation des transports en France à condition qu'elles puissent être accompagnées et disposer des marges de manœuvre suffisantes pour agir. Or la **France est en retard par rapport à ses voisins européens**, au regard des 200 villes en Europe qui ont déjà mis en place des zones à faibles émissions, de Londres à Barcelone, en passant par les nombreuses « *Zonas a traffico limitato* » italiennes.

Mesure 2 - COLLECTIVITES - Retrouver un air sain dans nos territoires, en se dotant…

- **…de caps ambitieux**

Se fixer des jalons nationaux progressifs dans le temps & ambitieux pour qu'*in fine* **d'ici 2030** chaque **centre-ville** soit en « **zone à trafic limité** » et **d'ici 2035** chaque **commune-centre** d'agglomération soit en « **zone à très faibles émissions** »

- **…d'outils de contrôle**

Fournir aux collectivités les outils nécessaires de contrôle de la circulation pour mettre en œuvre ces zones: grâce au cofinancement de l'Etat des outils de reconnaissance optique & à la **redistribution des recettes** pour amortir l'investissement et à améliorer l'offre des TC et le réseau de pistes cyclables

- **…d'une méthode de concertation**

Définir un **cadre méthodologique national** « Zones à faibles émissions » & « Zones de trafic limité », utiles à toutes les collectivités, visant garantir une mise en œuvre progressive, concertée et adaptée au contexte local

- **… d'une coalition de villes**

Créer une coalition des villes ambitieuses, un « **C40 national** », s'appuyant sur le cercle des villes lauréates « Villes respirables en 5 ans » pour échanger les expériences & le savoir-faire, créer des synergies et mutualiser les ressources techniques et financières

- **…des garde-fous sur le stationnement et la vitesse**

Levier majeur pour réguler la place de la voiture en ville, fixer un minimum d'ambition imposables aux documents d'urbanisme : 30 km/h en ville, réduction de vitesse sur les axes rapides, plafond de volume de stationnement, quota minimum de places payantes, seuils minimum de places pour véhicules à faibles émissions ou partagés, etc.

3. Volet ENTREPRISES

Alors qu'il y a 15 ans, les entreprises représentaient 25% des achats de véhicules légers face aux ménages, elles représentaient désormais **plus de la moitié des ventes en France**. Or, le taux de dieslation des ventes est encore très élevé (85%) et décroit que très faiblement d'après l'observatoire OVE. Il y a donc une urgence à agir pour investir aussi le monde des entreprises dans la transition écologique de notre mobilité.

Mesure 3 - ENTREPRISES - Investir les entreprises dans la transition…

- **…en adaptant la fiscalité**

Revoir la fiscalité sur les transports (carburant, véhicules…) de manière adaptée aux usages des entreprises & encourager la transition vers des véhicules à faibles émissions

- **…en ouvrant les avantages en nature aux offres de services de mobilité**

Rompre avec l'idée que la voiture de fonction est un incontournable dans les stratégies de rémunération des entreprises, en les encourageant à développer à la place des **offres de services de mobilité** à leurs salariés

- **…en encourageant la mise en réseau**

Accompagner la création d'un réseau d'entreprises ambitieuses dans leurs PDE & PDIE pour mutualiser les expériences, créer des synergies et mutualiser les ressources (ex : achat groupé)

- **…en récompensant les entreprises les plus vertueuses**

Mettre en place les incitations pertinentes pour entreprises démontrant des résultats significatifs grâce à leurs PDE : report modal, télétravail, abandon voiture fonction, véhicules électriques partagés, part modal aérien…

4. Volet INDUSTRIE

La future Loi d'orientation peut être l'occasion d'enjoindre les acteurs de l'industrie à orienter le développement de nouvelles technologies au service de la transition écologique. Au premier titre, le véhicule autonome pourrait permettre d'accélérer l'émergence d'une mobilité servicielle et de réduire drastiquement le nombre de véhicules dans l'espace urbain, à condition que son **déploiement exclue de reposer sur le modèle de la voiture particulière**, synonyme alors de désastre écologique : la voiture, vue comme le

prolongement de notre « salon », allongerait les distances parcourues, l'énergie consommée, augmenterait la part modal de la voiture et étalerait encore plus nos villes.

Mesure 4 - INDUSTRIE - Mettre les nouvelles technologies au service de la transition…

- **…en fixant les conditions de déploiement durable du véhicule autonome**

Fixer les conditions d'un déploiement soutenable de la mobilité autonome (obligation d'être partagé, articulation avec les TC, régulation du trafic, soutien à l'innovation, politique tarifaire…)

Pour plus D'informations:

https://www.wwf.fr/champs-daction/climat-energie

Jean-Baptiste CROHAS
Chargé de programmes
Mobilité durable & Energie / Climat
WWF France
Email: jbcrohas@wwf.fr

Pierre CANNET
Responsable de programmes
Energie / Climat & Villes durables

WWF

Notre raison d'être
Arrêter la dégradation de l'environnement dans le monde et construire un avenir où les êtres humains pourront vivre en harmonie avec la nature.
www.wwf.fr

© 1986 Panda Symbol WWF - World Wide Fund For Nature (Formerly World Wildlife Fund)
® "WWF" is a WWF Registered Trademark.
EU Transparency Register Nr. 1414929419-24
Printed on recycled paper.

www.assisesdelamobilite.gouv.fr

#AssisesMobilite

Ministère de la Transition écologique et solidaire
Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
Tour Sequoia
92055 La Défense cedex

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS