

Résumé Fiche action collaborative : Avantager les véhicules à faibles émissions (VFE)

(Version novembre 2022)

InTerLUD, programme porté par :



C1

1

Les avancées technologiques - véhicules à faibles émissions et matériaux insonorisants - permettent de réduire les pollutions atmosphériques et sonores, même si certains freins existent : coûts d'achats élevés, manque de stations d'avitaillement, autonomie et capacités d'emport limitées.

-> Il appartient aux collectivités de mettre en place des mesures incitatives.

2

Eléments de diagnostic :

- Etude de la réglementation existante ;
- Etude des mesures incitatives possibles ;
- Recensement d'opérateurs utilisant d'ores et déjà des véhicules à faibles émissions sur le territoire ;
- Évaluation du marché des véhicules à faibles émissions disponibles.

3

Intérêt et objectifs :

- Encourager le développement de véhicules à faibles émissions par les constructeurs ;
- Favoriser la transition énergétique du territoire ;
- Apporter un accompagnement en corrélation avec les besoins des acteurs

4

Impacts attendus :

Des mesures en faveur des véhicules à faibles émissions permettent d'accélérer l'évolution du parc automobile français en vue d'une généralisation des véhicules à faibles émissions.

6

Rappel sur les émissions en 2019

- VUL -> 31 % des émissions de NO_x et 20 % des émissions de CO₂ du transport routier ;
- PL (y compris bus et cars) -> 20 % des émissions de NO_x et 15 % des émissions de CO₂ (source : Citepa, 2020).

Qu'est-ce qu'un véhicule à faible émission ? Décret de 2017

- PL (PTAC > 3,5 t) fonctionnant exclusivement ou partiellement à l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel (GNC, GNL) y compris le biométhane, le GPL ;
- VUL (PTAC ≤ 3,5 t) :
 - Camionnette à faibles niveaux d'émissions si émissions CO₂ < 60 g/km ;
 - Camionnette à très faibles émissions si sources d'énergie suivantes : électricité, hydrogène, hydrogène-électricité (hybride rechargeable / non rechargeable), air comprimé.

-> Les véhicules diesel, VUL ou PL, de norme EURO 6 ne sont pas des véhicules à faibles émissions.

Pour en savoir plus sur les différents types de véhicules : www.objectifco2.fr

➤ Intégrer un paramètre environnemental dans la réglementation

La collectivité peut utiliser son pouvoir de police pour :

- Permettre l'accès des véhicules à faibles émissions sur une plage horaire étendue (par exemple zones piétonnes) alors que la circulation est interdite à tous les autres véhicules ;
- Pratiquer une politique de stationnement différenciée avec la gratuité du stationnement pour les détenteurs de VFE.

➤ Intégrer un paramètre environnemental dans les appels d'offres publics

La collectivité peut intégrer dans tous ses marchés des prescriptions en matière d'usages de VFE

-> constitue un effet d'entraînement très fort localement

➤ Favoriser le développement de la cyclologistique

La logistique à vélo peut remplacer une partie des livraisons. Certaines conditions favorables sont le déploiement d'espaces logistiques urbains adaptés, des infrastructures adaptées, le développement des modes massifiés comme le fluvial, avec une utilisation de la cyclologistique pour les derniers kilomètres.

➤ Aménager des stations d'utilitaires et de vélos cargos en libre-service pour les professionnels ou les particuliers (pour leurs achats).

➤ **Proposer une aide à l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions** (Paris, Lyon, Grenoble...)

➤ **Déployer des points d'avitaillement en carburant alternatif**

- Principal levier : mobilisation de foncier pour réaliser des projets portés par des acteurs privés et accompagnement dans le montage de ces projets (urbanisme notamment) ;
- Si la collectivité réfléchit au basculement d'une partie de sa flotte (en régie ou en délégation) au profit de carburants alternatifs, elle peut créer un point d'avitaillement mutualisé entre ses propres besoins et ceux d'opérateurs locaux.

➤ **Encourager les professionnels à adhérer à la démarche Objectif CO₂**. Chaque collectivité offre des avantages aux professionnels labellisés :

- Critère CO₂ dans les marchés d'achats publics de transport de marchandises ;
- Accès facilité et stationnement gratuit, réservé ;
- Politique tarifaire préférentielle (par exemple péage d'accès supprimé pour l'accès au MIN de Montpellier).



7

Coût et financement de l'action

De quelques milliers d'euros en cas d'une communication simple à des budgets conséquents en cas d'aide à l'acquisition de véhicules.

Exemple : la Métropole de Grenoble a voté un budget de 790 000 euros pour le financement du dispositif Fonds Air Véhicules pour la période 2019 à 2022.

8

Indicateur de suivi global

1 Démarrage	2 Consolidation	3 Décollage	4 Exemplarité
<ul style="list-style-type: none"> - Respect de la réglementation sur les flottes de véhicules des collectivités et référencement des actions de promotion des véhicules à FE déjà menée au sein même de la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> - Inclure dans les AO sous maîtrise d'ouvrage publique la dimension véhicules faibles émissions 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer un avantage compétitif aux véhicules dans les réglementations circulation / stationnement - Identifier des espaces (réservation de foncier) pour les carburants alternatifs 	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer mobilité et urbanisme en matière de véhicules à faibles émissions (réflexion sur les stations de recharge, ELU...) - Opérer une quantification du verdissement de flotte des acteurs économiques engagés dans la démarche

8

Indicateurs de suivi

Taux d'entreprises de transport performantes dans les marchés publics :

- Nombre de transporteurs inscrits dans la démarche Objectif CO₂ (label et charte) rapporté au nombre total de transporteurs sélectionnés ;
- Nombre d'avantages accordés aux transporteurs inscrits dans la démarche Objectif CO₂.

Indicateurs environnementaux : évaluation avec une mise à jour annuelle

-> Calculer les réductions en émissions de polluants (NO_x, CO, HC, particules) et les réductions en GES à partir du nombre de véhicules « propres » (véhicules électriques, bioGNV, hybrides) et du kilométrage moyen journalier de ces véhicules.

Nécessite des informations transmises par les transporteurs impliqués.

Il est supposé que chaque nouveau VFE est venu remplacer un véhicule diesel.

Les calculs se fondent sur une hypothèse d'un porteur de 7,5 t.