

Avantager les véhicules à faibles émissions

Objectifs et cadrage de l'action

Les avancées technologiques - véhicules à faibles émissions - permettent de réduire les pollutions atmosphériques et sonores, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, occasionnées par les véhicules utilitaires. Néanmoins, le recours à ces technologies innovantes souffre encore de plusieurs inconvénients freinant leur déploiement auprès des professionnels : coût d'achat élevé, manque de stations d'avitaillement, autonomie et capacités d'emport limitées... Il appartient aux collectivités de mettre en place des aides et des mesures incitatives.

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC A METTRE EN PLACE

- 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

INTERETS ET OBJECTIFS

- Encourager le développement de véhicules à faibles émissions par les constructeurs
- Réduire la dépendance au diesel
- Favoriser la transition énergétique du territoire

IMPACTS ATTENDUS

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

Environnementaux

- Effet de serre
- Qualité de l'air
- Bruit
- Autres

Economiques

- Conflit d'usage (congestion) de la voirie valorisable en temps perdus (€ par mn...)
- Emploi
- Fiscalité / Recette
- Efficience livraisons / Activité économique
- Attractivité territoire
- Autres

Sociaux

- Conditions de travail
- Sécurité des personnes
- Santé
- Développement humain
- Autres

■ NIVEAU DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION

1. Démarrage

Respect de la réglementation (Loi de Transition Energétique pour le Croissance Verte - LTECV) et référencement des actions de promotion / sensibilisation des véhicules à faibles émissions déjà menées au sein même de la collectivité

2. Consolidation

Inclure dans les marchés publics la dimension véhicules à faibles émissions.

3. Décollage

Intégrer un avantage compétitif aux véhicules dans les réglementations circulation / stationnement et identifier des espaces (réservation foncier) pour les carburants alternatifs

4. Exemplarité

Parfaitement intégrer mobilité et urbanisme en matière de véhicules à faibles émissions (réflexion sur stations de recharge, ELU...)

Méthodologie indicative

● Préambule

Les véhicules à moteur conçus pour le transport de marchandises (voir code de la route, article R311-1, point 2. Véhicules de catégorie N) sont un des contributeurs aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Les véhicules utilitaires légers représentent en 2019 : 31 % des émissions de NOx et 20% des émissions de CO₂ du transport routier (Source CITEPA, 2020 et les poids lourds (y compris bus et cars qui ne sont pas en catégorie « N » mais en catégorie « M ») représentent 20 % des émissions de NOx 15% et 24% des émissions de CO₂ (Source : Citepa, 2020).

Pour maintenir de bonnes conditions d'approvisionnement de son territoire tout en encourageant au recours accru à des véhicules moins émissifs de gaz à effet de serre et de polluants, la collectivité dispose de leviers favorisant les véhicules à faibles émissions.

Les décrets n°2017-22 et n°2017-24 définissent ce qu'est un véhicule à faibles émissions.

Pour les poids lourds, décret n° 2017-22 du 11 janvier 2017 définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles émissions dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes.

« Sont considérés comme **véhicules à faibles émissions** les véhicules » poids lourds fonctionnant exclusivement ou partiellement à l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé-GNC) ou sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié-GNL), le gaz de pétrole liquéfié (GPL). Les poids lourds fonctionnant à partir de biocarburants (esters méthyliques d'acides gras, éthanol...).

Pour les véhicules utilitaires légers, décret n° 2017-24 du 11 janvier définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes.

Une camionnette (véhicule conçu pour le transport de marchandises inférieur ou égal à 3,5 t. de PTAC) est un véhicule à **faibles niveaux d'émissions** si ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, mesurées dans le cadre du règlement (CE) no 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007, sont inférieures ou égales à 60 grammes par kilomètre pour les émissions de dioxyde carbone.

Une camionnette est **un véhicule à très faibles émissions** si sa source d'énergie est l'une des sources d'énergie suivantes : électricité, hydrogène, hydrogène-électricité [hybride rechargeable], hydrogène-électricité [hybride non rechargeable], air comprimé.

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

Il existe d'ores et déjà une offre en véhicules à faibles émissions chez les constructeurs (à ce jour électrique et gaz sur les VUL et les PL) mais son développement sera d'autant plus accéléré que la collectivité mettra en œuvre des moyens pour y contribuer.

À noter que l'objectif de cette fiche est, avant tout, d'expliquer à une collectivité comment favoriser l'achat de véhicules "propres", et non d'expliquer dans les détails les caractéristiques des différents types de véhicules. À ce sujet, la collectivité pourra se référer à la fiche action « Carburants alternatifs » de la charte Objectif CO₂, qui est téléchargeable sur www.objectifco2.fr. (Cf. Document Annexe démarches connexes).

● Intégrer un paramètre environnemental dans la réglementation

Il est, pour une collectivité, possible de donner un avantage aux véhicules les plus performants. Cette possibilité est expressément prévue par l'article L318-1 du Code de la Route qui dispose que « *dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules à très faibles émissions peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées* ».

La collectivité est en mesure d'utiliser son pouvoir de police pour :

- Permettre l'accès des véhicules à très faibles émissions sur une plage horaire étendue (par exemple dans des zones piétonnes) alors que la circulation est interdite à tous les autres véhicules ;
- Pratiquer une politique de stationnement différenciée avec, par exemple, la gratuité du stationnement pour les détenteurs de véhicules utilitaires à très faibles émissions (gratuité pouvant intéresser des activités telles que le commerce de gros, l'artisanat...).

Dans le cas où la collectivité se trouve dans le périmètre d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), cette fiche est à mettre en lien avec l'action sur *la réglementation sur les niveaux de pollution des véhicules*.

Cette fiche est également à mettre en lien avec la fiche sur *l'harmonisation des réglementations marchandises*.

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

La collectivité est fortement génératrice de transport en VUL et en PL de par ses besoins propres d'approvisionnement (cantines, fournitures...), les services dont elle a la compétence (propreté urbaine), les projets qu'elle réalise (chantiers de voirie). Sa propension à intégrer dans tous ses marchés des prescriptions en matière d'usage de véhicules à faibles émissions constitue un effet d'entraînement très fort localement. En tant que donneur d'ordre du transport, les surcoûts que la collectivité est susceptible de payer sont à mettre en regard des gains en matière de qualité de l'air et de santé publique. C'est également un bénéfice localement pour toute une activité économique liée à l'énergie (commercialisation de véhicules utilitaires, stations d'avitaillement ou de recharge, production de carburants et énergies alternatifs...).

● Aménager des stations d'utilitaires et de vélos cargos en libre-service

L'action de la collectivité pour développer l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions peut également se traduire par l'aménagement de stations d'utilitaires ou de vélos cargos en libre-service à destination des professionnels (à l'image de Mobilib'Utilitaires développé à Paris depuis 2020) ou des particuliers non motorisés ayant une problématique de transport de leurs achats (service développé à Aspern en Autriche).



Source : CCI-Paris / <https://clem.mobi/autopartage>

La mise à disposition de véhicules en libre-service participe également à la diminution des externalités négatives du transport de marchandises



Source : www.weelz.fr

● Proposer une aide à l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions

Toute collectivité qui souhaiterait mettre en place au bénéfice des professionnels transporteurs un dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules à faibles ou très faibles émissions devra s'assurer de la compatibilité de ce dernier avec la réglementation européenne sur les aides aux entreprises et notamment le règlement (CE) 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009. Par exemple, dans le cadre de la lutte contre la pollution liée au trafic routier, la Ville de Paris a mis en place un dispositif d'aide aux professionnels qui leur permet d'acheter des véhicules électriques, hydrogènes ou GNV. Cette aide est à destination des petites entreprises (jusqu'à 50 salariés).



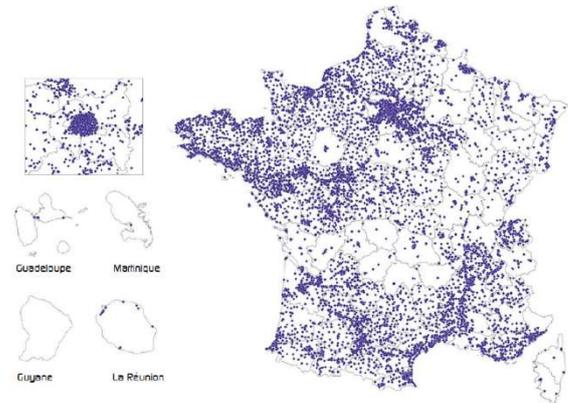
● Déployer des points d'avitaillement en carburants et énergies alternatifs

Une des contraintes au recours à des flottes de véhicules plus respectueux de l'environnement est l'accès au carburant ou aux bornes électriques. Bien que certains opérateurs développent leur solution privative lorsqu'ils atteignent la masse critique leur permettant de le faire, la collectivité dispose en parallèle de leviers pour accélérer la création de points d'avitaillement publics et ainsi participer au déploiement des nouvelles motorisations gaz, électrique, hydrogène.

Le principal levier de la collectivité est la mobilisation de foncier, pour réaliser des projets portés par des acteurs privés, et l'accompagnement dans le montage de ces projets (urbanisme notamment).

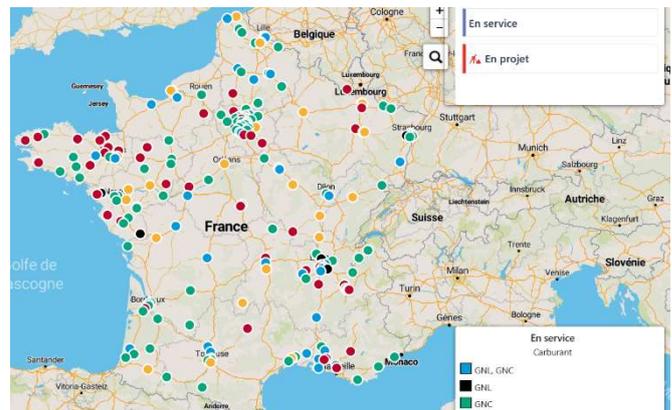
Si la collectivité réfléchit au basculement d'une partie de sa flotte (en régie ou en délégation) sur des carburants et des énergies alternatifs, elle peut utiliser cette opportunité pour créer un point d'avitaillement mutualisé entre ses propres besoins et ceux d'opérateurs locaux.

Stations de recharge ouvertes au public (10 491 stations, 24 808 PDC) au 1^{er} janvier 2019



Source : GIREVE.

Stations GNV ouvertes au publiques en 2021 et celles en projet



● Encourager les professionnels à adhérer à la démarche charte et label Objectif CO2

Objectif CO2 est l'un des trois dispositifs du programme EVE (« Engagements Volontaires pour l'Environnement des acteurs de la chaîne logistique et du transport de voyageurs »), lequel vise à améliorer la performance environnementale du secteur du transport routier (réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, diminution de la congestion du trafic routier et des nuisances sonores).

Objectif CO2 se compose d'une charte et d'un label ouverts aux entreprises de transport de marchandises (compte propre et compte d'autrui), de transport de voyageurs et du commerce de gros (compte propre) :

- La charte est un outil qui aide les entreprises à évaluer et à réduire leurs émissions de dioxyde de carbone. Les professionnels s'engagent pendant trois ans à mettre en place des actions permettant d'atteindre les objectifs de réduction qu'ils se sont eux-mêmes fixés. Quatre domaines sont concernés : véhicule, carburant, conducteur et organisation des flux ;
- Le label est beaucoup plus contraignant que la charte car il ne s'agit plus d'une auto-évaluation. Des audits périodiques – réalisés par des bureaux d'études indépendants – établissent la performance réelle des véhicules en matière d'émission de CO₂. La mesure de la performance environnementale se base sur le référentiel européen HBEFA (Handbook Emission Factors for Road Transports) qui prend en compte les données du parc de véhicules français. Fin 2020, 306 entreprises étaient labellisées et 849 chartées.

En octobre 2016, le ministère de l'Économie et des Finances a publié le guide de l'achat public présentant Objectif CO₂ et invitant les acheteurs publics à rajouter ce dispositif dans les critères d'achat.

Cf. Document Annexe démarches connexes.

● Communiquer

La dernière étape vise à diffuser le plus largement possible le contenu de l'action, notamment auprès des acteurs économiques : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, chambres consulaires et des particuliers.

La rédaction d'une charte de bonnes pratiques peut fournir un cadre à l'action et engager les acteurs (cf. document « Charte »).

La collectivité peut encourager les professionnels et les particuliers à acquérir des véhicules à faibles émissions en étant elle-même exemplaire (cf. document « Exemplarité de la collectivité ») :

- L'article L224-7 du Code de l'Environnement oblige les collectivités territoriales et leurs groupements gérant un parc de plus de 20 véhicules automobiles dont le PTAC est inférieur ou égal à 3.5 t d'acquérir ou d'utiliser lors du renouvellement annuel de leur parc des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale : de 20 % de ce renouvellement jusqu'au 30 juin 2021, de 30 % de ce renouvellement à partir du 1er juillet 2021 ;
- L'article L224-8 du Code de l'Environnement demande aux collectivités territoriales et leurs groupements d'effectuer une étude technico-économique sur l'opportunité pour la collectivité d'acquérir ou d'utiliser des véhicules à faibles émissions de plus de 3.5 t.

■ LE RETROFIT POIDS LOURDS

Il existe sur le marché des dispositifs de post-équipement permettant de réduire les émissions de polluants (particules ou NOx) des véhicules anciens en circulation. Pour garantir une efficacité maximale et une installation sécurisée sur ces derniers, l'arrêté du 15 mai 2013 (www.legifrance.gouv.fr/eli/arrrete/2013/5/15/DEVR1311763A/jo/texte) prévoit les dispositions techniques et administratives pour homologuer ces dispositifs et cadrer leurs installations sur les véhicules. Les systèmes de dépollution en rétrofit vont avoir, en principe, un effet positif sur les polluants (NOx ou PM). En revanche, ils peuvent occasionner une légère surconsommation de carburant, et donc une légère hausse des émissions de CO2. Par ailleurs, ces dispositifs posent des difficultés d'installation de par leur volume, et des difficultés d'exploitation comme le nettoyage régulier du filtre à particules par exemple.

À noter : l'installation en rétrofit sur des véhicules légers n'est pas efficace¹.

■ LES VEHICULES HYBRIDES

Certaines solutions techniques se révélant pertinentes dans un environnement donné mais contraignantes par ailleurs, les constructeurs de véhicules industriels cherchent à développer des matériels capables de s'adapter à l'environnement dans lequel ils circulent. Le camion, communiquant avec l'infrastructure, passerait ainsi à l'électrique en zone urbaine et en diesel en périphérie de la ville. Cette solution, répondant au besoin de limiter les impacts polluants et au bruit en centre-ville, pose toutefois le problème de l'autonomie des batteries lorsque le véhicule circule en 100 % électrique.

Suivi et évaluation de l'action

■ COUT ET FINANCEMENT DE L'ACTION

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

A titre d'exemple, la Métropole de Grenoble a délibéré le 20 décembre 2019 pour un budget de 790 000 euros pour le financement du dispositif Fonds Air Véhicules pour 2019 à 2022.

Acteurs impliqués :

- EPCI ;
- Commune ;
- AOM ;
- Chambres consulaires ;
- Organisations professionnelles : transporteurs, grossistes, artisans, commerçants, grande distribution, BTP, gestionnaires de déchets, énergéticiens (infrastructures d'avitaillement).

¹ ADEME : "Emissions de particules et de NOx par les véhicules routiers"

INDICATEURS DE SUIVI GLOBAL

Les indicateurs de suivi global présentés ci-dessous permettent d'identifier le passage de l'action à ses différents niveaux d'avancement.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

1 Démarrage

Respect de la réglementation (Loi de Transition Énergétique pour le Croissance Verte - LTECV) et référencement des actions de promotion / sensibilisation des véhicules à faibles émissions déjà menées au sein même de la collectivité

2 Consolidation

Inclure dans les marchés publics la dimension véhicules à faibles émissions.

3 Décollage

Intégrer un avantage compétitif aux véhicules dans les réglementations circulation / stationnement et identifier des espaces (réservation foncier) pour les carburants et énergies alternatifs

4 Exemplarité

Parfaitement intégrer mobilité et urbanisme en matière de véhicules à faibles émissions (réflexion sur stations de recharge, ELU...)

INDICATEURS DE SUIVI

Les indicateurs de suivi présentés ci-dessous permettent d'évaluer dans le détail l'avancement opérationnel de l'action. Ils peuvent également avoir pour rôle de suivre son évolution entre les différentes étapes globales.

La collectivité peut choisir également les indicateurs qui pourraient se révéler plus adaptés à son cas particulier.

Voir le document « Outils de suivi » pour renseigner les différents indicateurs de l'action.

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 (cf. Document Annexe démarches connexes) ;
- Nombre d'avantages accordés aux transporteurs inscrits dans la démarche Objectif CO₂ : (cf. Document Annexe démarches connexes) ;
- Différents accès, MIN, centres-villes...

Autre indicateur : au choix de la collectivité.

INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX

Une évaluation environnementale est proposée sur cette action : elle consiste, à partir du nombre de véhicules « propres » (véhicules électriques, bioGNV, hybrides) et du kilométrage moyen journalier de ces véhicules de calculer les réductions en émissions de polluants (NOx, CO, HC, particules) et les réductions en GES : ces informations seront transmises par les transporteurs impliqués dans la concertation. Cette évaluation fera l'objet d'une mise à jour annuelle. Il est supposé que chaque nouveau véhicule « propre » est venu remplacer un véhicule diesel.

Les calculs se fondent sur une hypothèse de véhicule porteur 7,5 t.

ACTIONS LIEES

Cette fiche action est liée aux fiches suivantes :

Harmoniser les réglementations marchandises

Etablir un plan de jalonnement marchandises

Réglementer la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules

Encourager les livraisons silencieuses en horaire décalé

Créer des espaces logistiques urbains

Cette fiche a été élaborée à partir des résultats d'une étude financée par l'ADEME dont les références sont « Jonction et Garrutik. 2018. Engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine. ADEME. 215 pages ». Fiche révisée en mai 2021 par les partenaires d'InTerLUD.