

ACTION N° 17

Convertir les flottes de véhicules des entreprises, des collectivités et des particuliers

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L’ACTION

La majeure partie des véhicules roulant sur le territoire du PCAET sont équipés d’un moteur thermique alimenté à l’essence ou au gazole, émettant d’importantes quantités de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. La raréfaction des énergies fossiles couplée à l’émergence de nouveaux modes de propulsion ne fait que renforcer l’équation consistant à choisir la bonne énergie pour le bon mode de transport, et le bon mode de transport pour le bon usage. Plusieurs filières sont proposées, chaque système présentant ses caractéristiques propres, ses forces et ses faiblesses, souvent susceptibles d’évolution.

Cette action vise d’abord à étudier le marché et la faisabilité des différentes solutions, pour cerner les besoins réels des dispositifs de carburants alternatifs (surtout électricité, hydrogène, gaz naturel pour véhicules (GNV)).

Ensuite, il s’agira d’intensifier le développement et la généralisation de véhicules propres dans une démarche générale de transition énergétique. Il faut associer au déploiement de ces véhicules la construction de dispositifs de production d’énergie, de stockage et de distribution. Cela peut concerner la production d’énergies renouvelables sur le territoire : centrales photovoltaïques qui alimentent un électrolyseur produisant de l’hydrogène ; production de bioGNV destinés aux véhicules... Pour la distribution, des stations multi-énergie (p.ex. GNV + électrique), ouvertes à tous, peuvent s’avérer particulièrement pertinentes.

Tous les véhicules motorisés du territoire sont ciblés par cette action, mais les acteurs publics (EPCI, communes ; réseaux de transport en commun) peuvent être exemplaires en renouvelant rapidement leurs flottes captives (ordures ménagères, services techniques, véhicules de service, bus et cars etc.).

Pour les flottes des entreprises et les véhicules des particuliers l’aspect financier (des carburants, des véhicules) restera primordial. Ce facteur est en partie exogène, mais la collectivité doit s’assurer d’un maillage suffisant de stations sans lesquelles les filières ne peuvent pas émerger. Elle peut aussi subventionner l’implantation de bornes par des acteurs privés. Elle peut en outre créer d’autres incitations comme le stationnement gratuit pour des véhicules propres, ou un accès privilégié aux sites touristiques.

Des ateliers de travail avec les entreprises et des campagnes de communications à destination des particuliers sont à intégrer à différents stades de l’action.

En lien avec cette action sera mis en place un Schéma Directeur de Installations de Recharge des Véhicules Electriques (SDIRVE). Ce schéma a pour objectif d’accélérer le déploiement des stations publiques de recharge des véhicules électriques et d’en assurer la cohérence territoriale. L’article 68 de la loi d’orientation des mobilités prévoit la possibilité, pour les collectivités ou syndicats Autorités Organisatrices de Distribution d’Energie (AODE), de réaliser un SDIRVE.

PILOTE (S)	OPERATEUR(S)	
CALMV et CCPSMV	SEV pour les IRVE, GRDF	
CIBLES/BENEFICIAIRES	PARTENAIRE(S) ASSOCIE(S)	
Entreprises, collectivités, services publics (hôpitaux, pompiers, police...), opérateurs de transport collectif, particuliers	GRDF, ENEDIS, SEV84, Région, ADEME, DREAL, organisations d’entreprises, opérateurs de stations	
CADRE DE L’ACTION ET DISPOSITIFS/CONTRACTUALISATION ASSOCIES	CCPSMV	
	CALMV	CRTE Objectif stratégique 1 Développer les mobilités durables 1.1 Favoriser l’intermodalité

		1.1.3 Développer les transports à énergie propre
--	--	--

REFERENTS CCPSMV			
Techniciens : Jean-Christophe VIELLE et Yan GLOAGUEN, Julien HAIGNERE, Raphaël MOLIÈRE	Elu(s) : Etienne KLEIN et Angélique RIVOIRE		
NIVEAU D'IMPLICATION DE L'ECHELON COMMUNAL	FAIBLE	MOYEN	FORT

REFERENTS CALMV			
Techniciens : Laurence CHABAUD-GEVA/Jean-Marc LABOURIAUX	Elu(s) : Sylvie GREGOIRE/Christian MOUNIER		
NIVEAU D'IMPLICATION DE L'ECHELON COMMUNAL	FAIBLE	MOYEN	FORT

BUDGET PREVISIONNEL	Fonctionnement	Coût ETP : 0,25 ETP/an (sur 1-2 ans pour la phase étude des besoins / conception, puis suivi de la mise en œuvre pendant environ 3 ans) Prestations externes : bureau d'études qui réalise les études de potentiel et/ou le schéma de déploiement de stations (25-50 k€ HT) Autres : -
	Investissement	Construction de stations ; déploiement de bornes (si pas de prise en charge par des opérateurs)
	Recette/Financements	Origines financement et montants : Etat (bonus écologique, prime à la conversion, suramortissement), ADEME (pour des véhicules H2 : 35-55% de subvention du surcoût par rapport à un diesel, dans le cadre de l'AAP « Ecosystèmes territoriaux Hydrogène » ; 2-15 k€ de subvention pour des véhicules GNV non particuliers dans le cadre de l'AAP « Mobigaz ») ; Région (complète l'aide ADEME pour véhicules H2 ; aide à l'acquisition de véhicules utilitaires propres ; appui à la conversion énergétique des taxis ; financements dans le cadre de « Mobigaz ») ; ENEDIS ; GRDF ; opérateurs de stations ; programme ADVENIR ; DETR ; DSIL ; Banque des Territoires (investissements pour la mobilité hydrogène) Région SUD : Aides dispositif « Zéro émission route »

PRINCIPALES ETAPES ET CALENDRIER	
2022	- Etude de marché et de faisabilité pour cerner les besoins réels en carburants alternatifs ; schéma directeur de déploiement de bornes de recharge
2023	- Sourcing d'opérateurs et création des infrastructures (stations, bornes) - Cartographie des infrastructures, communication - Faciliter la conversion des véhicules (stationnement gratuit pour véhicules propres etc.)
2024	- Suivre l'implantation et l'utilisation des stations et bornes - Faciliter la conversion des véhicules
2025	- Suivre l'implantation et l'utilisation des stations et bornes

	- Faciliter la conversion des véhicules
2026	- Suivre l'implantation et l'utilisation des stations et bornes - Faciliter la conversion des véhicules
2027	- Suivre l'implantation et l'utilisation des stations et bornes - Faciliter la conversion des véhicules

VOLET DU PCAET	ATTENUATION	ADAPTATION	QUALITE DE L'AIR

SECTEUR(S) D'ACTIVITE CONCERNE	REGLEMENTAIRE(S)	AUTRE(S)
	Mobilité / transport	Economie, énergie

NIVEAUX D'IMPACTS	FAIBLE	MOYEN	FORT
Production énergies renouvelables et de récupération			
Réduction des consommations d'énergie			
Réduction des émissions de gaz à effet de serre			
Réduction des polluants atmosphériques			
Emplois créés			
Réduction des inégalités sociales			
Chiffre d'affaires local généré			
Maîtrise des dépenses de fonctionnement			
Préservation de la biodiversité			
Stockage du carbone			

INDICATEURS DE SUIVI	OBJECTIFS / INDICATEURS ASSOCIES
Nombre de stations ; utilisation	
Nombre de véhicules convertis ; taux de conversion	
Nombre d'actions de communication et d'information	

COMMENTAIRES, POINTS DE VIGILANCE	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité des stations / maillage - Priorisation en fonction des bénéfices écologiques (convertir d'abord les véhicules où la conversion aura le plus grand impact, au regard de leur kilométrage, leur consommation, leur âge...)
--	---

CONSULTATION HABITANTS	Avis favorable
-------------------------------	----------------