



PROJET DE LOI « CLIMAT ET RESILIENCE »

POSITION DE L'AVERE-FRANCE

L'Avere-France accueille très favorablement les mesures soutenant l'électrification de nos mobilités dans le cadre du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dit « Climat et Résilience »). L'écosystème de la mobilité électrique est convaincu que l'objectif d'une baisse d'au moins 40% des émissions de Gaz à effet de serre d'ici 2030 ne pourra se faire sans un investissement massif dans l'électrification de nos mobilités.

L'Avere-France soutient donc largement les dispositions de ce projet de loi, en particulier celles du titre « Se Déplacer ». Cependant, le texte peut aller plus loin sur certains aspects, clarifié et complété sur d'autres.

Sommaire

I. Mobiliser les territoires dans la transition écologique des transports	2
a. Déployer de nouvelles ZFE-m en favorisant le passage à l'électrique (art. 27).....	2
b. Poursuivre le développement de voies réservées (art. 28).....	2
c. Développer des parkings électrifiés pour favoriser le report modal (art. 26).....	2
d. Elargissement du Forfait Mobilité Durable.....	3
II. Accompagner les industries dans la décarbonation des mobilités	3
a. Compléter les objectifs de décarbonation des transports (art. 25).....	3
b. Porter une plus grande ambition pour les flottes de véhicules.....	3
c. Verdir le transport routier de marchandises.....	3
d. Encourager la transition des mobilités légères.....	4
e. Prolonger la sensibilisation à l'écoconduite pour intégrer les mobilités à faibles émissions (art. 31).....	4
III. Garantir un accès à la recharge pour tous les utilisateurs de véhicules électriques	5
a. Développer des infrastructures collectives de recharge dans le résidentiel collectif.....	5
b. Proroger le taux de réfaction à 75 % pour le raccordement de point de recharge.....	5
c. Appliquer le principe du pollueur-payeur pour financer des raccordements sur autoroutes.....	5
d. Métrologie légale et tarification au kWh.....	6

I. Mobiliser les territoires dans la transition écologique des transports

a. Déployer de nouvelles ZFE-m en favorisant le passage à l'électrique (art. 27)

L'Auvergne-Rhône-Alpes souscrit pleinement à cette disposition et encourage le déploiement de ces zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aux agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Dans cette démarche d'accélération de la transition et de verdissement du parc automobile, nous considérons qu'il serait opportun **de mettre en place des zones réservées aux véhicules à très faibles émissions**. Le déploiement de ces zones réservées serait concomitant avec le renforcement des critères de circulation dans les ZFE-m. Ces restrictions doivent également susciter un recours plus important aux mobilités légères, aux mobilités partagées et aux nouvelles mobilités urbaines.

Ces ZFE-m devraient également être accompagnées de stratégies de déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques afin d'accélérer le verdissement du parc automobile en milieu urbain.

Afin de développer le déploiement des ZFE-m, l'Auvergne-Rhône-Alpes encourage les agglomérations à repenser leurs politiques d'aides financières pour accompagner l'acquisition de véhicules électriques. Elles doivent également prendre en compte les problématiques propres à la logistique urbaine et accompagner au mieux les acteurs concernés. Pour cela, la logique de la concertation locale est essentielle.

b. Poursuivre le développement de voies réservées (art. 28)

L'Auvergne-Rhône-Alpes accueille très favorablement cette mesure déjà défendue dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités. Ces voies réservées doivent être destinées en priorité aux véhicules à faibles et très faibles émissions (Crt'Air O et 1), y compris aux véhicules de logistique urbaine peu émetteurs. Le critère déterminant doit être celui des émissions de CO2 afin de respecter la neutralité technologique et d'englober toutes les catégories de véhicules.

Par ailleurs, s'agissant des voies réservées en agglomération, l'Auvergne-Rhône-Alpes soutient l'intégration des véhicules de catégorie L, des vélos jusqu'aux quadricycles, dans cette disposition afin d'encourager ces solutions de mobilité.

c. Développer des parkings électrifiés pour favoriser le report modal (art. 26)

L'Auvergne-Rhône-Alpes est très favorable au report modal et notamment au développement des parking-relais, ainsi que des plateformes d'échanges multimodaux, des aires de co-voiturage ou des arrêts de bus. **Il nous apparaît essentiel de coupler ce développement à une stratégie de déploiement d'infrastructures voire de hubs de recharge pour véhicules électriques**. Ceci permettrait de développer la mobilité électrique et de favoriser le report modal vers les transports collectifs qui pourront également bénéficier de ces infrastructures de recharge notamment bus et cars.

Pour accompagner l'électrification des taxis et VTC, l'Auvergne-Rhône-Alpes propose l'attribution de « zones d'attente » (prise et dépose de passagers) aux véhicules à très faibles émissions. Il serait donc pertinent qu'il y ait des mesures pour ventiler le passage des véhicules électriques et cela permettrait dans le même temps de promouvoir les mobilités partagées.

d. Elargissement du Forfait Mobilité Durable

L'Avere-France souhaiterait élargir l'éligibilité de ce forfait à toutes les mobilités partagées électriques. L'utilisation partagée de véhicules à très faibles émissions participent d'autant plus à la réduction des gaz à effet de serre et polluants atmosphériques. La mobilité partagée remplit par ailleurs d'autres usages aussi adaptés aux travailleurs habitant dans des zones peu denses et éloignées de leur lieu de travail.

II. Accompagner les industries dans la décarbonation des mobilités

a. Compléter les objectifs de décarbonation des transports (art. 25)

L'Avere-France se réjouit du renforcement des objectifs de décarbonation des transports, déjà fixés dans la loi d'orientation des mobilités. Mais les horizons 2030 et 2040 ne pourront être atteints que si les pouvoirs publics mettent en place les conditions d'accompagnement nécessaires.

Toutefois, il faut également anticiper une possible accélération du sujet au niveau européen. Lors de son audition par la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale, Pascal Canfin, président de la Commission à l'environnement du Parlement européen, a déclaré que l'une des prochaines législations de la Commission européenne viserait à interdire la vente des véhicules thermiques dans l'Union européenne à partir de 2035.

Il est primordial que la France soit en avance sur la transition de son parc automobile en favorisant notamment la mobilité électrique (100% batteries, hybrides rechargeables et hydrogène) pour remplir ses objectifs, quelle que soit la date butoir de fin de vente des véhicules thermiques.

b. Porter une plus grande ambition pour les flottes de véhicules

Le verdissement des flottes de véhicules d'entreprise est essentiel pour lutter contre les émissions polluantes. Pour rappel, la loi d'orientation des mobilités a fixé des obligations de renouvellement pour les entreprises gérant des parcs de plus de cent véhicules. Les proportions minimales de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement doivent être :

- De 10 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2022 ;
- De 20 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2024 ;
- De 35 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2027 ;
- De 50 % de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2030.

L'Avere-France est favorable à un renforcement du verdissement des flottes de véhicules d'entreprises. Ce renouvellement favorisera la transition du parc privé et le développement du marché de l'occasion. Par ailleurs, il faut poursuivre l'électrification des flottes publiques, de l'Etat et des collectivités.

c. Verdir le transport routier de marchandises

L'Avere-France souhaite que le projet de loi incite plus fortement au verdissement du transport routier de marchandises. Diverses propositions ont pu émerger en loi de finances, comme par exemple, la création d'une redevance pour les donneurs d'ordre de prestations de transport. Il serait également possible de mettre en place un mécanisme de bonus/malus en cas de non-respect des dispositions.

Les transporteurs pourraient également s'engager dans des stratégies d'investissement en moyens propres (optimiser le retour à vide etc.) et communiquer aux chargeurs certaines données telles que les émissions de CO2 pour le transport demandé.

d. Encourager la transition des mobilités légères

Alors que la programmation pluriannuelle de l'énergie souligne l'importance de promouvoir les véhicules classés L (tels deux-roues électriques, vélos cargos, quadricycles, etc.) les mesures pour mettre en œuvre ce principe sont absentes du projet de loi. Il semblerait utile **d'intégrer des dispositions spécifiques** :

- En créant des obligations spécifiques sur le renouvellement des parcs de véhicules de catégorie L des organismes ciblés à l'article L. 224-7 du code de l'environnement ;
- En instaurant sur les parkings deux-roues un quota de places réservées aux deux-roues électriques avec des recharges dédiées, notamment dans les gares et aéroports ou les parkings en ouvrage ;
- En prévoyant des espaces véhicules catégorie L dédiés et allotés dans les bâtiments collectifs ;
- En engageant les collectivités dans une réflexion sur les nouveaux usages de mobilité et les véhicules de catégorie L associés.

Les véhicules catégorie L peuvent être une solution de mobilité particulièrement appropriée aux agglomérations concernées par les ZFE-m qu'il s'agirait de renforcer par des incitations. Cette catégorie de véhicules connaît un essor important avec d'un fort niveau d'innovation. Il est essentiel que le Législateur fasse une place à ces nouvelles mobilités urbaines.

e. Prolonger la sensibilisation à l'écoconduite pour intégrer les mobilités à faibles émissions (art. 31)

L'Auvergne est favorable à cette proposition. Nous pensons cependant que l'on peut aller plus loin notamment en dédiant une place spécifique dans la formation à la conduite aux carburants alternatifs et aux véhicules à faibles et très faibles émissions, en particulier en révisant le code de la route.

Nous sommes convaincus que l'acculturation à la mobilité électrique doit passer par une meilleure formation théorique et pratique, initiale et continue.

III. Garantir un accès à la recharge pour tous les utilisateurs de véhicules électriques

Bien que déjà riche, nous pensons que le texte peut également être amendé afin de couvrir plus largement l'ensemble de la gamme des véhicules électriques et des infrastructures de recharge et ainsi garantir l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre.

a. Développer des infrastructures collectives de recharge dans le résidentiel collectif

Le verdissement de notre parc automobile passera nécessairement par le développement de solution de recharge privée, en particulier dans le résidentiel collectif. Or, les avancées sur le droit à la prise portées par la LOM ne seront pas suffisantes pour démocratiser la mobilité électrique.

L'Avere-France souhaite ainsi dépasser la notion de pré-équipement des parcs de stationnement pour celle d'infrastructures collectives de recharge. **Ainsi, nous proposons que soient équipés en infrastructures collective les parcs de stationnement des immeubles collectifs d'habitation, neufs ou existants (copropriétés et bailleurs), comportant plus de dix emplacements de stationnement d'ici le 1^{er} janvier 2028.** Cette obligation pourrait être échelonnée dans le temps en fonction de la taille du parc de stationnement. Elle doit permettre de couvrir au moins 20 % des besoins du parking.

Ces infrastructures collectives bénéficient dès à présent d'une aide financière dans le cadre du programme CEE Advenir pouvant aller jusqu'à 18 000€. De plus, des dispositifs complémentaires sont en cours de montage, notamment au sein de la Banque des territoires.

Il faut également engager une réflexion sur l'équipement des bâtiments collectifs non résidentiels. Là encore, le développement d'infrastructures collectives de recharge serait parfaitement adapté. Cette réflexion devra s'accompagner d'une concertation de fond sur l'équipement des parkings souterrains et des enjeux de sécurité associés.

b. Proroger le taux de réfaction à 75 % pour le raccordement de point de recharge

Le déploiement des bornes de recharges ouvertes au public est un préalable indispensable à la décarbonation des transports et à l'essor du véhicule électrique. Le II de l'article 64 de la LOM prévoit que le coût de raccordement de bornes de recharges ouvertes au public peut être pris en charge jusqu'à 75% par le TURPE, mais uniquement pour les demandes de raccordement déposées avant le 31 décembre 2021 (ou 2022 pour les services de transport public routier de personnes). **Afin de soutenir le déploiement de bornes de recharge face à la croissance très importante du véhicule électrique amorcée en 2020 et de donner de la visibilité aux acteurs de la recharge, il est proposé de proroger ce dispositif au-delà de 2021.**

c. Appliquer le principe du pollueur-payeur pour financer des raccordements sur autoroutes

Par ailleurs, les bornes de recharge sur autoroute présentent des spécificités par rapport aux autres bornes ouvertes au public : elles devront être de très haute puissance et en nombre suffisant pour recharger très rapidement de nombreux véhicules lors des grands départs, et sont souvent situées dans des zones éloignées des réseaux électriques : ces deux facteurs renchérissent fortement le coût du raccordement sur autoroute, et rendent plus difficile le modèle économique des opérateurs de bornes, ce qui risque de créer l'apparition de « zones blanches » ou de sous-dimensionner la puissance des installations nécessaires à l'essor de la mobilité électrique. Il pourrait ainsi être envisagé de créer

un dispositif *ad hoc* pour le raccordement des aires de services des autoroutes concédées, en prévoyant que les raccordements soient réalisés par les concessionnaires autoroutiers avec un financement par les usagers de l'autoroute, comme l'ont envisagé l'Autorité de Régulation des Transports¹ et la Commission de Régulation de l'Énergie². En application du principe pollueur-payeur, il est particulièrement pertinent que l'essor du véhicule électrique et la décarbonation de la route soit financée par les usagers de l'autoroute aujourd'hui quasi-exclusivement à moteur thermique. Il s'agit d'ailleurs du même principe qui est appliqué pour les politiques de soutien aux énergies renouvelables, financées par les consommateurs de produits énergétiques carbonés.

d. Métrologie légale et tarification au kWh

La tarification au kWh est une avancée majeure portée par la loi d'orientation des mobilités et l'écosystème de la mobilité électrique, dans un large consensus, souhaite s'orienter vers une tarification au kWh, totale ou partielle. Mais la mise en œuvre de cette évolution est retardée par des problématiques de :

- Le nombre de bornes aujourd'hui équipées de compteurs certifiés est marginal (très peu en AC, aucune en DC), ce qui implique d'opérer unetrofit des bornes qui est coûteux et emporte des contraintes techniques.
- Il n'existe pas encore de compteurs certifiés en France pour la recharge DC.

L'Avere-France propose ainsi d'appliquer une dérogation temporaire aux obligations de métrologie légale afin de laisser aux opérateurs le temps de consolider l'existant tout en proposant une tarification adaptée à la demande des utilisateurs.

¹ Avis n° 2020-058 du 10 septembre 2020 : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/09/avis-2020-058-art_160-lom_-version-publique.pdf

² Rapport « Les réseaux électriques au service des véhicules électriques », octobre 2018 : <https://www.cre.fr/Documents/Publications/Rapports-thematiques/Vehicules-electriques>