
Séminaire SRCAE 14 novembre 2016
Ateliers mobilités : passer à l'acte !
Rapporteur : Arnaud Crolais (DRIEA)

Si l'on doit retenir un mot dans les ateliers c'est le mot « concret ». Il s'est agi de présenter des actions concrètes sur les territoires en matière de mobilités qui permettent de créer des impulsions et s'inscrivent dans les objectifs du SRCAE. Il ressort globalement des ateliers, d'une part qu'il n'existe pas une solution, mais des solutions à adapter en fonction des territoires et de leurs spécificités et d'autre part, qu'il est nécessaire aujourd'hui d'avoir des actions concrètes et des expérimentations. Un des enjeux est également de trouver un modèle économique viable pour chaque solution, adapté aux contraintes résultantes du territoire.

Les quatre présentations des ateliers ont permis de mettre en lumière une convergence des points forts et des axes d'amélioration entre le bilan du PDUIF à mi-parcours et les actions sur le territoire (PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, CA de Saint-Quentin en Yvelines et SIGEIF)

1- Le PDUIF à mi-parcours : des tendances encourageantes, mais à amplifier

L'évolution des déplacements en Ile-de-France semble présenter une tendance favorable qui rend possible l'atteinte des objectifs de réduction de l'utilisation du véhicule particulier de 2 % en 2020. L'analyse montre également que les franciliens répondent présents à l'augmentation de l'offre de transports en commun. La qualité de service reste un enjeu important d'amélioration. Toutefois, la concentration des polluants et des NO₂ restent problématiques et les tendances de la sécurité routière sont à contre-courant de l'évolution nationale.

Peu de PLD ont été réalisés, mais il faut profiter de la création des nouveaux EPT pour enclencher une nouvelle dynamique pour cet outil majeur dans la mise en œuvre du PDUIF. Un accompagnement des collectivités est nécessaire, mais son organisation reste à définir.

Les modes actifs pourraient être vus comme l'innovation du 21^e siècle à même de révolutionner en partie les transports. A ce titre, le développement du vélo doit dépasser les freins liés au manque d'offre de stationnement (sécurisé, en gare, sur voirie) et de continuité des aménagements cyclables. Ce besoin rejoint les éléments présentés par l'ensemble des intervenants.

Les Plans de mobilités des entreprises doivent bénéficier de l'impulsion de la loi TECV et du PPA pour se développer. Il s'agit d'un véritable levier local pour travailler sur faire évoluer les pratiques et réduire l'utilisation du véhicule particulier. Le constat est que élaboration de plans de mobilité interentreprises a toute sa pertinence pour apporter la réponse la plus adaptée aux enjeux.

In fine, le constat de la mise en œuvre du PDUIF est que les actions qui fonctionnent disposent de porteurs identifiés et moteurs. Ce besoin de porteur et de référent dynamique est confirmé par les interventions suivantes.

2- Le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse : 7 jours sans ma voiture

On retrouve ici l'importance d'une action concrète pour fédérer et soutenir autour d'un objectif : réduire l'utilisation de la voiture. Il ressort que ces démarches doivent bénéficier d'un appui politique pour être possibles.

Sur 9 jours, 31 personnes se sont engagées à ne pas utiliser leur voiture, avec un bilan de 900kg de

CO2 évité. Le vélo a eu une part importante dans le report modal. Après les 9 jours les personnes engagées dans le challenge ont indiqué leur volonté d'utiliser plus le vélo dans leurs déplacements.

L'expérience a permis d'identifier les freins au développement de certaines pratiques, et notamment, le besoin de stationnement pour les vélos et les problèmes de continuité des itinéraires cyclables.

3- Communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines (CASQY) : le développement des PMIE

Le plan de mobilité inter-entreprises permet une mutualisation des moyens et des actions pour la mise en œuvre d'une politique de réduction de l'utilisation du véhicule particulier sur une zone d'activité. Il s'agit de l'échelle pertinente de travail dont un des intérêts majeurs est qu'il permet d'entraîner les petites PME qui n'ont aucune obligation en la matière. C'est donc une démarche fédératrice au niveau d'un territoire donné.

Le développement d'une démarche de mise en place de PMIE sur le territoire de la CASQY a notamment été possible par l'engagement de la communauté d'agglomération à accompagner leur mise en place en s'appuyant sur les grandes entreprises qui ont été moteurs.

Les points forts identifiés résident, une nouvelle fois, dans l'importance d'avoir des référents dynamiques au sein des entreprises et de proposer la mise en place d'actions concrètes et atteignables. En outre, il a été relevé que les efforts sont payants : l'augmentation de l'offre bus sur une zone se traduit par une augmentation de la fréquentation.

La communication a aussi été relevé comme déterminante dans la réussite de la démarche pour construire l'acceptabilité et permettre l'appropriation de la démarche. Il s'agit de s'appuyer sur des relais et de valoriser le travail accompli.

Il a enfin été relevé que pour la CASQY, le vélo à assistance électrique (VAE) n'a pas trouvé le public cible, mais que le vélo traditionnel conserve une part importante. Il constitue un axe de développement non négligeable. La démarche, pour le moment conduite sur des zones d'activités tertiaires, devrait être étendue à des zones commerciales présentant d'autres enjeux (moindre densité, horaires décalés...)

4- SIGEIF : le développement des stations services de GNV pour les PL

Le Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Ile-de-France (SIGEIF) est le plus important syndicat d'énergie en France. Cet établissement public de coopération intercommunale est gestionnaire de concessions de gaz et d'électricité en Île-de-France. Il a notamment pour missions de contrôler de l'acheminement de l'énergie et d'acheter de l'énergie pour le compte des collectivités dans le cadre de l'ouverture des marchés.

Depuis 2014, il s'implique dans le développement de la distribution du gaz naturel pour véhicules (GNV). Le GNV est aujourd'hui une réponse permettant répondre dès à présent aux objectifs du SRCAE relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier et de réduction des polluants. En effet, il ressort des échanges que le GNV est le seul carburant en capacité d'être disponible aujourd'hui pour une utilisation opérationnelle avec des performances proches des motorisations diesel sur de la longue distance avec des charges utiles élevées. Le GNV produit peu de particules, peu de NOx et réduit de 20 % les émissions de CO2 par rapport à l'essence et de 5 %

par rapport au diesel. Cette réduction peut même être portée à 80 % en considérant le bioGNV (biométhane).

Nonobstant son intérêt, l'essor du GNV dans le trafic poids lourds est aujourd'hui limité par le manque de stations d'avitaillement (5 existantes en Île-de-France) et une offre en matériel roulant faible sur le marché national. La visibilité à moyen et long terme sur la fiscalité des carburants ainsi que l'avantage qui pourrait être donné au bioGNV sont également des facteurs qui peuvent aussi bien être des freins que des leviers du développement, eu égard en particulier au sur-investissement matériel à compenser sur la durée de vie du matériel.

S'agissant du développement des stations GNV publique pour les poids lourds, l'offre est aujourd'hui insuffisante en raison, notamment, du coût d'investissement et d'un modèle économique qui ne permet d'envisager un retour sur investissement qu'à horizon de 15 ans. L'intervention publique dans le portage du risque apparaît donc comme une solution pertinente.

Le SIGIEF doit inaugurer en novembre 2016 sa première station GNV sur la plateforme multimodale de Bonneuil. Ce projet pourrait en outre profiter d'une perspective d'alimentation en bioGNV grâce à la proximité de l'usine du SIAAP à Valenton. L'objectif du SIGIEF, à travers le développement d'une SEM dédiée, est de déployer 10 stations dans les 3 à 5 prochaines années.

Il a été relevé que les collectivités pouvaient soutenir cette évolution en intégrant le GNV dans leurs réflexions concernant la gestion des ordures ménagères, les DSP pour la collecte des ordures ménagères ou le renouvellement de leur flotte. C'est une solution qui répond aux objectifs de transition énergétique et doit être vue comme complémentaires aux véhicules électriques et aux expérimentations sur la propulsion à l'hydrogène, par exemple.

Si le développement nécessite un investissement des acteurs public ainsi qu'une mobilisation autour de l'atteinte de l'objectif, il reste que le marché sera mûr quand la décision de passer au GNV résultera d'un choix économique des transporteurs. La puissance publique doit donc accompagner cette évolution et apporter de la visibilité en matière fiscale.
