

Dix propositions de « Sauvons le climat » sur la mobilité propre

En septembre 2018, « Sauvons le climat » avait consacré son Université d'Eté à l'examen des solutions de mobilité propre de nature à réduire la contribution du secteur transport à l'émission de gaz à effet de serre (GES), tout particulièrement la mobilité électrique. Les travaux et échanges ont été poursuivis sur quelques aspects, sans couvrir encore tout le champ des évolutions indispensables ; n'ont pas encore été traités les aspects sociétaux et comportementaux, ni l'organisation des transports de marchandises. « Sauvons le climat » en tire aujourd'hui une **synthèse** (voir le document séparé auquel ces propositions se réfèrent) et **une série de 10 propositions** :

- 1- Le secteur des transports (personnes et marchandises) est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre ; son évolution n'est pas conforme à la Stratégie Nationale Bas Carbone. **Le gouvernement devrait donc lui accorder la priorité absolue de ses actions et de son soutien**, au lieu de dépenser des sommes colossales à des actions inefficaces comme le soutien aux énergies électriques renouvelables intermittentes. Sa stratégie doit être claire, ambitieuse, et porter sur toutes les catégories de transports et sur toutes les formes de mobilité.
- 2- Les principales normes sur les émissions des moteurs sont européennes ; la France y ajoute des dispositifs d'aide et d'incitation tels que le bonus-malus et la prime à l'achat de véhicules propres ou la prime à la conversion. **La France devrait faire adapter ces dispositifs par la Commission Européenne pour qu'ils prennent en compte l'efficacité réelle en termes de réduction des émissions de CO₂** : émissions sur le cycle de vie du véhicule et pas seulement son utilisation, prise en compte du contenu carbone de l'électricité utilisée pour les recharges des véhicules électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR), utilisation d'hypothèses réalistes sur les modes d'utilisation des VHR.
- 3- Les Pouvoirs Publics devraient adapter les dispositifs d'aide de façon à **inciter plus les citoyens à se tourner vers les véhicules les plus propres (VE, VHR)**.
- 4- **La France, en concertation avec les autres pays de l'UE et les industriels concernés, devrait établir et suivre une stratégie de production de batteries sur son territoire** qui bénéficie d'une électricité décarbonée propice à l'efficacité globale du développement des véhicules électriques. Elle devrait à ce titre **sécuriser rapidement ses approvisionnements en ressources stratégiques sensibles** telles que le cobalt et le lithium.
- 5- Afin de limiter l'impact environnemental du développement des véhicules électriques, les pouvoirs publics, en liaison avec les industriels et opérateurs concernés, devraient veiller à la **mise en place d'une filière de recyclage des batteries** en vue de la réutilisation des matières sensibles ; le développement de cette filière devra être cohérent avec la **possibilité de donner aux batteries une « deuxième vie »**, en soutien des besoins du réseau ou d'autoproductions renouvelables.
- 6- Le développement d'un réseau important de bornes de recharge est en cours, à l'instigation de grands opérateurs et de collectivités territoriales essentiellement. **Ce réseau n'est pas assez développé pour permettre la croissance forte, attendue dans les prochaines**

années, du parc de VE et VHR. Les pouvoirs publics devraient s'impliquer avec quatre cibles :

- a. Les bornes en **maisons individuelles avec garage ou parking privé** qui devraient être rapidement intelligentes : charge décalable dans le temps à la main du gestionnaire de réseau ou des commercialisateurs d'électricité, borne à double sens pour permettre le soutien du réseau lors des pointes de consommation
- b. Les bornes en **logements collectifs** où les syndicats doivent être aidés puis incités à équiper les parkings de bornes de recharge. Les dispositions réglementaires actuelles ne sont pas assez connues ni respectées
- c. **Les bornes publiques en zones fortement urbanisées sans capacités de parkings privés** : dans ces zones actuellement très sous-équipées, les achats de VE/VHR ne peuvent pas croître de façon significative. La mobilisation des collectivités et des opérateurs y est indispensable.
- d. **Les bornes à charge rapide sur les grands axes de circulation.** Leur nombre est très insuffisant pour faire face aux périodes de forts déplacements si le parc se développe fortement.

De plus, **une grande consultation devrait être lancée auprès des utilisateurs de VE/VHR afin de répertorier les difficultés rencontrées** par ceux-ci pour recharger leurs véhicules **puis corriger les difficultés** et types de dysfonctionnements : multiplicité des règles d'accès aux bornes et de facturation, emplacements mal adaptés, circulation transfrontalière, ...

- 7- Pour le **transport de marchandises par véhicules routiers**, plusieurs constructeurs de poids lourds testent différentes solutions : tracteurs avec batteries électriques, tracteurs hybrides avec solution de recharge tout en roulant, tracteurs à gaz, à hydrogène, ... En concertation avec eux et avec les autres États Membres européens, et compte tenu du besoin d'infrastructures spécifiques, les pouvoirs publics français devraient choisir une stratégie (qui peut s'appuyer sur plusieurs solutions techniques) afin de décarboner sans retard ce secteur en croissance constante d'émissions de GES.
- 8- **L'hydrogène et la pile à combustible** peuvent constituer un complément à la propulsion électrique si des progrès importants sont faits en termes de coût de production et d'équipements. Mais les pouvoirs publics devront mettre en place très tôt un **affichage du contenu carbone de l'hydrogène**, celui-ci ne pouvant continuer à être fabriqué à partir de combustible fossile comme aujourd'hui. Ils devront également prendre des dispositions fortes de **prévention des risques d'explosion**.
- 9- De même **le biogaz peut être une solution pour les transports de marchandises** à condition de ne pas être mélangé en faible proportion au gaz naturel dont le bilan carbone est défavorable ; son utilisation directe dans les flottes captives de poids lourds et de bus peut être particulièrement efficace et entrer dans la stratégie à établir (voir proposition n°7).
- 10- En liaison avec les industriels et les coopératives agricoles, les pouvoirs publics devraient soutenir **une expérimentation à échelle industrielle de production de biocarburants de deuxième génération** qui peuvent constituer une alternative au kérosène et au gasoil d'origine fossile (notamment pour des usages spécifiques : engins de TP, poids lourds hybrides,..).

Lien vers le [document de synthèse](#) de Claude Jeandron