

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager l'État à hauteur de 5 Milliards d'Euros en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions

ENGAGER L'ÉTAT À HAUTEUR DE 5 MILLIARDS D'EUROS



EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN
AVEC UN NOUVEAU PLAN D'INVESTISSEMENT

1 Chiffre clé 25 M€

c'est le montant investi par les Autorités Organisatrices de la Mobilité urbaines hors Ile-de-France en faveur des mobilités du quotidien depuis 2008, contre 2,75 milliards pour l'État au travers de 4 appels à projets, soit un rapport de 1 à 10 en défaveur des collectivités territoriales.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Depuis 2008, les 4 appels à projets mis en place par l'État ont contribué au développement de lignes de transports collectifs en site propre (TCSP) et de pôles d'échanges multimodaux en métropole et Outre-mer. C'est un soutien important, mais loin d'être suffisant pour répondre aux ambitions fortes des AOM.

En 2019, juste avant la crise sanitaire, 73% des Français urbains déclaraient recourir régulièrement aux transports publics (source UTP). Un engagement financier massif de l'État est indispensable pour accompagner la transition énergétique. Elle est indispensable pour atteindre l'objectif prioritaire de lutte contre le changement climatique.

3 COMMENT C'EST POSSIBLE ?

Nous demandons que l'État réaffirme son engagement en faveur des mobilités et de l'innovation, en contribuant à hauteur de 1€ lorsque les AOM en investissent 2, quel que soit le montant. Cela correspond à un soutien de l'État de 5 milliards d'euros sur les 5 prochaines années, à travers différents appels à projets ciblés inspirés du succès des précédents.

• **Une enveloppe de 3 milliards d'euros pour développer l'offre de mobilité, y compris les mobilités actives, réparties en plusieurs appels à projets :**

- TCSP hors Ile-de-France : 750 M€
- pôles d'échanges multimodaux : 500 M€
- développement des projets de mobilité des petites et moyennes AOM : 750 M€
- création d'offres de mobilités dans les communautés de communes AOM : 500 M€
- logistique urbaine : 500 M€

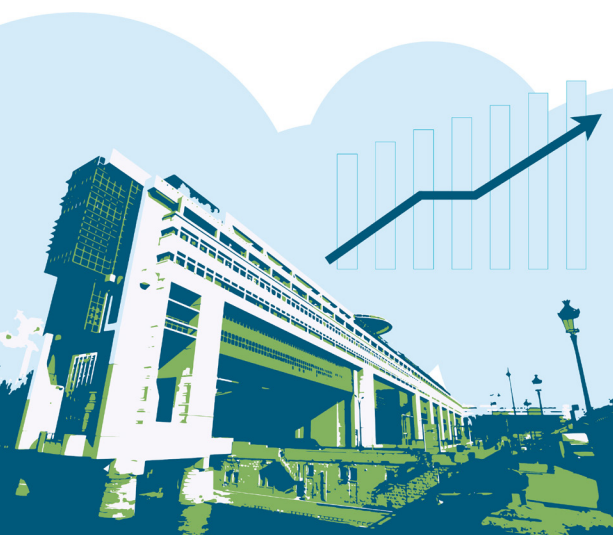
• **Un soutien de l'État à hauteur de 2 milliards d'euros sur 5 ans pour la conversion de l'ensemble du parc de véhicules vers des matériels à plus faible émissions**, habituellement non couverte par les appels à projets TCSP. A titre de comparaison, l'Allemagne vient de décider au niveau fédéral de subventionner la conversion à la motorisation électrique du parc de bus urbains à hauteur de 1,25 Md€ sur 2 ans.

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi des financements sous la forme d'appels à projets et pas de subventions ?

Les appels à projets précédents ont permis de créer une dynamique vertueuse. Le fléchage vers des projets proposés par les AOM permet en effet de mieux répartir les financements en fonction des besoins de ce dernier, et d'impliquer l'ensemble des acteurs du territoire pour proposer le meilleur projet, bénéfique à chacun.

Cela entraîne naturellement des procédures adaptées à la diversité des AOM, y compris les plus petites, en métropole comme Outre-mer. Au-delà d'une vision d'aménagement du territoire non concurrentielle, l'État doit prévoir une programmation des divers appels à projets sur la durée du quinquennat, qui permette aux collectivités d'anticiper les échéances et de se projeter.



“La poursuite et la relance de l'offre de mobilité durable ne peuvent se faire sans un engagement financier fort de l'État aux côtés des AOM”

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- **Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien**
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités

RÉTABLIR LA TVA À 5,5%

POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ
D'INVESTISSEMENT DES AOM



1 *Chiffre clé* 250 M€

en portant le taux de TVA sur les transports publics à 7% en 2012, puis à 10% en 2014, l'Etat a fait perdre 250 M€ de ressources annuelles aux Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM).

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

L'attractivité des services de mobilité passe à la fois par leur efficacité et par leur prix. Chaque année, les AOM investissent en moyenne 10 milliards d'euros dans les équipements et les infrastructures, soit un tiers de leur budget.

Rétablir le taux réduit de TVA pour les transports du quotidien leur apporterait des marges de financement nouvelles, sans augmentation tarifaire pour les usagers ni contribution supplémentaire des employeurs ou des budgets locaux.

L'offre supplémentaire déployée permettrait d'encourager les modes alternatifs à l'automobile, relancer la fréquentation des transports du quotidien, et soutenir un secteur durement touché par la crise sanitaire.

Des services de mobilité durables pour tous : c'est une nécessité absolue. Appliquons-leur donc le taux de TVA adapté à ce qu'ils sont : un produit de première nécessité.

3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ?

La fixation d'un taux réduit pour les transports du quotidien est permise par le droit européen. C'est d'ailleurs le cas en Belgique, en Allemagne, en Suède ou au Portugal.

L'argument du manque à gagner pour les finances de l'État n'est pas recevable. Des solutions de financement de cette mesure existent, comme par exemple la taxation des liaisons aériennes intérieures ou celle du chiffre d'affaires des autoroutes.

La baisse de la TVA contribuerait à proposer une offre de mobilité accessible, diversifiée et écologique qui bénéficierait aux territoires en termes d'emplois, d'équilibre territorial ou de pollutions évitées. Le véritable impact d'une mesure fiscale doit être évalué au regard des externalités positives qu'elle induit et non au seul « coût » qu'elle génère.

4

VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi baisser la TVA si ce n'est pas pour baisser le prix des titres ?

Si la baisse du taux de TVA est généralement associée à une baisse tarifaire, l'objectif de cette mesure est plutôt de dégager des marges de manœuvre pour contribuer au développement des politiques de mobilité des AOM et au financement des investissements nécessaires à la lutte contre le réchauffement climatique qui est l'objectif n°1, à la transition énergétique des flottes de véhicules, à l'amélioration du maillage des réseaux et de la fréquence de l'offre, à la rénovation des infrastructures et au développement de nouveaux services de mobilité...

Néanmoins, la bouffée d'oxygène induite par cette mesure ne règlera pas seule la question de l'équilibre économique fragile de nos réseaux de transports publics.



“ Rétablir la TVA à 5,5 % c'est permettre aux AOM de poursuivre leurs investissements ”

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités

TRANSFORMER EN SUBVENTIONS

LES AVANCES DE TRÉSORERIE VERSÉES
DANS LE CADRE DE LA CRISE SANITAIRE



1 Chiffre clé 2,35 MILLIARDS €

En 2020, la crise sanitaire a fait perdre 2,35 milliards d'euros de recettes tarifaires aux AOM (1,3 milliards pour Ile-de-France Mobilités, 500 millions pour les AOM urbaines de province et 550 millions pour les AOM régionales).

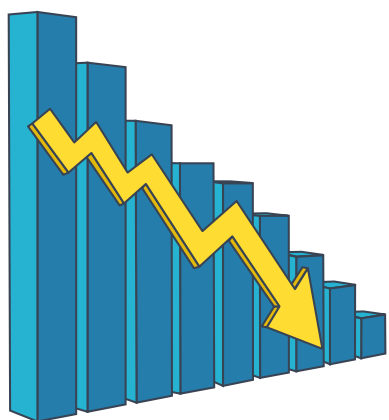
2 POURQUOI C'EST UTILE ? / COVID-19 : DES CONSÉQUENCES DURABLES POUR LES AOM

La crise sanitaire a engendré en 2020 une diminution sans précédent de la fréquentation des transports publics, qui s'est traduite par une double perte de ressources : -5% de versement mobilité, du fait de l'activité partielle et des reports de cotisations octroyés aux employeurs ; - 30% de recettes tarifaires, qui restent impactées en 2021.

Pour pallier ces pertes, l'Etat a mis en place deux dispositifs :

- un système de compensation des pertes de versement mobilité, au mode de calcul restrictif et aux bénéficiaires limités (IdF Mobilités et quelques AOM urbaines) ;
- des avances remboursables, par des prêts à taux zéro, pour pallier les pertes de recettes tarifaires et de versement mobilité (1,157 Mds € pour IdF mobilités, 647 M€ pour les AOM urbaines).

Aujourd'hui encore, la fréquentation reste en-deçà des chiffres d'avant crise, du fait du recours durable au télétravail et du retour inquiétant de l'usage de l'autosolisme. Pourtant, l'offre est restée presque inchangée en dehors des périodes de confinement, afin de garantir l'accès de tous à des mobilités décarbonées.



“ La crise sanitaire a engendré une diminution sans précédent de la fréquentation des transports publics et des recettes des AOM. ”

3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ? / UN SOUTIEN PÉRENNE POUR LES AOM

C'est le remboursement de ces avances qui posera un problème financier aux AOM, encore affectées par les conséquences de la crise sanitaire.

Certes, les avances accordées par l'État comportent une clause de « retour à meilleure fortune » : les remboursements ne débiteront qu'à la condition conjointe que le versement mobilité et les recettes tarifaires retrouvent leur niveau de 2019. Toutefois, cette clause expire en 2025, quel que soit le niveau du versement mobilité et des recettes tarifaires. En conséquence, les AOM risquent de ne pas pouvoir poursuivre leurs investissements pour rendre leur réseau de transport toujours plus attractif. L'indispensable soutien public pérenne passe donc par la transformation des avances remboursables en subventions.

Cela permettrait de concrétiser une aide plus conséquente aux mobilités du quotidien, un peu oubliées du plan de relance, malgré leur rôle majeur dans le développement économique des territoires, leur dynamisme et leur attractivité.

4 VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

N'y-a-il pas un problème d'équité entre AOM si les avances deviennent des subventions ?

Les deux dispositifs mis en place par l'Etat n'ont fait qu'accroître l'iniquité entre les AOM, selon qu'elles y avaient ou non accès, alors que toutes ont été touchées de manière durable.

C'est pourquoi, au-delà de la transformation des avances remboursables en subventions pérennes, le GART plaide pour que l'ensemble des AOM urbaines ou régionales puissent bénéficier, au titre de l'année 2020, de la compensation de leurs pertes de VM et de recettes tarifaires, dans le respect de l'octroi des avances remboursables : 8% du produit du versement mobilité 2019 et 35% des pertes de recettes tarifaires 2019.

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- **Garantir la pérennité du versement mobilité**
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions

GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU VERSEMENT MOBILITÉ



1 *Chiffre clé* **45%**

C'est la part du Versement mobilité dans le financement des transports urbains en Ile-de-France et en région, soit un peu plus de 9 milliards d'euros en 2021.

2 **POURQUOI C'EST UTILE ?**

Le versement mobilité est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de 11 salariés et plus, directement affecté aux AOM urbaines pour financer la réalisation de leurs investissements et la mise en place de services de mobilité. C'est une ressource totalement redistribuée aux entreprises de la filière transport et donc à l'emploi local.

Le versement mobilité oeuvre, depuis sa création, à la mise en place d'un maillage de réseaux de transport au service du bassin de vie et de ses habitants : mise en place de transports en commun en site propre, de services de mobilité multimodaux, accessibles, garants de l'équité territoriale... Il a ainsi permis de mettre en place une offre de mobilité répondant à la fois aux déplacements domicile-travail, domicile-études ainsi qu'à ceux de la vie quotidienne. Le VM permet, par ailleurs, de maintenir une tarification abordable pour la plupart de nos concitoyens et de faciliter ainsi le transfert modal qui est une des mesures les plus favorables à la lutte contre le changement climatique.

La pérennité du versement mobilité est donc cruciale pour assurer tout à la fois un bon niveau de service de transport et poursuivre le développement d'une offre de mobilité durable.

3 **POURQUOI C'EST POSSIBLE ?**

Qualifié d'impôt de production, le versement mobilité est parfois réinterrogé voire remis en question. Or, son poids dans le financement des transports urbains (plus de 9 milliards d'euros en 2021) fait de lui un pilier du modèle économique français de la mobilité urbaine.

Le rendement du versement mobilité est étroitement lié à la densité du tissu économique de l'agglomération mais aussi à la politique de mobilité de l'AOM. Ce rendement est d'ailleurs proportionnel aux besoins de transport des usagers sur le territoire concerné.

Sa suppression ou son remplacement par une autre ressource moins adaptée remettrait en cause l'existence même des réseaux de transport urbain dans les différents territoires et un effondrement du modèle économique.

Aussi, le GART revendique la sanctuarisation du versement mobilité dans ses modalités de fonctionnement actuelles.

4

VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

N'est-ce pas un moyen de faire payer aux entreprises privées un service pour les autres ?

Il est nécessaire de rappeler que le versement mobilité est certes acquitté par les entreprises privées mais également par les employeurs publics. Les employeurs sont ainsi les premiers bénéficiaires d'un réseau de transport efficient, contribuant grandement à leur attractivité.

Grâce aux comités des partenaires introduits par la loi d'Orientation des Mobilités (2019), les AOM et les employeurs peuvent désormais œuvrer conjointement pour inciter les salariés à s'orienter vers des solutions de mobilités alternatives à l'autosolisme : transports collectifs, mobilités douces, autopartage, covoiturage ...



“ *Le versement mobilité oeuvre, depuis sa création, au maillage de réseaux de transport urbain efficients* ”

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions
- **Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités**

A L'ÉCHELLE NATIONALE, DÉVELOPPER UN TITRE UNIQUE POUR TOUTES LES MOBILITÉS



1 *Chiffre clé* **817**

C'est le nombre de collectivités territoriales et d'EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale) ayant le statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, avec une diversité de tarifications pas nécessairement compatibles, diversité renforcée notamment par la mise en place de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

2 **POURQUOI C'EST UTILE ?**

Pour créer un choc de simplification et donc encourager les Français à utiliser les solutions de mobilité collectives, qu'il s'agisse d'un usage quotidien – domicile-travail par exemple – ou de recours plus ponctuels. Il est indispensable de permettre à chacun de pouvoir accéder à l'ensemble de l'offre publique de mobilité, sans devoir à chaque fois s'adapter à la diversité des supports et des titres propres à chaque réseau de transport, voire à chaque type de service (train, bus, vélo, autopartage, covoiturage, trottinettes,...).

Grâce à une plateforme unique, développée sous l'égide de l'Etat et indépendante des plateformes privées, les usagers pourraient non seulement acheter et conserver leurs titres, mais également être accompagnés et guidés en temps réel avec des fonctionnalités de calcul d'itinéraire, d'offre de services et de prévision du trafic développées.



3 **POURQUOI C'EST POSSIBLE ?**

Le développement de cette solution ne peut se faire qu'à l'échelle nationale, dans le cadre d'un programme de recherche et développement (R&D) supervisé par un comité de pilotage associant services de l'Etat, associations de collectivités locales et représentants des opérateurs privés de la mobilité. Le déploiement local se ferait en concertation avec les AOM, après une phase d'expérimentation sur un panel de territoires représentatifs.

Le titre unique existe déjà, notamment en Suisse, où les voyageurs peuvent accéder à l'ensemble des services de transports grâce à leur « SwissPass ». Il permet aussi bien de voyager en train que de déverrouiller une voiture en libre-service, et donne même accès à d'autres activités notamment culturelles et sportives. Lors de sa mise en circulation, ce pass a représenté un investissement d'environ 60 millions d'euros (3/4 pour son développement et 1/4 pour les appareils de lecture).

4 **VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?**

Cela ne risque-t-il pas de générer des coûts importants pour les AOM ?

Tout l'enjeu d'une R&D, portée par l'Etat, est justement de permettre de construire des solutions techniques qui puissent s'adapter à tous les types de supports existants : carte de transport, application smartphone, compte citoyen, paiement carte bleue, ... Ce travail préalable permettra de limiter les coûts de transformation des équipements existants, et de proposer la solution la plus neutre à la fois techniquement et financièrement.

“ Le développement de cette solution ne peut se faire qu'à l'échelle nationale ... ”

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités
- **Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages**
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions

CRÉER UN BUREAU DES TEMPS ET ENGAGER UNE RÉFLEXION GLOBALE SUR LES HORAIRES ET LES USAGES



1 *Chiffre clé* **270 MDE**

C'est le coût social et économique de la congestion routière dans l'Union européenne. Un coût qu'une meilleure organisation des mobilités sur une journée peut contribuer à réduire.

2 **POURQUOI C'EST UTILE ?**

Mieux saisir les besoins et les enjeux spatiaux et temporels des transports dans les territoires implique de placer la mobilité au cœur des politiques publiques. Les horaires et les temps de transport sont, en effet, la conséquence directe de nos autres activités : professionnelles, scolaires, personnelles, sociales... Une organisation optimale des mobilités passe donc par une réflexion et une action coordonnée sur les rythmes sociaux, associant administrations, établissements scolaires et d'enseignement, acteurs économiques et Autorités Organisatrices de Mobilité.

La création d'un « bureau des temps » à l'échelle nationale, déconcentré à l'échelle départementale ou régionale, aurait pour objectif de travailler collectivement à l'optimisation de ces rythmes. Cela permettrait de lisser la fréquentation des transports et des réseaux routiers sur la journée, d'optimiser les ressources humaines et matérielles, et d'améliorer les problèmes de congestion urbaine par des solutions de mobilité partagées, efficaces et accessibles à tous.

3 **POURQUOI C'EST POSSIBLE ?**

La crise sanitaire a bouleversé notre rapport à la distance et au temps, nos habitudes de vie, de travail et de consommation, nos besoins de mobilités. C'est l'occasion de penser ensemble toutes les politiques publiques qui impactent nos emplois du temps.

Le GART, porte-parole des AOM, propose qu'un comité de liaison interministériel soit mis en place pour traiter les mobilités du quotidien de manière globale et à l'échelle nationale, dans leur articulation avec les autres politiques publiques (Éducation nationale, Enseignement supérieur, Santé, Emploi, Aménagement du territoire, Économie et commerce, ...).

Au niveau local le dialogue pourra s'établir entre les AOM réunies au sein des bassins de mobilités, ainsi que dans le cadre des comités de partenaires. Sur le modèle des expérimentations déjà menées en Italie et dans quelques agglomérations françaises, il s'agit de définir les besoins et les solutions directement auprès des usagers, en lien avec les employeurs - publics et privés -, les services publics - nationaux et locaux - et les acteurs économiques du territoire.

4 **VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?**

Comment obtenir des données pour la gestion des temps ?

Pour réfléchir efficacement à l'adéquation optimale entre demande et offre de mobilités, il est indispensable de pouvoir s'appuyer sur l'ensemble des données d'usage disponibles. Or une part majeure n'est actuellement pas mobilisable par les AOM : si les données produites par les services publics de mobilité sont désormais en open data, les acteurs privés n'ont aucune obligation de mise à disposition de celles qu'ils détiennent, alors qu'ils collectent des informations sur les flux ou sur les occurrences de recherche (pour tel ou tel service, trajet ou horaire) qui pourraient être exploitées afin de préciser les besoins des usagers. Une des premières missions de ce bureau des temps sera donc une collecte efficace des données, appuyée par la mise en place d'une législation plus adaptée aux besoins des AOM en la matière.



“ Il faut penser ensemble toutes les politiques publiques qui impactent nos emplois du temps ”

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- **Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions**
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités

INTÉGRER LE BioGNV DANS LES ÉNERGIES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS



1 Chiffre clé 30%

30% : la part des véhicules EURO 4 et EURO 5 encore en circulation dans les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) de moins de 100 000 habitants.

30% : surcoût que doivent supporter les AOM pour se mettre en conformité avec le décret du 17 novembre 2021.

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

Si la mobilité la moins polluante reste la mobilité évi-tée, les besoins de transport demeurent. Les AOM sont donc obligées de verdir leurs flottes pour répondre aux objectifs nationaux et européens en matière de développement durable. Cela représente 1,2 milliard d'euros d'investissement sur 2021-2022, auquel s'ajoutent 148 millions d'euros pour la transition des dépôts de bus et autres infrastructures.

Le BioGNV (gaz naturel issu de la méthanisation, et non d'énergies fossiles) est une technologie accessible, notamment pour les plus petites AOM. Les véhicules BioGNV ne sont malheureusement pas considérés actuellement comme des véhicules à très faibles émissions (VTFE), contrairement à l'électricité et à l'hydrogène. Intégrer le BioGNV aux technologies dites VTFE permettrait ainsi d'accélérer et faciliter le processus de verdissement des flottes, au moins dans une logique transitoire.

L'exclusion du BioGNV pose également le problème des investissements déjà initiés par les AOM avant la mise en place de nouvelles contraintes. Elles se retrouvent avec des flottes BioGNV qui doivent déjà évoluer vers l'hydrogène et l'électricité pour correspondre à la réglementation.

3 POURQUOI / COMMENT C'EST POSSIBLE ?

Sans remettre en cause les autres technologies (hydrogène et électricité) qui ont chacune leurs atouts, ni flécher une technologie comme supérieure ou plus vertueuse, il s'agit de repenser les critères de notation des catégories EURO, pour considérer d'autres caractéristiques que les émissions de gaz à effet de serre, seuls pris en compte actuellement.

Lorsqu'on considère l'impact environnemental des technologies « du puits à la roue », le BioGNV apparaît en effet plus vertueux que des technologies concurrentes mieux classées. Plus mature, il offre également un meilleur rapport coût-performance que les autres technologies.

Une telle mesure permettrait de s'appuyer sur cette technologie pour faciliter et accélérer le verdissement des flottes, même de manière transitoire, avant de passer à des technologies considérées - à tort ou à raison - comme plus vertes.

“ Le BioGNV est une technologie accessible, notamment pour les plus petites AOM ”

4

VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi rajouter une technologie, qui crée des problèmes d'articulation, et repousser à plus tard la transition ?

Concernant les parcs mixtes, les coûts supplémentaires, les difficultés techniques d'exploitation et d'approvisionnement dépendront des choix faits par les AOM.

Sur la question du temps, le BioGNV n'est pas une manière de repousser à plus tard. C'est à la fois une solution de transition et d'évolution partielle du parc en attendant d'investir vers d'autres technologies, lorsqu'elles seront plus abouties, moins coûteuses, et avec moins de risques technologiques.

