

COMPTE RENDU

Commission Consultative paritaire de l'énergie

Séance du 7 décembre 2018 à 14h

Date de la réunion : 7 décembre 2018

Lieu de la réunion : SYANE, 2107 route d'Annecy, 74330 POISY

Monsieur Gilles François, Vice-Président du SYANE rappelle la composition de la Commission. Il donne lecture de l'ordre du jour. Il remercie par avance les intervenants qui ont préparé la séance, pour leur intervention. L'ordre du jour établi est le suivant :

- A. Accueil et introduction par Monsieur Gilles FRANCOIS, Vice-Président du SYANE en charge notamment du projet IRVE.
- B. Désignation du secrétaire de séance.
- C. Mobilité(s) : électrique, GnV, hydrogène, modes doux, quelle mobilité durable pour demain ?**
 - ✓ Le rôle des collectivités territoriales dans la mobilité de demain, Camille HULIN du SYANE
 - ✓ Qualité de l'air et zones à faibles émissions, Jacques DELFOSSE de la Direction Départementale des Territoires
 - ✓ Le changement de comportement comme levier d'action pour une mobilité plus durable, Romain COMBES de l'Agence Eco Mobilité
 - ✓ Présentation des différentes infrastructures de recharge pour les mobilités de demain, Fabien CHALLEAT du SYANE
 - ✓ Retour sur le déploiement des IRVE en Haute-Savoie, Fabien CHALLEAT du SYANE
 - ✓ Retour sur l'étude mobilité du SYANE sur le développement et le potentiel du GNV et de l'hydrogène, Fabien CHALLEAT du SYANE
- D. Propositions de thèmes de travail et d'une date pour la prochaine réunion de la commission.

A. DESIGNATION DU SECRETAIRE DE SEANCE

Monsieur Jean-Pierre VIOLETTE est élu Secrétaire de Séance.

B. MOBILITE(S) : ELECTRIQUE, GNV, HYDROGENE, MODES DOUX, QUELLE MOBILITE DURABLE POUR DEMAIN ?

1. Le rôle des collectivités territoriales dans la mobilité de demain

En préambule, Camille HULIN présente la place des transports dans les consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. 1/3 des consommations d'énergie finale en France est lié au transport des personnes et des marchandises. La majorité (82%) de ces consommations est issue du transport routier et en particulier des voitures particulières ou des véhicules utilitaires légers. Les émissions de gaz à effet de serre du transport en France représentent, en 2014, 39 % des émissions totales. Cette proportion est identique pour la Haute-Savoie mais celle-ci peut varier selon les territoires (ex de deux communautés de communes).

Les enjeux de la mobilité sont énergétiques et environnementaux mais aussi financiers et sociaux. Les politiques publiques doivent trouver des leviers d'actions pour diminuer les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a fixé des objectifs qui s'appliquent également au secteur des transports. Certaines actions peuvent porter sur la modification de comportement des usagers :

- Diminuer les besoins de déplacements ou les distances (favoriser le télétravail, favoriser les alternatives à la voiture individuelle...)
- Aménager le territoire pour diminuer l'impact du transport (modification des infrastructures, structurer les espaces, densifier les zones proches des transports en commun...)

ou sur l'évolution des technologies :

- Voitures à faibles consommations
- Voitures électriques ou hybrides rechargeables
- Voitures au biogaz naturel
- Véhicules à hydrogène

Question : Pourquoi les données ne sont pas plus récentes ?

Les organismes nationaux ou régionaux qui traitent ces données (OREGES par exemple), doivent consolider les données. Par exemple les données sont ajustées en fonction de la rigueur climatique afin de permettre une comparaison années après années. Cela demande un certain temps de traitement et un délai de mise à disposition.

Question : Les transports ferrés sont-ils moins polluants que les transports routiers ?

Les transports en commun émettent moins de gaz à effet de serre ou de polluants par personne transportée que les véhicules individuels ; notamment les trains électriques qui n'émettent donc pas de pollution sur leur zone de circulation.

2. Qualité de l'air et zones à faibles émissions

Jacques Delfosse, de la Direction Départementale des Territoires, présente l'enjeu de la qualité de l'air extérieure liée en partie aux transports. Plusieurs zones en France sont concernées par des contentieux ou pré-contentieux avec la commission européenne pour n'avoir pas mis en place de plans assez ambitieux pour protéger la santé publique concernant les émissions de particules fines et le dioxyde d'azote. La vallée de l'Arve et Annecy sont qualifiées comme des zones de fragilité de la qualité de l'air.

L'émission de polluants vient de nombreux secteurs (transport, résidentiel, agriculture et industrie). Les transports produisent en particulier des dioxydes d'azote, mais aussi des particules fines et des composés organiques volatils. Jacques Delfosse précise que la quantité de polluants varie grandement avec l'âge et la norme EURO du véhicule.

Des cartes de la Haute-Savoie et du Grand Annecy sont présentées afin de montrer que la pollution est localisée autour des axes routiers, exceptée pour l'ozone (qui est un produit de réactions complexes entre certains polluants sous l'effet de la chaleur et des rayons UV).

Pour limiter la pollution dans ses zones denses, des outils de modification de la circulation existent :

- ZFE (zone à faible émission) qui correspond à zone de circulation restreinte (ZCR)
- ZCD : zone de circulation différenciée qui s'applique uniquement en cas de pic de pollution

Les Zones à Faibles Emissions sont un outil de l'état pour répondre au contentieux européen. Elles permettent d'agir sur le niveau de qualité des véhicules en circulation plutôt que sur le nombre de véhicules, en se basant sur la vignette Crit'Air (certificat de qualité d'air). Les établissements publics à fiscalité propre regroupant plus de 100 000 habitants, notamment celles couvertes par un PPA (plan de protection de l'atmosphère) peuvent mettre en place des Zones à Faibles Emissions sur tout ou partie de leur territoire.

Jacques Delfosse insiste sur les mesures qui doivent accompagner la mise en place de telles actions : étude du trafic, mesure du parc roulant...

3 exemples sont abordés (Agglomération lyonnaise, Grenoble-Alpes Métropole et Annecy) pour présenter les différents questionnements des collectivités lors de la mise en place d'une ZFE (périmètre, horaire, mesure tarifaire d'accompagnement...).

La répartition du parc de véhicules par vignette Crit'air est présentée. En Haute-Savoie, 32% des poids lourds sont non classés ou Crit'air 5.

Question : Comment le citoyen peut s'y retrouver entre les normes différentes par communes ?

Le respect et le contrôle des zones de circulation restreinte n'est possible que si ces zones sont clairement délimitées par des panneaux routiers.

3. Le changement de comportement comme levier d'action pour une mobilité plus durable

Romain Combes, de l'Agence Eco Mobilité Savoie Mont-Blanc présente les divers enjeux autour des usages de la voiture. La Haute-Savoie est un territoire plutôt rural et au niveau de vie élevé, ce qui permet d'expliquer que son taux d'équipement automobile est un des plus élevés de France (61% de véhicules par habitant). Le taux de motorisation augmente (2% par an en moyenne en France), néanmoins les voitures circulent moins.

Le changement d'usage est au carrefour de plusieurs enjeux : l'enjeu environnemental (au-delà d'un coût d'extraction du baril de pétrole supérieur à 120\$, le modèle économique du moteur thermique ne sera plus viable), mais aussi l'enjeu territorial : la voiture crée un problème de foncier et d'aménagement urbain.

Face à la voiture individuelle, il existe une offre de mobilité alternative notamment via les transports publics urbains. Romain Combes indique que les transports publics sont toujours déficitaires mais il est possible d'améliorer le taux de remplissage.

Romain Combes, présente ensuite divers outils de changement de comportement pour tous les publics :

- La mobilité des jeunes, pour sensibiliser dès le plus jeune âge à des bonnes pratiques (pédibus, challenge école...)
- La mobilité des salariés : plan de mobilité des entreprises...
- La mobilité solidaire : l'Agence éco mobilité propose des solutions pour faciliter l'accès à l'emploi
- Les services et animations vélo : un service vélo-bulle a été conçu pour proposer aux personnes qui ont des difficultés de mobilité des solutions de transport à la demande
- Les projets innovants (développement de la multi-modalité)

Pour finir, 3 retours d'expériences mises en œuvre localement sont présentés (le challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes, Mobilab et le plan de mobilité du Parc des Glaisins).

4. Présentation des différentes infrastructures de recharge pour les mobilités de demain

Fabien Challéat (SYANE), présente dans un premier temps les différentes infrastructures de recharge pour les mobilités de demain :

- Pour les Vélos à Assistance Electrique, les infrastructures de recharges coûtent environ 8000 € pour un dispositif permettant la recharge de 4 vélos. Le SYANE va étudier en 2019 l'intérêt d'expérimenter ce type de dispositifs, en articulation avec le patrimoine d'éclairage public
- Pour les véhicules électriques, des infrastructures diverses permettent de couvrir tous types d'usages et de distances de déplacements
- Pour les véhicules au GNV (gaz naturel pour véhicule), la Haute-Savoie dispose de 2 stations d'avitaillement publiques, portées par des acteurs privés ; 2 autres stations publiques d'initiative privée sont prévues à horizon 2020. D'autres infrastructures publiques pourraient par la suite venir compléter ce premier maillage
- Pour les voitures à hydrogène, la production de ce vecteur par reformage du méthane ne présente pas d'intérêt environnemental. A l'inverse la production issue de l'électrolyse émet moins de gaz à effet de serre que les produits pétroliers habituels, et pourrait être 100% renouvelable si l'électricité utilisée est issue de productions

renouvelables. Les infrastructures d'avitaillement en hydrogène sont aujourd'hui toutes soutenues financièrement par la puissance publique.

En France, il y a actuellement 200 000 véhicules électriques en circulation, contre environ 20 000 au GNV et 200 à l'hydrogène.

Le plan national de déploiement de l'hydrogène prévoit des expérimentations dans la filière mobilité. La région Auvergne-Rhône-Alpes pilote un projet d'expérimentation, ZEV (Zéro Emission Valley ou Vallée Zéro Emission), qui prévoit la réalisation de 20 stations hydrogène sur la Région.

Jean Pierre Scotton (SYANE) précise que le SYANE a un rôle à jouer dans cette dynamique. La région recherche des terrains d'actions et des partenaires pour expérimenter. Le SYANE se propose d'être coordinateur local d'un projet.

M Chautemps propose de fournir au compte-rendu une revue de presse sur l'hydrogène

5. Retour sur le déploiement des IRVE en Haute-Savoie

Fabien Challéat (SYANE) présente l'avancement du déploiement des infrastructures de recharges pour véhicules électriques (IRVE) (projet engagé par le SYANE à partir de 2015), dont la première phase s'est achevée il y a quelques mois. Le SYANE a déployé 132 bornes accélérées et 12 bornes rapides en Haute-Savoie sur un total de 315 stations recensées. Les initiatives publiques viennent ainsi compléter les projets privés.

A fin novembre 2018, on décompte 270 abonnés au réseau du SYANE contre 100 cet été. L'utilisation du réseau est donc en forte croissance. Malgré un service récent, une enquête auprès des abonnés a montré un taux de satisfaction du service bon voire très bon.

Question : Qu'en est-il de la recharge des vélos électriques ?

Il existe diverses solutions selon les besoins (casiers de recharges, bornes de recharges...). Le SYANE souhaite mener une expérimentation (cf. supra), notamment pour répondre aux besoins du secteur touristique.

6. Retour sur l'étude mobilité du SYANE sur le développement et le potentiel du GNV et de l'hydrogène

Le SYANE a mené en 2018 une étude mobilité sur le développement et le potentiel du Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) et de l'hydrogène. Fabien Challéat présente les principaux résultats de cette étude, qui a comporté une enquête auprès des divers acteurs locaux y compris les EPCI.

L'état des lieux de ces filières indique que le GNV est un vecteur mature, avec des projets en émergence et menés par le secteur privé. Des stations publiques pourraient venir compléter le maillage du territoire dans les prochaines années.

La filière hydrogène est quant à elle beaucoup plus expérimentale et les projets ne pourront aboutir qu'avec une part de subventionnement. Un projet de station pilote est en cours de réflexion dans la vallée de Chamonix Mont-Blanc.

Fabien Challéat présente quelques réponses de l'enquête, les principaux éléments économiques et des retours d'expériences d'autres territoires qui ont permis de proposer plusieurs axes de positionnement des collectivités pour le développement de ces vecteurs d'énergie.

C. PROPOSITIONS DE THEMES DE TRAVAIL ET D'UNE DATE POUR LA PROCHAINE REUNION DE LA COMMISSION

Les membres de la Commission sont invités à échanger et débattre afin de fixer la date et le thème de travail de la prochaine Commission.

Le thème retenu :

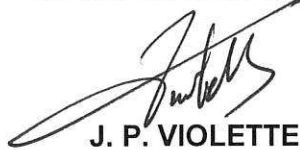
Comment accélérer la rénovation des bâtiments publics et privés ?

Date retenu : courant avril, à préciser

Le compte rendu et les présentations seront mis à disposition sur le site internet du SYANE : <http://www.syane.fr/presentation-du-syane/commission-consultative-paritaire-de-l-energie-de-la-haute-savoie/>

Fait à Annecy, le 12/12/2018

Le secrétaire de séance



J. P. VIOLETTE

Le Président,



J. P. AMOUDRY

