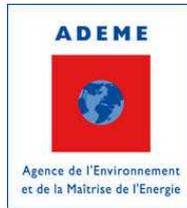




PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS  
Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement



# *Schéma Régional Climat Air Energie du Nord - Pas-de-Calais*

## *Atelier « Transports et mobilité » Compte-rendu - 1<sup>er</sup> février 2011*

Liste des intervenants :

**Plénière :**

Jeanne Chaboche (RCT) et Damien Joliton (Energies Demain) (animateurs)

Sébastien Cosnier (DREAL) (secrétaire)

**Sous-groupe n°1**

Damien Joliton (Energies Demain) et Isabelle Hénion (Conseil Régional) (animateurs-rapporteurs)

**Sous-groupe n°2**

Jeanne Chaboche (RCT-animateur) et François Boisieux (ADEME-rapporteur)

**Sous-groupe n°3**

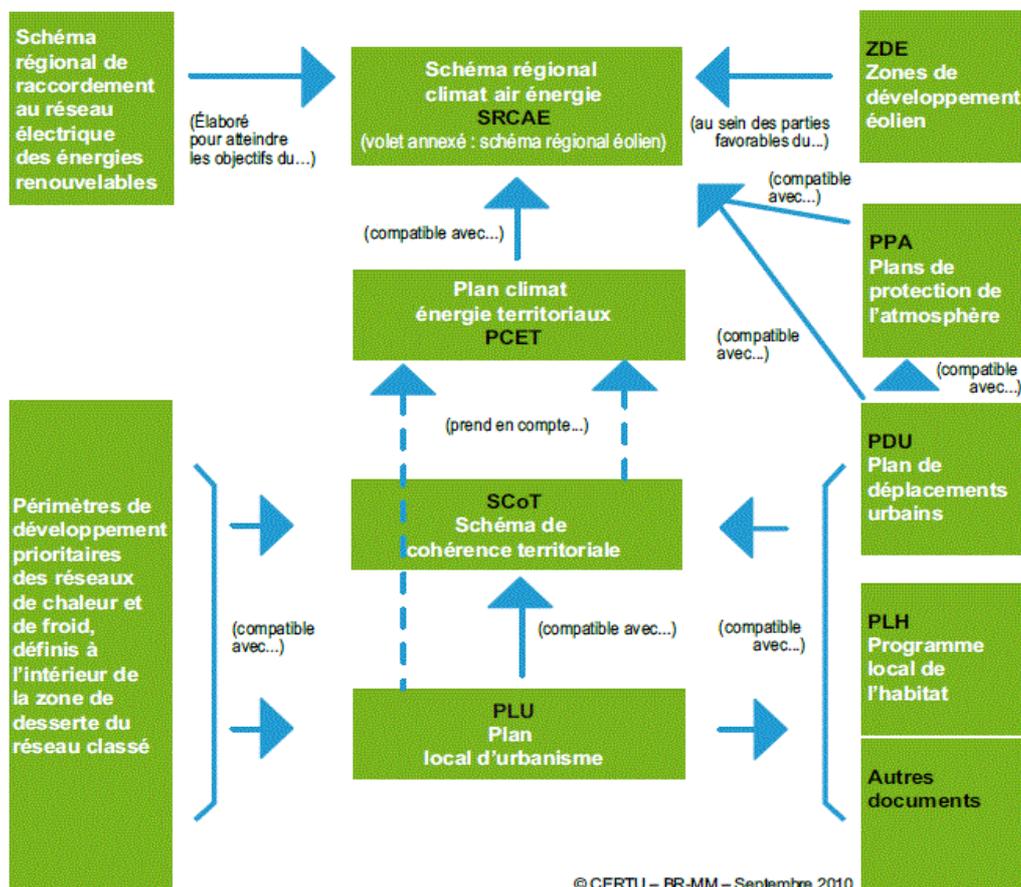
Alexandre Dozières (DREAL-animateur), Sébastien Cosnier (DREAL-rapporteur)

## Ajouts/corrections/ questions méthodologiques sur le diagnostic

### Introduction

- Demande de précision concernant la portée juridique et l'articulation du SRCAE avec les autres documents de planification (notamment PCET, SCOT, PLU, PPA, PDU). Il apparaît nécessaire de bien faire apparaître ces liens (par un schéma) en introduction des ateliers et dans le diagnostic final.

⇒ Rappels : le SRCAE est un schéma co-élaboré par l'Etat et la Région qui a une vocation stratégique. Les liens juridiques introduits par la loi Grenelle 2 et son projet de décret d'application sont rappelés dans le schéma suivant :



- Demande de précision concernant l'association des élus et des collectivités à l'élaboration du schéma.

⇒ Bertrand Lafolie (Conseil Régional) précise que le comité de pilotage Etat-Région a justement souhaité associer étroitement les élus à cette élaboration à travers une instance dédiée : le comité territorial. La composition du comité territorial reprend l'ensemble des collectivités ayant mené de manière volontaire ou devant mener suite à la Loi Grenelle 2 un plan climat énergie territorial. Pour plus de précisions sur

le comité territorial et les instances, vous pouvez visiter le site du SRCAE Nord – Pas-de-Calais (tapez « SRCAE NPDC » dans google).

### Mobilités des personnes

- *Hubert Delearde (CRCI du NPDC)* demande si les déplacements avec un motif travail prennent en compte les déplacements professionnels. Hubert Delearde précise qu'il enverra une contribution suite à l'atelier.
  - ⇒ Réponse négative du bureau d'études Energies Demain (ces déplacements sont comptabilisés dans la catégorie « autres »), qui précise, que si des données existent au niveau régional, elles peuvent être prises en compte. Ces déplacements seront certainement mieux pris en compte lorsque les plans de déplacements des entreprises et des administrations seront généralisés.
- *Brigitte Baron (Conseil Régional)* demande comment sont pris en compte les déplacements maritimes (bateaux, ferries...). En effet, leurs impacts sur la qualité de l'air, notamment à Calais, sont loin d'être négligeables (particules, Co et Nox...).
  - ⇒ Le bureau d'études précise que le modèle MOBITER utilisé ici prend en compte les données de l'étude régionale sur la mobilité menée par le Conseil Régional et que les aspect « air » prendront en compte l'impact du maritime au niveau des ports.
- *Philippe Rigaud (DREAL)* interpelle les animateurs sur les déplacements intraurbains de moins de 3 km. Lors des diagnostics menés au sein la définition d'un cadre de cohérence de l'Aire Métropolitaine Lilloise (AML), l'importance de ce type de déplacements a été pointée, notamment car les véhicules sont froids et donc plus émetteurs.
  - ⇒ Réponse du bureau d'études : effectivement, ces déplacements sont importants et on le voit sur le nombre de déplacements entre 1 et 3 km. Il est proposé de faire un découpage plus fin pour mieux faire apparaître à quel moment se fait le passage d'une majorité « modes doux » à une majorité « voiture ».
- *Patrick Devolder (APPA)* : souligne par ailleurs qu'il est établi que la moitié des déplacements de moins de 4 km sont faits en voiture. Une projection de l'Agence européenne de l'environnement à 2030 précise que les émissions liées à ce type de déplacements auront augmenté de 35 % depuis 1990.
  - ⇒ Le bureau d'études vérifiera ces hypothèses pour inclure cette analyse.
- Une demande est faite de compléter le diagnostic par un historique de l'évolution de la mobilité depuis 1970.
- Une intervention sur le motif de déplacements « autres » précise que celui-ci ne devrait donc pas être mis de côté car il représente 1/3 des déplacements. Il ne faut pas avoir peur de la complexité et cette hypothèse devrait être revue.
  - ⇒ Réponse : il n'est pas dit que ces déplacements ne sont pas pris en compte mais plutôt qu'en s' « attaquant » aux autres motifs, on va forcément atteindre une partie des motifs compris dans la catégorie « autres ». Le problème sur cette catégorie est qu'on ne sait pas d'où part le déplacement et où il va. Néanmoins, si des données plus précises ou des méthodes existent sur cette catégorie, elles pourront éventuellement être prises en compte.

- Le diagnostic précise que si les aires urbaines de la Région évoluaient vers des situations comme celles de Strasbourg ou Amsterdam dans lesquelles l'essentiel des déplacements inférieurs à 5 km sont faits par modes doux, cela pourraient permettre une réduction de 7 % des émissions de GES mais également de grosses réductions de la pollution atmosphérique en milieu urbain. Cela équivaut à peu près à une multiplication des transports en commun par 2,5. Par comparaison si on passe de 1,1 à 1,5 passager par voiture dans le motif domicile travail, cela permettrait une réduction de 5 % des émissions de GES.
- Une intervention est faite sur des leviers qui ne semblent pas pris en compte :
  - ⇒ vitesse de circulation et éco-conduite → il est prévu de les prendre en compte.
  - ⇒ politique de stationnement et péages urbains ? à examiner
  - ⇒ prix du carburant → il n'est pas prévu d'introduire ce paramètre dans les réflexions (sauf peut-être pour 2050 ?)
  - ⇒ limitation de l'usage de la climatisation généralisée dans les véhicules car les fluides nécessaires finissent souvent par fuir et se retrouver dans l'atmosphère (*Philippe Rigaud, DREAL*). *Patrick Devolder (APPA)* rappelle à ce titre que le GIEC a estimé à 5 % des émissions de GES (gaz HFC, CFC...) futures le développement de l'usage de la climatisation.
- Une intervention est faite sur les effets du développement des voitures électriques et des modes doux sur les infrastructures à prévoir en milieu urbain ainsi que sur le développement de l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC). Effectivement, cette réflexion doit avoir lieu parallèlement à l'examen des leviers en sous-groupes.
- *Emmanuelle Latouche (Pôle Climat du CERDD)* propose de hiérarchiser les leviers par temporalité et de les organiser dans le temps. Il est précisé que ce point de vue sera pris en compte
- *Marc Grevet (DDTM)* propose de s'intéresser à l'origine du déplacement. En effet, le maintien des services publics en milieu rural et le développement de services mobiles qui desservent ces zones peuvent représenter une source d'émissions de GES sur laquelle on peut agir.
- *Patrick Devolder (APPA)* recommande de se méfier des effets rebonds liés aux améliorations de technologies (plus d'utilisation si moins de consommations relatives)

### Transports de marchandises

- Une recommandation est faite de lier transports de marchandises et appareils de production (ateliers « activités productives » et « modes de production et de consommation »)
- *La Fédération nationale des transports routiers* réagit sur la présentation du transport de marchandises par voies maritimes dans le diagnostic et explique qu'il n'existe pas de leviers au niveau régional là-dessus, selon elle. Elle ajoute que l'essentiel des déplacements de marchandises en région se font sur moins de 150 km et que le report modal n'est intéressant que pour des distances longues. Elle propose aussi de s'intéresser aux marchandises que transportent les particuliers lors de leurs achats.

- *Sébastien Somers (CCI Nord de France)* propose de retirer le maritime et de construire une vraie vision modale (fret-voie d'eau)
- *Philippe Rigaud (DREAL)* rappelle le développement de la livraison à domicile et souhaite une évaluation de ses effets. Il souhaite également que soit pris en compte le coefficient de charge des véhicules afin de pouvoir s'orienter vers une rationalisation.
- *Nicolas Merle (CETE Nord-Picardie)* recommande de s'intéresser aux transports de marchandises intra-urbains (bouts de ligne) qui sont des cibles spécifiques intéressantes à faire passer aux technologies propres et à envisager (qualité de l'air, congestion induite...). Le CETE dispose d'éléments sur cette problématique (issus de diagnostic sur Lille et Dunkerque) et une contribution pourra être faite.
- *Elisabeth Bodier (DREAL)* remet en question les hypothèses sur le transit et l'effet multiplicateur du PIB.

## Sous-groupe n°1 – « Pratiques de mobilité »

### Diagnostic

Transport = 19% des consommations énergétiques régionales, 16% des émissions de GES et une problématique importante au regard des émissions de polluants atmosphériques et de la qualité de l'air (malgré l'amélioration des véhicules sur cet aspect).

62% des émissions de GES du secteur transport sont liés au transport de voyageurs.

Problématique principale : la voiture particulière

Un motif prépondérant : le motif travail

Une augmentation des distances parcourues et de la portée des déplacements, en lien avec les phénomènes d'étalement urbain observés

### Listes des gisements à l'évaluation :

#### Pratiques de mobilité : Covoiturage, Télétravail, Comportements de conduites

- Pays où 20% de pratique du télétravail : gain potentiel de 2% sur bilan GES si adoption de cette pratique
- Covoiturage sur dom/trav : gain de 5% sur bilan GES si passage de 1,1 à 1,5 personne par voiture
- Eco-conduite : gain potentiel de 15%

#### Modes alternatifs : Modes doux et Transports en commun

- Promotion des modes doux : gain possible de 7% sur bilan GES si rapprochement des meilleures pratiques européennes en intra-urbain (Amsterdam, Strasbourg)
- Transfert modal vers TC : gain possible de 7% sur bilan GES si rapprochement de la situation Ile de France pour intra-urbain et radial (multiplication par 2 à 2,5 de la part TC sur ces trajets)

#### Urbanisme :

- Peut raccourcir les distances parcourues
- Double effet :
  - Réduit les distances, donc les consommations énergétiques, émissions de GES, émissions de polluants atmosphériques
  - Favorise l'utilisation des modes doux
  - ATTENTION : effet néfaste possible sur congestion

### Questions soulevées :

Quels sont les atouts/freins du territoire pour mobiliser ces gisements ?

## Le covoiturage

La promotion du covoiturage nécessite :

- La mise en place de moyens techniques le favorisant :
  - Parkings relais pour le covoiturage
    - Existe en Bretagne
    - Lille Métropole étudie la possibilité d'utiliser des portions de parkings de grandes surfaces
  - Places de parking réservées au covoiturage
  - Une plateforme (Internet) unique sur les territoires cohérents quelle que soit l'AOT
- Un travail d'ordre « psychologique »
  - Restaurer une image positive à la mise en commun
  - Casser l'image de la voiture comme prolongement de chez soi
- Rendre difficile l'utilisation de la voiture afin que le covoiturage devienne un avantage par rapport à la voiture particulière

## Les modes doux

Pour favoriser l'utilisation des modes doux, il faut améliorer l'aspect pratique : signalétique, douches sur les lieux de travail...

## Les transports en commun

La prise en charge par les employeurs de l'abonnement aux transports en commun pourrait inciter fortement à leur utilisation.

Le Nord - Pas-de-Calais profite d'ores et déjà d'un réseau ferré abondant et bien maillé. Celui-ci facilite l'utilisation des TC pour les liaisons interurbaines.

Pour faciliter le transfert modal vers les TC, des développements d'infrastructures seront nécessaires :

- Lignes de tramway
- Liaisons ferrées type RER pour mailler territoire entre bassin minier et Lille

Un site Internet commun à toutes les AOT permettant de trouver les possibilités de trajet allant d'un point A à un point B, en n'utilisant que des alternatives à la voiture, serait un bon moyen de faciliter l'utilisation de ces modes alternatifs.

Il est fait remarquer que l'amélioration des liaisons TC, et notamment l'accélération des liaisons, a tendance à remodeler l'aménagement du territoire sous des formes pas forcément plus souhaitables que celles observées précédemment : nouveaux phénomènes de déformation de la tâche urbaine...

## Urbanisme

Les déplacements de type radiaux pèsent lourd dans le bilan. Pour les limiter au maximum, il est proposé d'agir prioritairement sur la question urbaine afin d'éviter les phénomènes d'étalement :

- Problème particulier de la zone entre Lille et le bassin minier
- Travailler sur le prix du foncier qui est un fort moteur de l'étalement urbain
- Travailler sur l'image attrayante qu'a acquise le pavillon

Les outils d'urbanisme (SCOT et PLU notamment) doivent être des outils au service de la réalisation de ces objectifs. Il faut inverser la tendance : les zones à urbaniser doivent s'adapter aux réseaux de transport en commun existants ou en développement. Ceci peut passer par l'imposition de densités supérieures.

Il faudra lutter contre le phénomène de concurrence intercommunale quant à l'attraction des habitants sur les territoires.

La politique d'implantation commerciale doit être orientée vers la réintroduction de magasins de proximité, et notamment dans les centres villes, afin de tenter d'abaisser les portées des déplacements attribuables au motif « achats ».

## Agir sur le besoin de mobilité

Si les technologies de type NTIC peuvent éviter des déplacements contraints (visio conférence, achats en ligne...) il est noté qu'il n'est pas forcément souhaitable de diminuer le nombre de déplacements quotidiens. En effet, ces politiques risquent de fabriquer de nouveaux processus d'enfermement dans les quartiers. Il est préférable de travailler sur la réduction de portée des déplacements plutôt que sur la réduction du nombre de déplacements.

## Sous-groupe n°2 – « Transports de marchandises »

### Les effets des reports modaux

#### Diagnostic

Le scénario développé en plénière avec les 15% de report modal est « choquant » pour la personne représentant le transport routier. A l'heure actuelle, les opérateurs ne sont pas prêts à envisager de telles évolutions.

Il est nécessaire de formuler encore plus explicitement qu'il ne s'agit pas d'objectifs mais seulement d'une estimation pour pouvoir réfléchir sur la base d'ordres de grandeur. Au-delà, il faudrait présenter des hypothèses plus « réalistes ».

Le fluvial est le mode alternatif au routier qui va aller le plus vite en progression.

Il faut identifier plus précisément les marchandises spécifiques adaptées au transport fluvial ou ferroviaire (vrac, pondéreux, déchets, matériaux de construction...).

#### **NB. Zoom sur les évolutions en cours du transport routier**

Il est nécessaire d'agir sur la modernisation de la flotte du transport routier car il s'agit du plus gros gisement. Les chargeurs et les transporteurs se parlent de plus en plus, et s'imposent des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> à travers la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des transporteurs routiers de marchandises. En parallèle, ils font des efforts pour renouveler leur flotte.

#### Etudes mobilisables

- Réflexion en cours sur la logistique urbaine, notamment sur le port de Lille
- Les données chiffrées identifiées dans le cadre de l'enquête publique sur la pertinence économique du canal Seine-Nord

#### Liens avec les autres ateliers

Il est nécessaire de prendre en compte les réflexions de l'atelier système productif, car les entreprises elles-mêmes peuvent jouer sur les modes de transport de leurs marchandises.

#### Les freins

- **Les accès au ferroviaire sont en déshérence** (repli du fret SNCF). Il existe environ 60 faisceaux ferroviaires mais seulement une quinzaine restent en activité, les autres ont tendance à devenir des friches.
- **L'offre fluviale n'est pas de qualité** : il n'y pas suffisamment d'opérateurs, trop de ruptures de charge... Il ya un déficit de bateaux sur les canaux annexes. Le nombre de ports fluviaux est insuffisant au regard de leur limite de saturation : si on veut pouvoir supporter un triplement de la croissance du transport fluvial, il faudrait 17 / 18 sites supplémentaires.
- **Les infrastructures d'accès aux voies d'eau sont insuffisantes** et vont se restreindre en raison de la concurrence entre différents types d'acteurs qui ne sont pas favorables aux transports alternatifs. Les routes d'accès ne sont pas aux normes pour les 44 tonnes.

- De plus, **les collectivités doivent réserver des accès à la voie d'eau et penser à leur accessibilité, mais aujourd'hui elles ne jouent pas entièrement ce rôle** et sont souvent défavorables à l'accès aux ports par les camions en raison des nuisances provoquées. Il y a donc beaucoup de demandes d'accès par des privés aux voies d'eau, mais qui ne trouvent pas de réponse adaptée.
- **Il existe un manque de culture « voie d'eau »**, une absence de réflexe en ce sens, ce qui s'explique notamment par le fait que ce mode de transport ne dispose pas de lobby, contrairement au routier. De plus, **la volonté politique en faveur du ferroviaire et fluvial n'est pas assez marquée** (ex. déficit de TER marchandises).
- **L'absence totale d'harmonisation des politiques européennes sur la question des modes de transport pénalise les modes alternatifs** au routier dans la région car des subventions sont accordées au report modal (pour les containers transportés par voie d'eau notamment) chez les Flamands (dispositif NARCON) et pas en Nord-Pas de Calais.
- **Le mode routier répond bien aux besoins d'une économie en flux tendus et offre un service supérieur** en termes de vitesse et de flexibilité à ceux proposés par le fluvial et le ferroviaire pour un prix inférieur. Le pré et le post-acheminement, c'est forcément la route.
- **Les solutions employées en faveur du report modal ne sont pas efficaces.** C'est le renchérissement du coût de la route qui est privilégié au lieu de rendre les modes alternatifs plus attractifs. Or le transport routier a de grandes capacités d'adaptation.

### Les atouts

- Le Nord-Pas de Calais bénéficie de la **présence de plusieurs grands modes de transports alternatifs** au routier :
  - voies navigables, réseau de canaux dense, avec de plus la réalisation du canal Seine-Nord, et une connexion à l'ensemble du réseau des voies navigables du Benelux et de l'Europe du nord.
  - voies maritimes
  - chemins de fer
- **Certaines marchandises spécifiques sont adaptées au transport fluvial ou ferroviaire** (vrac, pondéreux, déchets, matériaux de construction...), en particulier à partir de distances de transports de 500 / 600 km, selon les acteurs intervenant dans le transport routier.

### Les opportunités :

- Le réseau routier pourrait saturer à l'horizon 2020.
- Il est nécessaire de favoriser un mode de transport peu émissif en termes de particules et autres polluants atmosphériques. La systématisation du bilan carbone dans les entreprises va contribuer à l'atteinte d'un objectif de report modal.
- Il existe des possibilités de concevoir des nouveaux bateaux en capacité de transporter d'autres types de marchandises que celles qui sont habituellement transportées. Il est nécessaire d'élargir la vision « resserrée » des transports de marchandises par voies navigables.

### Les pistes d'actions

- Avant tout, jouer sur la complémentarité des modes
- Construire une offre « digne de ce nom », de qualité, pour le fluvial et le ferroviaire
- Développer des plateformes modales permettant l'accès aux réseaux alternatifs au routier

- Développer la « culture » voie d'eau ou chemin de fer
- Faire en sorte que les collectivités éco-conditionnent leurs marchés avec des critères sur les transports
- Approcher l'organisation logistique des entreprises elles-mêmes, la manière dont elles conçoivent leurs transports et pas seulement s'interroger sur l'offre de transports, car toutes les marchandises ne peuvent être transportées de la même manière (temps...).
- Intervenir sur l'ensemble de la chaîne logistique, en tenant compte du fait que la plupart des décideurs ne sont pas présents sur le territoire

#### **Les effets de la relocalisation :**

- Les circuits courts favorisent une baisse du transport. Pour certains produits, il peut y avoir des réflexes sur les circuits courts, ce qui rend nécessaire une approche par typologie de marchandises : certains produits sont à mettre en avant. Les marchés publics constituent un levier intéressant.
- Pour changer certains modes de consommation, il est nécessaire de faire passer des messages « culturels », car le coût du transport est très bas.
- Certaines entreprises peuvent déménager leurs sites en Nord-Pas de Calais pour être plus accessibles de leurs salariés et de leurs marchandises, de préférence en privilégiant les modes doux et les transports en commun. Globalement, néanmoins, les ZA sont disséminées dans la région sans réflexion sur leur accessibilité en TC.

## Sous-groupe n°3 – Leviers technologiques

### Diagnostic et examen des leviers

L'amélioration continue de l'efficacité énergétique, essentiellement encouragée par les évolutions des réglementations nationales et européennes, est certes positive mais elle comporte des biais :

- effet rebond en termes de nombre et d'augmentation du nombre de kilomètres parcourus
- augmentation en parallèle de l'usage du chauffage et de la climatisation dans les véhicules
- les constructeurs focalisent leur R & D en priorité sur l'amélioration des véhicules consommant des carburants fossiles classiques (exemple concret de la communauté d'agglomération de Saint-Omer lors du renouvellement de sa flotte de TC)

Aussi, un levier technologique a particulièrement été mis en avant : celui des technologies de l'information et de la communication, car ils aideront à trouver de nouveaux modes de mobilité et de rationalisation des transports (covoiturage immédiat, ou en ligne).

### Les véhicules hybrides

En France, hormis Toyota qui produit dans le Nord, aucun véhicule alternatif (hybride, électrique) n'est pour le moment proposé en entrée de gamme.

On signale que Mercedes s'est installé dans le marché des TC hybrides, ce qui laisse présager que la part de marché de l'hybride dans les TC va augmenter rapidement.

L'hybride est reconnu au sein du sous-groupe comme un véhicule de transition intéressant dans un esprit de transition vers des véhicules encore moins consommateurs/émetteurs, d'autant plus qu'il présente assez peu de contraintes d'utilisation.

Points positifs / positionnements	Freins / Points de vigilance
<ul style="list-style-type: none"><li>- Vitrine régionale avec Toyota</li><li>- Gros développement à prévoir</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Prix actuel</li><li>- La double motorisation vient peser sur l'objectif de réduction de la masse des véhicules (et donc de la consommation énergétique et de l'émission de GES)</li></ul>

### Les véhicules électriques (et au gaz naturel véhicule - GNV)

Un représentant de la Communauté d'agglomération de Saint-Omer parle de son expérience lorsqu'il a réalisé son étude de marché pour le renouvellement de sa flotte de TC :

- le véhicule électrique, étant donné les contraintes actuelles en terme de distance parcourue (max : 100 à 120 km), de chargement et de poids (gabarit réduit) apparaît plutôt comme une deuxième voiture mais ne sera sans doute pas dans l'immédiat un véhicule principal ni une solution de transport en commun routier (bus).
- avantages : aucune émission atmosphérique polluante et aucun bruit, reste à examiner de plus près le coût réel en CO2 (ACV ?)

- le véhicule électrique peut être intéressant de par son absence d'émission de polluants atmosphériques dans les zones touristiques et les sites historiques. Le problème reste le prix qui est estimé à 20 fois le prix du classique pour un mini-bus de 22 places.

Sur la prise en compte de l'évolution du parc électrique en matière d'aménagement urbain :

- la réglementation rend obligatoire des zones pour recharger les VE dans les bâtiments neufs (article 57 de la Loi Grenelle II)
- les collectivités, propriétaires du réseau électrique (et gazier) ont tout intérêt à demander à leurs opérateurs de réseau ErDF (ou GrDF pour les voitures au GNV) d'aménager gratuitement le réseau pour ces nouveaux usages.
- les véhicules électriques peuvent pour le moment être attractifs selon les types de transports (ex : bouts de ligne du transport de marchandises en intra-urbain)

GrDF explique que LMCU dispose d'une flotte de véhicules au GNV mais que les constructeurs ne proposent que très peu ce type de véhicules et les consommateurs sont « psychologiquement » peu attirés par ce type de véhicules (risque d'explosion même si dispositif de sécurité existe).

Les flottes captives permettent l'expérimentation de nouvelles technologies de mobilité, et par conséquent peuvent aider les constructeurs à cerner les besoins des usagers.

Le regroupement d'entreprises situées dans les mêmes zones d'activité peut constituer une densité suffisante pour élaborer des PDE communs, avec la mise en place d'une flotte partagée.

Globalement, il est acté que le déterminant sera le consommateur final mais que les collectivités ont une responsabilité dans la pénétration des nouvelles technologies :

- exemplarité : elles peuvent communiquer sur leurs actions en la matière (flottes de véhicules propres et aménagements destinés aux nouveaux véhicules)
- accompagnement pédagogique auprès des populations
- aménagement urbain adéquat aux nouvelles technologies de mobilité
- développement de réseaux de distribution électrique ou de gaz
- initiation de la filière et relais auprès des constructeurs (recensement demande besoins usagers, estimation de taux de pénétration)

Il ne semble par ailleurs pas souhaitable de privilégier un seul type de véhicule alternatif : un mix énergétique varié et une offre de véhicules étendue sont préférables afin de satisfaire les consommateurs selon leurs usages et leurs moyens. Pour chaque typologie de trajet, une offre de mobilité.

Au passage, il a été souligné la difficulté pour un particulier ou une collectivité à s'orienter parmi les différentes offres de véhicules. Un cadre partagé pour lister les atouts et freins de chacune des technologies faciliterait la réalisation d'un choix éclairé.

Points positifs/ positionnements	Freins/ Points de vigilance
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Double objectif GES-qualité de l'air</li> <li>- Favoriser le démarrage de la filière par des utilisations partagées (autopartage, flottes captives, TC,...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilan carbone et capacité de production d'électricité à surveiller</li> </ul> <p>De par leur autonomie et leur gabarit pour l'instant réduits, il faut garder à l'esprit que ce type de véhicule ne remplacera pas en tant que tel l'usage des véhicules thermiques classiques.</p>

## Agrocarburants

Le sous-groupe ne souhaite pas refaire un débat trop large sur ces carburants dont on connaît les avantages et inconvénients (par exemple à travers l'étude ADEME 2010 sur l'analyse du cycle de vie des agrocarburants). Les réglementations européenne et nationale sont là pour poser les limites en termes d'usages.

Potentiellement, ces carburants sont intéressants comme compléments des carburants classiques. Pour une collectivité ou une entreprise, on peut imaginer une cuve affectée aux besoins de sa flotte.

Points positifs/ positionnements	Freins/ Points de vigilance
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Impacts sur la qualité de l'air et le rendement des moteurs</li></ul>

## Hydrogène

- intérêt émissions d'eau uniquement
- risque d'explosion encore trop important pour le moment
- interrogation sur l'énergie nécessaire pour « fabriquer le carburant » et faire le plein
- étude en cours ADEME-Région pour projection possibilités à 2020

Idem voiture à air comprimé, ou au GNV.

Points positifs/ positionnements	Freins/ Points de vigilance
	<ul style="list-style-type: none"><li>- Travailler sur la notion de sécurité perçue et de sécurité réelle</li></ul>