Accès des autocars de tourisme aux villes et aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

Importance de ne pas interdire la circulation des autocars dans la cadre de la création de nouvelles ZFEM

1. L'autocar, un mode de transport en commun

L'arrêté instituant la ZFEM ne peut pas restreindre la circulation des véhicules de transport en commun répondant à la définition des véhicules à faibles émissions au sens des articles D 224-15-2 et suivants du code de l'environnement (c'est à dire appartenant à la norme Euro VI pour les services non urbains).

L'autocar est un mode de transport collectif répondant aux exigences d'une mobilité responsable et durable : un autocar évite à lui seul la circulation d'environ trente voitures.

Le développement des transports en commun est un levier important d'augmentation de la part modale des transports collectifs en substitution à l'usage de la voiture. L'autocar permet de lutter contre l'autosolisme.

2. L'autocar, un maillon stratégique pour le tourisme

Les autocaristes sont un maillon de la chaîne de l'industrie touristique locale, européenne et internationale et apportent tout leur savoir-faire pour offrir des prestations de qualité à des donneurs d'ordre qui conçoivent l'offre touristique.

L'autocar incarne des valeurs de convivialité et permet de transporter des groupes de touristes nationaux et internationaux et de contribuer aux retombées économiques touristiques.

Les liaisons entre les centres-villes et les pôles touristiques secondaires constituent un critère indispensable au développement de ces pôles.

Promouvoir les options de mobilités collectives disponibles pour se rendre à destination, depuis la gare ou l'aéroport, sur l'espace dit du dernier kilomètre, constitue un réel enjeu pour les acteurs du tourisme, et notamment les hébergeurs. C'est pourquoi il convient d'engager une action globale et d'envergure avec l'ensemble des acteurs de la filière touristique.

Au-delà du dernier kilomètre, l'autocar est la solution la plus simple pour connecter des sites touristiques. Il permet de décentraliser les flux touristiques vers des sites moins fréquentés, et de les rendre accessibles à tous.

3. L'autocar, un mode de transport vertueux

L'autocar est un mode de transport vertueux, complémentaire au train, pour mieux se déplacer sur tout le territoire.

Comparaison SNCF train / autocar : synthèse du rapport de l'Ademe.

Le développement de l'offre de transport par autocar peut contribuer à faire croître l'offre globale de transport durable en France.

4. L'autocar, un mode de transport inclusif

Les villes doivent rester accessibles et accueillantes pour les publics spécifiques transportés en autocars : seniors, enfants, touristes avec bagages…

Toute rupture de charge entre un autocar et le réseau urbain allonge le temps de parcours global et son inconfort. Les ruptures de charge ont une incidence négative sur la perception de la durée de trajet en transports collectifs et revêtent un caractère anxiogène pour le touriste. L'autocar permet une desserte de point à point sans correspondance.

5. L'autocar, un mode de transport économique et social

L'autocar est un mode de transport économique et performant, dont le développement est entravé par les contraintes règlementaires actuelles.

L'autocar permet d'élargir la demande de transport en ouvrant l'accès au voyage à des personnes qui n'ont pas les moyens de se déplacer (étudiants, seniors, personnes à faibles revenus, etc.). Selon le sondage OpinionWay « les Français et le transport en car » (octobre 2021), 87% des Français estiment que le car est une solution adaptée pour permettre à chacun de se déplacer. Il permet également de voyager à moindre coût et d'opérer ainsi un transfert de pouvoir d'achat.

Le développement du transport par autocar permet de mieux se déplacer sur le territoire, dans des conditions d'accueil, de sécurité et de confort modernes, en diversifiant l'offre de transport et en resserrant le maillage du réseau de transport collectif terrestre sur l'ensemble du territoire.

Attentes de la profession vis-à-vis des collectivités pour favoriser la transition énergétique des autocars

1. Prendre en compte l'état actuel de l'offre industrielle en motorisations alternatives

Une feuille de route sur la transition énergétique du transport routier est en cours d'élaboration avec l'Etat, les transporteurs, les énergéticiens et les constructeurs.

La cible est de fixer des jalons dans la perspective de la fin de vente des véhicules diesel en 2040 et la neutralité carbone en 2050.

A très court terme, seuls les biocarburants (XTL, HVO, B100) sont susceptibles de remplacer le gazole dans les véhicules à motorisations diesel. Plusieurs homologations de kit de rétrofit (conversion d'un autocar diesel en autocar GNV, électrique ou hydrogène) sont en cours.

A court ou moyen terme, le GNV et le bioGNV sont des solutions durables, matures et pertinentes en matière de transition environnementale pour les autocars (1500 autocars GNV immatriculés en France sur 66 500 en 2022).

Les autocars électriques, qui sont à ce jour émergents (70 autocars immatriculés en France sur 66 500 en 2022), tendront également à se développer de manière significative à un horizon plus lointain (2030).

A plus long terme (2040), la pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène paraît également représenter un prolongement crédible à l'électromobilité (aucun autocar disponible à ce jour).

Il est reconnu à ce jour, par l'ensemble des acteurs de la filière, que les biocarburants demeureront utilisés après 2040, compte tenu des contraintes d'autonomie importante de certaines activités de longue ou très longue distance.

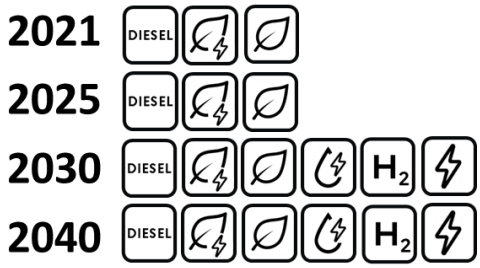
Les entreprises de transport, très volontaristes dans la transition énergétique, sont dépendantes des capacités de production des constructeurs d'autocars (pas d'offre en autocar électrique au niveau européen), des surcoûts importants des véhicules disponibles et des contraintes d'exploitation qu'ils génèrent notamment en matière d'autonomie.

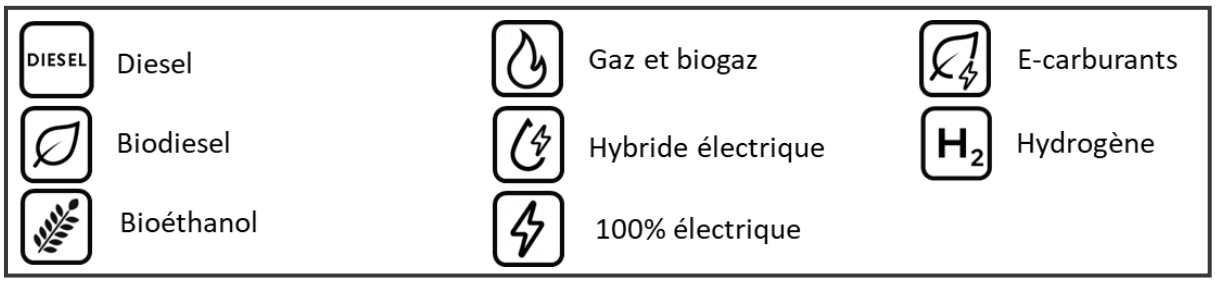
2. Reconnaître la contribution des carburants alternatifs à la transition énergétique en attendant la maturité des technologies électriques et hydrogènes

Bien que les technologies électriques et hydrogènes paraissent être les seules capables de décarboner totalement la mobilité à l'horizon 2050, les jalons identifiés dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route de décarbonation du transport routier de voyageurs montrent que les carburants alternatifs auront toute leur place jusqu'en 2040 et parfois au-delà.

<u>Vision des constructeurs pour les autocars de tourisme :</u>

Le marché des cars de tourisme et de grand tourisme pourrait connaître une évolution plus nette dès 2022-2025 au profit d'un renforcement des offres de HVO/XTL et de B100, à l'exception des petits tonnages. En parallèle, l'offre industrielle électrique et hydrogène pourrait se développer à terme, et de façon marginale pour les cars de plus de 23 places. Ces évolutions dépendront en grande partie de la capacité de production des véhicules et des énergies alternatives par les constructeurs et les énergéticiens, ainsi que du déploiement des réseaux de recharge et d'avitaillement.





Le décret n°2021-1493 définissant les véhicules à faibles émissions, relatif à la promotion « des véhicules propres et économes en énergie » a été publié le 17 novembre 2021. Il reconnaît comme véhicules à faibles émissions les hybrides rechargeables ainsi que les véhicules ayant bénéficié de rétrofit (s'ils sont conformes à agrément UTAC et après édition d'un nouveau certificat d'immatriculation). Il prévoit en outre que les carburants paraffiniques de synthèse (XTL et HVO) ou les Esters méthyliques d'acide gras (EMAG comme le B100 par exemple), n'ayant pas d'impact sur la transformation des sols, peuvent alimenter des véhicules du Groupe 2 tels que définis par la loi n°2015-992 du 17 août 2015 dite LTECV.

Toutefois, il est exigé une non-miscibilité avec les carburants fossiles, ce qui revient à créer des véhicules HVO exclusifs ou B100 exclusifs (actuellement disponibles chez Volvo et MAN).

- ⇨ La FNTV souhaite préparer la mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFEM) en concertation avec les agglomérations, dans un calendrier réaliste, compatible avec l'offre industrielle en motorisations alternatives.

- ⇨ Les villes, agglomérations ou métropoles doivent prendre en compte la nécessité d'aligner le calendrier de restriction de circulation des autocars sur les contraintes technologiques actuelles en reconnaissant la contribution des biocarburants à la transition énergétique.

3. Accompagner l'acquisition d'autocars à motorisations alternatives

La FNTV demande à l'Etat de déployer un plan pluriannuel ambitieux d'aide à la conversion des flottes et à l'installation de bornes de recharge et de stations d'avitaillement GNV et biocarburants à destination des transporteurs, à l'image des dispositifs existants en Allemagne, en Espagne et en Italie qui financent 80% des surcoûts liés à la transition énergétique ; de maintenir ou de reconduire les dispositifs existants (suramortissement, bonus écologique, appels à projets écosystèmes électriques) et les étendre aux véhicules bioGNV (mise en place d'un prêt à taux zéro, extension de l'appel à projets).

La FNTV souligne également qu'il n'existe pas aujourd'hui de constructeur d'autocars électriques français ni européen. Seuls deux constructeurs chinois se sont investis sur ce marché. Cette situation allonge les délais de livraison des véhicules pour les entreprises françaises, encore plus fortement en cette période de pénurie de matières premières et de semi-conducteurs.

4. Développer les bornes de recharge électriques et les stations d'avitaillement au GNV

En lien avec la transition énergétique, la FNTV a élaboré en 2017 un guide avec l'ADEME et Régions de France sur l'avenir des filières énergétiques pour les autocars. Ce guide, en cours d'actualisation, permet d'expliquer l'état d'avancement des filières alternatives pour les autocars ainsi que les freins objectifs à la transition énergétique du transport routier de voyageurs.

A l'heure actuelle, aucune filière énergétique n'est substituable au diesel pour effectuer la totalité des activités du transport routier de voyageurs (transports scolaires, lignes régulières régionales, services librement organisés ou « cars Macron », tourisme).

L'avenir des motorisations s'oriente vers un « mix énergétique » (biocarburants, GNV, électrique, hydrogène) dans la mesure où toutes les filières alternatives au diesel ont leur pertinence compte tenu de la variété des activités du transport routier de voyageurs. Le réseau d'avitaillement en stations GNV et bornes de recharge électriques devra cependant être complété et intégré dans les projets.

- ⇨ Les collectivités ont également la possibilité de créer une aide à l'installation de stations d'avitaillement au gaz et de bornes de recharge électrique dans les dépôts des transporteurs et de contribuer à leur développement sur le réseau routier urbain.

Conclusion

L'extension des ZFE-m prévue par la loi Climat et résilience risque d'interdire la circulation d'une partie des véhicules composant le parc actuel de TRV en l'absence d'une offre alternative satisfaisante. Afin d'assurer la mise en place des ZFE-m tout en permettant au TRV de s'adapter, il est nécessaire d'entreprendre une harmonisation du dispositif au niveau national. Cette harmonisation doit se donner deux objectifs :

- Harmoniser les calendriers des interdictions de circulation afin de permettre aux autocars de passer d'une métropole à une autre sans entrave ;
- Ne pas interdire la circulation des véhicules de transport collectif, qui représentent une solution de décarbonation des transports de voyageurs dans leur ensemble, tant qu'une offre industrielle alternative n'est pas disponible.