

Yzeure, le 21 février 2024

Direction – Réseau Territorial
Affaire suivie par Anna GUILLOU,
chargée de mission mobilités
anna.guillou@allier.gouv.fr

COMPTE- RENDU

COP sectorielle Transports et Mobilités du 30 janvier 2024

Cette déclinaison sectorielle de la COP départementale menée le 19 janvier 2024 s'est tenue le 30 janvier 2024 sous la présidence de la DDT de l'Allier et avait pour objectif d'évoquer les objectifs de réduction des gaz à effet de serre projetés pour le département d'ici 2030 dans le domaine des transports (logistiques et voyageurs).

1. DÉROULÉ

Intervenants	Sujet de l'intervention
DDT	Accueil et présentation du contexte des COP régionales et départementales et de leurs déclinaisons sectorielles.
DDT	Présentation d'une version abrégée du diagnostic mobilité (voyageurs) réalisé en DDT en 2023.
DDT	Présentation de données nationales et locales sur les transports émetteurs de Gaz à Effet de Serre (GES) ainsi que des objectifs nationaux et départementaux de réduction des émissions GES à horizon 2030.
Entreprises THEVENET et LASSALLE	Présentation du secteur des transports logistiques et des alternatives existantes pour décarboner ceux-ci au niveau national et dans l'Allier.
SDE03	Présentation du réseau des Infrastructures de rechargement des véhicules électriques (IRVE) et des orientations futures en matière d'énergies liées aux mobilités (GNV, Hydrogène).
Questions diverses	

2. INFORMATIONS

Interventions	Informations à retenir
DIAGNOSTIC MOBILITÉ	Données issues du diagnostic mobilité produit en 2023 en DDT, synthétisant les spécificités du territoire pouvant affecter les déplacements de personnes. - Une population déclinante (projection INSEE 2070 : -12 %) et vieillissante (35 % de +60 ans) avec un revenu médian plus faible que le national et disséminée en habitat

51, Boulevard Saint-Exupéry - CS 30110 - 03403 YZEURE Cedex

Téléphone 04 70 48 79 79 – ddt@allier.gouv.fr

Horaires d'ouverture : du lundi au jeudi 8h30-12h00/13h30-16h45, le vendredi 8h30-12h00/13h30-16h30 et sur rendez-vous

www.allier.gouv.fr

	<p>diffus sur le département (250 communes de moins de 1000 habitants), une qui développe par conséquent une dépendance croissante aux services de transports, avec des déplacements à moyenne et longue distance.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des pôles d'attractions multiples (3 agglomérations) et extérieurs au département (Digoin, Riom, Clermont-Ferrand), qui divisent les flux et rendent difficile l'atteinte d'une masse critique permettant aux transports en commun d'être financièrement soutenables. - Une voiture prédominante (85 % des ménages sont motorisés) à l'usage quotidien (81 % des trajets domicile/travail) souvent nécessaire pour accéder à l'emploi (65 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence) et aux services pour les déplacements vers et hors agglomération. - Une compétence mobilité principalement détenue par la région en tant qu'AOM locale de substitution, à l'exception des trois communautés d'agglomérations. - Des services disponibles qui peinent à trouver leurs équilibres économiques en l'absence de massification et/ou d'adhésion à la réduction de l'autosolisme.
<p>Données GES et objectifs à 2030</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un objectif national (réduction de 55 % des émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 1990) réparti sur 6 thématiques, déclinées au niveau régional puis départemental à travers les COP et les COP sectorielles. Objectif qui sera révisé à la hausse dans les années à venir pour atteindre la neutralité carbone attendue au niveau européen d'ici 2050, en parallèle de la fin du recours au pétrole. - Un rôle important des transports dans les émissions de GES (la voiture représente 15 % des émissions domestiques et le transport routier 12 % des émissions nationales). - Des transports routiers qui, en 2022 dans l'Allier, ont produit près de 854 Kilotonnes eqCO₂ (contre 808 en 1990). - Des objectifs projetés au niveau de l'Allier : une économie attendue de 320 Kilotonnes équivalent CO₂ sur le secteur des transports (168 pour les transports logistiques et 152 pour les transports voyageurs) d'ici à 2030.
<p>Transports logistiques</p>	<p>Les transports logistiques représentent, au niveau national, 40 000 entreprises pour 424 000 emplois. Dans l'Allier c'est 154 entreprises et environ 1800 salariés.</p> <p>57% des volumes transportés le sont sur moins de 50km, 78 % sur moins de 100km.</p> <p>La part des poids-lourds dans les émissions du secteur transport s'élève à 30 Mégatonnes eqCO₂ en 2019 (plus de 70MteqCO₂ pour les voitures).</p> <p>Une demande de transports de marchandises en constante augmentation.</p> <p>Un secteur en recherche d'améliorations techniques et énergétiques, pour répondre à la fois aux impératifs économiques et aux attentes grandissantes des chargeurs.</p> <p>Des alternatives au tout pétrole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>le report modal</i> via le réseau ferré notamment, grâce à des plateformes multimodales telles <i>Delta 3</i> dans le nord de la France ou, en local, celle des Echerolles à Saint-Loup. <ul style="list-style-type: none"> → une plateforme bénéficiant de deux dessertes ferroviaires par semaine, adhérente du réseau national Rail Route Connect. → zone de chalandise pertinente sur un périmètre de 70 à 100km autour du site. → permet une massification des flux et donc une rationalisation des coûts. → apporte une réponse aux attentes environnementales des chargeurs et aux enjeux des démarches RSE. ---> un besoin de réflexion concertée avec les partenaires professionnels, commerciaux et institutionnels (CT et Etat) pour amplifier son usage et donc l'effet levier produit sur la réduction des émissions GES. - <i>des énergies moins carbonées</i> pour alimenter les véhicules. <ul style="list-style-type: none"> → Le B7 : du gasoil incorporant 7 % de biocarburants maximum. Une économie CO₂ réduite. → le B100 : carburant 100 % huile de colza. 60 % de CO₂ en moins mais nécessité des moteurs adaptés. Stocké en local. → le HVO : issus des huiles usagées, à performance équivalente ou supérieure au gasoil sans modification technique nécessaire, pour une émission de CO₂ inférieure de 85 à 90 % puisque c'est un déchet dont on fait l'économie de la destruction via ce

	<p>recyclage. Il est stocké localement et permet d'obtenir des certificats d'économie énergie.</p> <p>→ le GNV : son usage poids-lourd peine à se développer, à défaut de stations gaz en dehors des grandes agglomérations. Par ailleurs, son mode de production ne permet pas d'économie de CO2 conséquente sauf s'il est issu de biogaz, encore assez rare.</p> <p>→ l'hydrogène : une autonomie annoncée de 400 à 500 km et une empreinte carbone très réduite puisque le véhicule ne rejette que de l'eau. Une expérimentation est menée par Hyundai sur 80 véhicules porteurs frigos en Suisse, qui font autour de 80 000 km par an. Plus proche, une base se construit actuellement sur Clermont-Ferrand, portée par Michelin et orientée vers les trajets transalpins pour l'Italie.</p> <p>→ l'électrique : une autonomie annoncée de 500 km pour les nouveaux véhicules. Il pose le problème des points de charge adaptés. Il faut 6/7h sur une borne de 42KW. Mercedes a développé une borne d'1MW qui recharge un camion en 15min mais le réseau électrique standard ne supporte pas une telle consommation.</p> <p>En parallèle de ces évolutions sur le routier stricto sensu, les entreprises du secteur indiquent s'engager également dans des démarches vertueuses comme le recyclage des eaux de nettoyage ou encore la conversion de l'énergie calorifique produite par la chaîne frigorifique en source de chauffage pour leurs locaux.</p>
<p>IRVE</p>	<p>Présentation du maillage territorial en infrastructures de rechargement des véhicules électriques (IRVE), retour d'expérience et énergies alternatives.</p> <p>- dans l'Allier, 260 bornes accessibles au public dont 82 bornes gérées par le SDE03 ;</p> <p>→ avec le recul, est constaté une forte demande sur les bornes à recharge rapide et un plus fort usage des bornes de centre-ville dans les trois agglomérations que celles situées en zone rurale, 85 % des recharges ayant lieu à domicile, taux plus élevé qu'au national, du fait d'un habitat individuel plus répandu.</p> <p>→ Stations GNV : actuellement il y en a une en service sur le secteur de Moulins et deux en construction, à Montmarault et St Victor.</p>

3. AXES D'EFFORTS ADAPTÉS AU TERRITOIRE DE L'ALLIER

Suite aux données et échanges lors de cette réunion, certains axes d'efforts identifiés au niveau régional apparaissent mieux adaptés que d'autres aux spécificités de l'Allier.

Ainsi, l'habitat diffus et individuel, peu propice à la massification du covoiturage et des transports en commun réguliers, amène à miser davantage sur **l'électrification du parc des véhicules personnels**, ce d'autant plus que le département est déjà bien doté en points de recharges.

L'Allier poursuit par ailleurs le développement de ses voies vertes, véloroutes et itinéraires cyclables sur son territoire, à travers des initiatives portées par différents acteurs (région, département et collectivités territoriales).

La décarbonation à travers la multimodalité des transports logistiques paraît également un axe d'effort soutenable grâce à l'existence de la plateforme des Echerolles, sous réserve que celle-ci soit clairement identifiée par l'ensemble des acteurs concernés et présents dans sa zone de chalandise, que son entretien soit pérenne et qu'elle ne soit pas mise en concurrence avec d'autres infrastructures similaires sur ce même périmètre.

Enfin, la question de **la décarbonation des carburants**, qu'il s'agisse des transports voyageurs ou logistiques, est identifiée comme un enjeu majeur dans le département, lequel nécessite une réflexion approfondie sur le maillage nécessaire aux différents types de véhicules, notamment à destination des poids-lourds. Les intervenants s'accordent sur un point de vigilance à avoir concernant l'évolution future du parc d'infrastructures de recharges vers plus de bornes à charges rapides, sollicitées par les usagers, mais qui suppose un réseau électrique suffisamment puissant pour soutenir le surplus de consommation aux heures de pointe. En parallèle, les méthaniseurs, actuellement concentrés sur l'alimentation des villes, pourraient, à terme, bénéficier aux transports, lorsque les économies énergétiques attendues dans d'autres domaines auront été obtenues.

Participants à la réunion

Sous la présidence de Nicolas HARDOUIN, Directeur de la DDT

Conseil Départemental : Pierre-Jean MAROLLES (chargé d'opérations au service études et grands projets)

CC Bocage Bourbonnais : Sébastien VUILBERT (DGA)

CA Moulins Communauté : Marie-Thérèse JACQUARD (VP), Jean-Pierre GIRAUD (chargé de mission au développement économique), Géraldine BALLY (chargée de mission mobilité).

CA Montluçon Communauté : Julien GIVORD (directeur des mobilités)

CC Saint-Pourçain Sioule Limagne : Véronique POUZADOUX (présidente et VP du CD03), Nadine MORIN (responsable du pôle Solidarités, Mobilités, Santé) et Thomas BRAUD (chargé de mission mobilité)

CC Commentry Montmarault Néris : Elisabeth BLANCHET (VP) et Marie-Léa CHALET (conseillère numérique)

CC Pays d'Huriel : Marie-Hélène SIMONET (DG)

CC Val de Cher : Alexandra LAIRE (DG) et Elodie PAILLERET (chargée de mission)

Commune de Meillard : Yves SIMON (Maire)

PFM 03 : Sana GHOLEM-ALLAH (coordinatrice)

DDETSPP : Didier FREYCENON (chef du service mutations économiques)

DREAL Aura : A. GOUPIL (service mobilité, aménagement, paysage)

Banque des Territoires : Ludovic MERCIER (directeur Territorial Allier Cantal Puy-de-Dôme)

Transports Thevenet : Eric THEVENET (directeur général)

Transports Lassalle : Jérôme MULLER (directeur général)

Fédération Nationale des Transporteurs Routiers : Bruno BERNARDIN (président FNTR Auvergne)

Eco CO2 : Nicolas VUILLERMOZ (chargé de mission transport)

SDE03 : Bertrand LENOIR (directeur) et Amandine GACHES (chargée de communication et mobilité)

DDT : Nicolas HARDOUIN (directeur), Bernard MOULIN (délégué territorial) et Anna GUILLOU (chargée de mission mobilité)

Supports diffusés à l'appui de cette séance :

- Extraits du diagnostic mobilité réalisé par la DDT
- support de présentation sur les données nationales et locales GES
- support de présentation des entreprises THEVENET et LASSALLE sur les transports logistiques
- support de présentation du SDE 03 sur les IRVE

Ce relevé de décision n'est pas un compte rendu exhaustif, il complète les supports diffusés qui seront transmis aux participants.

Le directeur départemental
des territoires

Nicolas HARDOUIN