



PRESTATION INTELLECTUELLE

ETUDE PROSPECTIVE POUR LA CONVERSION DES FLOTTES PUBLIQUES VERS DES MOTORISATIONS ALTERNATIVES AU PETROLE ET A FAIBLES EMISSIONS CARENE, ST-NAZAIRE ET CAP ATLANTIQUE



LE TERRITOIRE

La Communauté d'agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire est située dans le département Loire-Atlantique de la région du Pays de la Loire. Elle comprend 10 communes dont la Ville de Saint-Nazaire.

La Communauté d'agglomération de la Presqu'île de Guérande Atlantique (dite CAP' Atlantique) se trouve également dans le même département.

Contenu du marché

Etude prospective pour la conversion des flottes publiques vers des motorisations à faibles émissions alternatives au pétrole. En effet, en vertu de la loi orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019, les véhicules à très faibles émissions devront représenter 37,4 % des modèles acquis ou utilisés lors de renouvellement annuels par l'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales à compter du 1er janvier 2026.

Ainsi l'idée est d'engager une réflexion croisée autour des véhicules et de leur motorisation entre les différents services d'une même collectivité, entre les différentes collectivités d'un territoire et entre les services offerts par la collectivité et les projets qui se déploient sur le territoire autour de la mobilité/transport.

Cette étude devra faire ressortir les possibilités de mutualisation (achat de véhicules, entretien, approvisionnement énergétique, etc.) et établir une approche environnementales transversale et cohérente.

Période : 2021 - 2022

Durée : période initiale de 12 mois, reconductible tacitement 3 fois pour la même durée (maximum 3 ans)

Cadre du marché

- Code de la commande publique
- Code de l'environnement
- Code de la route
- Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV)
- Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)

Acteur impliqué

- La Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE)
- La Ville de Saint-Nazaire (VSN)
- La communauté d'agglomération de CAP' Atlantique

Éléments spécifiques du marché



Points forts

Il est précisé dans le préambule le contexte dans lequel cette étude s'inscrit ainsi que les grands objectifs posés par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) ainsi que par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

Les principaux enjeux du groupement :

- Réduire l'impact sur l'environnement des déplacements motorisés du territoire, tant du point de vue des émissions de GES que des polluants atmosphériques
- Anticiper l'augmentation du coût des carburants usuels en diminuant la dépendance aux énergies fossiles et mutualiser les investissements pour réaliser des économies d'échelle.
- Se conformer aux obligations d'acquisition de véhicules à faibles émissions décrites dans les lois TECV et LOM.



Organisation interne

COMPOSITION DES PRODUITS ET DES MENUS

- **Constitution d'un CoPil** : sa mission est de valider chaque étape de l'étude. Composé des élus et directeurs de chaque structure. Présence du prestataire à chaque réunion.
- **Constitution d'un Comité technique** : constitué du chef de projet, d'autres agents des services du groupement et de représentants de partenaires associés. Ce Comité est chargé de suivre l'avancée de l'étude, de l'orienter et de valider techniquement les différentes phases avant la présentation au CoPil.
- **Désignation d'un chef de projet** : intermédiaire entre le prestataire et les acteurs du groupement.



Spécifications techniques et pistes d'amélioration

La prestation devra se décomposer en 4 phases et une option :

Phase 1 :

Établir un inventaire des motorisations disponibles : le prestataire devra réaliser un inventaire des démarches similaires en France comprenant notamment la taille de l'agglomération, la typologie d'exploitation des flottes, le volume de la flotte étudiée, les objectifs de transition écologiques associés, etc.

De plus, le prestataire devra fournir une analyse comparée des technologies de motorisation de véhicules à faibles émissions (électrique à batterie, hybride, électrique à hydrogène (PAC), gaz naturel). Le prestataire devra faire ressortir les avantages et les inconvénients de chaque type de motorisation sur l'ensemble des usages qui peuvent en être fait. Ces informations devront reposer sur des aspects environnementaux (GES, polluants atmosphériques, nuisances sonores, etc), techniques (offres sur le marché, maintenance, etc) et économique (coûts d'acquisition, coût de maintenance, etc).

Une projection à l'horizon 2030 et 2050 est attendue pour comparer ces énergies : évolution du coût, rareté de l'approvisionnement, incertitudes sur le déploiement, GES et pollution évités, ...

Phase 2 :

Établissement d'un inventaire consolidé des flottes : Le prestataire devra utiliser l'outil MOBILIPRO, développé par l'ADEME, afin d'analyser et d'optimiser les usages des flottes de véhicules en fonction des informations transmises par les membres du groupement sur l'état des lieux de leurs flottes de véhicules.

Phase 3 :

Propositions de scénarios de mise en œuvre : le prestataire devra proposer trois scénarios de stratégie de conversion des flottes, composés des mix énergétiques retenus, de calendriers de déploiement, de l'adaptation des infrastructures, etc.

- o Un scénario devra privilégier l'ambition environnementale
- o Un autre devra privilégier l'optimisation économique
- o Le dernier devra établir un équilibre.

Le prestataire pourra en proposer un quatrième si cela lui paraît pertinent.

Utiliser la même méthodologie et les mêmes indicateurs pour tous les scénarios.

Les représenter sur une matrice à 3 échelles : coût de mise en œuvre en abscisse ; simplicité/difficulté de mise en œuvre technique et organisationnel en ordonné ; impact positif/négatif sur l'environnement avec la valeur de l'impact (GES, Particules fines, etc).

Les analyses économiques en coût global devront être réalisées par deux lectures distinctes : une lecture avec les coûts des énergies actuelles, une lecture avec les prévisions d'évolution des coûts des énergies.

Pour chaque scénario : proposer une solution intermédiaire quant à l'avitaillement des véhicules à l'hydrogène (investissement dans une station peut s'avérer trop onéreux pour initier le développement d'un usage).

Utiliser MOBILIPRO pour connaître les gains potentiels en CO2 en fonction des pourcentages d'acquisition pour chaque type d'énergie.

Phase 4 :

Consolidation du scénario retenu : en fonction des choix qui auront été réalisés par les élus, le prestataire formalisera un scénario final synthétisant les options et tendances retenues qui pourra combiner les scénarios précédents. Puis un calendrier pour la mise en œuvre du scénario devra être fourni et les gains environnementaux devront être chiffrés.

En option, réaliser un chiffrage pour la réalisation d'un modèle sous format Excel comprenant l'ensemble des données de l'étude et permettant au groupement de faire varier les intrants de calculs afin de tester différentes solutions/scénarios et d'affiner au besoin les éléments économiques en fonction de l'évolution du contexte territorial. Les éléments suivants pourront y figurer : simulation des résultats possibles de 2020 à 2035, les aspects économiques et les aspects environnementaux. Le groupement pourra faire varier ces éléments en sélectionnant pour un usage : la source d'énergie, la fréquence d'acquisition/renouvellement, les années d'achat, l'augmentation/réduction de la flotte.

Compétences recherchées :

- Dans les domaines des transports collectifs et de l'énergie.
- Pluridisciplinarité visant les domaines de l'environnement, de l'expertise de la qualité de l'air ainsi que de l'analyse et l'optimisation des flottes de véhicule.
- De grandes capacités dans l'analyse économique des projets.
- Justification d'un engagement dans une démarche visant à améliorer son empreinte environnementale.

Pistes d'amélioration

- Prévoir une clause d'insertion sociale permettant l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociale et/ou professionnelles ;
- Demander que le scénario final permette une certaine performance environnementale et une limitation effective des émissions de substances polluantes.
- Demander que l'exécution de la prestation se fasse en limitant les impacts à l'environnement (limiter les déplacements en privilégiant les visioconférences ou contacts téléphoniques ; privilégier des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, etc.)

Ressources complémentaires

<https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/EU%20GPP%20criteria%20for%20road%20transport.pdf>

<https://smart-spp.eu/index.php?id=6988>

<https://www.blauer-engel.de/en/productworld/municipal-vehicles>

<https://afdc.energy.gov/calc/>

<https://www.eafo.eu/>

<http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0076/Temis-0076398/20315.pdf>

Fiche réalisée par :



**Auvergne
Rhône-Alpes**
Énergie Environnement

Dans le cadre du projet :

GPP-STREAM
Interreg Europe



Soutenu par :



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*