

Compte-rendu du lancement de la plateforme « Mobilités & Territoires »



Mercredi 16 Décembre 2020

Sommaire

Créer un lieu d'échanges récurrents avec les collectivités territoriales	3-4
• Les territoires au cœur des politiques publiques en matière de mobilité durable Marc Teyssier d'Orfeuil, Président, mobilités & territoires.....	3
• Travailler en bonne intelligence avec les associations d'élus et les expertises de l'Etat Guillaume Métivier, délégué général, mobilités & territoires	3-4
Mobilités & territoires : un think & do tank complémentaire aux actions nationales	5
• France Mobilités : « guichet unique » au service des initiatives locales Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches du Rhône, Co-président de France Mobilités	5
Acceptabilité et extension des ZFE sur le territoire.....	6-8
• La Ville de Sceaux, pour un accès à la mobilité durable pour tous Patrice Pattée, Maire-adjoint délégué à l'urbanisme, Ville de Sceaux.....	6
• Favoriser l'acceptabilité des ZFE en modifiant les pastilles Crit'air Florence Presson, Maire-adjointe déléguée à l'Environnement, Ville de Sceaux	7
• Le GPL, une solution immédiate et disponible pour accéder dans les ZFE Joël Pedessac, Directeur général de France Gaz Liquides	8
Verdir le parc roulant : des collectivités exemplaires	9-11
• La Métropole de Lyon : un mix énergétique pour sortir du diesel Guillaume Cerdan, Responsable du Garage, Métropole de Lyon	9
• Le retrofit : électromobilité & économie circulaire à moindre coût Emmanuel Flahaut, Président, Retrofleet	9-10
• MOEBUS une aide financière aux collectivités pour convertir leurs bus à l'électrique Florence Olive, Directrice innovations & Market Intelligence, Vertigo.....	10
• MOEBUS : soutien financier immédiat pour l'électrification des bus rouennais Alexandre Burban, Directeur Investissements Ouvrages d'arts projets neufs, Métropole de Rouen ...	11
Mise en place d'écosystèmes territoriaux en faveur de la mobilité durable & des énergies renouvelables	12-13
• Le Disque Vert, ou la réconciliation de la mobilité durable entre ruralité et métropoles Jean-Luc Dupon, Maire de Chinon, Président du SIEIL, vice-président de la FNCCR.....	12
• Un mix énergétique adapté à chaque territoire Laurent Favreau, Maire de Venansaut, conseiller départemental, Président du SYDEV	13
• Du transport à la demande électrique au service du solaire Jean-Marc Dardhalon, Président de Red & White	13
Régionales 2021 : quelles ambitions pour la transition énergétique des transports ?	14
• Les déchets de la viticulture pour une économie circulaire des transports régionaux Jérôme Budua, Directeur, Raisinor France Alcools	14
Poursuivre les échanges dans et avec les territoires	15
• Conclusion Guillaume Métivier, délégué général, mobilités & territoires	15
Remerciements / liste des inscrits et participants	16

Créer un lieu d'échanges récurrents avec les collectivités territoriales

Les territoires au cœur des politiques publiques en matière de mobilité durable

Pour le lancement de cette nouvelle plateforme Mobilités & Territoires, **Marc Teyssier d'Orfeuil**, Directeur Général de l'agence Com'Publics et président de ce nouveau think tank, rappelle tout l'engagement de son collaborateur **Guillaume Métivier**, Délégué général, sur les sujets territoriaux et de mobilité. Cette dimension territoriale, trop souvent oubliée par d'autres confrères, est pourtant stratégique, et Com'Publics souhaite par des échanges réguliers avec les élus locaux entretenir ce lien essentiel qui fait la spécificité de l'agence.

Les raisons justifiant la création de ce nouveau lieu d'échanges sont denses : la refonte il y a quelques années de la carte des régions, désormais au nombre de 13, est l'un des premiers éléments soulevés par Marc Teyssier d'Orfeuil. En effet cette réduction des régions aura permis de leur donner une force de frappe plus grande, des compétences accrues aussi, afin de s'approcher le plus possible des Länders allemands. Ensuite cette volonté de faire toujours plus dialoguer les territoires entre eux autour des enjeux de la mobilité d'aujourd'hui et de demain, le tout dans une logique plus territoriale, et dans le respect de nouvelles préoccupations telles que l'économie circulaire ou le mix énergétique. En effet, les mobilités locales et les énergies se comprennent mieux aujourd'hui avec le prisme des territoires. Les sujets de mobilités sont des éléments qui irriguent tous les territoires, et c'est l'une des raisons pour lesquelles ce club augure d'un développement de l'agence en régions d'ici trois ans, annonce Marc Teyssier d'Orfeuil.

L'agenda politique, qui comporte des aléas causés par la crise sanitaire, doit nous permettre d'anticiper au mieux les élections régionales et départementales de juin prochain. La loi sur le non-cumul des mandats a provoqué une révolution dans la manière de concevoir les politiques publiques de mobilités. En effet, il est impératif de garantir ce lien, parfois distendu, entre les élus nationaux et ceux issus des territoires. En ce sens, **Marc Teyssier d'Orfeuil** tient à rappeler qu'il a lancé le club Actions Cœur de Villes à la fin de l'année 2020, qui viendra naturellement croiser le club Mobilités & Territoires. Ces enjeux transversaux garantiront cette hauteur de vues, si nécessaire en ces temps où la parole publique est parfois contestée.



« Mobilités & Territoires viendra renforcer le rôle de l'agence dans le développement des territoires »

Guillaume Métivier, en sa qualité de Délégué Général du Club Mobilités & Territoires, remercie Marc Teyssier d'Orfeuil pour la confiance dont il lui fait preuve depuis ces 17 années de collaboration au sein de l'agence, sur les sujets en lien avec les collectivités territoriales. Il a rappelé qu'en 2007, à l'occasion de la création du Club des Voitures Écologiques (CVE), il y avait déjà cette volonté de souligner l'importance du rôle des territoires dans les changements nécessaires en faveur d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique, et que ce dossier lui a été confié.

L'instauration du Disque Vert, en 2008 d'abord à Bordeaux, puis aujourd'hui dans plus de 30 villes en France, est l'un des actes forts du CVE. L'ADEME a par ailleurs apporté son soutien à ce dispositif, rappelant par là-même le lien ténu entre les actions locales et nationales. Autre sujet de collaboration avec les parties prenantes, la création avec le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART) du Club du Dernier Kilomètre de Livraisons (CDKL) en 2011, travaillant sur les enjeux de logistique urbaine. L'objectif était de traiter également de manière durable le transport des marchandises. Sujet particulièrement d'actualité à l'heure des confinements et des fermetures des commerces jugés non essentiels.

Travailler en bonne intelligence avec les associations d'élus et les expertises d'Etat

L'objectif de ce nouveau club Mobilités & Territoires est de valoriser les expérimentations locales. Et ainsi de maximiser les synergies entre les acteurs dans les territoires. L'ADN du club résidera dans un dialogue constant avec toutes les collectivités locales partenaires, en toute complémentarité avec les associations d'élus ou les services déconcentrés de l'État.



« Mobilités & Territoires va valoriser les expérimentations locales et maximiser les synergies entre les acteurs »

En ce sens, **Guillaume Métivier** excuse les absences de **Christophe Bouillon**, Président de l'APVF, et de **Pascal Terrasse**, Directeur de la Stratégie du CEREMA, et **d'Arnaud Leroy**, Président de l'ADEME (Agence de la Transition énergétique), qui suivent de près les travaux de cette nouvelle plateforme et souhaitent être tenus informés des prochains événements pour tenter d'y participer.

Il remercie la FNCCR Territoires d'énergies, qui représente les Autorités Organisatrices de la Distribution d'Énergie (AODE), si impliquées dans la transition énergétique des transports, d'avoir accepté un partenariat institutionnel avec « Mobilités & Territoires », et d'être si bien représenté à l'occasion de ce lancement par les interventions successives des présidents du SIEIL (Indre et Loire) et du SYDEV (Vendée), et salue également la présence de **Jean-Marc Zulesi**, député des Bouches du Rhône, co-responsable de la Loi d'Orientation des Mobilités, qui intervient ici en sa qualité de co-président de France Mobilités.

Mobilités & territoires : un think & do tank complémentaire aux actions nationales

France Mobilités, « guichet unique » au service des initiatives locales

Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches du Rhône, et co-Président de France Mobilités a tenu à saluer l'initiative de cette plateforme.

France Mobilités souhaite aussi placer « **la proximité au cœur de l'action** », c'est d'ailleurs toutes les conclusions qui ont été portées à la suite des Assises de la Mobilité, avec la Ministre des transports Elisabeth Borne à l'époque. « **Être au contact et au service des élus locaux, c'est toute la volonté qui a présidé à la création de France Mobilités** », souligne le Député. L'ambition est de faire de France Mobilités un « **guichet unique** » pour répondre à l'ensemble des questions des acteurs des mobilités. La Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a eu à cœur de se mettre ainsi à la disposition des administrés et des élus afin de faire valoir l'expertise technique et réglementaire qui est la sienne sur tous les sujets. « **Avoir des services de l'État en accompagnement des collectivités locales et des acteurs de la mobilité est un sujet essentiel** ».



« France Mobilités, c'est être main dans la main avec les élus locaux. Nous devons améliorer le « service après vote de la LOM », c'est toute l'ambition de la plateforme »

Autre ambition portée France Mobilités est de « **mettre en lumière les initiatives qui marchent** ». Pour Jean-Marc-Zulesi, il est impérieux de donner à voir cette France qui innove. Cette plateforme se veut aussi être cet agrégateur de solutions de mobilité entre collectivités, entreprises, et citoyens. Mettre en commun et agir à une meilleure visibilité de tous est majeur. France Mobilités est l'occasion de « **créer du lien entre les élus et de mettre en lumière une dynamique territoriale pertinente** ».

Enfin, l'une des missions de France Mobilités est également de partager l'ensemble des financements disponibles pour favoriser les innovations en matière de déplacements, et en relayant les appels à manifestations d'intérêts. Un « **appui technique est aussi proposé, en matière de compétences et d'expertise financière** ». C'est ainsi que des « **cellules d'appui à l'ingénierie territoriale** » se sont créées, avec le soutien de la Banque des Territoires et le Centre de d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Sur la question de la coordination entre les échelles locales et nationales de l'action publique, le Député des Bouches-du-Rhône indique que cette démarche est inédite. En effet, dans son pilotage, France Mobilités est coprésidé par Marc Papinutti (Directeur général de la DGITM) et Jean-Marc Zulesi lui-même. Cela donne à ce guichet unique une vision large des enjeux. Ce duo est pleinement engagé sur ces sujets de la mobilité. « **Dans cette démarche, on a une ambition très girondine permettant de porter notre action au plus proche du territoire** ». Par ailleurs France Mobilités agit aux côtés d'association d'élus en signant des partenariats, comme avec l'Association des Petites Villes de France (APVF) qui représente les villes de 2.500 à 25.000 habitants. Toutes les questions soulevées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) sont traitées, (prise de compétences mobilités par les collectivités locales, la question des financements de cette compétence, appels à manifestation d'intérêt...).

Jean-Marc Zulesi se tient prêt à travailler avec toutes les parties prenantes de « Mobilités & Territoires » sur ces enjeux qui lui sont chers, en complémentarité des actions menées dans le cadre de France Mobilités.

Acceptabilité et extension des ZFE sur le territoire

La ville de Sceaux, pour un accès à la mobilité durable pour tous



Afin de représenter le Maire de Sceaux, Philippe Laurent, également Vice-président de la Métropole du Grand Paris en charge de la ZFE et secrétaire de l'association des maires de France, Florence Presson adjointe, chargée des transitions, de l'économie circulaire et de la solidarité et Patrice Pattée adjoint en charge des Espaces publics et des mobilités, ont souhaité rappeler l'engagement historique en faveur de la mobilité durable de cette commune de

20000 habitants des Hauts de Seine.

La ville de Sceaux a été l'une des villes pionnières dans la mise en place du Disque Vert, qui offre deux heures de stationnement aux véhicules écologiques GPL, GNV, électriques, hybrides, E85, et à ceux utilisés en autopartage dûment identifié.

Pour **Patrice Pattée**, ce dispositif entrain pleinement dans le fait que « **Sceaux a toujours milité pour un environnement de qualité, et pour une bonne qualité de l'air** ». La ville s'est dotée rapidement d'un panel de solutions qui agissent en symbiose pour favoriser une mobilité plus propre : rue piétonne, déplacement à vélos sur les courtes distances, et le Disque Vert pour donner une solution de déplacement individuel pour les plus longues, en favoriser l'émergence de véhicules plus respectueux de la santé publique.



« Il est indispensable d'agir sur tous les leviers de la politique de mobilité pour ne léser personne »

La ville de Sceaux a fait le choix d'avoir une politique visant « à **encourager des comportements vertueux** », indique Patrice Pattée. C'est aussi dans un souci de complémentarité que les choix politiques se sont construits, pour agir rapidement et efficacement sur une mobilité plus respectueuse de nos standards de vie.

Patrice Pattée considère que « **la gestion du stationnement est un bras de levier puissant pour gérer les flux de véhicules en milieu urbain** ». L'option est de privilégier l'accès au centre-ville pour tous les véhicules propres, ceci sans diminuer le nombre de places de stationnement (plus de 500 places), afin de maintenir l'attractivité du territoire.

Favoriser l'acceptabilité des Zones à Faibles Émissions en modifiant les pastilles Crit'air



« On se doit de pouvoir apporter une équité économique et sociale à l'ensemble de la population pour permettre un mode d'acceptation de la ZFE le plus large possible »

Florence Presson s'intéresse en complément au suivi de la Zone à Faible Émission (ZFE) sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, dont Sceaux est partie prenante. **« Sceaux s'est positionné de façon très favorable sur la ZFE il y a un peu plus d'un an »**, nous dit-elle.

Cet outil doit également prendre en compte la réduction des inégalités sociales, économiques tout en apportant des solutions à un grand nombre de ménages pour leur permettre de rouler sans polluer. Pour atteindre cet objectif-là, Florence Presson de poursuivre que le **« renouvellement total de la flotte ne semble pas être la meilleure des solutions »**.

Après avoir analysé toutes les solutions qui préexistaient au choix d'établir une ZFE, il a très vite été écarté des choix qui pouvaient obérer de manière injustifiée les finances publiques locales. Deuxième élément qui a écarté définitivement le choix du renouvellement des flottes, c'est le taux de déchets très élevé que cela aurait pu représenter, **« qui n'est pas cohérent avec la démarche environnementale »**, assure-t-elle.

Florence Presson a poursuivi en détaillant les conclusions des élus de la Métropole du Grand Paris sur ce qui leur paraissait le plus pertinent pour leur ZFE. Il leur semblerait pertinent, en plus des actions mises en place en faveur de l'électromobilité batterie ou hydrogène, de co-financer pour les ménages l'acquisition de **« kits qui permettent de passer d'un véhicule essence à un véhicule GPL ou E85 »**, tout comme cela peut être le cas dans certaines Régions de France. C'est d'ailleurs, comme évoqué, le choix qui a été fait par la ville de Sceaux en instaurant le Disque Vert : favoriser l'acquisition de véhicules écologiques pour le plus grand nombre.

Mais la Métropole se heurte à une incohérence réglementaire sur le sujet : si l'installation d'un **« kit GPL permet bien le changement de catégorie de pastille Crit'air »**, et de bénéficier pour son propriétaire d'un surclassement en Crit'air 1 quelle que soit la date de mise en circulation du véhicule, il a été constaté qu'une voiture essence transformée en véhicule E85 restait considérée comme un véhicule essence malgré le gain environnemental de cette transformation. Il en va de même pour les véhicules hybrides électriques – essence.

Cette incohérence sera la prochaine bataille de la ville de Sceaux en faveur d'une mobilité plus juste. La Ville a présenté un vœu le 17 décembre dernier pour inviter le Gouvernement à modifier les pastilles Crit'air en ce sens, et à réintégrer les véhicules hybrides électriques – essence et E85 dans la pastille Crit'air 1 protégée quelle que soit leur date de mise en circulation.

Cela apportera une cohérence avec les incitations déjà mises en place par les collectivités, et permettra à celles qui le souhaitent de mettre en place des aides pour ceux qui feraient le choix de transformer leur voiture essence en E85.

Les élus de la Métropole du Grand Paris sont particulièrement mobilisés sur le sujet, et ce vœu en faveur d'une refonte des pastilles Crit'Air a non seulement été transmis à Madame la Ministre Barbara Pompili, mais aussi aux services métropolitains et municipaux concernés. L'étape suivante sera de proposer à l'ensemble des Maires de la Métropole d'adopter des vœux similaires.

Le GPL : une solution immédiate et disponible pour accéder dans les ZFE



Joël Pédessac, directeur général de France Gaz Liquide, confirme que « **les véhicules roulant au GPL bénéficient tous d'une vignette Crit'Air 1, qu'ils soient d'origine constructeur ou qu'ils aient été équipés en seconde monte** », quelle que soit la date de mise en circulation de la voiture.

Ainsi tous les ménages peuvent se doter de ce type de véhicules, car ils sont abordables et disponibles sur le marché de l'occasion.

« Les véhicules GPL permettent de bénéficier de pastilles Crit'air 1 quelle que soit la date de mise en circulation »

Autre bonne nouvelle sur le front pour les automobilistes intéressés par le GPL, l'offre est assez dynamique chez certains constructeurs, et notamment Dacia, « **qui vend leurs véhicules GPL neufs au même prix qu'un véhicule essence** ».

L'équation financière consécutive à l'achat d'un véhicule GPL pour un particulier ou une petite entreprise ne représente finalement aucun surcoût à l'achat et un coût d'usage qui est d'un niveau inférieur à un véhicule diesel du fait d'une fiscalité avantageuse du carburant à la pompe, disponible autour de 0,85€ le litre dans 1600 stations-service, et d'avantages dans l'immense majorité des régions qui offrent la carte grise aux automobilistes qui font le choix du véhicule GPL.

Verdir le parc roulant : des collectivités exemplaires

La Métropole de Lyon : un mix énergétique pour sortir du diesel

Guillaume Cerdan, responsable du garage à la Métropole du Grand Lyon, a rappelé l'importance du parc roulant de la Métropole, qui est doté de 1420 véhicules. Depuis de nombreuses années, la collectivité a fait le choix du GPL qui revêt l'avantage d'être une « **technologie éprouvée** ». Elle a bien bénéficié des cartes grises gratuites, et il souligne les avantages de ces véhicules en termes d'émissions de CO2 et de polluants locaux. Ainsi, « **170 véhicules roulent au GPL, principalement des petites citadines** ».



En sa qualité de gestionnaire des actifs roulants, Guillaume Cerdan doit conjuguer les impératifs économiques et écologiques. La Métropole du Grand Lyon a toujours souhaité faire des choix variés dans les investissements faits en faveur du mix énergétique des flottes. Depuis 2010, le choix a été fait d'investir dans des véhicules électriques. Par ailleurs, le parc a mis en place « **un pool de 270 véhicules en autopartage, outil assez propice aux véhicules électriques qui ont besoin de recharger la nuit** ».

« La Métropole de Lyon a fait le choix du mix énergétique pour son parc roulant : GPL, GNV, électriques, hybrides... et autopartage entre les agents »

Le GNV est également utilisé par 60 unités, et offre des opportunités environnementales encore plus intéressantes avec la méthanisation. Guillaume Cerdan de poursuivre, « **l'idée étant de réinjecter cette énergie produite à partir de déchets dans le réseau et de l'utiliser en local, favorisant ainsi l'économie circulaire.** »

Plus précisément sur la ZFE, le réseau lyonnais avait anticipé les choses en éliminant les véhicules Crit'air 3 et plus de la circulation. Mais les nouvelles réglementations inviteront aussi à supprimer les véhicules Crit'Air 2 des flottes (donc les diesel).

En plus de cela, Guillaume Cerdan souligne qu'une « **circulaire incite à aller vers davantage de véhicules à très faibles émissions. Ce qui nécessitera donc de se tourner vers l'électrique ou l'hydrogène** ». Ce qui sous-tendra forcément un déploiement plus massif des bornes de recharges.



Le retrofit : électromobilité et économie circulaire à moindre coût

Emmanuel Flahaut, Président de Retrofleet, souligne qu'il a créé sa société suite à la publication de l'arrêté d'avril 2020 qui rend dorénavant économiquement avantageuses les transformations de véhicules thermiques en véhicules électriques dans certains cas d'usages définis.

« Le retrofit est particulièrement pertinent pour la transformation de véhicules lourds ou les utilitaires à faible kilométrage »

Retrofleet est une entreprise qui dispose d'une expertise depuis 2017. Il s'agit de la conversion des flottes publiques privées, routières et non routières, du thermique vers l'électrique, batterie et pile à combustible si besoin, pour « **accélérer la transition énergétique et accéder à une mobilité électrique moins chère** ». Pour rejoindre les propos de Guillaume Cerdan, l'ambition est de développer conjointement aussi bien les véhicules électriques que les bornes de recharges solarisées.

C'est l'ambition de l'offre *Mona Solutions* qui cherche à « **développer une mobilité électrique, à coûts maîtrisés** » en offrant également une solution de recharge solarisée et un pilotage optimisé de l'énergie. Ce qui compte ici n'est pas uniquement d'agir sur le prix du véhicule mais bien d'apporter une réponse en termes de TCO (*pour Total Cost of Ownership*) ou Coût Total d'Usage sur le couple mobilité / énergie.

Pour Emmanuel Flahaut, « **il faut repenser la notion de cas d'usage car avec cette nouvelle économie et ses nouvelles exigences, il faut imaginer la compétitivité au travers la notion d'euro par kilomètre** ». Alors que les choses sont désormais définies dans la loi, avec la reconnaissance du retrofit, les espoirs sont forts pour que se développe davantage cette technologie.

Aujourd'hui, sur ce sujet, « **on voit un mouvement industriel se déployer, mais l'enjeu sera d'atteindre la masse critique de transformations pour maximiser les retombées économiques pour tous les acteurs, gestionnaires de parcs et nouveaux industriels** ».

Ainsi, le retrofit s'inscrit pleinement dans cette optique de relocaliser des activités dans les territoires puisque la société propose de créer des unités de transformation en série aux plus proches des flottes publiques et privées à rétrofiter. Par exemple, dès lors qu'une Région s'engagerait à rétrofiter une centaine de cars scolaires qui font moins de 100km par jour, cela lui coûterait moins cher que de racheter des véhicules diesels et elle créerait sur son territoire de nouveaux emplois en phase avec ses ambitions en faveur de la transition énergétique.

MOEBUS : une aide financière aux collectivités pour convertir leurs bus à l'électrique

Florence Olive, Directrice innovation & Market Intelligence chez Vertigo, pilote un programme de Certificat d'Économie d'Énergie (CEE) pour électrifier les flottes d'autobus.



Intitulé Moebus, ce dispositif d'encouragement recueille le soutien du Ministère de la Transition Écologique. Il s'agit avant tout d'un « **programme de financement qui vient accompagner les collectivités dans le renouvellement de leur parc roulant par des bus électriques à batterie** ».

Le modèle économique de ce programme repose sur des fonds issus de fournisseurs d'énergie qui « **en contrepartie de leur investissement récupèrent des CEE** ». Cette aide est très incitative puisqu'elle recouvre 30% du montant des bus et 10% des travaux d'électrification et de recharge. Florence Olive poursuit en indiquant que « **ces tarifs sont dégressifs** ».

Par le biais de ce programme, ce sont bien toutes les collectivités qui sont ciblées, avec un panel de bus électriques assez large (bus articulés, bus standards...).

Tout le défi dans les années à venir de ce programme sera de faire davantage connaître ce dispositif auprès des collectivités locales, la plateforme « Mobilités & Territoires » sera un appui essentiel pour cela.

Ce programme étant très corrélé aux capacités de financement des collectivités locales, l'ambition est de favoriser ainsi une plus grande connaissance de cet outil auprès des acteurs politiques et institutionnels locaux désireux de s'engager en faveur d'une mobilité décarbonée. L'enjeu aussi est

« La loi impose aux collectivités d'atteindre d'ici 2025 un taux de renouvellement de leur flotte de 100% par des véhicules faibles émissions »

« d'utiliser au mieux l'enveloppe consacrée à ce programme. Enveloppe qui s'élève à 36,5 millions d'euros qui court jusqu'à la fin 2021. A date, seul 55% des fonds sont alloués ».

Avec le Plan France relance, les espoirs de voir de nouveaux débouchés sur ce programme sont nombreux. Il est à noter les efforts consentis récemment sur l'élargissement de la prime à la conversion pour les autobus électriques, et camions.

Moebus, soutien financier immédiat pour l'électrification des bus rouennais.

Alexandre Burban, Directeur Investissement Ouvrages d'Art Projets Neufs, Métropole Rouen Normandie s'est exprimé lors du lancement de la plateforme, mais en raison d'un problème de connexion, ce dernier nous a fait part du contenu de son intervention par écrit à l'issue de nos échanges.



« La contribution de MOEBUS s'est avérée déterminante pour confirmer l'acquisition des bus électriques »

La Métropole Rouen Normandie a engagé depuis plusieurs années une démarche pragmatique de tests en développant de « **nouvelles motorisations propres à disposition sur le marché des bus** ».

Ainsi, il y a deux ans, la Métropole de Rouen a acquis 2 bus sur lesquels il a été décidé de louer les batteries. En effet, « **ces dernières avaient été identifiées comme une source de risque technique. Par ailleurs, ce choix de la location permettait de lisser la charge financière** ».

Désormais, Alexandre Burban se dit plus serein sur cette technologie, « **nous avons agrandi notre parc de bus électriques par l'acquisition de nouveaux véhicules, qui cette fois-ci sont dotés des batteries.** » Le montant d'achat est certes de plus du double d'un véhicule thermique, c'est pourquoi la Métropole Rouen Normandie a recherché des sources de financement disponibles.

La contribution de MOEBUS s'est avérée déterminante pour confirmer les acquisitions des bus électriques. Leur montant important et le versement dès la commande a rassuré la Direction Générale et les élus sur la voie choisie. Il leur a suffi de remplir un dossier simple adossé à leurs commandes pour recevoir l'argent en quelques jours. C'est quelque chose dont ils n'ont pas l'habitude dans l'administration.

Concernant l'impact des ZFE sur les investissements consacrés au parc roulant de la Métropole, Alexandre Burban affirme que la transition énergétique est plus que jamais un sujet d'actualité sur le territoire métropolitain, et ceci avant même l'instauration des ZFE. « **Aujourd'hui, la Métropole Rouen Normandie ne renouvelle son parc de véhicules de transport en commun qu'avec des bus à énergie propre. Ainsi, en 2021, 17 bus électriques seront livrés et 11 bus à hydrogène sont en cours de commande** ».

Avec les élus concernés, et les services, sont aussi étudiées les solutions de véhicules bio-GNV. Enfin, « **nous participons au développement d'un moteur à air comprimé pour nos minibus avec une start-up basée sur notre territoire** ». La phase de tests est programmée courant 2021.

Mise en place d'écosystèmes territoriaux en faveur de la mobilité durable & des énergies renouvelables

Le Disque Vert, ou la réconciliation de la mobilité durable entre ruralité et métropoles

Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président de la Communauté de Communes Chinon-Vienne-Loire, Président du Syndicat Intercommunal d'Énergies d'Indre et Loire (SIEIL), Vice-président de la FNCCR Territoires rappelle que le département d'Indre-et-Loire est l'un des pionniers dans l'installation des bornes de recharges.



Dans ce cadre, le SIEIL est un partenaire dans le déploiement de Disque Vert dans les territoires, dans la mesure où il s'agit selon l' élu d'un « **outil de réconciliation de la mobilité durable entre les territoires ruraux et les métropoles.**

Les contraintes en zones urbaines denses sont telles que le Disque vert a tout de suite connu un intérêt pour les habitants extra urbains travaillant dans les métropoles, tout en maintenant l'équilibre financier des communes car il concerne aujourd'hui moins de 2% des automobilistes.

Rappelons que le Disque Vert offre deux heures de stationnement pour les véhicules GPL, GNV, électriques, hybrides, E85, ou utilisé en autopartage dans une trentaine de collectivités aujourd'hui. Il a reçu le soutien de l'ADEME et intéresse aujourd'hui plus particulièrement les métropoles qui mettent en place des Zones à Faibles Émissions afin d'améliorer l'acceptabilité de ces mesures en offrant des bonus d'usage au plus grand nombre.

Collectivement, avec les élus de la Métropole et le syndicat d'énergie d'Indre-et-Loire, a été décidé de « **construire ensemble les outils de la réussite énergétique** », en tenant compte de la diversité des 25 communes de la Métropole de Tours, qui représentent 300.000 habitants. L'objectif est de relier tous les territoires entre eux.



« Le Disque Vert favorise un dialogue pertinent entre les zones métropolitaines denses mais aussi avec les territoires qui les entourent »

Par ailleurs, la ville de Chinon est lauréate du programme Action Cœur de Villes parmi les 222 collectivités en France, « **un groupe de travail sur le stationnement et la circulation a été créé. Le Disque Vert est un dispositif retenu et il accompagnera les automobilistes dans les cœurs de ville aux côtés d'autres éléments** ».

Le Président du SIEIL souligne que « **le département de l'Indre-et-Loire est le mieux maillé en densité par habitants en point de charge après l'Île-de-France** » : l'électrique fait bel et bien partie du panel de solutions envisagées, « **mais des ambitions sont aussi affichées sur des stations GNV avec le biométhane et sur un démonstrateur de production d'hydrogène vert et de stations de distribution sur le département** ».



Un mix énergétique adapté à chaque territoire

Laurent Favreau, Maire de Venansault, Vice-président de la Roche-sur-Yon Agglomération, conseiller départemental de Vendée, Président du Syndicat d'Énergies de la Vendée (SYDEV), souligne que le syndicat s'est « **engagé dès 2014 sur un plan de déploiement pour les infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE)** ».

« Le déploiement du BioGNV est accompagné de projets de méthanisation, surtout en Vendée, département rural »

Ces implantations ont très vite été développées, car l'engouement était fort. Tout le département de la Vendée est couvert par ce type de stations. « **Il a fallu faire preuve de souplesse et d'adaptabilité pour coller aux besoins des usagers et aux nouvelles technologies de recharge rapide** », souligne-t-il.

En complément, la filière GNV et BioGNV a été également soutenue avec un plan départemental de 8 stations. A date, il ne manque plus que 4 stations qui permettront à terme de finaliser ce maillage territorial, « **elles compléteront assurément l'offre et vont répondre à une demande plus large aussi, l'objectif étant de favoriser le mix avec des stations hydrogènes** ». Cette ambition sera portée par un plan qui verra le jour en 2021.

Par ailleurs, une usine de production d'hydrogène a été lancée, à partir d'un parc éolien. L'eau utilisée est directement pompée dans l'océan sur la commune de Bouin. « **L'hydrogène sera ensuite acheminé dans la première usine construite à la Roche-sur-Yon, et sera distribué en local.** » La Vendée prévoit également un déploiement du photovoltaïque en parallèle.

L'objectif affiché sera à terme de disposer d'une station hydrogène par communauté de communes à l'échelle du département.

Du transport à la demande électrique au service du solaire

Jean-Marc Dardhalon, Président de Red & White, indique en préambule que sa société est **engagée dans une mobilité verte, sociale et sociétale, par conviction écologique bien sûr mais également par une évidence économique.**



« Nous sommes convaincus du déploiement de la mobilité électrique pour tous »

A titre d'initiative, et dès cette année, des lignes transports électriques à la demande seront lancées depuis les gares ferroviaires avec une réservation optimisée. Avec ces lignes, « **l'objectif est de déployer des ombrières de recharge photovoltaïque qui seraient aussi partagées avec les administrations, les professionnels et les citoyens** ».

Un partenariat avec RETROFLEET est acté pour accompagner ce déploiement de l'électrification et de la recharge solaire dans la Région, et les échanges se poursuivent avec les collectivités pour s'intégrer pleinement dans leurs schémas de transition énergétique.

Régionales 2021 : quelles ambitions en faveur de la transition énergétique des transports ?

Les déchets de la viticulture pour une économie circulaire des transports régionaux

Jérôme Budua, Directeur de Raisinor France Alcools, indique que la coopérative de distilleries qu'il dirige est présente dans les 7 régions viticoles de France, dans 25 sites industriels qui peuvent produire de l'alcool éthylique à partir de résidus viniques (marc de raisin et lie de vin).

« **Ce bioéthanol avancé est vendu aux pétroliers et aux distributeurs, qui vont dans un deuxième temps les incorporer dans les différents types d'essence E5, E10, E85** ».

Mais il est également possible de créer un biocarburant avancé ED95, destiné aux poids lourds, qui est composé à 95% d'éthanol produit à partir de résidus, et 5% d'additifs non pétroliers, afin de maximiser encore l'intérêt environnemental du carburant.

Le développement a démarré en région Nouvelle-Aquitaine, là où siège Raisinor France Alcools, où les contacts ont été très vite établis. S'en sont suivis des échanges nourris entre les élus concernés, les services de la région sur les données que Raisinor avait en sa possession depuis 2010, mais aussi sur les études portées par l'ADEME. « **Ce déploiement s'est fait uniquement auprès des véhicules poids-lourds, cars et bus, ainsi que des transporteurs de marchandises.** En effet, ces derniers recherchent des véhicules roulant en pastille Crit'Air 1, et la démarche globale d'économie circulaire autour de ce biocarburant issu de la vigne est un formidable vecteur de communication.



« Le ED95 est un moyen pour les régions viticole de créer une économie circulaire des transports lourds à partir des déchets de la vigne »

La région Nouvelle-Aquitaine a mis en place un système d'aides visant à accompagner ce type d'investissement « **aussi bien sur les véhicules que sur les stations en propre** ». Cette aide porte sur le différentiel de coûts observé entre l'utilisation d'un véhicule gazoil (TCO) versus un véhicule roulant à l'ED95.

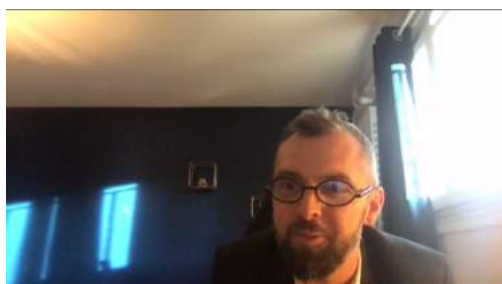
Aujourd'hui, il existe une convergence entre les coûts établis sur des solutions vertes et celles traditionnelles, amorcée par ces aides de la Région. Jérôme Budua souhaiterait que d'autres Régions viticoles rejoignent cette dynamique, comme par exemple l'Occitanie qui a déjà testé des bus et cars roulant au ED95, et dans laquelle des transporteurs attendent un signal fort de la région avant d'investir.

Poursuivre les échanges dans et avec les territoires

Guillaume Métivier de remercier en conclusion tous les intervenants de cet échange, ainsi que la quarantaine de participants, décideurs publics – privés, qui se sont connectés à l’occasion de ce lancement.

L’objet de nouveau think & do tank est bien de rappeler que les territoires sont à la manœuvre pour favoriser l’émergence de la mobilité durable et des énergies renouvelables locales, et qu’il est important de multiplier les lieux d’échanges avec les agents économiques locaux pour créer des écosystèmes cohérents, et pertinents sur le plan écologique, économique et social.

En ce sens, la prochaine rencontre aura lieu, en fonction du contexte sanitaire, en fonction de l’actualité, à la rencontre d’une région et des collectivités qui la compose : élus, services, entreprises, l’idée est de rassembler les acteurs du changement et de valoriser les initiatives locales, tout en travaillant en complémentarité avec les associations d’élus et les services déconcentrés de l’État.



***« Nous multiplierons les échanges
avec les élus et les différents acteurs
pour favoriser les écosystèmes
territoriaux en faveur de la mobilité
durable et des ENR »***

Remerciements / liste des inscrits et participants

Mobilités & territoires et toute l'équipe du pôle mobilités-énergies de l'agence Com'Publics remercient les personnalités qui se sont inscrites pour ces échanges :

Prénom	Nom	Titre	Entité
Gilles	Baustert	Directeur marketing et relations institutionnelles	Scania France
Nathalie	Bauters	Directrice communication et affaires publiques	BMW France
Khristian	Bolle	Conseiller municipal délégué aux mobilités et aux déplacements	Mairie de Choisy le Roy
Jérôme	Budua	Directeur	Raisinor France Alcools
Alexandre	Burban	Directeur Investissement Ouvrages d'Art Projets Neufs	Rouen Métropole
Laurent	Butaye	Directeur communication	Jaguar Land Rover
Guillaume	Cerdan	Responsable parc véhicules	Métropole du Grand Lyon
Gautier	Chatelus	Directeur adjoint	Banque des territoires groupe CDC
El Arbi	Chiranne	Conseiller municipal délégué à la transition énergétique	Mairie de Choisy le Roy
Emilie	Coquin	Responsable affaires publiques	France Gaz Liquides
Jean-Marc	Dardalhon	Président	Red & White
Philippe	de Clermont Tonnerre	Relations institutionnelles	Stars Services
Mathieu	de Vieglar	consultant	Pôle mobilité - énergies Com'Publics
Jean-Philippe	Dugoin-Clément	vice-président transition énergétique / 1er vice-président / Maire	Région Ile de France / AMIF / Mennecy
Jean-Luc	Dupont	Président / vice-président / Maire	SIEIL / FNCCR / Chinon
Lucas	Fasilber	Conseiller Affaires gouvernementales & institutionnelles	Toyota Mortors Europe
Laurent	Favreau	Président	SYDEV
Emmanuel	Flahaut	Président	Retrofleet
Carole	Force	Chargée d'affaires publiques	Michelin
Olivier	Galiana	Délégué au Développement Urbain	Groupe La Poste
Alexis	Landrieux	Président	Biomotors
Julien	Martin	Direction mobilité	EDF
Guillaume	Métivier	Délégué collectivités	mobilités & territoires
Thibaut	Moura	Directeur	Pôle mobilité - énergies Com'Publics
Florence	Olive	Directrice innovation & market Intelligence	Vertigo
Patrice	Pattee	Adjoint au Maire	Ville de Sceaux
Joël	Pedessac	Directeur général	France Gaz Liquides
Arnaud	Pigounides	CEO	Retrofuture
Florence	Presson	Adjointe au Maire	Ville de Sceaux
Mathilde	Pronier	Déléguée CDKL	Pôle mobilité - énergies Com'Publics
Guy-Pierre	Sachot	Directeur logistique urbaine	Groupe Geopost
Marc	Teysier d'Orfeuille	Délégué général	CVE - CDKL
Selma	Treboul	Responsable affaires publiques	Retrofuture
Jean-Marc	Zulesi	Député des Bouches du Rhône / co-Président	Assemblée Nationale / France Mobilités

=====

Contact :



Guillaume Métivier
Délégué général
guillaume.metivier@compublics.com
+33 6 60 741 746

Membres fondateurs

RAISINOR FRANCE ALCOOLS

ED 95 - bioéthanol avancé
BY RAISINOR FRANCE



Partenaires institutionnels

