

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



RÉGION OCCITANIE
Mercredi 17 mars 2021



Mercredi 17 Mars 2021

Sommaire

Introduction : créer un lieu d'échanges récurrents avec les collectivités	3-4
• L'Occitanie au cœur des nouvelles mobilités	
Marc Teyssier d'Orfeuill, Président, mobilités & territoires.....	3
Christophe Rivenq, Président Alès Agglomération.....	4
Jean-Luc Gibelin, Vice-Président de la Région Occitanie en charge des transports	4
• Travailler en bonne intelligence avec les associations d'élus et les expertises de l'Etat	
Guillaume Métivier, délégué général, mobilités & territoires	3-4
La Coordonner les actions nationales et territoriales	5-6
• Quelle complémentarité des dispositifs pour la mobilité durable ?	
Camille Fabre, Directeur régional Occitanie délégué Montpellier, ADEME	5
• Le CEREMA, une expertise à disposition des collectivités	
Cyril Portalez, Délégué régional Occitanie, CEREMA.....	6
Plan de relance : quelle déclinaison pour décarboner les transports en région ?	7
• L'Occitanie pour un mix de solutions dans la mobilité	
Jean-Luc Gibelin, Vice-président de la région Occitanie	7
Jérôme Budua, Directeur des Raisinor France Alcools	7
Mise en place des ZFE-m : favoriser l'acceptabilité auprès de nos concitoyens	8-10
• Intermodalité & aides pour la ZFEm toulousaine	
Jean Michel Lattes, Vice-Président en charge des transports, Toulouse Métropole	8
• Le GPL : une solution immédiatement disponible pour les plus modestes	
Joel Pedessac Directeur Général, France Gaz Liquides	8
• Montpellier : pour une mise en place concertée avec les automobilistes et les professionnels	
Julie Frêche, Vice-Présidente en charge des transports et mobilités, Montpellier Méditerranée Métropole	9
• Le transport à la demande décarboné pour faciliter l'accès aux ZFEm	
Jean-Marc Dardhalon, Président, Red&White	10
Des solutions immédiates pour verdier le parc roulant	11-12
• Le bioéthanol : une solution disponible pour le plus grand nombre	
Alexis Landrieu, Président, Biomotors	11
• MOEBUS : un programme de soutien pour des bus décarbonés	
Florence Olive, Directrice Innovation et Market Intelligence, Vertigo	12
• Cars scolaires, VUL... le retrofit électrique au service d'un TCO optimisé	
Emmanuel Flahaut, CEO, Retrofleet	12
Mise en place d'écosystèmes territoriaux en faveur de la mobilité durable & des énergies renouvelables	13
• Le SMEG au service du mix énergétique et de la décarbonation dans le Gard	
Aimé Cavaillé, Premier vice-Président, SMEG	13
• La Grande Motte, Alès... Des communes mobilisées quelle que soit leur taille	
Stéphane Rossignol, Maire de La Grande Motte.....	13
Christophe Rivenq, Président d'Alès Agglomération	14
Conclusion : des solutions locales pour répondre à un enjeu global	14
Marc Teyssier d'Orfeuill, Président, mobilités & territoires.....	13
Remerciements / liste des inscrits et participants	13

Introduction

Créer un lieu d'échanges récurrents avec les collectivités territoriales

L'Occitanie au cœur des nouvelles mobilités



« L'échange avec les élus locaux permet de trouver les solutions adaptées aux territoires »

Marc Teyssier d'Orfeuil, Président de mobilités & territoires et **Guillaume Métivier**, Délégué Général, rappellent leur objectif : la dimension territoriale, trop souvent délaissée, est éminemment stratégique. C'est au moyen d'échanges réguliers avec les élus locaux, notamment en Occitanie, que Com'Publics souhaite entretenir ce lien essentiel avec les territoires qui fait la spécificité de l'agence.

De multiples raisons justifient la création de ce nouvel espace d'échange : les confinements, qui rappellent à nouveau à tous l'importance de la résilience dans les transports et leur nécessaire transition énergétique, la création et le développement des Zones à faibles émissions.

À l'approche des élections régionales, il est essentiel de consulter les Régions sur leurs orientations et leurs programmes. Cet espace d'échange se propose d'assurer le dialogue entre partenaires privés, publics, professionnels, responsables et élus locaux autour de tables-rondes thématiques.

La première rencontre a lieu en Occitanie, Région symbolique pour Com'Publics, car c'est dans la ville d'Alès que se tiennent depuis plus de 10 ans les Rencontres Internationales de Véhicules Ecologiques (RIVE).

Cette année, les RIVE se déroulent les 7 et 8 juillet, soutenues par **Christophe Rivenq** et **Max Roustan**, respectivement, **Président d'Alès Agglomération** et **Maire d'Alès**. Depuis maintenant quatre ans, la région Occitanie accompagne Com'Publics dans l'organisation de cet événement de dimension Internationale.

Marc Teyssier d'Orfeuil remercie de leur présence **Christophe Rivenq** et **Jean-Luc Gibelin**, respectivement Président d'Alès Agglomération et Vice-Président de la région Occitanie : *« des élus qui donnent la voix et qui encouragent la discussion avec les entreprises porteuses de solutions pour le transport »*.

Dans le contexte sanitaire actuel, force est de constater l'interaction grandissante entre le transport individuel et le transport public. **Les élus locaux accompagnent cette complémentarité** et travaillent quotidiennement à l'organisation d'une mobilité plus propre dans les territoires.

Prendre sa voiture d'Alès à Montpellier puis se garer à côté du tramway fait maintenant parti de nos quotidiens. Le Club des Voitures Écologique et ses membres connaissent l'importance de la mobilité individuelle, indispensable dans les zones rurales. C'est l'un des défis de demain que de penser la complémentarité de ces différents modes de transports, et « mobilités et territoires » se propose d'y répondre.



« La complémentarité entre la mobilité individuelle et le transport public est l'un des enjeux à l'origine de ce club »



« Il faut dès maintenant se projeter et prendre les décisions qui auront des effets d'ici 4 à 6 ans »

Christophe Rivenq a introduit cette rencontre en soulignant son engagement, et celui de la ville d'Alès, aux côtés de Marc Teyssier d'Orfeuil, depuis plus de dix ans, dans la création des Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques (RIVE). Avant-gardiste regardant les solutions de mobilité durable, Christophe Rivenq a rappelé que la mobilité constitue la première des libertés, elle permet de se déplacer dans les territoires. Si le maillage de transports publics est plus dense dans les zones urbaines, il l'est beaucoup moins dans les territoires semi-ruraux et ruraux, et rend, de ce fait, les déplacements plus difficiles. De cette difficulté résulte la nécessité d'interconnecter les mobilités individuelles et les transports en commun. L'expérimentation du covoiturage public, suivi par la région, illustre parfaitement cette optimisation des mobilités. Cette expérimentation montre que la mobilité durable utilise à la fois de nouveaux modes de propulsion, et de nouveaux modes de déplacement. Plus de 90% des trajets domicile-travail de l'agglomération d'Alès se font en voiture individuelle.

L'engagement national pour le développement durable nous impose d'adapter nos modèles, à titre individuel ainsi qu'au niveau des flottes publiques et privés. Christophe Rivenq insiste sur la nécessité de se projeter et de prendre en amont les décisions qui auront des effets d'ici quatre à six ans.

Jean-Luc Gibelin partage cette position. Il insiste à son tour sur l'importance de l'intermodalité et de l'interconnexion des différentes solutions de mobilités.

La mobilité est pour lui une liberté fondamentale qui doit rester accessible à toutes et tous, quel que soit leur lieu de domicile et leur situation.



« La mobilité pour tous est un enjeu qui revêt une connotation énergétique et éminemment territoriale »

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

Guillaume Métivier rappelle qu'à l'heure d'une crise économique et sanitaire sans précédent, ces sujets d'intérêt général provoquent un engouement sans équivoque, tant vis à vis de l'Etat que des territoires. La présence du CEREMA, de l'ADEME, de représentants de l'Association des Petites Villes de France ou encore des syndicats d'énergies, qui regroupent les élus locaux, rappellent toute l'importance d'un travail coordonné tant au niveau français que territorial.

5 grands thèmes animent cette rencontre : la coordination de l'action locale et nationale sur les plans de relance, la politique régionale en faveur de la transition énergétique des transports routiers, la mise en place des Zones à Faibles Émissions, la décarbonation des parcs roulants, et l'exemplarité des collectivités en la matière et le rapprochement entre mobilité et énergies renouvelables territoriales.

Coordonner les actions nationales et territoriales

Quelle complémentarité des dispositifs en faveur de la mobilité durable ?

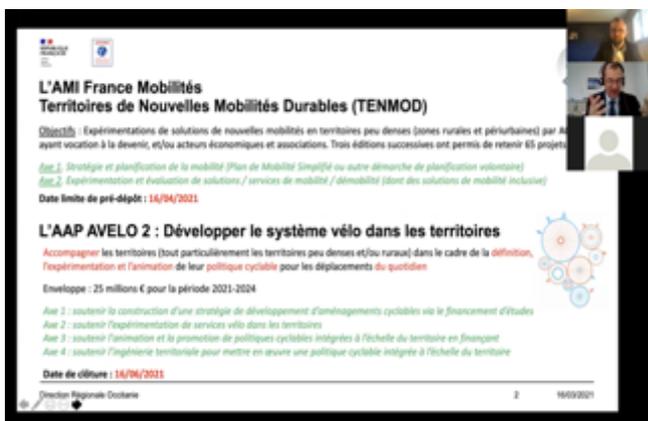


Camille Fabre, Directeur Régional délégué ADEME Occitanie

« L'agence accompagne les territoires financièrement dans la transition des mobilités »

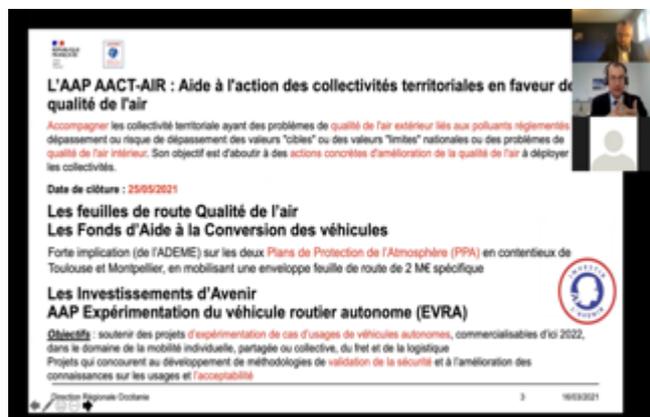
Camille Fabre rappelle que l'Agence pour la Transition Écologique participe de cette volonté d'accélérer la transition, notamment dans le secteur des transports. Ce secteur revêt un véritable enjeu, notamment concernant sa nécessaire transformation. Les ambitions de l'agence dans ce secteur sont claires, avec un objectif de neutralité Carbone en 2050. La mobilité pour tous est un enjeu énergétique et territorial. En effet, au-delà même des préoccupations pécuniaires et d'approvisionnement énergétique, la qualité de vie dans les territoires demeure l'une des préoccupations principales de l'agence.

Parmi les dispositifs mis en place par l'ADEME pour accompagner les territoires dans de nouvelles formes de mobilité, on retrouve l'Appel à Manifestation d'Intérêt Territoires de Nouvelles Mobilités Durable (AMI TENMOD), qui s'est clôturé le 16 avril 2021. Il vise à expérimenter de nouvelles formes de mobilités dans les territoires peu denses. Pour illustrer la cible de cet AMI, l'agglomération d'Alès et le syndicat Mixte des transports ont pour exemple mis en place un service de covoiturage. L'initiative Recyclo dans l'Hérault a également permis de faire lien entre de nouvelles formes de mobilité et l'économie circulaire, avec la mise en place de vélos de seconde main en libre-service.



Autre appel à projets emblématique de l'ADEME, AVELO II, un programme certificats d'économies d'énergies (CEE) qui accompagne et développe de nouveaux systèmes de vélos dans les territoires. Ce programme a fortement mobilisé les acteurs en Occitanie comme en témoignent les 32 territoires lauréats sur l'AVELO I. L'accompagnement se fait aussi dans les schémas directeurs vélos, les services vélos, autant de dispositifs qui viennent alimenter le plan vélo national et contribuent au déploiement du plan vélo régional.

Une aide accompagne également l'action des collectivités territoriales en faveur de la qualité de l'air (AACT-AIR), intimement liée aux mobilités. Camille Fabre a rappelé que deux zones étaient en contentieux européen, Montpellier et Toulouse, qui bénéficient d'un accompagnement de 2 millions d'euros. Si aujourd'hui un tiers de cette enveloppe est consommée, il est encore possible d'accompagner d'autres projets.



D'autres dispositifs sur l'expérimentation des véhicules routiers autonomes, tels que la navette EasyMile sur Toulouse Métropole, ont été mis en place.

L'enjeu majeur de l'ADEME est la sortie de la crise sanitaire par une relance écologique et durable. Le tremplin pour la transition écologique des entreprises est un dispositif simple qui s'adresse aux PME, basé sur des aides financières forfaitaires, des opérations standards d'accompagnement de plan de mobilité employeur, de véhicules électriques, fourgons GNV, vélos cargos. Tout cela est disponible sur www.agirpoulatransition.ademe.fr/entreprises.

Camille Fabre conclut sur les écosystèmes territoriaux hydrogènes, sujet majeur pour la région Occitanie eu égard à son positionnement en faveur de la production d'énergies renouvelables, avec notamment la fabrication par électrolyse d'hydrogène et sa distribution sur tout le territoire. Le projet HYPORTE porté par le conseil régional et ses partenaires notamment sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac (véhicules de pistes H2 et des véhicules à usage urbain); ou encore le projet MH2 pour Montpellier Horizon Hydrogène, qui envisage une flotte de 21 bus à hydrogène, illustrent tous deux cette volonté de la région Occitanie de s'engager en faveur d'un écosystème hydrogène vert impliquant la mobilité.

Le CEREMA, une expertise à disposition des collectivités

Cyril Portalez, Directeur régional, détaille l'expertise mise à disposition des collectivités. Le CEREMA, établissement public national, est un centre d'études et d'expertises sur les risques liés à l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Il compte près de trois mille salariés répartis sur tout l'hexagone et développe son expertise au local en interaction avec ses partenaires locaux. Il contribue à l'adaptation de la transition écologique, au travers de ces différents champs de compétences : aménagement, environnement, infrastructures et mobilité. On retrouve plus de deux mille guides en ligne, des formations et des webinaires développés grâce à ces retours d'expérience. L'Institution anime dix équipes de recherches : à Toulouse par exemple, une équipe est consacrée à la mobilité intelligente. Elle travaille avec l'entreprise EasyMile sur des projets comme le véhicule autonome. Dans le champ de la mobilité, le CEREMA est spécialisé sur la connaissance des déplacements, les solutions de régulations du trafic routier, les règlements et solutions de mobilité connectée.

Acteur historique de la sécurité routière, le centre de recherche travaille sur le sujet de partage de la voirie avec les voies réservées aux véhicules à occupations multiples qui intègre le co-voiturage (VR2+), et sur le sujet des transports en commun urbains, comme le tramway à Montpellier, afin de développer l'intermodalité.

Au sein du Pacte Hérault Mobilité, le CEREMA a fourni un travail d'évaluation du co-voiturage et des mobilités douces sur trois axes : la planification, l'aide dans la conception de schéma cyclable, et l'aménagement, souvent en tant qu'assistant de maître d'ouvrage auprès des collectivités. Très concrètement, à Prades et Montpellier, à travers le plan cyclable, le CEREMA a été présent aux différentes étapes de la mise en place, diagnostic, proposition du réseau, et utilisation optimale des aménagements existants.



« Le CEREMA accompagne les collectivités par son expertise vers les nouvelles mobilités »

Les lauréats du programme AVELO ont aussi été accompagnés dans la planification, l'expérimentation et l'évaluation. L'axe de formation est très actif et à destination d'un large public, tandis que certaines de ces formations sont sur-mesure en fonction du besoin des collectivités. Les travaux d'évaluations sont divers, national (chaussées à voie centrale, banalisées pour faciliter le passage du vélo sur des zones rurales peu denses) organisé conjointement avec d'autres administrations comme l'Agence de la Transition Ecologique.

Plan de relance : quelles déclinaisons pour décarboner les transports en région ?

L'Occitanie pour un mix de solutions dans la mobilité



Jean Luc Gibelin, Vice-Président de la région Occitanie en charge de la mobilité et des infrastructures transports, souligne tout d'abord l'engagement de la Région dans le plan hydrogène vert.

Ce plan s'accompagne d'un encouragement par la Région de toutes les formes de mobilités, en faveur de la mixité énergétique dans les transports, et de l'intermodalité. On y retrouve les TER ferroviaires, les cars interurbains, les véhicules en partage.

« La Région encourage le mix énergétique en fonction des réalités de chaque territoire »

La mixité énergétique, à travers l'hydrogène vert, le GNV et le bio GNV, l'électromobilité, sont des solutions qui permettent de s'adapter aux réalités des 13 départements et des 4 500 communes très hétérogènes du territoire. La région a notamment créé des comités départementaux des mobilités pour être au plus proche de leurs besoins. Le Groupement des Autorités Responsables du Transport (GART) en Occitanie réunit les collectivités qui souhaitent participer au développement de solutions décarbonées cohérentes à l'échelle régionale.

Pour incarner ces solutions, **Jérôme Budua**, Directeur de Raisinor France, présente un biocarburant avancé, issu de résidus viniques : le ED95. Produit dans le Gard à Vauvert, issu de « marc de raisin », un résidu vinique, le ED95 est produit dans sept régions viticoles de France. L'Occitanie est la première région à en avoir bénéficié. Ce carburant est constitué d'éthanol, exploitable grâce à un processus de distillation. Il n'intègre donc pas d'énergies fossiles, ce qui lui vaut l'obtention de la vignette Crit'air 1. Les transporteurs de voyageurs et marchandises recherchent des solutions dans le cadre de la mise en place des Zones à Faibles Emissions, notamment pour les poids lourds. Le ED95 leur est réservé.

Concernant le développement de ce biocarburant, des dispositifs d'accompagnement ont été mis en place en région Nouvelle-Aquitaine et en Grand Est afin d'encourager les transporteurs à faire l'acquisition de véhicules ED95 dans une démarche d'économie circulaire, avec un approvisionnement local de ce biocarburant avancé produit à partir de déchets.

Avec la mise en place des ZFE en Occitanie, une aide régionale, tout comme celle apportée à la filière du GNV et bioGNV, permettrait de soutenir la filière viti-vinicole en orientant également les transporteurs sur cette solution prometteuse, dont l'analyse du cycle de vie produite par l'ADEME confirme les vertus.

De plus, pour lutter contre le manque d'information dont souffre son biocarburant avancé par rapport aux autres énergies, Jérôme Budua suggère l'instauration d'un guichet unique afin de faciliter les démarches de demande d'aides pour les transporteurs.



« Le biocarburant avancé ED95 permet aux transporteurs d'obtenir Crit'air 1 pour les ZFEm. Comme pour le GNV, la Région pourrait les aider à s'orienter vers cette solution produite dans le Gard »

Mise en place des ZFE : favoriser l'acceptabilité auprès de nos concitoyens

Intermodalité et aides pour la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) toulousaine



Jean Michel Lattes, Vice-Président en charge des transports, relaie les actions mises en place à Toulouse sur la ZFEm, qu'il juge « à la fois indispensable et compliquée ». Adoptée par délibération le 17 décembre 2020, cette ZFE intègre l'ensemble du territoire toulousain. Les véhicules autorisés à la circulation vont des véhicules décarbonés à la vignette Crit'Air 3. Plusieurs mesures sont impulsées afin de mettre en place des alternatives pour les citoyens se rendant à Toulouse : des plans de mobilité entreprise, des solutions de covoiturage, d'autopartage, de mobilités douces.

« L'acceptabilité de la ZFE à Toulouse est une priorité : nous développons les transports en commun, l'intermodalité, et des aides à l'acquisition de vélos et de véhicules écologiques pour particuliers et professionnels. »

Avec Tisseo, la Métropole développe le réseau de transports en commun qui se doit d'être plus performant. La création de parkings relais, positionnés autour du périmètre géographique de la ZFEm, permet d'améliorer l'intermodalité et un accès privilégié en transports en commun vers la ville.

Toulouse Métropole accompagne également ses concitoyens dans l'achat de véhicules décarbonés, autour de deux volets : une aide pour les particuliers allant jusqu'à cinq mille euros, et un accompagnement des professionnels impactés par le dispositif à concurrence de dix mille euros. Les mobilités douces sont également encouragées, bénéficiant d'aides entre six cents et mille euros pour l'acquisition de vélos à assistance électriques classiques ou cargos.

Le GPL : une solution immédiatement disponible pour les plus modestes

Joël Pedessac, Directeur Général de France Gaz liquides, représentant de la filière du GPL et du Bio GPL, explique les bienfaits du GPL sur la qualité de l'air ainsi que son intérêt dans le cadre des ZFE. Comme le GNV, le GPL d'origine fossile a également un dérivé d'origine renouvelable, le BioGPL.

Disposant d'un réseau de distribution déjà en place, les véhicules GPL bénéficient d'une vignette Crit'Air 1 quelle que soit l'année d'immatriculation du véhicule. Dans le cadre des ZFE, les automobilistes disposent d'une solution immédiatement disponible, avec des stations-service déjà en place, pour des autonomies d'environ 400 kilomètres par plein. La plupart des régions françaises reconnaissent par ailleurs l'intérêt écologique des véhicules en offrant la carte grise à leur propriétaire.

Sur le plan financier, il n'y a pas de surcoût à l'achat par rapport aux véhicules thermiques classiques, et le marché de l'occasion existe : des voitures GPL neuves sont disponibles à partir de neuf mille euros, et des solutions de véhicules familiaux peuvent être trouvées d'occasion à partir de 2000 €. Le carburant est distribué autour de 80 centimes le litre dans plus de 1600 stations, principalement dans les zones urbaines et sur les axes autoroutiers. Le réseau de distribution est européen, il y a une offre des constructeurs français, un marché de l'occasion, deux cent mille véhicules déjà en circulation, un processus de conversion relativement simple pour ceux qui disposent d'un véhicule essence : ils peuvent le transformer pour qu'il accepte également du GPL. Le véhicule devient alors Crit'Air 1 et peut entrer dans les ZFEm.



« Le GPL offre une solution Crit'air 1 pour tous : disponible, accessible à moindre coût. »

Montpellier : pour une mise en place concertée avec les automobilistes et les professionnels



« A Montpellier nous accompagnons la mise en place de la ZFE par la gratuité et le développement des transports en commun. Nous associons les professionnels dans la mutation et prévoyons d'aider les particuliers. »

Pour **Julie Frêche**, vice-présidente en charge des transports & des mobilités de Montpellier Méditerranée Métropole, la priorité du mandat est celle de la ZFE-m, qui provoque un choc des mobilités. Celui-ci ne doit pas être pénalisant vis-à-vis des classes les plus fragiles ou défavorisées.

Pour mettre en place une Zone à Faible Émissions, il faut multiplier de manière notable toutes les alternatives à la voiture individuelle. A donc été déployé un vaste plan des mobilités avec une mesure phare : la gratuité des transports. En matière de mobilité, la prévision doit s'accompagner d'actions concrètes, car les enjeux sont de taille, notamment sur la qualité de l'air.

Montpellier est dans une situation de pollution endémique, qui a des conséquences dramatiques sur la santé publique. La mauvaise qualité de l'air est responsable d'environ 60 000 morts par an, ainsi que d'un grand nombre de maladies chroniques notamment chez les enfants. Ainsi, pour favoriser l'acceptabilité des ZFE-m, la communication est primordiale. Il ne s'agit pas de pénaliser la voiture, mais seulement d'agir sur un fléau qui entraîne de lourdes conséquences en termes de santé publique.

Il y a plusieurs leviers au sein des ZFE-m : le périmètre, où l'on engage une forte concertation avec la métropole, afin de faire adhérer le plus grand nombre de maires à ce projet. Il s'agit d'étendre ce projet à toute la métropole de Montpellier : c'est l'un des projets le plus ambitieux en France, puisque la pression atmosphérique ne s'arrête pas aux limites des villes centres. La question du caractère alter-territorial de cette politique publique est posée, car le choix de nos ZFE-m auront des conséquences directes sur les EPCI limitrophes de la ville de Montpellier.

La périodicité est également questionnée, avec un scénario 24h/24h ou avec la sélection des vignettes Crit'Air, notamment en excluant l'accès aux vignettes Crit'air 3 pour les véhicules utilitaires et particuliers. L'engagement de campagne est très clair sur l'exclusion du diesel en 2024-2025 également pour les poids lourds puisqu'ils génèrent aujourd'hui la pollution la plus forte, compte tenu du fait que 90% du parc fonctionne au diesel. Nous ne voulons pas créer de distorsions entre la livraison des commerces de proximité en centre-ville et celle des zones commerciales en périphérie.

Au-delà des actions sur les poids lourds, il y a celles sur le parc roulant des véhicules particuliers. Montpellier Horizon Hydrogène va permettre d'acquérir des bus hydrogène qui vont constituer une flotte à haut niveau de service. Par la même occasion, un positionnement de panneaux photovoltaïques pour une production locale d'hydrogène vert. Un plan de maillage de stations d'alimentation en GNV et à hydrogène est lui aussi constitué.

C'est aussi une stratégie de mix énergétique sur le vélo à assistance électrique (VAE) dans la métropole. Il apparaît comme un mode concurrentiel de la voiture. La subvention d'achat du vélo est à hauteur de 500€ pour les VAE mais aussi pour les vélos d'occasion. Ajoutons à cela, un plan de verdissement de la flotte automobile de Montpellier Méditerranée Métropole ainsi que le réseau urbain, déjà au GNV. Une partie de ce réseau basculera au bio éthanol et il faudra continuer à verdir ce parc, qui est l'une des grandes priorités du budget 2021 sur le plan mobilité.

Le transport à la demande décarboné pour faciliter l'accès aux ZFEm

Jean-Marc DARDHALON, Président de RED&WHITE, est pourvoyeur de solutions pour les collectivités, les citoyens et les entreprises. Via sa plateforme de transport à la demande, il est possible de réserver une voiture électrique avec chauffeur déclaré payé à l'heure et non à la course, ce qui oppose ce modèle économique à l'ubérisation qui sévit depuis des années dans notre domaine.

C'est une plateforme complémentaire aux offres de transports en commun des collectivités, avec un coût économique optimisé tant pour le citoyen que pour les pouvoirs publics. En effet, cette volonté de mettre un place ce type de projet vient de la LOM 2019 : de plus en plus, les entreprises incitent leurs salariés à se rendre sur leur lieu de travail à l'aide du covoiturage et des nouvelles mobilités. Red&White peut apporter sa contribution par un accompagnement des collectivités et des entreprises, notamment en proposant ce service adapté aux personnes en situation de handicap.

Pour être efficient et rentable, il est indispensable de maîtriser le système de la mobilité électrique : chaque type de véhicule est adapté à un type de trajet et le véhicule peut rouler bien plus longtemps sans aucune panne, ce qui permet de le rentabiliser tout en proposant un service meilleur à l'utilisateur. En aménageant également des stations de recharge avec des panneaux photovoltaïques, l'équation économique peut encore être améliorée.



« Face à l'ubérisation impulsée par certains VTC, nous proposons le modèle exactement inverse aux collectivités : un transport à la demande 100% électrique, avec des chauffeurs sous contrat rémunérés à l'heure, et un modèle économique qui tourne grâce aux frais de maintenance moindre de nos véhicules électriques, et leur possible recharge avec des énergies renouvelables !»

Des solutions immédiates pour verdir le parc roulant

Le bioéthanol : une solution disponible pour le plus grand nombre

Alexis LANDRIEU, Directeur Général de Biomotors, rappelle que dans le cadre de ces ZFE-m, le bioéthanol est une solution complémentaire. Il a fondé Biomotors sur la région Occitanie à proximité de Montpellier et propose aujourd'hui la conception et la distribution de systèmes de conversion au bioéthanol qui s'adapte sur n'importe quel véhicule essence, moderne comme ancien. L'entreprise est présente aujourd'hui partout en France, et réalise ces transformations en suivant scrupuleusement le cahier des charges défini par l'Etat pour que les véhicules soient homologués, et que leur carte grise essence « ES » évolue vers la mention « FE », indiquant que le véhicule accepte le bioéthanol E85.

Celui-ci coûte seulement 0,65€ le litre en moyenne en France et est disponible dans de nombreuses stations. 3 régions ont décidé de cofinancer l'installation des kits sur des véhicules essence : la Région Sud, Hauts de France et Grand Est, afin d'inciter les consommateurs à se tourner vers ce type de carburant, et nous livrons aujourd'hui quasiment 2000 véhicules par mois en France.

Cette énergie alternative a un vrai intérêt pour les habitants des ZFE, car l'éthanol économise 90% d'émissions de particules par rapport à son équivalent essence, et au moins 50% d'émissions de CO₂. Cet intérêt est d'ailleurs reconnu par l'ADEME, car les véhicules E85 bénéficient d'une franchise de deux heures de stationnement avec le disque vert dans une trentaine de collectivités partenaires. Il semblerait intéressant qu'il soit reconnu maintenant dans les pastilles Crit'air, tout comme le demandent des élus locaux par le biais de vœux qu'ils font voter au conseil municipal, puis envoyer à Barbara Pompili. Il est temps d'avoir une vraie cohérence entre les incitations mises en place en local par les collectivités, et les pastilles Crit'air décidées par l'Etat par voie réglementaire.



« Notre entreprise basée à Montpellier propose des boîtiers de conversion homologués des véhicules essence en véhicules acceptant l'éthanol E85. A 0,65€ le litre, c'est une solution écologique disponible pour tout le monde, et qui mériterait d'être Crit'air 1 pour accéder aux ZFE ! »



MOEBUS : un programme de soutien pour des parcs de bus décarbonés

Florence OLIVE, Directrice Innovation et Market Intelligence chez Vertigo, développe le programme CEE Moebus qui a été accepté par le Gouvernement. Celui-ci a pour objectif d'accompagner financièrement les gestionnaires de flottes dans l'acquisition de 500 autobus électriques et l'électrification de 50 dépôts.

Son enveloppe de 36,5 millions est distribuée aux collectivités et opérateurs de France qui souhaitent investir dans des flottes de bus électriques. Cette prime de 30% n'est pas négligeable et l'enjeu est de la verser à un maximum de petites collectivités avant juin 2022, date de clôture de cette enveloppe financée par l'Etat par le biais des obligés énergéticiens.

« Le programme CEE Moebus aide les collectivités à investir dans les bus électriques. »

Cars scolaires, VUL... le retrofit électrique au service d'un TCO optimisé

Emmanuel FLAHAUT, CEO de Retrofleet, présente le retrofit, conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques, rendue possible par une nouvelle réglementation de mars 2020. Cette solution est particulièrement adaptée pour certains véhicules à autonomie limitée, engins routiers et non routiers, plutôt lourds.

L'un des exemples les plus parlants est l'autocar scolaire, qui réalise bien souvent des tournées quotidiennes inférieures à 100 – 120 kilomètres par jour. Nous sommes lauréats sur le sujet du concours i Nov 2020, pour développer un kit de conversion industriel au meilleur prix, qui intègre une valorisation des données véhicules en lien avec son infrastructure de charge, et plus largement les gestionnaires de flottes.

Dans cette approche globale, il faut retenir que le retrofit permet d'optimiser le TCO (Total Cost of Ownership) pour le gestionnaire de flotte, non seulement en ciblant des cas d'usages adaptés, l'autonomie limitée permettant de diminuer la quantité de batterie et donc le coût du kit de conversion, mais il permet de faire le lien entre la mobilité et l'énergie en faisant de la recharge un atout. Une recharge solarisée permet en effet de garantir le prix de l'énergie qui permet de se déplacer sur 25 ans, et les véhicules branchés permettent également grâce à leur batterie de stocker le surplus d'énergie renouvelable, et de le réintégrer au réseau soit pour développer l'autoconsommation, soit pour revendre cette électricité au meilleur moment.

L'alliance des deux permet d'avoir une réelle autonomie et un coût au kilomètre le plus maîtrisé possible. Par ailleurs, les offres de véhicules électriques réduisent toutes les opérations de coût et de maintenance, ce qui permet de ventiler une équation économique globale, dans lequel l'hydrogène aura toute sa place dans un second temps, lorsque les coûts des composants que sont les piles à combustible et les réservoirs seront accessibles, et que le marché sera industriel. Avec le transport interurbain demain, le retrofit permet en effet de créer des consommateurs d'hydrogène à des coûts plus compétitifs et rapides que chez les constructeurs traditionnels. Pour autant, nous débutons avec les régions sur le transport scolaire 100% électrique batterie, car c'est immédiatement rentable pour la collectivité, et cela permet de gagner du temps sur l'homologation, nos prolongateurs d'autonomie venant s'ajouter à un véhicule déjà retrofit.



« Le retrofit permet de passer à l'électricité au meilleur coût dans certains cas d'usages adaptés, notamment pour les cars scolaires. »

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

Le SMEG au service du mix énergétique et de la décarbonation dans le Gard



Aimé CAVAILLÉ, Vice-Président du SMEG (Syndicat Mixte d'Électricité du Gard), rappelle que de nombreux points de charges pour les véhicules électriques ont été mis en place dans le Gard sous l'impulsion et la coordination du syndicat, grâce au financement de l'ADEME de 50%. Aujourd'hui, tout conducteur de véhicule électrique peut recharger son véhicule tous les 30 kilomètres dans toute la région grâce au regroupement des syndicats d'énergie occitans au sein du réseau Révéo. En complément, le SMEG et les collectivités poursuivent leurs efforts afin d'installer des « super chargeurs », qui offrent une recharge plus rapide aux utilisateurs. En effet, le SMEG a provisionné 500000 € de subventions à cet effet.

« Le SMEG encourage le mix énergétique en développant le disque vert à l'échelle du Gard, et nous l'espérons demain de la Région. »

Afin de développer également le mix énergétique, le SMEG a été l'une des premières Autorités Organisatrices de la Distribution d'Énergie (AODE) à signer une convention pour le développement du disque vert, qui offre deux heures de stationnement aux propriétaires de véhicules gaz, électriques, mais aussi hybrides, éthanol ou utilisés en autopartage. Le Gard a récemment distribué 2 000 disques verts qui sont valables notamment à Nîmes, Alès, Bagnols sur Cèze... Mais plus largement nous comptons tout mettre en œuvre pour étendre ce dispositif à l'ensemble du territoire.

S'agissant de la mobilité et des énergies renouvelables, plusieurs actions sont également mises en place : une station d'hydrogène vert est notamment en cours de construction au Grau du Roi pour dépolluer le transport maritime. L'éolien et le photovoltaïque font également partie des pistes de réflexion pour développer les énergies renouvelables sur notre territoire.

La Grande Motte, Alès... : des communes mobilisées quelle que soit leur taille

Le Maire de La Grande Motte **Stephan ROSSIGNOL** rappelle en sa qualité de vice-président que l'Association des Petites Villes de France compte plus de 4 000 communes adhérentes, et représente plus de 25 millions habitants, plus d'un tiers de la population française ! Ces petites villes ont pris part aux nombreux débats concernant la mobilité, dans le but de répondre notamment aux enjeux climatiques.



Ainsi, 70% du territoire de La Grande Motte est constitué d'espaces verts et de voies vertes, à l'image de sa piste cyclable de 12 kilomètres. Un projet est en cours pour que la commune puisse s'équiper de véhicules GNV et électriques. Dans le prolongement du plan hydrogène de la Région, l'agglomération regarde comment suivre la dynamique à son échelle.

« Les petites villes sont mobilisées pour répondre aux enjeux climatiques. »

Pour Alexis Landrieu de Biomotors, la Grande Motte a déjà engagé résolument cette transition énergétique en transformant l'ensemble de sa flotte de jetskis à l'éthanol. C'est désormais la station balnéaire la plus verte d'Europe. Il faudrait cependant s'assurer que le projet de réaménagement du Port ne retire pas la station-service E85 qui permet au loueur local de s'approvisionner en carburant écologique. Le Président de la PME occitane se tient à la disposition du Maire s'il souhaite plus d'informations sur ce dossier.

Christophe RIVENQ, Président d'Alès Agglomération, rappelle que son territoire se tourne depuis des années vers le développement de véhicules propres, notamment sous l'impulsion de son pôle mécanique. En parallèle, l'école des Mines travaille activement sur l'évolution de la voiture autonome. C'est aussi un enjeu puisque l'on sait qu'à horizon 2035, cette technologie devrait atteindre les 30% sur les routes françaises.

L'Agglomération s'engage en ce sens à un remplacement complet de sa flotte. C'est déjà le cas pour les bennes à ordures ménagères mais l'objectif est de s'étendre et de mettre en place un pôle hydrogène vert sur l'ensemble du territoire. Elle développe naturellement le mix énergétique, notamment au travers du disque vert et des Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques qui sont organisées sur son territoire. L'hydrogène semble selon le Président de l'agglomération être à moyen terme l'option la plus prometteuse, tant pour les utilisateurs que pour les producteurs.

Conclusions : des solutions locales pour répondre à un enjeu global

Marc TEYSSIER D'ORFEUIL remercie tous les panélistes pour ces riches échanges qui contribuent à faciliter et accélérer la mobilité durable à l'échelle locale. L'Occitanie veut renforcer ce dialogue, en construisant cette complémentarité de transports et de solution pour une décarbonation indispensable de nos transports.

La mixité énergétique et les nouveaux services de mobilité sont naturellement au service de ces nécessaires changements qui répondent aux enjeux climatiques et sanitaires qui deviennent de plus en plus prégnant.

Il donne rendez-vous à chacun aux prochaines Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques les 7 et 8 juillet 2021 sur le Pôle Mécanique d'Alès-Cévennes, un lieu qui rappelle à chacun l'intérêt des territoires pour essayer et développer la mobilité durable d'aujourd'hui et de demain.

Contact :

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



Membres fondateurs



Partenaires institutionnels



Remerciements / liste des inscrits et participants

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

INTERVENANTS			
Prénom	Nom	Titre	Entité
Jérôme	Budua	Directeur	Raisinor France Alcools
Aimé	Cavaillé	Premier vice-Président	SMEG 30
Jean-Marc	Dardalhon	Président	Red & White
Camille	Fabre	Directeur régional adjoint - Montpellier	ADEME
Emmanuel	Flahaut	Président	Retrofleet
Julie	Frèche	Vice-présidente en charge des transports et des mobilités	Montpellier Méditerranée Métropole
Jean-Luc	Gibelin	Vice-président en charge des transports et des Infrastructures	Région Occitanie
Alexis	Landrieux	Président	Biomotors
Jean-Michel	Lattes	Vice-président Transports	Toulouse Métropole
Jean-Jacques	Maniez	Gérant	Rando Jet
Guillaume	Métivier	Délégué général	mobilités & territoires
Florence	Olive	Directrice innovation & market Intelligence	Vertigo
Joël	Pedessac	Directeur général	France Gaz Liquides
Cyrille	Portalez	Délégué régional	CEREMA
Christophe	Rivenq	Président	Alès Agglomération
Stéphan	Rossignol	Maire Président Vice-Président	La Grande Motte Agglomération du Pays d'Or A.P.V.F.
Marc	Teyssier d'Orfeuil	Délégué général	CVE - CDKL mobilités & territoires

Participants / inscrits

Prénom	Nom	Titre	Entité
Florence	ALLAIS	Chef du protocole	VILLE D'ALÈS
Sacha	BENTOLILA	Conseiller mobilité et transition énergétique	ASSOCIATION DES PETITES VILLES DE FRANCE
Jean-Marc	CAMPELLO	Vice-Président Mobilité et Infrastructures	NÎMES MÉTROPOLE
Christophe	CANOUET	Chargé de projets	CD HAUTE-GARONNE
Julien	CHAUVET	Directeur Hydrogène France	ENGIE SOLUTIONS
Guillaume	COSTE	Responsable Transition Énergétique	BANQUE DES TERRITOIRES
Laurane	CRENN	Chargée de missions Vélo et Mobilités actives	CC DE LA HAUTE-BIGORRE
Caroline	DAUTEUILLE	Responsable des Opérations Hydrogène	ENGIE SOLUTIONS
Louis	de CHANTERAC	Directeur des Relations Territoriales Sud-Est	CARREFOUR
Marc	DUCHENNE	DGA Mobilités et Développement Durable	NÎMES MÉTROPOLE
Sébastien	GIBERNON	Chargé de développement territorial	BANQUE DES TERRITOIRES
Gilles	HAON	Directeur Projets Hydrogène	ENGIE SOLUTIONS
Camille	JAULIN	Chargée de mission aménagement - Habitat	CC TERRES DE CONFLUENCES
Charlotte	LAFAGE	Chargée de mission mobilités	AGGLO CARCASSONNE
David	MABRU	Collaborateur de Line MALRIC	CD HAUTE-GARONNE
Caroline	MALEPLATE	Déléguée GNV	GRDF
Line	MALRIC	Vice-Présidente en charge des Transports	CD HAUTE-GARONNE
Antoine	MARCOS	Délégué aux mobilités douces	NÎMES MÉTROPOLE
Jean-Michel	MESPLIÉ	Direction Générale Adjointe	SOLIDARITÉS TERRITORIALES DE L'AUDE
Philippe	MICHOU	Ingénieur des Travaux Publics de l'État	CEREMA
Thibaut	MOURA	Directeur associé mobilité - énergies	COM'PUBLICS
Clément	PICHOT	Chargé de mission GNV	GRDF
Anne-Claude	POINSO	Responsable AOM - Transports publics	MICROSOFT
Mathilde	PRONIER	Déléguée Club Dernier Km de Livraison	COM'PUBLICS
Alain	PUENTE	Président	CC PYRÉNÉES HAUT GARONNAISES
Nathalie	ROUGEOREILLE	DGA Investissement et Territoire	CD DU GERS
Fabien	SANGUINEDE	Responsable Service Environnement & Transport	CC DU PAYS DE LUNEL
Gilles	SERE	Politiques de transition écologique et de mobilité	MAIRIE DE COLOMIERS
Selma	TREBOUL	Responsable Affaires Publiques	REV MOBILITÉS
Mathieu	VILLERMY	Manager de centre-ville	VILLE D'ALÈS
Ulrich	VRAND	Directeur General Adjoint	CC CAUSSES & VALLÉE DE LA DORDOGNE