

Dans ce numéro :

- 1 Nicolas Hulot pour une mutation du parc avec tous les Français
- 2 - 3 Dossier loi d'orientation des mobilités
- 4 L'ADEME et l'Europe pour de nouvelles mobilités



Marc Teyssier d'Orfeuille
Délégué Général du Club des Voitures Ecologiques

Donner la direction du mix de solutions

Le virage de la transition énergétique se dessine. Il est temps, car ce n'est pas la COP23 qui s'est attardée sur le sujet des transports. Les ambitions portées par le Gouvernement sont encourageantes. Le club participe naturellement aux Assises de la Mobilité, et porte au travers du PLF et du PLFSS les outils fiscaux qui permettraient cette mutation de nos déplacements. Pour autant, c'est le Paquet Mobilité européen et la loi d'orientation des mobilités qui fixeront le cap des 5 prochaines

Suite en bas de page 2

Automne 2017 • Numéro 21

Air Libre

le journal

du CLUB des VOITURES ÉCOLOGIQUES

ACTUALITÉS

Nicolas Hulot : pour une mutation du parc avec tous les Français

Presqu'une révolution dans les primes annoncées par le ministre de la transition écologique et solidaire cet automne : elles seront également disponibles pour l'achat de véhicules d'occasion peu polluants. Une première pour une reconversion profonde du parc roulant.

Lorsque la Députée de la majorité Laurence Maillart-Méhaingnerie l'interroge sur le calendrier de mise en place de la nouvelle prime à la conversion le 14 novembre dernier, la réponse du Ministre d'Etat ne se fait pas attendre. Dès le 21 novembre, Nicolas Hulot lui précise : « En 2018, il est prévu d'étendre significativement la prime à la conversion. Les modifications porteront sur les critères d'éligibilité pour le véhicule acquis mais aussi sur ceux pour le véhicule à mettre au rebut. Ainsi, le dispositif aura le périmètre suivant :

- le véhicule mis au rebut pourra être une voiture ou une camionnette immatriculée avant le 1^{er} janvier 1997 s'il fonctionne à l'essence ou avant le 1^{er} janvier 2001 s'il fonctionne au gazole. Par ailleurs, la mise au rebut d'un véhicule diesel immatriculé avant le 1^{er} janvier 2006 par un ménage non imposable ouvrira également droit à l'aide ;
- les primes pour l'achat d'un véhicule électrique neuf ou d'un véhicule hybride rechargeable essence neuf diminuent respectivement à 2 500 euros et 1 000 euros ;
- une prime de 1 000 euros est prévue pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion (émettant



moins de 130 g CO₂/km) Crit'Air 0 (électrique), 1 ou 2, sans condition de revenus. Une « surprime » de 1 000 euros est prévue pour les ménages non imposables ;

- une prime à la conversion est créée pour l'acquisition d'un véhicule de catégorie L (deux ou trois roues motorisés et quadricycle à moteur) électrique.

Ainsi, la mise au rebut d'une vieille voiture ou d'une vieille camionnette, suivant les mêmes critères que pour la prime à la conversion décrite ci-dessus, ouvre droit à une prime de 100 euros, cumulable au bonus de 900 euros. Une « surprime » de 1 000 euros est prévue pour les ménages non imposables. Le nouveau dispositif vise le renouvellement plus de 100 000 véhicules en 2018. »

Rappelons que tous les véhicules électriques, hybrides rechargeables et hydrogène bénéficient d'une pastille critère 0, et que les véhicules GPL et GNV sont en catégorie 1 quelle que soit la date de mise en circulation du véhicule. Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, et par mesure de cohérence avec le disque vert porté par l'ADEME, le club suggère d'inclure également dans cette catégorie les véhicules Flexfuel E85 et hybrides essence / électrique. Nul doute que le dispositif qui entrera en vigueur en 2018 offre de nouvelles perspectives pour le mix énergétique en offrant à chacun des foyers une solution de mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique.

GM



INTERVIEW

L'innovation et le partage au service de la mobilité propre

Karima DELLI, Députée européenne, Présidente de la Commission Transports et Tourisme du Parlement Européen

Air Libre / Forum des mobilités – En votre qualité de Présidente de la Commission des Transports du Parlement Européen, quelles sont selon vous les défis à relever pour la mobilité de demain ?

Après le Sommet de la COP21 à Paris en 2015, nous savons tous qu'il est impératif de rendre la mobilité durable. Il est frappant de voir que le secteur des transports est le seul qui ait vu croître ses émissions de CO₂ depuis 1990, alors que l'agriculture ou l'industrie du bâtiment ont réussi à faire décroître les leurs. Le plus grand, et le plus urgent des défis, est donc de protéger la planète, notre santé et l'environnement, tout en favorisant l'accès de toutes et tous à la mobilité.

Mais ce n'est pas tout.

Plutôt que d'être choisie, la mobilité est dans de nombreux cas subie par nos concitoyens. Coût, insécurité, embouteillage, pollution, tout concourt à faire de la mobilité un enfer, alors qu'elle devrait être la plus belle des libertés. Pour que demain soit meilleur qu'aujourd'hui, notre mobilité doit donc



être plus sûre, sécurisée, accessible, et propre. Pour répondre à tous ces défis, je crois très fort en l'innovation et au partage. À nous décideurs politiques de mettre en place un cadre propice à leur développement.

AL / FdM – Vous vous êtes mobilisée sur les nouvelles mobilités et le numérique.

Comment organiser ces nouvelles pratiques dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités prévue en France en 2018 ?

Le numérique n'est pas une niche : c'est un prisme nouveau à travers lequel toute notre

vie peut désormais se développer, à domicile comme sur le lieu de travail ou pour le loisir de chacun d'entre nous.

On ne parle pas que d'applications sur smartphones pour faciliter, partager et optimiser nos déplacements. L'enjeu est industriel : avec la perspective du véhicule autonome par exemple, c'est toute la filière automobile et ses salariés qui sont concernés. L'enjeu, c'est aussi la protection des données produites dans le cadre de la mobilité. Et c'est évidemment la sécurité, puisque le numérique doit nous permettre de réduire les risques.

Cette loi d'orientation pluriannuelle des mobilités, par définition, doit être faite pour durer. Sur le modèle européen, je pense qu'elle doit être le moment de nous fixer des objectifs chiffrés à horizons 2025 puis 2030 en termes d'autopartage, par exemple, mais aussi vis à vis de production de véhicules à zéro émission, et de véhicules autonomes. C'est le meilleur moyen de permettre à notre numérique et à ces nouvelles mobilités d'améliorer notre quotidien.

Le disque vert porté par les syndicats d'énergie

Le président du SIEIL se bat pour la qualité de l'air. Après avoir déployé des bornes de recharge en Indre et Loire, Jean-Luc Dupont promeut le disque vert auprès de toutes les collectivités électromobilisées. En effet, chacune d'entre elle doit garantir 2 heures de stationnement pour les véhicules électriques en 2018, et c'est une occasion de s'ouvrir au mix énergétique.



Après avoir montré l'exemple sur son département, le maire de Chinon, également Président de la Commission Véhicules propres et territoires intelligents de la FNCCR, qui regroupe les syndicats d'énergie au niveau national, a souhaité relayer ce message à ses collègues en invitant l'AVE à présenter le dispositif le 25 septembre dernier.

Le disque vert, simple à mettre en place, permet au syndicat de promouvoir également les autres solutions de mobilité durable que sont le GPL, le GNV, ou encore le E85, l'hybride et les véhicules autopartagés, tout en respectant les obligations qu'il a prises vis à vis de l'Etat lorsqu'il a bénéficié des cofinancements pour l'installation de ses bornes de recharge.

GM

Plus d'informations : infos.disquevert@gmail.com

La loi d'orientation des mobilités

Demandée par les industriels depuis des années, la visibilité sur 5 ans que propose le Gouvernement avec cette loi est louable est nécessaire. La loi d'orientation des mobilités devra offrir l'encadrement juridique nécessaire aux mutations environnementales, sociétales et économiques de nos déplacements. Plus largement il s'agit de compiler les visions de chacun sur l'avenir... car cette loi conditionnera l'avenir aussi bien les constructeurs automobile, que des services de mobilité, ou encore du mix énergétique des transports de demain.

Assises de la mobilité : enjeux et propositions

Afin de préparer au mieux cette loi, le Gouvernement a souhaité associer les parties prenantes durant 3 mois, et offrir à chacun la possibilité de participer au débat par le biais de groupes de travail et d'un appel à contribution en ligne. Le club a ainsi pu porter ses propositions dans les groupes de travail « véhicules propres » et « intermodalité ».

Fidèle à ses valeurs, il s'agissait d'alerter le législateur sur l'importance d'offrir une solution de mobilité durable à chacun, quels que soient ses revenus et ses besoins de mobilité. En ce sens, le Club a suggéré à l'État de porter un véritable mix énergétique.

Concrètement, les actions proposées sont :

- **Elargir le dispositif du bonus écologique** en considérant les émissions de polluants locaux ainsi que l'ACV.

- **Créer un bonus pour les véhicules d'occasion** en prenant en compte les émissions de GES et de polluants locaux.

- **Créer une aide à la conversion** des véhicules fonctionnant à l'essence au GPL, au GNV ou au E85.

- **Encourager la généralisation du disque vert**, et la mise en place de tarifs préférentiels pour le stationnement des véhicules écologiques ou auto-partagés dans les parkings et en voirie.

- Encourager les sociétés concessionnaires d'autoroutes à mettre en place **des tarifs préférentiels** ou un **crédit de télépéage** pour les véhicules écologiques.

- **Organiser une consultation des filières d'énergies et carburants alternatifs** pour dessiner au mieux les contours du fonds mobilité.

- **Attribuer une fiscalité avantageuse** et pérenne aux carburants alternatifs.

- Faire des PCAET / SCOT / PLU des outils au service du déploiement des **stations d'avitaillement en carburants alternatifs**.

- **Nommer un délégué interministériel à la mobilité**

- Interdire le maintien des panneaux d'interdiction aux « véhicules GPL non munis de soupape de sécurité » à l'entrée des parcs de stationnement.

- **Donner une déclinaison réglementaire à l'article 42** de la loi de transition énergétique sur les véhicules auto-partagés dans les immeubles collectifs.

L'arrivée de la prime à la conversion ouverte aux véhicules d'occasion en 2018, et l'accueil positif d'un certain nombre de ces propositions au sein du groupe de travail sont des signes encourageants.

Espérons que cet essai se transforme dans la loi.

ENERGIES

Joël PEDESSAC Directeur général, Comité Français du Butane et du Propane (CFBP)

Capitalisons aussi sur les solutions déjà opérationnelles



Air Libre / Forum des mobilités : Votre filière représente le GPL-carburant. Quelle contribution cette énergie alternative peut-elle apporter selon vous dans la lutte contre le réchauffement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air, aujourd'hui et dans les

années à venir ?

Joël Pedessac : Le CFBP représente en effet les entreprises qui investissent dans le réseau de distribution de GPL constitué de près de 1750 stations (réseaux pétroliers ou de grandes surfaces). Le gaz est l'énergie de transition par excellence et notamment sur l'usage carburant destiné à toutes les formes de mobilité de personnes ou de transport de marchandises : moins de CO₂ (jusqu'à -20%) quand il est fossile, beaucoup moins (-50 à -80%) quand il est renouvelable (BIOGPL ou BIOGAZ), mais surtout de très faibles émissions de NOx et pas de particules. Principal indicateur : un véhicule GPL bénéficie de la vignette Critair 1

quelle que soit son année d'immatriculation. L'enjeu est de développer l'usage des solutions alternatives. Outre ses avantages sanitaires et environnementaux, le principal intérêt du GPL est d'être une solution alternative accessible au plus grand nombre : abordable, économique et disponible sur tout le territoire via le réseau de stations et de professionnels GPL. Il peut jouer un rôle dès à présent pour réduire les émissions de polluants et de CO₂.

AL / FdM : Quelles sont les propositions concrètes que vous avez portées durant les Assises de la Mobilité pour atteindre ces objectifs dans les années à venir ?

J.P. : Le réseau de stations GPL existant peut approvisionner plus d'un million de véhicules GPL, sans investissement supplémentaire. Cinq fois plus que le parc roulant en 2017. En 2016, 200 000 véhicules GPL ont été immatriculés en Italie contre 365 en France. La technologie est donc disponible à un coût accessible: un véhicule GPL coûte moins cher qu'un véhicule diesel. Les enjeux de mobi-



lité sont plus larges que la question de l'énergie utilisée. Le GPL est une solution évidente pour substituer du diesel ou de l'essence sur les types de déplacement peu compatibles avec le véhicule électrique pour une question d'autonomie par exemple. Il importe de soutenir le développement de nouvelles solutions, mais il faut également capitaliser sur les solutions alternatives

déjà opérationnelles. Pour accélérer la transition vers le gaz carburant et atteindre rapidement 10% de véhicules gaz sur le marché annuel, il est nécessaire d'envoyer un message politique fort à la fois aux automobilistes et aux constructeurs et qui ne soit pas trop lourd pour les finances publiques : un bonus de 500 euros pour l'acquisition d'un véhicule neuf GPL, accompagné d'une communication en faveur de toutes les énergies alternatives, est la solution.

Fabio FERRARI PDG Symbio FCell, Coordinateur de Mobilité Hydrogène France

L'hydrogène au service du zéro émission et du renouvelable



Air Libre / Forum des mobilités : Dans le cadre des assises de la mobilité, quels messages avez-vous passés au Gouvernement concernant la filière hydrogène en France ?

Fabio Ferrari : « Gardez le cap ». Tel est le message clef que nous avons porté auprès des autorités. L'ambition annoncée par Nicolas Hulot de mettre un terme aux ventes de véhicules thermiques à horizon 2040 est en effet la seule possible face aux défis environnementaux et de santé publique - 48 000 personnes décèdent chaque année prématurément du fait de la pollution ! Et elle peut devenir réalité : le développement des véhicules électriques à batterie et à hydrogène répondrait simultanément aux impératifs de zéro émission et de confort d'usage (un véhicule hydrogène se recharge en 3 minutes). Parallèlement, l'augmentation des volumes de production induirait une baisse significative des prix, clef de la démocratisation de l'électromobilité. Voilà le cap. Nous incitons le gouvernement à ne pas lui préférer des chemins de traverse qui allongeraient l'existence des carburants fossiles et moteurs thermiques, même si ces derniers sont « améliorés »... sur le papier.

AL / FdM : Comment imaginez-vous l'accompagnement des pouvoirs publics dans le développement de la mobilité électrique hydrogène dans les années à venir ?

FF : La mobilité électrique hydrogène possède une spécificité qui explique le type d'accom-

pagnement souhaité : son déploiement libère le développement des énergies renouvelables. L'hydrogène est en effet un moyen de stocker celles produites en excès. Dans un monde où les tarifs de rachat sont appelés à disparaître et où le réseau est fragilisé, utiliser cet hydrogène pour faire le plein de véhicules permet à la fois d'optimiser la rentabilité des installations de production et de protéger le réseau. Ceci explique qu'au-delà de subventions de court terme et d'assouplissements réglementaires, le principal accompagnement dont a besoin la filière hydrogène pour la mobilité est en fait... une évolution des règles du marché de l'énergie, peu propices à ce schéma ! Pourtant, de l'électricité verte pour de l'hydrogène vert et des véhicules zéro émission... Peut-on imaginer cercle plus vertueux ?

Suite de l'édito de Marc Teyssier d'Orfeuil

années. Les industriels et énergéticiens décrivent dans ces pages l'avenir de nos transports tel qu'ils le perçoivent. Il passe par un mix énergétique diversifié et par des nouvelles mobilités liées au numérique. Misons que l'exécutif et le législateur sauront les accompagner sur le chemin de l'innovation et des solutions pour tous.

SERVICES

Fabrice LEPOUTRE

Directeur général, Effia Stationnement

Des parkings au service de l'électromobilité



Air Libre / Forum des mobilités : En quoi un acteur du stationnement comme Effia agit-il concrètement en faveur de la mobilité durable ?

Fabrice Lepoutre : Tout d'abord nous investissons beaucoup pour réduire la pollution induite par nos parkings. Par exemple pour l'éclairage, nous remplaçons les néons énergivores par des systèmes d'éclairage intelligents à base de LED. Nous avons déployé un label baptisé ECOSITE, qui décline 37 mesures concrètes pour réduire notre empreinte écologique : tri sélectif, usage de détergents écologiques...

Nous remplaçons systématiquement nos véhicules de service diesel par des véhicules électriques. Nous avons aujourd'hui 45 véhicules en flotte, soit 40% du parc équipé, et nous sommes fiers d'avoir remporté le trophée de la flotte écologique lors des RIVE en juillet dernier. Objectif : 90% d'ici 2 ans une fois toute la flotte renouvelée.

Nous agissons enfin sur l'usage que nos clients font des parkings : nous installons des systèmes de guidage à la place qui



leur permettent de moins tourner dans le parking à la recherche d'une place et ainsi d'émettre moins de polluants. Et surtout, EFFIA est pionnier et leader sur le déploiement de bornes de chargement électrique, avec 400 bornes en cours de déploiement sur l'ensemble du territoire.

AL / FdM : Quelles actions suggérez-vous au Gouvernement et au législateur pour accompagner la mutation de vos métiers dans les années à venir ?

FL : Compte tenu de la mutation des usages de mobilité, la fréquentation des ouvrages diminue dans les grandes agglomérations. Pour la compenser nous devons être capables d'accueillir les véhicules électriques en masse d'ici quelques années, donc installer des dizaines de milliers de bornes de chargement, et de transformer certains parkings urbains en espaces de logistique.

Dans les 2 cas, nous nous heurtons en France aux contraintes réglementaires en matière de sécurité et à la puissance de la norme, et ces projets relèvent du parcours du combattant. Les suisses ou les allemands sont-ils des écervelés ? Chez eux c'est beaucoup plus facile...

lités



CONSTRUCTEURS

Didier GAMBART Président Directeur général, Toyota France

Notre objectif : -90% de CO₂ en 2050

Air Libre / Forum des mobilités : Comment le groupe Toyota imagine-t-il relever les défis environnementaux et sanitaires qui se posent aux constructeurs automobiles actuellement et dans les décennies à venir ?

Didier Gambart : Le groupe Toyota s'est tout d'abord fixé six grands défis environnementaux dont le principal objectif est de réduire de 90 % les émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs. Nous avons fait le choix de la technologie hybride-électrique il y a 20 ans, et le succès de cette stratégie est désormais largement démontré : le groupe a vendu 45.000 voitures hybrides en France en 2017, ce qui représente 60% de nos ventes.

Grâce aux essais alternatifs réalisés avec 69 000 clients et prospects qui se sont rendus dans une concession Toyota cette année et au million de kilomètres parcourus avec eux, nous avons pu démontrer que la technologie hybride électrique Toyota permettait de conduire 50% du temps de trajet sans avoir besoin de recharger.

De plus, les performances environnementales de nos véhicules hybrides-électriques font de Toyota le constructeur automobile en France dont les taux moyens d'émissions de CO₂ sont les plus faibles.

Ces chiffres montrent que l'hybride-électrique représente une solution disponible



et accessible au plus grand nombre pour faire diminuer dès maintenant notre empreinte sur l'environnement. Toyota serait d'ailleurs le seul constructeur capable de respecter l'objectif de l'Union Européenne de 95g/km d'ici 2020.

L'avenir est à une mobilité propre toujours mieux adaptée à nos besoins : de l'électrique pour les déplacements urbains et de l'énergie issue de l'hydrogène pour les longues distances et les poids lourds. Toyota a déjà lancé en 2015 sa première berline à pile hydrogène, la Mirai, et profitera des JO de Paris en 2024 pour faire la démonstration de toutes ses nouvelles formes de mobilité.

AL / FdM : Quelles sont vos attentes en France en matière législative et réglementaire pour accompagner ce mouvement dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités ?

D.G. : Nous souhaiterions que le gouvernement reconnaisse la technologie hybride-électrique dans les différentes politiques incitatives envers les modèles vertueux. Actuellement les véhicules hybrides-électriques font partie de la même catégorie Crit'Air que des véhicules à essence ou diesel de la norme EURO5 et 6

alors que les véhicules hybrides-électriques ont des performances environnementales largement supérieures. De plus les émissions de NO_x ne sont pas prises en compte dans le Bonus-Malus. Imaginez qu'avec un taux d'émission de seulement 10mg de NO_x, la Prius lancée en 2003 répondait déjà largement aux normes EURO 6 actuellement en vigueur. De même, réintégrer l'hybride-électrique dans les 50% d'obligation d'achats publics de véhicules à faibles émissions permettrait de diminuer la pollution de l'air à moindre coût par rapport aux alternatives 100% électriques. Enfin, il faut soutenir le développement de la technologie hydrogène par la mise en place de stations de ravitaillement 700 bars pour permettre la démocratisation de cette solution de mobilité propre en France.



Thomas CHRÉTIEN Directeur véhicule électrique et écosystème, Nissan West Europe

L'électromobilité : écosystème et emploi de demain



Air Libre / Forum des mobilités : En quoi Nissan contribue aujourd'hui au développement de l'électromobilité ? Quelle vision avez-vous pour l'avenir ?

Thomas Chrétien : En proposant la Nissan LEAF

100 % électrique en 2010 nous avons, dans une démarche pionnière, ouvert la voie à une société zéro émission et abordable. Aujourd'hui, la Nissan LEAF est la voiture 100% électrique la plus vendue au monde avec plus de 300 000 véhicules mis à la route et l'offre est complétée depuis 2014 d'un véhicule utilitaire léger, le Nissan e-NV200 vecteur de la livraison du dernier kilomètre sans émission référencé à l'UGAP.

Le véhicule électrique n'est qu'un maillon d'un écosystème au service de la transition énergétique, qui ouvre des solutions au développement à grande échelle des productions d'énergies renouvelables en répondant concrètement aux besoins croissants de stockage (avec la batterie du véhicule elle-même ou en réutilisant des batteries de deuxième vie). Nous voyons un avenir des villes dans lequel les véhicules ne sont plus seulement des vecteurs de mobilité mais des unités d'énergie mobiles, disponibles et propres. La combinaison des VE et de leurs interactions avec les réseaux constitue une formidable opportunité pour une production

et une consommation d'énergie plus responsables.

AL / FdM : Comment la loi d'orientation pluriannuelle des mobilités peut-elle selon vous accompagner cette dynamique en France ?

F.C. : Une visibilité à cinq ans est indispensable pour que

en voirie ou sur l'autoroute, il ne fait aucun doute que les investissements publics et privés doivent se concentrer sur les moyens de recharge... et de décharge. Si Nissan a déployé en propre ou avec ses partenaires le premier réseau de recharge rapide en France et en Europe, les initiatives touchant les véhicules mais aussi l'infrastructure de recharge doivent être



les acteurs industriels anticipent et déploient les solutions appropriées. Aujourd'hui, la clé de voûte reste l'infrastructure de recharge : que ce soit au domicile, sur le lieu de travail,

considérées comme des investissements qui constitueront le socle de nouvelles filières industrielles, de nouveaux canaux de formation professionnelle et surtout d'emplois.

Yann MARTEIL Président délégué Via ID, Directeur général délégué Mobivia Groupe

Favoriser l'émergence des nouvelles mobilités plus connectées



Air Libre / Forum des mobilités : Les métiers de l'automobile évoluent. Quelles sont les actions de Mobivia et de Via ID pour accompagner ce mouvement, et œuvrer pour une mobilité plus facile, plus propre et plus sûre ?

Yann Marteil : Dès 2009, Mobivia (Norauto, Midas...) s'est donné les moyens d'anticiper l'évolution de son métier. Le groupe a créé Via ID pour investir, accompagner et accélérer des projets dans les

nouvelles mobilités intelligentes (se basant sur des plateformes web et des technologies pointues, facilitant l'accès, l'usage et la combinaison de différents moyens de transports), les mobilités durables et les mobilités du quotidien. Aujourd'hui, nous accompagnons une vingtaine de start-ups sur ces sujets (Smooove – sur le vélo en libre-service, Xee – sur la voiture connectée ou encore WayzUp – sur le covoiturage domicile-travail) et nous créons des alliances avec les grands groupes de la mobilité. L'objectif est de permettre d'expérimenter et déployer ces nouvelles solutions de mobilité en favorisant leur passage à l'échelle au bénéfice du territoire.

AL / FdM : En quoi la loi prévus l'année prochaine pour accompagner les évolutions de la mobilité peut-elle contribuer à faciliter ces changements nécessaires ?

Y.M. : Madame la Ministre Elisabeth Borne a déclaré, lors du lancement des Assises de la Mobilité, n'avoir que deux priorités : la mobilité du quotidien des gens et les nouvelles solutions de mobilités. Cela montre bien la volonté du gouvernement français de donner une ligne directrice claire aux régions et départements en matière de mobilité. Nous sommes très impliqués dans les Assises, dont j'ai l'opportunité de co-présider le groupe « Mobilité plus connectée ». Cette initiative est un formidable vivier d'intelligence

collective, qui va permettre d'acter des propositions que nous portons depuis longtemps : le soutien à l'innovation, le droit à l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilité, ou encore les évolutions réglementaires et fiscales nécessaires pour permettre le développement de nouveaux business modèles.



Karima Delli : « L'Europe organise les nouvelles mobilités »

Quelques jours après l'annonce du Paquet Mobilité par Bruxelles, la Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen a souhaité associer les membres du club le 21 novembre pour assurer la transition vers des déplacements plus sûrs, plus connectés et plus durables. Un rendez-vous appelé à se réitérer dans les semaines à venir.



Alors que la COP23 vient de s'achever à Bonn, Karima Delli insiste : « La réponse à l'urgence climatique ne peut se faire sans une révolution de nos modes de transport. D'ici 2030, les villes ne vont cesser de croître, la demande en mobilité ne fera qu'augmenter. L'ambition de l'Europe est de mettre en œuvre la transition vers un mobilité urbaine, intelligente efficace et durable. Pour faire face à l'urgence climatique, sanitaire et sociale, une autre mobilité est non seulement possible mais elle est indispensable. Cela demande de changer nos habitudes, acquises depuis plusieurs générations. C'est une révolution culturelle qu'il faut enclencher.

lors, tout l'enjeu pour le législateur est d'organiser ce zapping, cette multi-modalité, afin qu'elle réponde au mieux aux besoins des citoyens. Cette révolution numérique ne fera disparaître la voiture, mais elle sera partagée. Aujourd'hui, l'Union européenne intègre la mobilité durable dans ses politiques, et ce conformément à sa stratégie 2020. Cela signifie concrètement le respect au niveau européen de règles qui intègrent l'impératif de mobilité durable et des crédits pour soutenir ces politiques. Cela doit créer un effet d'entraînement, une réelle impulsion, venant des États membres les plus avancés vers ceux qui pourraient trainer les pieds. En ce sens a

été voté le Paquet Mobilité composé de 7 directives visant à encadrer ces nouvelles mobilités. » La Députée Florence Lasserre David souligne quant à elle, l'importance de ne pas laisser les territoires ruraux sur le bord du chemin. Son collègue des Bouches du Rhône François Michel Lambert abonde en soulignant également l'importance de l'origine de l'énergie utilisée pour faire avancer les véhicules, et celle de bien coordonner les démarches européennes et françaises, notamment sur le plan fiscal. En sa qualité de Présidente de la Commission Transports, Karima Delli a par ailleurs lancé l'European Startup Prize for Mobility. L'objectif est simple : montrer que l'Europe est un territoire d'opportunités pour le développement des startups et mettre en avant les futurs champions européens de la mobilité. Les startups ont jusqu'au 8 janvier pour candidater. Puis les 10 startups sélectionnées seront invitées à Bruxelles le 22 février 2018 pour la remise officielle du prix. Enfin, Karima Delli souhaite organiser en France en mai 2018 les Etats Généraux de la Reconversion Automobile, et associer le club en amont ou ses réflexions afin de coordonner la déclinaison du Paquet Mobilité européen dans la loi d'orientation des mobilités.

Bruno LECHEVIN Président de l'ADEME



Mettre en œuvre simultanément plusieurs solutions

Air Libre / Forum des mobilités : Quelle vision porte l'ADEME sur les évolutions nécessaires de la mobilité dans les années à venir ?

Bruno Lechevin : D'abord, il faut rappeler que le secteur des transports est un secteur plus difficile à décarboner que d'autres et l'atteinte des objectifs climatiques nécessite de mettre en œuvre, simultanément, plusieurs solutions, portant aussi bien sur les technologies que sur les comportements. En 2030, on considère que chaque personne parcourra autant de kilomètres qu'aujourd'hui, mais différemment grâce aux services de mobilité, comme le covoiturage, ou l'autopartage mais aussi le transport à la demande par véhicule autonome. Aux côtés de ces services, une part importante des déplacements se fera également par transports en commun et par des modes « actifs » (vélo, marche). Du point de vue des technologies, les motorisations thermiques continueront de s'améliorer, le gaz remplacera progressivement le pétrole et le parc roulant intégrera de plus en plus de véhicules électriques.

AL / FdM : Vous encouragez le développement du disque vert, notamment dans le cadre du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Le dispositif incite également les énergies alternatives. En quoi le mix énergétique contribue-t-il selon vous à l'atteinte de nos objectifs environnementaux ?

B.L. : La diversification du mix énergétique des transports est l'une des solutions qui doit être développée, en parallèle de la réduction des besoins de mobilité. Le plan Climat de la France fixe l'objectif qu'en 2040 ne soient plus mis sur le marché des véhicules thermiques. Gaz, électrique, biocarburants, chaque énergie a sa place dans le mix des transports. Il faut veiller à utiliser chacune là où elle présente le meilleur bilan environnemental. Nous ne sommes plus dans une logique d'un véhicule universel, certes très pratique, mais dont la performance environnementale n'est pas optimale sur tous les usages. Il faut repenser notre conception et notre usage de la voiture !

La Région Auvergne-Rhône-Alpes lance la « Zero Emission Valley »

Profitant de la réunion des 4 moteurs pour l'Europe (Bade Württemberg, Catalogne, Lombardie et Auvergne Rhône Alpes) le 5 octobre, Laurent Wauquiez a lancé officiellement la « Zero Emission Valley », véritable vitrine pour créer un écosystème hydrogène régional dès aujourd'hui rentable. Un exemple à dupliquer en France ?

Le Président Laurent Wauquiez a invité ses vice-présidents Etienne Blanc (finances) et Eric Fournier (développement durable / énergie) à ses côtés pour cette initiative régionale historique. Il est vrai qu'avec 80% de la valeur ajoutée de la filière hydrogène française, la région Auvergne Rhône Alpes a tous les atouts pour créer dès à présent une chaîne de valeur complète : stockage d'énergies renouvelables (ENGIE, CNR, Tenerrdis...) implantation de stations et d'électrolyseur (Air Liquide, Mc Phy Energy, GNVERT...), déploiement de véhicules piles à combustible (SymbioFCCell, Michelin), stationnaire (Sylfen...), études et R&D (CEA Liten, CNRS...)

C'est pourquoi la Région s'engage dans le cadre du projet « Zero Emission Valley » à participer au financement des 1000 premiers véhicules hydrogènes (bus, véhicules utilitaires légers, taxis, ...) afin de les ramener à des prix comparables aux véhicules



thermiques, à créer un réseau de bornes de recharge hydrogène qui garantit la mobilité sur le territoire régional (le chiffre de 20 stations a été évoqué), et de proposer cet hydrogène à prix compétitif.

Parmi les soutiens reçus sur ce projet, notons notamment ceux de Nicolas Hulot, ministre d'État en charge de la transition écologique et solidaire, Isabelle Kocher, Directeur général d'ENGIE, ou encore Jean-Dominique Sénart, Président du

groupe Michelin. Nul doute que la convergence des intérêts publics / privés sur le sujet est un gage de réussite pour l'écosystème régional, qui sera regardé de près par les autres territoires français. Notamment ceux qui avaient répondu en nombre à l'appel à projets national il y a un an (pour mémoire 39 territoires hydrogène avaient été labellisés par l'Etat).



La DRIEA et la CCI Paris Île-de-France pour une mobilité durable des PME

Les services déconcentrés de l'État en Région Île-de-France ont engagé une démarche pour la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France pour la période 2017-2020. Afin de relever le défi de la transition écologique l'opportunité de la création d'une plateforme de groupement de commandes de véhicules à faibles émissions à destination des TPE et PME a été inscrite dans le projet. Ce fût l'occasion pour les membres du CVE d'être associés à la discussion le 29 septembre dernier.



Dans le cadre des premières réflexions sur le sujet du groupement de commandes, la DRIEA et la CCI ont identifié un manque de communication vers les entreprises, a fortiori vers les TPE et PME, sur les technologies de véhicules/carburations disponibles. Ce groupement de commandes doit donc être complété d'une plateforme d'accompagnement à la transition des flottes, dont les caractéristiques doivent être précisées et affinées.

Parmi ces caractéristiques, figurent notamment le besoin de recenser les aides existantes pour les entreprises franciliennes, les véhicules à énergies alternatives disponibles à la vente, objectiver le maillage des infrastructures d'avitaillement en énergies alternatives, et valoriser les bonus à l'usage (tarifications préférentielles de stationnement notamment) existants. Cette

plateforme conçue comme un outil d'aide à la décision pourrait être complétée dans un second temps, par un groupement d'achat de véhicules vertueux à destination des TPE et PME franciliennes.

Le CVE a invité la DRIEA et la CCI à ne pas considérer les seuls véhicules dits « à faibles émissions » mais l'ensemble des technologies alternatives disponibles (électrique, hydrogène, hybride rechargeable, hybride, éthanol, GPL, GNV). Ils ont rappelé l'importance des bonus à l'usage, notamment le coût du stationnement, et des outils déjà développés au niveau national, et notamment le disque vert.

Les constructeurs appellent à la vigilance sur l'impact que pourrait avoir une telle plateforme sur l'activité des réseaux de ventes. Les énergéticiens ont évoqué le manque de stations d'avitaillement et les délais d'installation trop longs.

Les partenaires des clubs regrettent un discours des pouvoirs publics « confus » entre la volonté de sortie du diesel et le dispositif bonus/malus qui ne considère que les émissions de CO₂. Ils ont enfin attiré l'attention des représentants de la DRIEA et de la CCI sur la tendance forte au recours à la location longue durée dans le secteur de la livraison urbaine.

NOS MEMBRES PARTENAIRES

