

Dans ce numéro :

- 1 L'avenir au mix ?
- 2 - 3 Dossier PPE: un pas de plus vers la mobilité durable
- 4 Parkings Effia, Des parlementaires au Mondial

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

Energie : le mix s'organise

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie est d'actualité. Il s'agit de définir la trajectoire de notre mix à horizon 2030. Une occasion rêvée pour le club de rappeler que la mobilité durable se construit dans la coexistence d'une pluralité de solutions. Porté notamment par le disque vert, qui offre 2 heures de stationnement aux véhicules GPL, GNV, électriques,

Suite page 2

Automne 2016 • Numéro 19

air libre

le journal

du CLUB des VOITURES ÉCOLOGIQUES

ACTUALITÉ

Vers un système énergétique plus diversifié

Ségolène ROYAL, Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales pour le Climat

La Ministre de l'Environnement a publié au Journal Officiel la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE). Ce document, qui fixe la trajectoire des énergies à horizon 2023, contient un volet consacré à la mobilité durable.

Comme je m'y étais engagée, je vous présente aujourd'hui la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), qui est un élément fondateur de la transition énergétique :

- elle donne des perspectives aux entreprises et permet la création des emplois de la croissance verte
- elle rend irréversible la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables,
- elle place la France au premier rang des pays du monde qui ont commencé d'appliquer concrètement l'Accord de Paris sur le climat.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte votée par le Parlement fixe des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de maîtrise de la consommation d'énergie et de développement des énergies renouvelables. Mon ambition est de conduire la transition vers un système énergétique plus efficace et plus sobre, plus diversifié donc plus résilient, préservant la santé humaine et l'environnement et garantissant l'accès à l'énergie (...) qui définisse



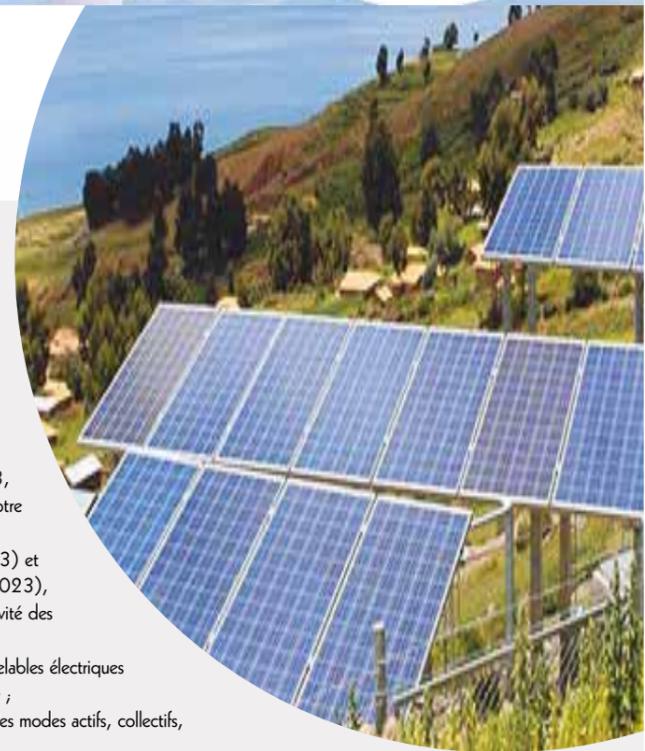
des priorités claires pour les prochaines années, en intégrant l'ensemble des énergies (...) et qui pose les bases d'un nouveau système énergétique à l'horizon 2030.

En cohérence avec la stratégie nationale bas carbone adoptée dès novembre 2015, la programmation pluriannuelle de l'énergie trace, aux horizons 2018 et 2023, les orientations et les actions concrètes pour décarboner et diversifier notre mix énergétique en favorisant la croissance verte. Elle prévoit de :

- réduire fortement la consommation d'énergie (-12% en 2023) et en particulier la consommation d'énergies fossiles (-22% en 2023), au bénéfice du pouvoir d'achat des ménages, de la compétitivité des entreprises, et de l'indépendance énergétique de la France ;
- augmenter de plus de 50% la capacité d'énergies renouvelables électriques et augmenter de 50% la production de chaleur renouvelable ;
- développer la mobilité propre au travers du déploiement des modes actifs, collectifs, et partagés, et d'une diversification de nos carburants (...)
- réduire la production d'électricité d'origine nucléaire, en réponse à l'évolution de la consommation électrique et au développement des énergies renouvelables. (...)

Je propose également des orientations permettant de développer le stockage (...). La PPE permet un surcroît de croissance économique à 2030 de +1,1 point par rapport à la tendance (...). Elle démontre ainsi qu'il est possible de concilier enjeux économiques et sociaux, innovation, et préservation de l'environnement et de la planète. C'est la première fois qu'une grande puissance industrielle associe ainsi la société civile à la définition de sa stratégie énergétique. Je compte sur vous pour continuer à enrichir ce projet, à le faire vôtre dans votre quotidien, à le diffuser. (...)

Je vous rendrai compte, au terme de cette consultation, des résultats et des modifications que j'apporterai au projet.



PRIMAIRES LR 2017

Zoom sur les propositions des candidats en matière de transports et d'énergies

Alors même qu'ils représentent un potentiel d'emplois importants pour les années à venir, les secteurs automobile, transports et énergies occupent une place peu importante dans les programmes des candidats à la prochaine primaire de la Droite et du Centre des 20 et 27 novembre. Pourtant, ces propositions sont essentielles pour le prochain mandat.

Côté transports et énergie, aucune proposition n'a été relevée dans les programmes de Jean-Frédéric Poisson et de Jean-François Coppé.

Pour Nicolas Sarkozy, l'objectif est d'atteindre « +20% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique avant 2025 », et « zéro charbon sous 5 ans dans la production énergétique française ». Il souhaite pour cela « passer d'un système de subventions à la vente d'électricité renouvelables à un soutien au développement des technologies d'énergies renouvelables. » Misons que la filière hydrogène est intégrée dans cette proposition.

Concernant l'automobile, l'ancien Président souhaite « instaurer, au niveau européen, une obligation d'affichage des polluants autres que les émissions de CO₂ sur les véhicules neufs » et « développer l'implantation de bornes de chargement pour véhicules électriques et l'accès aux carburants non polluants. »



Alors que François Fillon indique que « le nucléaire est un atout climatique », Bruno Lemaire souhaite « investir dans l'éolien, le solaire, le biogaz pour devenir un pays leader en Europe. » En ce sens, il souhaite rationaliser le cadre juridique et réglementaire notamment en encadrant les délais d'instructions des dossiers et des projets de développement d'énergies.

Pour lui, la France a besoin d'une « suppression du principe de précaution, et (d'une) inscription du principe d'innovation dans la constitution. » il est nécessaire également selon lui de « mettre en place un tableau de bord clair synthétisant les principaux indicateurs de l'état de l'environnement. »

Côté investissements, il souhaite financer « la Recherche pour le stockage mobile et le développement des véhicules électriques et autonomes, en fléchant une part du Programme des Investissements d'Avenir vers le stockage mobile. » Il appelle par ailleurs de ses vœux une « concertation de l'État avec le secteur privé pour le recyclage des batteries. »

Tout comme Nathalie Kosciusko-Morizet, Bruno Lemaire dit vouloir également encourager l'autoconsommation. Alain Juppé souhaite quant à lui « préparer l'avenir du nucléaire en complément des énergies renouvelables les plus prometteuses, et non en opposition comme c'est le cas actuellement. »

En ce sens, il veut « accélérer le développement des énergies renouvelables, qui ont fait d'énormes progrès. » et « Engager un programme d'équipement solaire en veillant à privilégier les solutions les plus compétitives et privilégiant la création de valeur nationale et locale. »

Sur les transports et l'avenir de l'automobile, les favori des sondages a souhaité associer notamment les membres du Club des Voitures Ecologiques à l'occasion de la réunion « Les Acteurs de l'Alternance » le 22 septembre dernier, afin de co-construire son projet. La question d'un mix énergétique équilibré, et des propositions sur l'avenir de l'automobile et la mobilité durable ont été transmises à cette occasion. Les clubs seront naturellement attentifs à la retranscription de ces propositions dans le programme du candidat.

Disque vert électronique : les horodateurs au service de la mobilité durable



Bruno Lechevin, Président de l'ADEME, Marc Teyssier d'Orfeuil, Président délégué AVE, Jonathan Rodrigues, Maire-adjoint d'Épernay, et Bertrand Barthélémy, PDG de Parkeon, à l'occasion du lancement du disque vert électronique aux RIVE 2016 le 7 juillet dernier.

Pour rappel, lancé en 2008 par l'Association des Voitures Écologiques (AVE) et soutenu par l'ADEME, le disque vert permet aux propriétaires de véhicules écologiques ou utilisés en auto-partage de stationner gratuitement durant 2 heures. En partenariat avec Parkeon, PME française qui équipe 80% des villes de l'hexagone, le disque vert sera bientôt « électronique ». Les collectivités peuvent l'intégrer directement aux horodateurs pour les utilisateurs dûment enregistrés. Véritable kiosques multiservices, certains horodateurs permettent dès aujourd'hui de mesurer la qualité de l'air rue par rue, de piloter la recharge des véhicules électriques, ou encore de louer son vélo en libre service.

Programmation Pluriannuelle de l'Énergie,

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE), introduite par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), détermine les priorités d'actions des pouvoirs publics dans le domaine de l'énergie.

Annexée à la PPE, la Stratégie pour le Développement de la Mobilité Propre s'articule autour des priorités prévues par la LTECV : maîtriser la demande de mobilité, développer les véhicules à faibles

émissions de polluants et de gaz à effet de serre, fixer un cadre d'action national permettant le développement d'un marché des carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes dans le cadre d'un mix énergétique diversifié, optimiser le fonctionnement des véhicules et les réseaux existants, améliorer les reports modaux vers les modes de transports les moins polluants, et développer les modes de transports collaboratifs.

ACTUALITÉS

Porter la Stratégie de Développement de la Mobilité Propre par des incitations

Ségolène Royal souhaite associer la société civile et les entreprises à la PPE. Le Club des Véhicules Écologiques (CVE) a souhaité adresser sa contribution, dont voici les points essentiels.

Le CVE se réjouit de la volonté affichée du Gouvernement d'offrir une lisibilité sur la politique de mobilité durable. Ils saluent notamment l'objectif d'atteindre un parc de l'ordre de 2,5 millions de véhicules hybrides rechargeables et de 1,9 millions de véhicules électriques en 2030, mais regrettent qu'aucun objectif ne soit fixé pour le déploiement des véhicules GPL, GNV flexfuel E85 et hydrogène.

Ainsi, le disque vert, qui offre deux heures de stationnement aux véhicules écologiques, et qui bénéficie du soutien de l'ADEME, pourrait être un outil de promotion national en direction des véhicules plus respectueux de l'environnement, notamment s'il était porté par l'Etat au même titre par exemple que les pastilles Crit'Air. Il souligne l'importance d'accompagner l'objectif d'augmenter la part des carburants renouvelables (biocarburants, électricité d'origine renouvelable, BioGNV, BioGPL), fixée à 15% pour 2030. En ce sens, le CVE invite les pouvoirs publics à en-

voyer des signaux clairs en faveur de l'ensemble de ces carburants alternatifs au rang desquels le carburant ED95, homologué en France depuis le début de l'année. Plus largement, le CVE propose au Gouvernement d'inclure dans les négociations avec les concessionnaires d'autoroute la possibilité d'offrir un crédit de télépéage à l'ensemble des propriétaires de véhicules utilisant ces carburants.

Si la Stratégie de Développement de la Mobilité Propre permet d'offrir à la France des objectifs ambitieux en matière de mobilité durable, elle mérite d'être assortie de mesures incitatives pour l'ensemble de ces solutions, notamment afin de les rendre accessibles au plus grand nombre.

MD



INTERVIEW

2,4 millions de véhicules branchés en 2023



Isabel MONTELESCAULT,
Chef de Département Mobilité Électrique, EDF

Air Libre : Dans le cadre de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie, un objectif de 2,4 millions de véhicules électriques et hybrides rechargeable est visé pour 2023. Comment le groupe EDF accompagne-t-il ce mouvement ?

Isabel Montelecault : L'électricité constitue un véritable atout pour engager la transition énergétique du transport. Proposer des transports électriques accessibles à tous, telle est l'ambition du Groupe EDF qui apporte ses cinquante années d'expérience et son savoir-faire afin d'offrir des solutions allant du diagnostic aux services.

Tout d'abord, auprès de collectivités locales, EDF apporte une solide expertise technologique sur l'ensemble de la chaîne de valeur (batteries, l'impact de la recharge sur les réseaux, smart cities...). Nous donnons également des conseils relatifs à la mise en place de la mobilité électrique.

EDF travaille aussi de longue date avec plusieurs constructeurs et exploitants dans le développement de solutions de bus électriques afin d'identifier des lignes et proposer des solutions de recharge qui permettent de concilier impératif d'exploitation et optimi-

sation du réseau électrique. Nous proposons en outre une offre de location de batterie qui permet d'assurer le financement et de garantir le bon fonctionnement du système sur toute la durée de vie du véhicule.

Bien sûr, nous sommes capables de proposer des offres de fourniture adaptées à cet usage, pouvant être 100% renouvelables. S'agissant des infrastructures privées ou d'accès public, le programme Advenir, porté par notre filiale Sodetrel et notre réseau d'installateurs SynerCiel, prévoit d'ici fin 2017 l'installation de 12 000 bornes de recharge, pour moitié dans les parkings privés des entreprises et des services publics, et pour moitié dans les parkings résidentiels collectifs. Enfin, le projet Corri-Door représente 200 bornes de recharge rapide sur les grands axes autoroutiers français, pour une mobilité électrique interurbaine.

Air Libre : Concernant les mesures incitatives, quelles sont celles qui vous semblent les plus efficaces ? Auriez-vous des suggestions complémentaires pour permettre au marché de se développer au rythme souhaité ?

Isabel Montelecault : Sans vouloir être exhaustive, je pense que l'une des mesures les plus efficaces porte actuellement sur les bonus écologiques qui permettent au véhicule électrique d'être aussi attractif sur

le plan environnemental qu'économique, ceci dans l'attente d'une croissance des volumes de vente permettant de réduire les coûts de production.

Le réseau de bornes de recharges français est dès à présent significatif. Cependant, l'aide au financement des infrastructures de charge publiques pourrait utilement être prolongée dans certaines « zones blanches ». Par ailleurs, l'augmentation des autonomies des véhicules va générer un besoin croissant de points de charge en haute puissance (100, 150 kW). Il serait intéressant que les pouvoirs publics accompagnent l'implantation de ces bornes relativement onéreuses. Ensuite, il me semble important de promouvoir les bus électriques auprès des collectivités territoriales et de leurs exploitants puis d'accompagner leur développement avec des programmes de financement adaptés.

Notons que des actions facilitant l'usage du véhicule électrique en ville (voies réservées ; stationnement facilité) sont des mesures concrètes et peu onéreuses, les véhicules électriques représentant moins de 0.5% du parc roulant. Enfin, Le programme Advenir et le crédit d'impôt pour les infrastructures installées par des particuliers sont des mesures efficaces. Elles devront trouver des relais afin de répondre à des besoins d'équipement qui s'étaleront sur plusieurs années.

Hydrogène : accompagner l'émergence d'une filière industrielle française

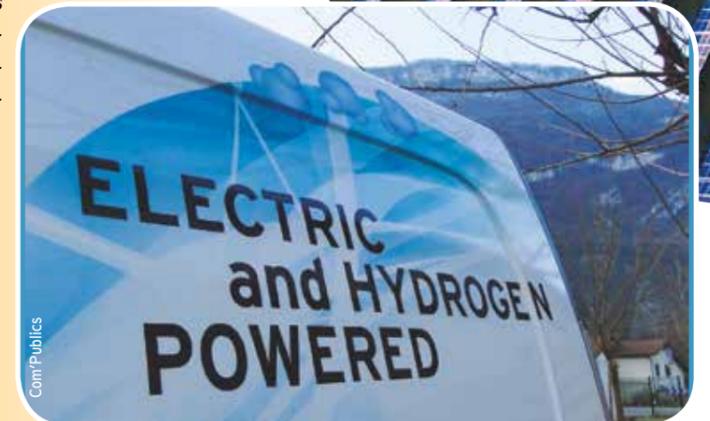
En 2014 l'Union européenne a adopté une directive afin d'assurer la mise en place de points de ravitaillement en carburants alternatifs. Les états membres doivent développer les infrastructures nécessaires en vue de constituer un maillage suffisant sur l'ensemble de leur territoire. En plus du maillage annoncé de points de charge pour véhicules électriques et des stations distribuant du gaz naturel, notons la clôture le 30 septembre dernier de l'appel à projets « Territoires Hydrogène ».

Face au défi environnemental, l'hydrogène est un véritable instrument au service de la transition énergétique, car il permet de stocker les pics de production d'énergies renouvelables tout en développant la mobilité durable. En effet, cette filière industrielle naissante apporte des solutions pour prolonger l'autonomie des véhicules électriques : après la commercialisation du Kangoo ZE H2, des annonces ont été faites concernant l'arrivée sur le marché de bus électriques de 9 mètres à prolongateurs d'autonomie, ou encore de bennes à ordures ménagères fonctionnant à l'hydrogène.

Appel à projet « Territoires Hydrogène »

L'appel à projets ambitionne de montrer qu'un territoire, « dès lors qu'il utilise une source d'hydrogène décarbonnée pour satisfaire plusieurs utilisations, peut générer un développement économique rentable et écologique », comme l'a rappelé Ségolène Royal. En cinq mois, 31 projets ont été déposés, montrant l'intérêt de près d'une centaine de territoires afin de structurer des filières hydrogène locales sur l'ensemble de la chaîne de valeur : production, stockage et utilisation.

Une question se pose maintenant : si seule une partie d'entre eux sont labellisés dans le cadre de cet appel à projets, comment accompagner



les autres territoires pour développer leurs projets innovants ? Tout comme pour les bornes de recharge pour les véhicules électriques à batterie, l'idéal serait de compléter cet appel à projets par un second, orienté sur le développement de la mobilité des véhicules électriques hydrogène, permettant de créer un premier maillage de stations d'avitaillement hydrogène, autour desquelles des clusters de véhicules locaux (véhicules utilitaires, bus, bennes à ordures ménagères) permettraient de créer des écosystèmes bénéfiques pour tous. Afin de se conformer aux dispositions européennes, et alors que la France s'est fixée pour objectif de porter la part des énergies renouvelables à 40 % de la consommation électrique à l'horizon 2030, le volet mobilité hydrogène doit pouvoir compter sur plus de visibilité quant aux cofinancements prévus par l'État sur le sujet.

GM

Suite de l'édito de Marc Teyssier d'Orfeuil

hydrogène, hybrides, flexfuel E85 ou autopartagés, dorénavant disponible dans sa version « électronique » directement dans les horodateurs, le mix énergétique de nos transports de demain verra l'émergence d'un réseau d'avitaillement en carburants alternatifs souhaité par l'Europe.

La loi relative à la transition énergétique et l'appel à projets territoires hydrogène mettent déjà en partie en musique ce souhait manifeste de l'Etat d'appliquer dès à présent les Accords de Paris. Un sujet incontournable pour les candidats à l'élection présidentielle de 2017, qui s'organise dès à présent au travers des primaires, et sur lequel nous mobilisons les candidats.

un pas de plus vers la mobilité durable



INTERVIEWS



Qualité de l'air : un nouveau souffle pour le GPL

Emilie COQUIN, Responsable relations institutionnelles, CFBP (GPL)

Air Libre / Forum des mobilités : Parmi les mesures mises en place afin de favoriser le développement de la mobilité propre, le Gouvernement souligne l'instauration des certificats qualité de l'air le 7 juillet 2016. En quoi cette mesure peut-elle favoriser le GPL dans les années à venir ?

Emilie Coquin : Un véhicule GPL est classé dans les catégories des véhicules les moins polluants en Crit'air 1, quelle que soit son année d'immatriculation. C'est donc une reconnaissance de la place qu'il doit prendre pour développer la mobilité durable. En attestent également les résultats des tests d'émissions menés en conditions réelles

de circulation (RDE/WLTC) : un véhicule GPL émet 20% de CO₂ de moins que l'essence, pas de particules et pratiquement pas de Nox. Ce classement permettra d'encourager le développement du GPL. L'enjeu de la mobilité durable n'est pas seulement technologique : il s'agit de développer l'utilisation de véhicules à énergie alternative. Pour cela, ceux-ci doivent être accessibles en termes de prix et de coût, et faciles d'utilisation. C'est le cas du GPL. Cela signifie aussi que le développement des solutions alternatives doit s'accompagner de mesures incitatives pour convaincre les français de franchir le pas.

Etre distingué en Crit'air 1 est un signal positif pour informer les automobilistes de l'intérêt environnemental du GPL et de la possibilité de rouler plus propre sans avoir à acheter un véhicule neuf mais en équipant un véhicule essence au GPL.

Il importe d'aller au bout de la démarche : une communication et des incitations en faveur de toutes les énergies alternatives permettront d'instaurer un mix des transports plus durable dans lequel chaque automobiliste trouvera la solution alternative adaptée à ses besoins et ses moyens financiers.



Air Libre / Forum des mobilités : Le Bio-GPL est en cours de développement. Comment inciter davantage son déploiement ?

Emilie Coquin : A l'heure où se pose la question du développement des infrastructures d'approvisionnement pour carburants alternatifs, le réseau de stations GPL est non seulement déjà bien développé sur tout le territoire, mais il est également prêt pour progressivement intégrer le BioGPL. Dès 2017, ce sont près de 10% des volumes du GPL utilisé comme carburant qui seront d'origine renouvelable en France. La filière du BioGPL reste néanmoins naissante. A ce titre, elle requiert des investissements importants en R&D, sans compter que son développement passera également par celui du GPL. De fait, la mobilisation de tous les acteurs est nécessaire : distributeurs, constructeurs et pouvoirs publics. S'il est donc nécessaire d'avoir un soutien public au démarrage de la filière, il est aussi essentiel d'intégrer le GPL et BioGPL dans la parole publique et dans les scénarios d'évolution et stratégies énergétiques. Seul un tel signal donnera la visibilité et la confiance nécessaires à l'investissement dans le BioGPL, pour ainsi tirer parti de son potentiel en matière environnementale et sanitaire.

INTER-



Catherine Le Boul-Proust, Directrice de la Stratégie, GRDF

Vers un essor du GNV et du BioGNV

Air Libre / Forum des mobilités : Dans sa stratégie de développement de la mobilité propre, le Gouvernement rappelle toute la pertinence des véhicules fonctionnant au gaz. Quelles sont selon vous les mesures phares qui accompagneront le développement du marché dans les années à venir ?

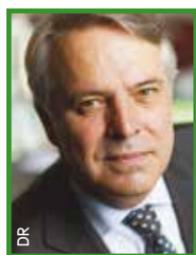
Catherine Le Boul-Proust : Les mesures fiscales sont identifiées par l'ensemble de la filière comme essentielles pour le développement de la mobilité au GNV/BioGNV. Plusieurs pays européens ont déjà fait ce choix comme l'Italie ou l'Allemagne, et les effets ont été tout de suite visibles. Ainsi, le maintien d'un écart important entre la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) du GNV et celle du diesel est certainement le principal moteur de l'émergence du GNV dans le paysage de la mobilité. Il est vraiment dommage que le BioGNV, issue de la valorisation des déchets et favorisant une économie locale et circulaire, ne soit pas identifié comme un carburant renouvelable. Le législateur admet une fiscalité identique à celle du GNV alors qu'elle se calcule en prenant compte du contenu carbone des carburants. De plus, le BioGNV ne bénéficie pas des mécanismes de soutien pour le développement des biocarburants avancés. En effet, régulariser ces points est déterminant pour permettre l'essor durable du GNV/BioGNV et son utilisation par des acteurs publics et privés.

Air Libre / Forum des mobilités : Quelles seraient vos suggestions complémentaires pour accélérer la gazomobilité en France dans les années à venir ?

Catherine Le Boul-Proust : Au delà de la fiscalité, nous estimons que l'appel à projets solutions intégrées de mobilité au GNV est une première nationale. En effet, cet engagement dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir permet de soutenir le GNV tant sur développement d'infrastructures que sur l'achat de véhicules. Cependant, nous regrettons la complexité des montages des dossiers, et en particulier dans des schémas juridiques imposés qui découragent les candidats potentiels. Nous avons également des attentes fortes exprimées par les utilisateurs du GNV, principalement les transporteurs qui demandent un soutien des pouvoirs publics sur l'acquisition des véhicules. La bonification de l'amortissement pour les véhicules GNV est un premier acte fort, mais une aide directe sur l'acquisition des véhicules permettrait de couvrir plus largement l'ensemble du secteur des transporteurs / logisticiens. Une prise en charge d'une partie du surcoût des véhicules gaz permettrait à plusieurs entreprises de la livraison de passer le cap de la mobilité gaz et ainsi de participer aux objectifs nationaux et locaux de réduction des polluants atmosphériques.

L'éthanol français est renouvelable

Alain JEANROY, Directeur Général, CGB, Collective Bioéthanol



Air Libre / Forum des mobilités : Comment atteindre selon vous l'objectif de 15% de carburants d'origine renouvelable dans nos carburants d'ici à 2030 ?

Alain Jeanroy : Du côté de la consommation, cet objectif sera atteint grâce à une moindre demande en carburants du fait de moteurs plus sobres et plus efficaces mais aussi avec la mise à la consommation de carburants à plus fort contenu en renouvelable comme l'E20, une essence contenant 20% d'éthanol en volume, en plus du superéthanol E85 à destination des véhicules flexfuel et de l'ED95 réservé aux véhicules lourds.

Côté production, la filière fera des investissements industriels, notamment pour apporter le complément nécessaire en biocarburants avancés qui devraient représenter le tiers de cet objectif de 15% de carburants renouvelables dans nos carburants en 2030.



Air Libre / Forum des mobilités : Comment le Gouvernement peut-il selon vous encourager le développement de la filière éthanol française ?

Alain Jeanroy : Le gouvernement et les pouvoirs publics ont un rôle essentiel à jouer en favorisant la consommation des carburants à plus fort contenu en composés renouvelables. Plusieurs initiatives vont déjà dans ce sens :

- adoption depuis janvier 2016 d'une fiscalité préférentielle pour le SP95-E10 par rapport aux autres essences, qui permet à ce carburant d'être vendu 4 à 5 centimes de moins au litre ;
- signature par trois ministères de la charte E10 aux côtés de plusieurs organisations du monde de l'automobile, de constructeurs et de distributeurs de carburants : il s'agit de lancer une campagne nationale d'information des automobilistes sur la compatibilité de leur véhicule avec les différentes essences disponibles, en apposant sur les trappes de réservoir des véhicules des autocollants que l'on retrouvera sur les pompes.
- homologation des boîtiers flexfuel attendue pour début 2017 : elle permettra de convertir une part importante des véhicules essences en circulation afin qu'ils puissent aussi rouler à l'E85 en toute sécurité.

Il faut en complément garantir une visibilité réglementaire en maintenant un objectif européen d'énergies renouvelables dans les transports après 2020 et ouvrir le chantier européen de définition technique d'une essence contenant 20% d'éthanol (E20).

Mobilité : mettre en musique la loi de transition énergétique

L'ambition de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) offre des opportunités importantes pour les véhicules écologiques. Il faut pour cela qu'elle soit complétée sur le plan réglementaire. Le point sur les décrets d'application et sur les mesures actuellement débattues dans le cadre du PLF 2017.

Parmi les sujets largement relayés sur la scène médiatique, celui des pastilles d'identification des véhicules, Crit'air, qui a été mis en place en juillet 2016. Il permettra pour les agglomérations qui le souhaitent de mettre en place des zones de circulation restreintes durant les pics de pollution. Les 6 catégories classent les véhicules en fonction de leurs polluants locaux, privilégiant les véhicules récents en fonction de leur norme Euro. L'essence et l'éthanol sont préférés au gasoil. Les véhicules électriques et hydrogène sont en catégorie 0, les véhicules GPL et GNV en catégorie 1 quelle que soit leur date de mise en circulation. Le club regrette que les véhicules hybride-essence et flexfuel E85 n'aient pas eux aussi bénéficié de ce surclassement logique eu égard à leurs performances en matière d'émissions de polluants locaux.

Il est, de fait, important que l'ensemble des carburants alternatifs soient pleinement intégrés dans le décret qui précisera prochainement les « véhicules à faible émission ». Encore en discussion avec les professionnels, ce

décret précisera les véhicules qui pourront être achetés par les collectivités, l'Etat, les taxis et les VTC dans les années à venir, la loi prévoyant respectivement des obligations de renouvellement à hauteur de 50% pour le public, et 20% pour le privé.

Le décret précisant la date de mise en application de l'écodiagnostic intégré au contrôle technique a lui aussi été publié. Après une période expérimentale de mesures de septembre 2016 à mars 2017, la mise en application de cette mesure emblématique permettant d'agir sur les performances du parc roulant devra se faire au plus tard le 1er juillet 2017.

Décrets et précisions en attente : les professionnels manquent encore aujourd'hui de visibilité

Notons que le décret précisant les modalités d'application du développement de systèmes d'autopartage de véhicules écologiques dans les nouveaux immeubles moyennant une diminution des obligations de création

de parkings (Art. 42) n'ont pas été précisées. Les deux rapporteurs de la LTECV à l'Assemblée Nationale puis au Sénat s'étaient pourtant mobilisés pour intégrer cette disposition dans la loi. Les professionnels de l'immobilier ne prendront pas le risque de la mettre en application sans parution du décret, le risque de recours au tribunal administratif étant trop important.

Enfin, des dispositions particulièrement pertinentes sont actuellement discutées dans le cadre du projet de loi de finances 2017. Notons par exemple que les véhicules d'entreprises utilisant du GPL, du GNV et électriques pourront dorénavant récupérer la TVA au même titre que le gasoil, et que les véhicules E85, comme les essence, rattraperont progressivement cet avantage en 5 ans, à due concurrence de 80%. Il est également possible de « suramortir » les véhicules fonctionnant au BioGNV et ceux fonctionnant au ED95, afin de souligner la pertinence de ces carburants fabriqués à partir de nos déchets locaux. GM

400 bornes intelligentes dans les parkings Effia



Fabrice LEPOUTRE
Directeur général, Effia Stationnement

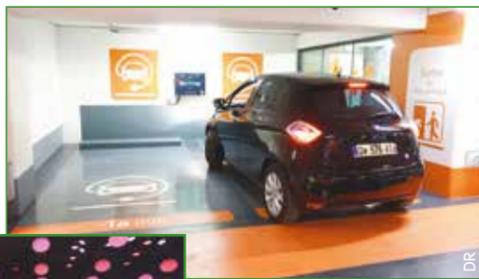
Air Libre / Forum des mobilités : Vous avez annoncé cet été le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques dans vos parkings. D'où en êtes-vous et quels sont les objectifs de cette démarche ?

Fabrice Lepoutre : Nous avons débuté le déploiement de nos nouvelles bornes comme prévu et nous aurons terminé début 2017. Dans l'intervalle nous avons constaté une intensification de l'usage de nos bornes installées, et avons décidé de doubler la capacité dans une vingtaine de sites et d'augmenter le nombre de parkings équipés. L'un dans l'autre, c'est désormais un objectif de 400 bornes intelligentes et connectées que nous nous fixons pour fin 2017. En parallèle nous venons de conclure un partenariat majeur avec Renault pour apporter des solutions simples de

chargement aux clients de la nouvelle Zoé. Nous sommes persuadés que le doublement annoncé de l'autonomie des véhicules électriques va se voir assez rapidement dans les ventes et les besoins de recharge dans les parkings.

AL/FdM : Quel rôle attribuer selon vous aux parkings dans le développement des véhicules écologiques ? Comment pourriez-vous accélérer encore cette dynamique ?

Fabrice Lepoutre : Si l'objectif des pouvoirs publics est de favoriser l'essor de la filière et de créer un marché de masse, alors les efforts doivent être mis en priorité sur la densification du réseau de bornes de recharge, et à ce titre les parkings joueront un rôle essentiel. Or, s'il est relativement simple de déployer des bornes sur la



voiture ou dans les parkings à l'air libre, l'équipement des parkings en ouvrage relève du parcours du combattant ! La réglementation en vigueur, qui résulte du principe de précaution en matière de sécurité-incendie, rend l'installation de bornes très problématique et particulièrement onéreuse. Elle décourage les initiatives, non seulement pour les opérateurs de stationnement publics comme EFFIA, mais aussi pour les parties prenantes du parc

privé (bailleurs sociaux, copropriétés, etc.). Les pouvoirs publics doivent en prendre conscience et simplifier les règles.



ÉVÉNEMENT

Des parlementaires au Mondial de l'Auto

Le mardi 5 octobre, le Club des Voitures Écologiques a organisé une visite du Mondial de l'Automobile de Paris pour les membres de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale. L'occasion de faire un état des lieux du secteur et de découvrir les technologies de développement durable des constructeurs.



Emmenés par Jean-Paul Chanteguet, député de l'Indre, Président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée nationale, ont participé à ces découvertes durant plus de 3h30 Serge Bardy, député de Maine-et-Loire, Alain le Boeuf, député de Vendée, Yannick Favennec, député de Mayenne, Jacques Kossowski, député des Hauts-de-Seine, Valérie Lacroute, députée de Seine et Marne M. Thierry Vanel, Directeur-adjoint de la commission. A noter également que Thierry Archambault, Président délégué de la CSIAM (Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle) et Jean-Claude Giroit, Commissaire Général du Salon de l'automobile de Paris 2017, sont intervenus au cours de cette visite. De toute évidence, la voiture électrique aura été la vedette de ce Mondial. Les parlementaires ont pu constater, au sein de l'offre des constructeurs, une véritable massification des véhicules hybrides et électriques. Ces dernières années, le segment des véhicules électriques est celui qui connaît la plus forte

croissance du marché : +63% en France, et +70% dans le monde. Un engouement dont pourront profiter la Zoé de Renault, voiture électrique la plus vendue en France, le modèle i3 100% électrique de BMW, la Nissan LEAF, ou encore la Tesla Model X. Autant de véhicules dont les députés présents ont pu découvrir les performances toujours plus impressionnantes, notamment en terme d'autonomie, puisque les 300 km sont en passe de devenir la norme.

Mobilité hydrogène
La visite aura aussi été l'occasion de présenter la technologie hydrogène. Grâce à des piles à combustible installées sur des véhicules électriques, l'autonomie et la rapidité de ravitaillement sont améliorées, et ce en n'émettant que de l'eau à l'échappement. Ce procédé, véritable moteur du développement de l'électromobilité, est notamment installé sur la Toyota Mirai. Ce modèle a été développé dans le cadre du projet « zéro émission » du constructeur japonais, lequel prévoit une réduction de 90% d'émission de CO₂ de ses véhicules neufs d'ici 2050. L'utilisation de l'hydrogène est d'ailleurs un axe majeur de travail de Michelin depuis de nombreuses années. Le groupe soutient très fortement le développement de la filière, et a notamment investi dans la société Symbio FCell, pionnier de la pile à combustible et inven-

teur du premier prolongateur d'autonomie pour véhicules hybrides.

Le mix énergétique à l'honneur sur les stands

Enfin, ce tour d'horizon des solutions de mobilité propre n'aurait pas été complet sans un point sur les carburants alternatifs. Les visiteurs ont ainsi échangé avec des membres de la filière éthanol française, rappelant ainsi que ce bio-carburant permet de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de 60 % en moyenne, mais aussi GPL, 1er carburant alternatif distribué dans le monde qui offre de belles perspectives avec l'arrivée toute prochaine en France du BioGPL. Enfin, les parlementaires ont pu conduire eux-mêmes des véhicules roulant au GNV, gaz naturel utilisé comme carburant qui n'émet pas de particules fines et émet 25% de CO₂ en moins par rapport à un véhicule essence.

EN BREF

L'hydrogène remporte le e-Rallye de Monte-Carlo



3 Toyota Mirai au départ du rallye à Fontainebleau, dont celle pilotée par Artur Prusak et Thierry Benchetrit, qui démontre la pertinence de la mobilité hydrogène en remportant le e-Rallye de Montecarlo 2016.

Le 12 octobre dernier, 35 équipages de 9 nationalités différentes se sont élancés dans le e-Rallye Monte-Carlo. Organisé par l'Automobile Club de Monaco, ce rallye était jusque là réservé aux seuls véhicules électriques. Désormais, il est ouvert à tous les véhicules zéro émission. Plusieurs voitures à hydrogène ont donc pris le départ, et c'est le véhicule piloté par Artur Prusak et Thierry Benchetrit qui a remporté la compétition.

Pour la première fois, des voitures à hydrogène ont parcouru plus de 1 000 kilomètres à travers la France, en reliant Fontainebleau à Monaco du 12 au 16 octobre. Plusieurs voitures fonctionnant grâce à la technologie hydrogène ont pris le départ de ce rallye : trois Toyota Mirai et trois Kangoos ZE-H2.

Afin de permettre à ces 6 véhicules de ravitailler entre Paris et Monaco, Air Liquide a mis à disposition une station mobile en différents points du parcours. Pour rappel, le temps de ravitaillement des voitures à hydrogène est d'environ 5 minutes pour une autonomie pouvant atteindre plus de 500 km, des prestations comparables à celles d'une voiture à essence, et ce sans aucun rejet polluant, puisque seule de l'eau est rejetée à l'échappement.

« Nous nous sommes vraiment régalés avec cette Mirai, qui démontre que la mobilité durable peut aussi être synonyme de performances. La réussite de cette épreuve est un grand pas vers le déploiement des voitures à pile à combustible hydrogène » a déclaré le maire de Monaco, Georges Marsan, qui a terminé la course à la sixième place. C'est Artur Prusak et Thierry Benchetrit, au volant d'une Toyota Mirai, qui se sont imposés dans ce e-Rallye Monte-Carlo. Les 3 Kangoo ZE-H2 engagées par SymbioFCell ont elles aussi terminé le millier de kilomètre. Des résultats qui démontrent ainsi les performances, la fiabilité et la viabilité de la technologie pile à combustible hydrogène sur une telle distance, la plus longue jamais parcourue en France par des voitures hydrogène.

COP 22 : la mobilité durable invitée au Maroc

Hakima El Haite, Ministre déléguée à l'Environnement du Maroc, appelle tous les participants des RIVE 2016 à venir participer à la COP22 qui se tiendra à Marrakech du 7 au 18 novembre.

« Seuls des gens comme vous peuvent faire la différence pour aller vers le monde de demain ».

NOS MEMBRES PARTENAIRES

