



COMPTE-RENDU RIVE

DU 3 JUILLET 2018

RIVE 2018
Rencontres
Internationales
des Véhicules
Ecologiques



RIVE 2018

Alors que les Assises de la mobilité se sont clôturées en décembre dernier, et à quelques mois des débats relatifs au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) qui en découle, les sujets relatifs à la mobilité sont au cœur de l'actualité institutionnelle, et ce à tous les échelons de décision.

Au niveau international d'abord. Alors que la France a été assignée par la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des normes en matière de qualité de l'air, et parce que les enjeux socio-environnementaux de la mobilité ne s'arrêtent pas aux frontières, l'Europe continue de dessiner les contours de la mobilité de demain.

Les débats européens sur le Paquet mobilité, dont le second volet sera consacré à la mobilité durable, imprègnent nos politiques nationales. À ce titre, la LOM devrait comprendre elle aussi des mesures consacrées au développement d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique. Nous pouvons d'ores et déjà nous réjouir de plusieurs annonces faites en ce sens par le Gouvernement, notamment sur les mobilités actives et partagées, la transition écologique des véhicules,

le déploiement des infrastructures d'avitaillement, la logistique urbaine, le transport fluvial ou encore l'accompagnement des innovations telles que le véhicule autonome.

Enfin, les territoires urbains et ruraux sont eux aussi pleinement mobilisés, et il est stratégique de leur donner davantage d'outils pour leur permettre d'adapter leurs politiques en faveur des mobilités propres aux spécificités locales de leur territoire.

Chaque année, en France, on dénombre 48 000 morts prématurés liées à la pollution atmosphérique. C'est grâce à la mobilisation de l'ensemble de ces acteurs, auxquels s'associent les constructeurs, les producteurs et distributeurs d'énergie ou encore les professionnels de la livraison et de la location, que nos mobilités seront transformées en profondeur.

La diversité des acteurs, publics et privés, à laquelle doit s'ajouter la mixité des solutions, permettront de répondre à l'enjeu que représente la transition écologique des mobilités !

DISQUE VERT : signature d'une convention avec la FNCCR



Après s'être massivement impliquées dans le déploiement d'infrastructures d'avitaillement pour véhicules électriques, gaz naturel et bientôt hydrogènes, les Autorités Organisatrices de la Distribution d'Énergie ont souhaité, au travers de la FNCCR, apporter leur soutien au disque vert, afin de développer le mix énergétique dans nos transports. Avec le soutien de l'ADEME, ce dispositif permet d'offrir 2 heures de franchise de stationnement aux véhicules écologiques GPL, GNV, électriques, hybrides, flexfuel E85 ainsi qu'à ceux utilisés en autopartage.

En annonçant la signature d'une convention à l'occasion des Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques le 3 juillet à Paris, Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président du SIEIL et vice-président de la FNCCR, indiquait « **il s'agit là d'un excellent moyen de réconcilier les ruraux qui ont besoin de leur voiture pour aller travailler et les urbains qui subissent les conséquences de la mauvaise qualité de l'air et commencent à interdire l'accès aux centres villes.** »

#

Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon & Vice-président de la FNCCR et Marc Teyssier d'Orfeuille, fondateur des RIVE (à gauche).

1 CONFÉRENCE

Assises de la mobilité et loi d'orientation : Quelles avancées ?

La conférence inaugurale des RIVE 2018 réunissait deux parlementaires, **Éric Alauzet** et **Jean-Marc Zulesi** ainsi que des représentants des filières électromobilité et gaz (GNV et GPL). Ce fut l'occasion d'aborder les principaux enjeux soulevés au cours des Assises de la mobilité et qui feront l'objet d'une attention particulière dans le cadre des débats relatifs à la loi d'orientation des mobilités (LOM). L'un des points d'attention, partagé par l'ensemble des filières, sera l'élaboration d'un cadre fiscal stable, lisible et prévisible. **Bertrand de Singly** a précisé que cela est nécessaire afin que constructeurs et énergéticiens engagent sereinement des investissements en faveur de la mobilité durable. Une réglementation cohérente bénéficiera également aux usagers, a souligné **Thomas Chrétien** : « ils ont besoin de lisibilité pour guider leurs choix au moment de l'achat de leur véhicule ». Les filières représentées ont insisté sur un autre volet stratégique de la LOM : les infrastructures. L'enjeu est de permettre l'installation « des bonnes bornes aux bons endroits » a indiqué ce dernier. À date, cela est rendu difficile par la raréfaction du foncier. À ce titre, **Joël Pedessac** a indiqué que même si le GPL est largement distribué, les stations-service font parfois le choix de retirer les postes de ravitaillement en gaz dès lors qu'ils ne sont pas assez rentables. Il a ainsi suggéré de renforcer les avantages liés aux externalités positives des carburants alternatifs pour inciter les distributeurs à maintenir un maillage territorial efficient

Enfin, les députés ont rappelé que la LOM va instituer un cadre législatif visant à encourager l'innovation, et en particulier la complémentarité des modes et services de transport : on parle de Mobility as a Service, faisant ainsi de la data le « carburant de l'innovation ». Aussi, conjointement à la loi dite « Pacte », le texte permettra l'installation d'un cadre favorable aux expérimentations puis à la généralisation des navettes et véhicules autonomes. La LOM devra donc instaurer un cadre alliant prévisibilité et souplesse afin de s'adapter aux avancées technologiques, et plus largement aux évolutions de la société.



▼
ILS SONT INTERVENUS de g. à d.
Joël Pedessac, Directeur Général - Comité Français du Butane et du Propane
Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches-du-Rhône
Bertrand de Singly, Délégué stratégie - GRDF
Thomas Chrétien, Directeur véhicules électriques et écosystème - Nissan
Éric Alauzet, Député du Doubs





“

La future loi d'orientation des mobilités consacra un volet à la mobilité durable. C'est essentiel, car les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. En tant que ministre d'Etat, ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, Nicolas Hulot a annoncé l'objectif de fin des ventes de véhicules thermiques à horizon 2040. Nous devons donc dès maintenant faire preuve de pédagogie envers nos citoyens : c'est notre rôle que de leur démontrer comment nous pouvons maîtriser nos usages pour tendre vers des mobilités propres. Je crois aussi que la prochaine révolution de nos transports ne s'appuiera pas que sur les nouveaux outils, mais aussi sur les nouveaux usages. Il faut repenser l'articulation des usages et des services pour une mobilité plus propre, plus inclusive, plus connectée et plus sécuritaire.

Ces ambitions en matière de mobilité durable font écho au Paquet mobilité II. Nous devons veiller à ce que les orientations de la LOM soient en cohérence avec celles prises au niveau européen. Il ne faut en effet plus aborder ces problématiques de manière autocentrée : seule la prise en compte de l'échelle internationale permettra l'atteinte de nos objec-

tifs. Cela implique aussi de traiter le sujet en étant guidé par la neutralité technologique : les consommateurs doivent être libres de choisir les modes de transport qui correspondent à leurs usages et à leur budget.

Enfin, la LOM intégrera des réflexions sur le transport de marchandises. Sujet souvent négligé, il est pourtant essentiel. La ministre des Transports Elisabeth Borne a fait plusieurs annonces et repris certaines de mes propositions. Parmi elles, l'intégration des schémas de logistique urbaine dans les plans de développement urbain, ou encore la prolongation du suramortissement pour les VUL fonctionnant au gaz. Je pense qu'il est indispensable de penser le transport de personne et de marchandises avec une approche globale : sur l'ensemble du territoire, les autorités organisatrices de mobilités devront s'investir sur ces problématiques.

GRAND TÉMOIGNAGE

DAMIEN PICHEREAU

DÉPUTÉ DE LA SARTHE,
PRÉSIDENT DU GROUPE D'ÉTUDES
VÉHICULES TERRESTRES
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE

CONFÉRENCE

Numérique et mobilité partagée



En ouvrant la conférence consacrée au numérique et à la mobilité partagée, **Guy Le Bras** est revenu sur le service Autolib à Paris en indiquant que sa mise en place représentait « une véritable prise de risque » pour la municipalité. Un avis partagé par **Émile Meunier**, qui a souligné que le déploiement de ce service a permis la construction d'infrastructures dont « peu de grandes villes dans le monde peuvent se vanter ». **Hervé Renucci** a apporté une explication à l'échec d'Autolib : selon lui, c'est la nature de la contractualisation au travers d'une délégation de service public qui est inadaptée. En s'appuyant sur l'exemple de la Métropole de Lyon où plus de 200 véhicules d'une flotte de 1400 véhicules sont utilisés en autopartage, il a soutenu que les services d'autopartage peuvent bel et bien être rentables. Selon **Olivier Delassus**, qui rappelle la présence de services d'autopartage de véhicules électriques dans de nombreux territoires, bien qu'Autolib ait permis d'enclencher le développement de nouvelles solutions de mobilité pour le grand public, il rejoint **Hervé Renucci** sur l'inadéquation du contrat qui liait public et privé. **Guy Le Bras** a quant à lui tenu à défendre la délégation de service public, le problème provenant, d'après lui, plutôt de la gouvernance exercée par plusieurs organes. La solution serait alors de mettre en place une autorité organisatrice de la mobilité avec toute la responsabilité et tous les outils nécessaires : une proposition pour le futur projet de loi d'orientation des mobilités, qui

comprendra une partie consacrée à la gouvernance.

Selon **Bénédicte Barbry**, si les nouveaux acteurs de la mobilité ont pu être perçus d'un mauvais œil par les acteurs traditionnels, la mobilité partagée constitue une vague de fond qui permet de répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Selon elle, la frontière entre le transport privé et le transport en commun est de moins en moins évidente. En écho au développement de ces nouveaux services, le sujet de l'ouverture des données a été soulevé par **Émile Meunier** qui considère qu'elle constitue une « formidable opportunité » pour l'ensemble des acteurs de la mobilité. Il a cependant souligné ses craintes quant au fait que l'accès à ces données puisse être limité par les « GAFAM » : seuls capables de les traiter et d'y apporter de la valeur ajoutée, ils pourraient les revendre au prix fort, ce qui les rendraient inaccessibles pour de plus petits acteurs.



▼
ILS SONT INTERVENUS de g. à d.
Olivier Delassus, Directeur général - Clem'
Hervé Renucci, Directeur du patrimoine et des moyens généraux - Métropole de Lyon
Bénédicte Barbry, Directrice des affaires extérieures - Groupe Mobivia
Émile Meunier, Managing director - European Startup Prize
Guy Le Bras, Directeur général - Groupement des Autorités Responsables de Transport





GRAND TÉMOIGNAGE

GÉRARD FELDZER

JOURNALISTE SPÉCIALISTE DES TRANSPORTS



Je suis ravi de constater que ces rencontres

rassemblent une grande diversité d'acteurs : c'est une véritable richesse ! Je suis en effet convaincu que dans le secteur de la mobilité, nous ne pouvons pas avancer seuls. C'est au travers des échanges avec l'ensemble des maillons de la filière que nous sommes les plus efficaces. Au cours de ma carrière de pilote de ligne, je me suis d'ailleurs aperçu que les projets les plus aboutis sont ceux qui sont construits de façon collaborative, où le secret industriel est mis de côté au service de l'intelligence collective.

Aujourd'hui, l'un des sujets sur lequel la collaboration des acteurs se doit d'être optimale, c'est celui des véhicules autonomes. Au-delà des avantages écologiques qu'ils représentent (motorisation électrique, taux d'utilisation optimisé, etc.), je suis convaincu que les véhicules autonomes permettront de faire des progrès considérables en matière de sécurité routière. Grâce aux progrès technologiques, le « zéro accident » pourrait ne plus être une utopie ! Je note d'ailleurs que l'on entend souvent que les citoyens ne sont pas encore prêts à utiliser ce type de véhicules. Rappelons que plusieurs lignes du métro parisien sont déjà

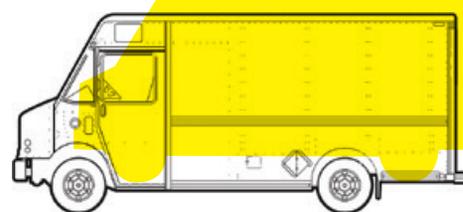
autonomes. Plus largement, je crois que le grand public saura s'adapter, et que les véhicules autonomes rentreront rapidement dans nos usages de mobilité.

Enfin, concernant la mobilité de demain, il y a un autre sujet auquel je crois beaucoup et que je porte au travers mon entreprise Carwatt depuis 2016 : le retrofitage des véhicules. Nous concevons, à partir de batteries de seconde vie, des kits d'électrification permettant de remplacer les motorisations essence ou diesel des véhicules professionnels par un système électrique zéro émission.



CONFÉRENCE

Livraison urbaine : enjeux et perspectives



ILS SONT

INTERVENUS de g. à d.

François-Michel Lambert,
Député des Bouches-
du-Rhône, Président de
la commission nationale
logistique

Valérie Lacroute, Députée
de Seine-et-Marne, Prési-
dente du groupe de travail
"intermodalité" des Assises
de la mobilité

Roland Ries, Maire de
Strasbourg, 1^{er} Vice-président
de l'Eurométropole de
Strasbourg

Joseph Beretta, Président -
Association nationale pour
le développement de la
mobilité électrique (AVERE)

Yann Tréméac, Chef de
service adjoint - Transports
et Mobilité - ADEME

**Philippe de Clermont-
Tonnerre**, Chargé de
missions - Star Service

Cette conférence
était l'occasion
d'aborder les en-
jeux liés à la li-
vraison de marchandises en ville et les solutions
existantes et à venir pour la rendre plus durable.

Yann Tréméac a rappelé les engagements pris par l'État pour la réduction des émissions de GES et l'amélioration de la qualité de l'air. Regrettant que les collectivités se soient longtemps intéressées au seul transport de personnes, **Roland Ries** a partagé son engagement pour une sortie progressive du diesel pour les livraisons en centre-ville de Strasbourg. « Il est indispensable de donner envie à tous les acteurs de participer à ce changement, même si l'aspect réglementaire a aussi son importance pour accompagner cette évolution » a-t-il déclaré. Selon **Philippe de Clermont Tonnerre**, l'évolution des pratiques ne doit pas peser seulement sur les transporteurs mais engager également les donneurs d'ordre. Il a confirmé la volonté des transporteurs de faire évoluer leurs flottes, et ce malgré certains blocages liés aux surcoûts des véhicules à énergies alternatives et au manque d'infrastructures d'avitaillement. **Joseph Beretta** a indiqué que beaucoup de constructeurs proposent déjà des véhicules utilitaires électriques, mais tempéré en indiquant qu'« il ne suffit toutefois pas d'avoir le véhicule, il faut mettre en place un écosystème ». **François-Michel Lambert** a quant à lui regretté une temporalité politique qui n'est pas à la hauteur des enjeux : « il

ne faut pas se limiter à réfléchir aux solutions de carburant mais repenser le système organisationnel », l'utilisation de poids lourds fonctionnant au diesel pouvant, selon lui, s'avérer parfois plus opérante qu'une multitude de vélos cargos ou VUL électriques. **Valérie Lacroute** a souligné les réflexions engagées lors des Assises de la mobilité au travers du groupe de travail intermodalité et certaines des propositions formulées qu'elle espère voir reprises dans la LOM. Parmi elles, le recensement des arrêtés de circulation pour permettre une meilleure mise à jour des cartographies utilisées par les logisticiens et la prise en compte de la logistique dans les documents locaux d'aménagement. Au-delà de la transition écologique, le transport de marchandises doit également intégrer les nouvelles perspectives amenées par le numérique. Pour le député des Bouches-du-Rhône, la donnée va permettre de repenser totalement les modèles organisationnels. Parmi les candidats pour leur gestion : les Autorités Organisatrices de la Mobilité, qui, selon **Roland Ries**, ont un rôle stratégique à jouer, y compris sur le fret. Le travail engagé par l'ADEME et le ministère de la Transition écologique et solidaire pour un cadre national pour des chartes sur la logistique urbaine durable constitue déjà un premier pas.

4 CONFÉRENCE



Les territoires, acteurs de la mobilité durable

Dominique Lagarde a introduit cette conférence en rappelant la pleine implication d'ENEDIS et de ses partenaires locaux pour faire émerger la mobilité électrique. Non soumis à la concurrence, la neutralité du fournisseur lui permet d'accompagner au mieux les collectivités dans leurs choix et d'adapter l'offre aux demandes des usagers. Le directeur du programme Mobilité Électrique a également souligné que le gestionnaire de réseau a déjà électrifié 14% de son parc. Sur la thématique de l'électromobilité dans les territoires, **Robert Assante** a rappelé que la première ligne de bus entièrement électrique a été inaugurée à Marseille en 2016. Forte des retours positifs de la part des utilisateurs et des conducteurs, la métropole a désormais pour objectif d'électrifier 80% de ses transports en commun. Pour y parvenir, l'adjoint au Maire a rappelé l'importance de mettre en cohérence les ambitions législatives en matière de verdissement des flottes publiques, les contraintes réglementaires et les aides financières associées. Il a notamment évoqué la problématique des espaces de dépôts des véhicules électriques, dont les normes de sécurité sont contraignantes. Acquiesçant à ce constat, **Louis Nègre** a indiqué être entré en discussion avec le Gouvernement pour adapter les contraintes réglementaires relatives aux véhicules électriques et à hydrogène, dont les enjeux de sécurité freinent encore le déploiement. Plus largement, le Président du GART a expliqué que « ce n'est désormais plus la ville qui doit s'adapter aux voitures, mais bien la voiture qui doit d'adapter à la ville ». **Renaud Lagrave** est revenu sur une compétence nouvellement acquise par les conseils régionaux : les transports scolaires interurbains. Pour le Vice-président de la région Nouvelle-Aquitaine, il faut faire évoluer les marchés et les délégations de services publics pour intégrer des véhicules moins polluants pour ce

types de services. Il a à ce titre souligné que les bus électriques ne sont pas la seule alternative, et mentionné également les bus roulant au GNV ou au bioéthanol ED95, biocarburant qui peut être produit à partir de résidus viniques.

Enfin, **Christophe Bouillon** s'est réjoui de constater que de nombreuses petites villes françaises sont résolument volontaires et actives en matière de production d'énergie et de mobilité durables. Pour l'élu de Seine-Maritime, il ne faut pas opposer les énergies et technologies les unes aux autres ; le pragmatisme des collectivités implique d'ailleurs qu'elles s'orientent vers une diversité de solutions de mobilité. Il a enfin rappelé qu'au-delà des enjeux environnementaux, la mobilité de demain doit aussi permettre de désenclaver les territoires, et c'est notamment l'une des missions de l'Association des Petites Villes de France qu'il préside.

ILS SONT

INTERVENUS de g. à d.
Renaud Lagrave, Vice-président en charge des infrastructures, des transports et des mobilités - Conseil régional Nouvelle Aquitaine

Dominique Lagarde, Directeur du programme Mobilité Électrique - Enedis

Robert Assante, Adjoint au Maire délégué à l'Environnement et au Patrimoine Municipal - Mairie de Marseille

Christophe Bouillon, Député de Seine-Maritime, Président de l'Association des Petites Villes de France

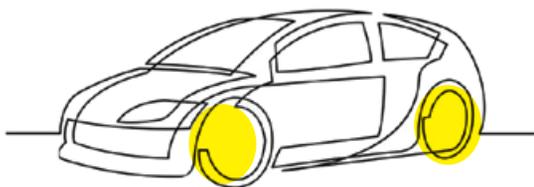
Louis Nègre, Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport, Maire de Cagnes-sur-Mer, 1er Vice-Président de Nice Métropole Côte d'Azur





CONFÉRENCE

Qu'est ce qu'un véhicule écologique ?



Pour **Laurent Michel**, afin d'établir une définition du véhicule écologique, il faut avant tout prendre en compte l'usage. Il a également souligné que, face à la floraison de motorisations alternatives, les pouvoirs publics tentent de valoriser l'ensemble des solutions innovantes et prometteuses au travers de la mise en place de « dispositions technologiquement neutres ». **Nicolas Rialland** a rejoint ces propos sur l'importance du mix énergétique, et a ajouté qu'il est nécessaire de prendre compte l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Il a également rappelé qu'aujourd'hui plus de 1.000 stations distribuent du carburant E85, un des carburants les moins chers du marché. De quoi alimenter une flotte de véhicules dits flexfuel de plus en plus nombreux, notamment grâce aux boîtiers de conversion pour les véhicules essence. Désormais, le véhicule est devenu « un moyen plutôt qu'une finalité », a indiqué **Olivier Dutrech**. Avec une flotte de 58.000 véhicules, Fraikin, spécialisé dans la location de véhicules utilitaires, ne privilégie pas une énergie en particulier puisque l'entreprise est favorable à la complémentarité des solutions. Il a également évoqué plusieurs pistes pour des livraisons plus respectueuses de l'environnement et de la santé publique : optimiser le chargement et les tournées, adapter les véhicules ou encore former les conducteurs à l'éco-conduite. Pour accompagner la transition écologique, **Jean-Luc Dupont** a mis en avant la nécessité de construire un maillage territorial solide, et ce en laissant les collectivités jouer un rôle central dans le déploiement des véhicules écologiques. Il a appuyé cette idée en donnant l'exemple des véhicules électriques : selon lui, pour « casser le mythe » de leur manque d'autonomie,

il faut faire de la pédagogie auprès des utilisateurs. Les territoires qui entretiennent souvent davantage de proximité avec eux ont à ce titre toute leur importance. En abordant l'objectif annoncé par le Gouvernement de mettre fin à la vente des véhicules thermiques d'ici 2040, **Jean-Claude Girot** a quant à lui soulevé une autre problématique. Le président de l'association française représentant la filière GNV a souhaité alerter les pouvoirs publics sur l'importance de « laisser du temps au temps », et notamment vis-à-vis des constructeurs. En effet, il a indiqué que ces derniers ne peuvent adapter leurs offres et les technologies qu'au moyen d'investissements longs. Enfin, concernant le plan Hydrogène annoncé par Nicolas Hulot, **Fabio Ferrari** estime que c'est une excellente nouvelle. D'après lui, ce plan constitue une « véritable reconnaissance » du travail de la filière, et prend en compte l'ensemble des enjeux de l'hydrogène : l'accélération des besoins, la baisse du coût, ainsi que la question du stockage.

ILS SONT INTERVENUS de g. à d.

Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président de Territoire d'énergie d'Indre-et-Loire, Vice-Président de la FNCCR

Olivier Dutrech, Directeur Innovation et Business Solution - Fraikin

Nicolas Rialland, Directeur des affaires publiques - Confédération nationale des planteurs de betteraves

Jean Claude Girot, Président - Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules

Laurent Michel, Directeur général - Direction générale de l'Énergie et du Climat

Fabio Ferrari, Premier Vice-président de l'AFHYPC et coordinateur Mobilité Hydrogène France





Plus personne ne conteste les dangers

du changement climatique, les ravages de la pollution atmosphérique sur la santé publique et le fait que les transports soient à l'origine d'une part importante des émissions néfastes. Agir sur les émissions générées par les transports est une nécessité, et l'Union européenne a pris ce chantier à bras le corps.

S'agissant des gaz à effet de serre, nous avons adopté une législation contraignante en 2007 pour les voitures. Pour les camions, la première position vient d'être publiée. Les futurs standards devraient s'appliquer en 2020. La prise de conscience de l'urgence écologique est donc relativement récente.

Pour les constructeurs, les véhicules plus propres et plus performants sont plus chers, et donc moins rentables. Sans des normes, des contrôles et des pénalités strictes, les industriels ne produiront pas de véhicules propres. Le scandale du dieselgate l'a bien montré. L'Europe n'encadre que les émissions à l'échappement, mais elle ne dispose pas encore des outils nécessaires pour encadrer toutes les émissions des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie. Plus largement, chaque

constructeur a sa propre façon d'estimer les émissions. Il sera donc indispensable que la Commission européenne harmonise ces critères.

Si l'on souhaite l'essor d'une industrie européenne des batteries, nous avons intérêt à prendre en compte les émissions liées à leur fabrication et leur transport. C'est un élément clé de la compétitivité européenne face aux industriels asiatiques.

Enfin, le déplacement le plus écologique reste bien sûr celui qu'on ne fait pas. Tous les efforts technologiques du secteur automobile ne suffiront pas si la demande en transport ne cesse de croître. La voiture particulière n'est pas un paradigme tenable à long terme : il faut penser l'évolution de la mobilité de façon globale en accompagnant les nouveaux véhicules et les nouvelles pratiques. C'est aujourd'hui que s'invente le futur des transports.

GRAND TÉMOIGNAGE

**CHRISTINE
REVAULT D'ALLONNES-BONNEFOY**
DÉPUTÉE EUROPÉENNE



CONFÉRENCE

ILS SONT

INTERVENUS de g. à d.

Thierry Archambault, Président - Chambre Syndicale des Importateurs Automobile et des Motocycles (CSIAM)

Isabel Jegouzo, Chef de la Représentation en France de la Commission européenne

Pascal Mauberger, Président Directeur général - McPhy
Gilles Furet, Senior manager de la direction mobilité électrique - EDF

Jean Thévenon, Pilote du réseau Transports et Mobilités durables - France Nature Environnement

En Europe et dans le monde, quelles initiatives en matière de mobilité durable ?



Le cycle de conférences s'est conclu avec une table-ronde dédiée aux initiatives en matière de mobilité durable en Europe et dans le monde. À cette occasion, **Isabel Jegouzo** a rappelé l'implication de l'Union européenne, avec par exemple la présentation récente des différents paquets mobilité et la mise en place d'objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions des véhicules. La chef de la Représentation de la Commission européenne a également rappelé que la législation de l'Union s'inscrit dans un cadre de neutralité énergétique. **Thierry Archambault** s'est réjoui de ces engagements pour que « les activités économiques ne se fassent plus au détriment de la planète ». Il s'est par ailleurs dit conscient de la nécessité pour les constructeurs de poursuivre leurs efforts pour la réduction des émissions sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Concernant l'évolution du parc, la décision de certaines villes d'interdire les vieux véhicules diesel dans les centres-villes constitue, selon lui, « un formidable levier d'accélération pour améliorer la qualité de l'air ». **Jean Thévenon** a également partagé son avis positif sur ces avancées. Il a rappelé le travail engagé par France Nature Environnement avec le groupe PSA pour une meilleure transparence sur les émissions de CO2 et de particules des véhicules. Selon **Gilles Furet**, « il y a aujourd'hui un alignement des planètes en matière de mobilité durable ». La sensibilisation aux problèmes de pollution, les incitations des pouvoirs

publics et l'implication des constructeurs pour offrir des véhicules plus performants et respectueux de l'environnement et de la santé publique ont permis de faire des progrès considérables ces dernières années, a-t-il souligné. **Pascal Mauberger**, acteur de la filière hydrogène, a rejoint les propos du senior manager de la direction mobilité électrique d'EDF en affirmant que la France devait s'engager sur la mobilité électrique hydrogène, en prenant notamment en exemple la Chine qui souhaite électrifier ses flottes de bus. Il s'est également réjoui de constater qu'il y a de plus en plus de sollicitations de la part des responsables publiques et privés concernant la mobilité hydrogène (installation de stations de recharge avec électrolyseur, bus et TER à pile à combustible, etc.). Selon **Isabel Jegouzo**, un « nouvel airbus » européen pourrait émerger sur le sujet des batteries, considérant qu'il y a un véritable enjeu d'autonomie pour les constructeurs européens. L'Union européenne devrait consacrer 25% de son budget à la transition énergétique, dont une grande partie sera d'ailleurs dédiée aux batteries. De belles perspectives pour une Europe pionnière en matière de mobilité durable.



CONTACT

RIVE 10 rue de Sèze 75009 Paris

Tél : 01 44 18 14 57 - Mail : pole.mobilite@compublish.com

@RIVEevent Rive-event

Conception/rédaction : Com'Publics - Imprimé sur papier recyclé