



# COMPTE-RENDU RIVE

**DU 7 & 8 JUILLET 2021**



## RIVE

RENCONTRES  
INTERNATIONALES  
DES VEHICULES  
ECOLOGIQUES





# LE MOT DES FONDATEURS

Les signaux d'alertes sur le dérèglement climatique se multiplient de jour en jour et rappellent à chacun l'urgence d'agir pour limiter l'impact des activités humaines sur l'environnement. Quelques semaines seulement après les élections régionales et départementales, et à moins d'un an des élections présidentielles, les RIVE 2021 se sont tenues dans un contexte politique propice au changement : comme le territoire d'Alès le fait depuis de nombreuses années, nous appelons de nos vœux à ce que les élus locaux et nationaux renforcent leur mobilisation et leurs engagements pour accélérer la transition écologique, notamment dans le secteur des transports qui reste le plus polluant en France. En effet, si nous avons souhaité créer cet événement il y a plus de 10 ans avec un ancrage alésien et occitan, c'est pour rappeler le rôle essentiel des territoires en tant qu'acteurs du changement.

Et pour ce faire, nous avons la conviction qu'il faut miser sur la mixité énergétique. Nous nous réjouissons à ce titre de compter parmi les partenaires de cette édition les cinq grands énergéticiens français, représentant ainsi la richesse du bouquet de solutions de mobilité durable : véhicules électriques à batterie ou à hydrogène, hybridation, GNV, GPL, éthanol ou encore rétrofit. Nous remercions plus largement les constructeurs, les opérateurs de transport, les installateurs d'infrastructures, les fédérations de transporteurs, les associations d'élus, les ONG, les médias et toutes les structures qui se sont associées aux RIVE en 2021. La richesse de ces acteurs contribue à faire de cet événement un rendez-vous devenu désormais incontournable pour échanger sur les enjeux de transports de personnes et de marchandises, de transition énergétique et d'innovations. Convaincus que l'écologie ne doit pas être punitive mais bien productive de richesses et source d'amélioration de la qualité de vie de chacun d'entre nous, nous vous invitons à tout faire pour changer les choses dès aujourd'hui, pour demain.

▼  
*Max Roustan, Maire d'Alès  
Christophe Rivenq, Président  
d'Alès agglomération,  
Premier-adjoint au maire  
d'Alès, Conseiller régional  
d'Occitanie  
Marc Teyssier d'Orfeuil,  
Co-fondateur des RIVE*

# PROPOS INTRODUCTIFS



## S.A.S. LE PRINCE ALBERT II DE MONACO

Je tiens à vous dire combien le travail que vous conduisez au service d'une mobilité différente est aujourd'hui dans une phase cruciale. Les chiffres en témoignent : on nous annonce en effet plus d'un million de véhicules électriques vendus par an en Europe occidentale et plus de 2 millions dans le monde. Ce chemin exceptionnel accompli en une dizaine d'années reste évidemment encore incomplet. En Europe les véhicules écologiques ne représentent que 10 % des ventes, mais la progression est telle que nous pouvons être confiants pour l'avenir. À Monaco nous dépasserons d'ici la fin de l'année les 10 % du parc immatriculé en véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Chacun sait désormais dans quel sens souffle le vent de l'histoire ! Il

souffle en partie grâce à vous, grâce à tous ceux qui ont su anticiper, imaginer, rêver une mobilité différente. Il souffle grâce à tous ceux qui ont su faire preuve d'inventivité, d'audace et de ténacité pour faire exister l'espoir d'une mobilité décarbonée, tous ceux qui ne sont pas résolus à ce que l'automobile, cet incomparable objet de libération et d'ouverture, soit co-responsable d'une catastrophe planétaire.

Une course de vitesse s'est engagée. Nous pouvons encore éviter un réchauffement de plus de 2°C qui serait fatal à de nombreux écosystème et à certains des grands équilibres de notre monde. Il faut pour cela poursuivre dans la voie tracée, notamment en accompagnant les constructeurs qui, à l'heure où l'industrie automobile traverse des périodes difficiles, rivalisent désormais d'inventivité. Nous y parviendrons aussi en travaillant avec les autorités politiques qui doivent encourager ce grand bouleversement par des mesures fiscales ou réglementaires, et en nous adressant à tous nos contemporains pour qu'ils se joignent à nous dans cette grande et belle aventure.



## BILL PEDUTO MAIRE DE PITTSBURGH

J'ai eu l'honneur de travailler aux côtés de dirigeants du monde entier afin de contribuer à faire reconnaître les transports durables comme un moyen de se déplacer et un élément structurant du développement économique de nos régions.

À Pittsburgh, tous les modes de transports sont interconnectés en un système, constitué lui-même de plusieurs systèmes. L'objectif est d'augmenter la possibilité pour les individus de faire le premier et le dernier kilomètre, afin de protéger et de favoriser la mobilité économique des classes populaires vers les classes moyennes, et des classes moyennes

vers les classes supérieures : enjeu crucial afin de garantir les besoins fondamentaux des individus.

Pittsburg a fait partie des premières villes au monde à comprendre que les moyens de transports progressent en autonomie, en électrique, vers un système intégré et partagé.

Si nous pouvons tirer les leçons des expériences menées et commencer à développer des solutions répondants aux enjeux d'équité - en les considérant comme une contribution à la résolution de problèmes plus grands - nous n'aurons pas à revenir en arrière plus tard pour régler ce problème car nous aurons déjà reconnu son existence et apporté une réponse adaptée. Nous avons une merveilleuse opportunité d'améliorer les mobilités de manière durable pour permettre à d'autres d'en bénéficier dans les années à venir. Plus qu'une opportunité, nous avons l'obligation de rendre les choses équitables pour tous.



# GRAND TÉMOIGNAGE

**JEAN-LUC GIBLIN**

VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION OCCITANIE  
EN CHARGE DES MOBILITÉS POUR TOUS ET  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS



C'est avec beaucoup de plaisir que je représente aujourd'hui la Présidente de Région Carole Delga. La Région Occitanie est particulièrement engagée en faveur de la transition énergétique et ambitionne à ce titre de devenir la première région dite « à énergie positive » en 2050 ; elle affirme ainsi sa volonté de contribuer à la résilience du territoire face au changement climatique et à son atténuation, d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, de créer de l'activité et de l'emploi, et de donner toute sa place à la coopération et à l'initiative citoyenne. Nous travaillons en ce sens en étroite collaboration avec les collectivités du territoire, comme ici sur le bassin alésien, ainsi qu'avec les entreprises et les industriels locaux.

effet évidemment rester une source de liberté pour les citoyens, mais ce dans le respect de l'environnement. C'est dans cet état d'esprit que nous sommes heureux de nous associer aux Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques, notamment pour y découvrir toutes les innovations qui y sont présentées. La région est en effet une terre d'innovations et d'expérimentations, et nous sommes prêts à en accueillir de nouvelles sur l'ensemble du territoire régional.

Nous sommes convaincus qu'il faut opérer au plus vite une véritable rupture en matière de transition énergétique, et plus particulièrement sur nos politiques de mobilité. Ces dernières doivent en

# 1 CONFÉRENCE

## La mobilité à l'aune de la sortie de crise sanitaire : vers de nouveaux modèles économiques ?

Dans le cadre de cette conférence consacrée à la mobilité après la sortie de crise sanitaire, **François Michel Lambert** a évoqué les mobilités contraintes des personnes et les « mobilités désordonnées des marchandises », ces dernières sont évaluées selon les chercheurs à une perte économique entre 20 et 60 milliards d'euros. Le premier objectif se doit d'optimiser et de baisser l'intensité des déplacements de personnes et de marchandises. Il a également souligné l'intérêt des véhicules électrique en tant que moyen de stockage de l'électricité. **Anthony Cellier** a mis en relief le projet « Flexitanie » soutenu par le CleanTech Vallée, qui, basé sur la fermeture d'une centrale électrique au fioul a permis de faire émerger un projet territorial qui met en œuvre un dispositif de borne de recharge avec échange de flux entre véhicule et réseau. **Christophe Rivenq** a souligné que depuis « la sortie de crise les choses ont changé ». Le territoire d'Alès a adapté son offre de mobilité. Pour exemple, depuis plus d'un mois ils testent un car hydrogène avec l'opérateur Keolis. D'ici 2030 ce sont 14 bus H2 qui seront mis en service. Il a enfin mis en relief le cadre fiscal, législatif et réglementaire, notamment dans un esprit de production français. **Marie-Ange Debon** a rappelé que Keolis travaille sur tous les modes de transport y compris le vélo et surtout pour les faire mieux se coordonner entre eux au bénéfice des passagers. Elle a par ailleurs rendu hommage aux élus des collectivités territoriales qui ont souhaité maintenir les services de transport pendant la crise sanitaire, notamment pour transporter les aides-soignants, les infirmières... **Julien Chauvet**, a évoqué les vélos qui fonctionnent à l'hydrogène, en cours de déploiement par Engie. Un moyen sobre et désirable de démontrer les vertus de la mobilité durable. Il a par ailleurs évoqué le projet « Hyport » sur Toulouse Blagnac, construit avec la région Occitanie. Ce seront 5 bus à hydrogène qui rouleront d'ici la fin de l'année. **Marianne Laigneau**, a indiqué que la lutte contre le changement climatique conduit à décarboner



grâce à l'électricité le secteur de la mobilité. Ces nouvelles consommations ne vont « pas conduire à une augmentation globale de l'énergie » grâce à une optimisation de la demande. Elle a ainsi rappelé qu'Enedis expérimente avec des partenaires le « véhicule to grid », qui, grâce au compteur Linky sera un élément d'avenir pour la décarbonation et le stockage. **Jean-Michel Diaz**, souligne que TotalEnergies est devenue une Compagnie multi-énergies car c'est le mix énergétique qui permettra d'accélérer la transition pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Il a ainsi rappelé que la Compagnie accélère la mise en place de bornes de recharge rapide dans ses stations-services, les rend multi-énergies, et qu'elle produit & distribue de l'électricité bas carbone, du gaz & biogaz comme le GNV ou l'Hydrogène depuis de nombreuses années. Il a également souligné que l'entreprise produit et distribue des biocarburants durables, le HVO notamment à partir de déchets et matières végétales, qui peuvent être utilisés directement dans les moteurs diesels ou les réacteurs des avions, ce qui contribue à décarboner ces mobilités. **Stéphane Wimez**, représentant la filière du retrofit en France a souligné la pertinence de cette solution innovante qui consiste à transformer un véhicule thermique en électrique à batterie ou à pile à combustible. Il a ainsi rappelé que l'ADEME, il y a peu, a publié une étude de l'analyse cycle de vie (ACV) sur le retrofit et mis en relief toute la pertinence écologique de cette solution.

### ILS SONT INTERVENUS

**Anthony Cellier**, Député du Gard, Président du Conseil Supérieur de l'Énergie  
**Jean-Michel Diaz**, Délégué Régional Méditerranée, TotalEnergies  
**Julien Chauvet**, Directeur Hydrogène France, Groupe Engie  
**Marianne Laigneau**, Présidente, Enedis  
**Marie-Ange Debon**, Présidente, Keolis  
**François-Michel Lambert**, Député des Bouches-du-Rhône, Président de l'Institut National de l'Économie Circulaire  
**Christophe Rivenq**, Président d'Alès agglomération, Premier-adjoint au maire d'Alès, Conseiller régional d'Occitanie  
**Stéphane Wimez**, Co-président de l'Association des acteurs de l'industrie du retrofit électrique



Au moment du rachat en 2015 de Midi Libre par le Groupe Dépêche, j'ai été amenée à rencontrer Max Roustan et Christophe Rivenq. J'ai été frappée, déjà, par le dynamisme de cet Est Occitan, qui se confirme avec cette 12<sup>ème</sup> édition des Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques.

Pour accompagner la transition, le Groupe Dépêche œuvre chaque jour à limiter son impact : les 400 000 journaux produits quotidiennement sont imprimés sur du papier recyclé, les encres sont retraitées, nous récupérons les invendus pour les recycler, nous avons supprimé les emballages plastiques... Nous avons installé des ruches sur les toits de la Dépêche et de Midi Libre. Par ailleurs, chaque samedi, une « page verte » aborde les sujets de transition écologique. Nous animons également des « labs » sur des thématiques environnementales.

Il est essentiel qu'un groupe de presse, dont les journaux entrent dans les foyers de nos concitoyens, évoque ces sujets - l'urgence écologique est flagrante.

J'ai la chance, depuis 2015, d'assister aux réunions préparatoires des Conférences Of the Parties (COP). Lorsque l'on compare les alertes des scientifiques - il n'y a qu'à lire le dernier rapport du GIEC - et la réaction des États, nous avons le droit de nous inquiéter. L'augmentation

de 1,5°C prévue en 2015 pour 2100 est déjà atteinte aujourd'hui.

C'est ainsi que nous avons créé le Forum « Le Monde Nouveau » en 2019, pour permettre aux citoyens de cette Région de s'informer et de rencontrer des scientifiques, des associations, qui œuvrent dans tous les domaines concernés par la transition : économie, santé, alimentation, énergie, habitat, nouvelles citoyennetés, éducation, biodiversité, mers et océans, etc. C'est de notre responsabilité sociale et sociétale. La prochaine édition se tiendra au Corum de Montpellier du 30 septembre au 3 octobre, et l'événement est ouvert gratuitement à tous.

Beaucoup d'élus y participeront : la Présidente de Région, des Présidents de Conseils Départementaux, des élus locaux... Ils seront invités à signer le « Manifeste des élus engagés », car nous devons mobiliser et responsabiliser les décideurs.

Il a été possible aux États de débloquer des milliards d'euros pour faire face à la pandémie de la Covid 19, pourquoi ne pas imaginer le même type d'investissement pour faire face au dérèglement climatique ? Il y a une urgence absolue, et c'est important que chacun en prenne conscience ».

# GRAND TÉMOIGNAGE

**MARIE-FRANCE MARCHAND-BAYLET**  
VICE-PRÉSIDENTE DU GROUPE  
LA DÉPÊCHE DU MIDI

# CONFÉRENCE

## Nouveaux exécutifs régionaux, déploiement des ZFE-M... : les territoires vecteurs de mobilités et d'énergies durables

**David Belliard** rappelle que depuis 2015, les résultats de la Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE<sub>m</sub>) sont quantifiables, avec une amélioration de la qualité de l'air sur les dix dernières années : -20% de NO<sub>2</sub>, -30% de particules fines. Pour amplifier cette dynamique, et interdire l'accès dès juillet 2022 des Crit'air 3, il faut de la pédagogie, un contrôle, et un accompagnement vers des motorisations plus propres, tant pour nos concitoyens que pour les professionnels. Les industriels doivent proposer des solutions technologiques accessibles. **Jean-Philippe Dugoin-Clément** confirme que la région parisienne représente 12 millions d'habitants qui vivent trois situations bien différentes en termes de mobilité, selon qu'ils se trouvent à Paris intra-muros, la petite couronne extrêmement dense, ou les départements périphériques très excentrés. En juillet 2022, il est prévu d'exclure 33% du parc roulant, en 2024, c'est 73% qui seraient concernés. Quel accompagnement financier des familles et des entreprises dans ce changement de paradigme ? Pour **Hervé Rivoalen**, les industriels comme EDF et sa filiale Izivia accompagnent cette dynamique notamment vers l'électromobilité. Le déploiement de bornes de recharge et leur exploitation, la mise en place de lignes de bus électriques batterie ou hydrogène, les stratégies de recharges intelligentes ou encore l'accompagnement des entreprises et des logisticiens, sont au cœur des actions à mettre en place en parallèle des ZFE. **Thierry Archambault** souligne le caractère social du déploiement des ZFE-m, qui implique la mise en place d'infrastructures dédiées et de la pédagogie en synergie avec les métropoles. À ce titre, la CSIAM travaille en concertation avec des métropoles, comme Strasbourg, pour créer des synergies. Il confirme également les convergences de vue entre les politiques publiques et les développements industriels, notamment des constructeurs adhérents de la CSIAM. L'intermodalité, la zone de pertinence de chacun des modes de transports, l'électrification des chaînes de traction et le développement du mix énergétique... le règlementaire n'organise pas seulement la transition vers l'électromobilité, il oriente tous les acteurs vers la mobilité propre composée d'une multitude de solutions complémentaires. Parmi elles, le retrofit industriel fait partie des options portées par **Ludwig Czelecz**,

qui crée en sa qualité de carrossier constructeur entre GTE et Retrofleet une co-entreprise pour adresser à grande échelle le marché du retrofit de véhicules utilitaires 3,5 tonnes (ou pick-up). Pour les véhicules frigorifiques par exemple, ou ceux qui ont un usage adapté en termes d'autonomie journalière, le retrofit industriel offre des opportunités économiques très intéressantes dès aujourd'hui. **Thierry Grangetas** rappelle que dans le cadre de la mise en place des ZFE<sub>m</sub>, les réseaux de gaz permettent d'offrir une solution avec la gazomobilité pour les transporteurs, les artisans, et que bon nombre de collectivités ont déjà choisi pour leurs réseaux de transports, qui peu à peu passent du GNV au BioGNV. Dans le quart Sud-Ouest, 1 TéraWattheure est disponible aujourd'hui par méthanisation, le double sera produit d'ici 2023. **Émilie Coquin** indique que pour les particuliers, les véhicules GPL sont d'ores et déjà classés Crit'air 1 quelle que soit leur date de mise en circulation. Cette solution est très accessible, à 0,80€ le litre, avec des véhicules disponibles à partir de 10000 € en neuf, 3000 sur le marché de l'occasion. Le Bio GPL, version renouvelable du carburant, intègre peu à peu lui aussi les stations. **Nicolas Rialland** souligne qu'en complément, le Superéthanol-E85 offre lui aussi une opportunité pour nos concitoyens. Déjà disponible dans 2400 stations (1 sur 4) avec l'ouverture d'une nouvelle station par jour, ce carburant à 75% d'origine renouvelable émet 90% de particules et 30% d'oxydes d'azote en moins par rapport à l'essence. En ce sens, la filière souhaiterait qu'il soit davantage reconnu dans les pastilles Crit'air au même titre que les véhicules roulant au gaz. **Laurent Michel** indique que l'obligation d'extension des ZFE<sub>m</sub> aux collectivités de plus de 150 000 habitants leur laisse une liberté de périmètre et de calendrier. Dans ce cadre, un accompagnement par l'Etat et les collectivités au changement de véhicule pourrait être renforcé.



### ILS SONT INTERVENUS

*David Belliard, Adjoint à la maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports, des mobilités, du code de la rue et de la voirie (vidéo)*

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

*Thierry Grangetas, Directeur Client Territoire Sud-Ouest, GRDF*

*Jean-Philippe Dugoin-Clément, Maire de Mennecy, Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France en charge du logement, de l'aménagement durable du territoire et du SDRIF – Environnemental*

*Ludwig Czelecz, Président, GTE Automotive*

*Nicolas Rialland, Directeur des affaires publiques de la CGB, porte-parole de la Collective bioéthanol*

*Emilie Coquin, Directrice affaires publiques et communication, France Gaz Liquides*

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

*Hervé Rivoalen, Directeur marketing et Smart charging, EDF*

*Thierry Archambault, Président délégué, Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle*



Nous avons une responsabilité commune

devant cette planète : nous devons nous engager ensemble dans la lutte contre le changement climatique. La République du Congo est un pays puit de carbone et son taux de déforestation est très faible, cependant, il faut anticiper le réchauffement climatique et proposer des alternatives aux populations qui vivent des produits de la forêt. Pour ce faire nous avons besoin de la coopération internationale.

13% de notre territoire est constitué d'aires protégées et de parcs nationaux. Il s'agit d'allier protection de l'environnement et développement économique. Nous ne pouvons pas mettre nos forêts en cloche sans utiliser intelligemment les ressources naturelles qu'elle recèle. C'est le passage obligé pour aider nos populations à sortir de la pauvreté.

TotalEnergies s'est engagé aux côtés du gouvernement congolais pour créer une plantation forestière et agrofores-

tière comme puit de carbone. En effet, les plantations forestières de notre pays sont prometteuses, 11 millions de savanes restent non valorisées à ce jour. Il est possible de séquestrer massivement de plus en plus de carbone sur notre territoire.

Nous avons développé, avec l'aide de notre partenaire TotalEnergies, des transports en commun électriques, notamment des bus. Contrairement à la France, la République du Congo ne fait pas de grandes distances (13 km en moyenne par jour contre 36 km en France). La reconversion des véhicules au regard du fort taux de véhicules d'occasion présents sur notre territoire est un « business model » très intéressant pour la République du Congo.

Notre territoire est friand d'investissements, tant en direction de l'agroforesterie que pour le développement de mobilités décarbonées roulant grâce aux énergies renouvelables.

# GRAND TÉMOIGNAGE

**ROSALIE MATONDO**

MINISTRE DE L'ÉCONOMIE FORESTIÈRE  
DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO



# CONFÉRENCE

## La mobilité au défi du numérique : les enjeux de l'intermodalité et de la gouvernance des données



### ILS SONT INTERVENUS

*Jean-Marc Dardalhon,  
Président, Red & White*

*Roland Canayer, Vice-  
président de la FNCCR,  
Président du SMEG 30 –  
Territoire d'énergie Gard*

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

*Anthony Borré, Premier-  
adjoint au maire de Nice  
délégué à la Sécurité, au  
logement et à la Rénovation  
urbaine, Vice-président de  
Nice Métropole Côte d'Azur*

*Pascale Boyer, Députée des  
Hautes-Alpes*

*Jean-Bernard Sempastous,  
Député des Hautes-Pyrénées*

En introduction de ce panel dédié au numérique et à l'intermodalité, **Jean-Luc Dupont** souligne que la crise sanitaire a impulsé le développement et la prise en main des nouvelles technologies et des outils comme le smartphone. Ces outils facilitent l'expérience client dans le domaine des bornes de recharge, permettant au système d'être plus ouvert et plus captif. Exploiter les données permet aussi d'affiner la compréhension des enjeux et des usages afin d'adapter les services et les infrastructures aux besoins hétérogènes des territoires et des Français. L'Indre-et-Loire a développé un schéma directeur des bornes de recharge afin d'exploiter au mieux les données des axes de déplacement et des types de charge existants. Le Maire de Chinon rappelle aussi le bond technologique opéré depuis la première édition des RIVE. **Roland Canayer** souhaite quant à lui rappeler que le digital facilite aussi le paiement et qu'il faut adapter les modèles aux usages. En Occitanie, pour les 1000 bornes gérées par Reveo que compte la Région, l'utilisateur paie directement via sa carte d'abonnement. **Anthony Borré** rappelle que la ville de Nice a développé l'autopartage électrique il y a de cela 10 ans et a pu être adapté au fil des technologies et du développement des réseaux de transports. Les outils technologiques ont permis à la ville de Nice de développer un véritable hub interconnecté. L'usage des nouvelles technologies a aussi permis de gérer des crises de tout type et de penser l'intermodalité. C'est le cas dans le cadre de l'engagement de la métropole sur le projet européen IRIS (smart city, sécurité civile et intermodalité) basé sur l'analyse fine des données.

**Pascale Boyer** souligne le caractère hétérogène des territoires. Les Hautes-Alpes, territoire de montagne et peu densément peuplé connaît des forts flux de population durant l'intersaison avec un afflux de touristes. Face à ces ruptures de mobilité, le numérique peut être l'une des solutions bien que l'absence de fibre reste un frein au développement du numérique ainsi que les efforts à faire en termes de sensibilisation des citoyens au numérique. **Jean-Bernard Sempastous** rejoint Pascale Boyer sur les problématiques des départements de montagnes qui diffère des métropoles. Selon lui, il faut créer un secteur de mobilité en réseau. Il croit fermement à l'autopartage comme solution dans les départements à la population vieillissante pour impulser l'inclusion et l'accès aux transports pour tous. **Jean-Marc Dardalhon**, fondateur de Red&White présente son service de mobilité éco-responsable avec un modèle social vertueux. La maîtrise d'un écosystème de transport (application, chauffeurs salariés, sous-traitants et location de véhicules à électricité stockée et à combustible auprès des chauffeurs professionnels) permet de réserver une voiture avec chauffeur ou un trajet à la place à un prix fixe, juste et équitable tant pour le chauffeur que le passager. Red and White développe son modèle en Occitanie et ambitionne de le transposer dans d'autres régions de France. Pour développer les territoires, la mobilité en zones blanches et ZFE en conformité avec la LOM, Jean-Marc Dardalhon est convaincu qu'entreprises privées innovantes et collectivités doivent travailler main dans la main.

# CONFÉRENCE



## Livraisons en centres-villes : le défi de la logistique urbaine durable

En introduction de cette conférence dédiée à la logistique urbaine, **Alexis Degouy** souligne que le secteur représente 1,8 million d'emplois en France. Le délégué général de TLF rappelle par ailleurs que la logistique urbaine ne concerne pas que les grandes villes, mais bien l'ensemble des centres-villes, quelle que soit la taille des communes : toutes ont besoin d'être desservies en marchandises ; c'est pourquoi il est nécessaire que les politiques de logistique soient co-construites entre les acteurs privés et les autorités publiques. Une logique déjà présente dans le guide « logistique urbaine : agir ensemble » édité en 2010 par FNE, avec le soutien de l'Ademe, et qui souligne le rôle des collectivités locales dans le transport de marchandises. **Jean Thévenon** a ainsi félicité l'engagement des pouvoirs publics locaux en la matière, mais regrette qu'il n'existe pas de stratégie de logistique urbaine à l'échelle nationale. L'engagement des collectivités territoriales, **Julie Frêche** en a témoigné : à Montpellier, la logistique urbaine est intégrée dans une politique globale en faveur de la mobilité décarbonée, en particulier avec une lutte prioritaire contre l'autosolisme. La Métropole a à cœur de concerter les professionnels de la logistique notamment pour identifier des solutions afin d'opérer la transition écologique de leurs véhicules, véritable enjeu de vitalité et d'attractivité du cœur de la métropole. Concernant cette transition des véhicules, Scania offre de nombreuses solutions : pour répondre au défi sanitaire et environnemental, le constructeur fait évoluer ses gammes de véhicules en tenant compte des normes fixées en matière d'émission de polluants locaux et de CO<sub>2</sub>. **Gilles Baustert** a ainsi rappelé que, loin d'attendre une nouvelle



« énergie miracle », il faut miser sur celles qui sont déjà opérantes tels que le gaz, l'électricité, l'hydrogène ou encore l'éthanol, en veillant à un sourcing écologique de ces énergies. Ce « bouquet de solutions », c'est une voie dans laquelle la CNR s'engage également, comme l'indique **Valentine Delphin**, à l'instar du Quai des énergies, station multi-énergies ouverte au cœur de l'agglomération lyonnaise qui distribue de l'hydrogène renouvelable, de l'électricité renouvelable en charge rapide et ultra-rapide ainsi que du bio-GNC. En complément de ce type d'infrastructure dédiée au transport terrestre, la CNR étudie le développement d'électrolyseurs de plus grande capacité pour alimenter des usages portuaires et des flottes de bateaux à hydrogène effectuant du transport de marchandises fluvial sur le Rhône et/ou la Saône, ou assurant de la logistique urbaine. En conclusion et dans le cadre du déploiement de cette mixité énergétique, **Pierre Cabaré** a souligné son souhait de repenser les modalités de collecte et d'affectation et des taxes appliquées au secteur des transports. Plus précisément, le Député de Haute-Garonne regrette que les entreprises soient taxées d'un côté pour être aidées de l'autre, ce qui entraîne une perte d'argent et d'énergie. Il a également appelé de ses vœux à ce les normes appliquées aux entreprises nationales soient harmonisées à l'échelle européenne.

### ILS SONT INTERVENUS

**Alexis Degouy**, Délégué général, Union TLF - Transport et Logistique de France

**Gilles Baustert**, Directeur Marketing, Communication & Affaires Publiques, Scania France

**Valentine Delphin**, Cheffe de projet Hydrogène, Direction transition énergétique et innovation, CNR

**Julie Frêche**, Vice-Présidente au transport et aux mobilités actives de Montpellier Méditerranée Métropole

**Jean Thévenon**, Membre du réseau territoires et mobilités durables, France Nature Environnement

**Pierre Cabaré**, Député de Haute-Garonne

# GRAND TÉMOIGNAGE

**HENRI-JACQUES CITROEN**

CONSEILLER DU COMMERCE EXTÉRIEUR  
DE LA FRANCE. AMBASSADEUR DE L'AMICALE  
CITROËN INTERNATIONALE



L'évolution de nos mobilités se caractérise par une ruée généralisée de produit vers le tout-électrique comme si les conséquences à long terme de cette évolution étaient négligées.

1<sup>ère</sup> réflexion. La conjonction de décisions semblables a des conséquences parfois regrettables. Mais l'on entend des sonnettes d'alarme. Certains craignent que, dans 30 ans, le monde soit dépassé par les problèmes du recyclage des batteries, de la disponibilité des matières rares de la planète, des émissions électromagnétiques des batteries en situation de recharge.

2<sup>ème</sup> réflexion. Il a été décidé qu'il fallait rapidement abandonner les énergies fossiles et la plupart des pays prennent des mesures dans ce sens. Selon l'AIE, « parvenir à un niveau zéro d'émissions nettes en 2050 est « encore possible », à condition de prendre des décisions drastiques. Les énergies renouvelables sont donc devenues le « Plan A » mais quel est le « plan B » ? Imaginez que, dans le futur, il n'y ait plus assez de terres rares ou de métaux spéciaux pour produire les

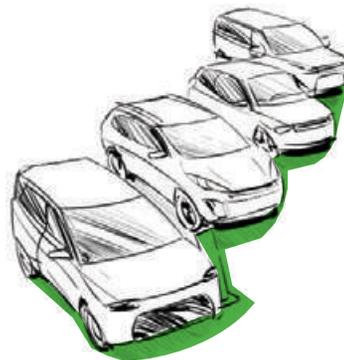
batteries dans les quantités requises par le marché tout-électrique. Que ferons-nous ?

Quand il a commencé à produire ses voitures, en 1919, en appliquant les méthodes industrielles américaines qui allaient lui permettre de proposer des voitures accessibles à la majorité des citoyens, André Citroën a écrit une lettre à de nombreux propriétaires de chevaux pour leur donner une explication. Des arguments chiffrés : un cheval consomme tant d'aliments par jour, ce qui coûte tant, qu'il travaille ou pas. Son déplacement ne dépasse pas telle vitesse et son temps d'utilisation tant d'heures. En revanche, une voiture ne consomme de l'essence que si elle roule, elle va vite et loin, elle est toujours disponible. Elle peut transporter plusieurs personnes. Conclusion : la voiture ne présente que des avantages. Achetez-en une !

Quelle lettre aurait-il envoyée aujourd'hui pour inciter les conducteurs à acheter une voiture électrique dont l'autonomie est encore très limitée, une autonomie de durée plutôt aléatoire ?.



# CONFÉRENCE



## Renouvellement des flottes publiques et privées : un levier stratégique pour la décarbonation des transports

Lors de cette conférence consacrée au renouvellement des flottes de véhicules, **Damien Pichereau**, a rappelé que c'est un levier majeur de transition puisqu'un véhicule sur deux est acquis par une entreprise. Les obligations de renouvellement des flottes ont été renforcées dans le cadre du projet de Loi Climat & résilience et pourront ainsi « garnir » le marché de l'occasion. Il a enfin rappelé toute la pertinence du retrofit en matière de diffusion de l'électromobilité. Son collègue Député, **Bruno Milienne**, a rappelé qu'il était important de travailler sur toutes les énergies afin de prendre en compte leur pertinence et leur coût. Il a ainsi souligné que l'analyse cycle de vie (ACV) des véhicules devait être mieux pris en compte. Enfin, le projet de Loi Climat & résilience devrait faciliter l'installation des bornes de recharge dans les copropriétés. **Valérie Bouillon Delporte**, qui représente la filière hydrogène a insisté sur le fait qu'il ne faut « pas opposer les technologies ». Elle a indiqué que les industriels se mobilisent et investissent dès maintenant sur l'hydrogène. Des constructeurs français proposent des bus mais aussi des véhicules utilitaires légers (VUL) fonctionnant grâce au H2. Elle a rappelé que l'Europe s'est fixée pour objectif 30 millions de véhicules 0 émissions, à batterie ou hydrogène, à l'horizon 2030, et 80000 camions. **Jérôme Budua**, qui représentait la filière de dépollution de la filière viti-vinicole a rappelé qu'il fabriquait et approvisionnait les pétroliers en alcool pour incorporation dans les essences (E5, E10 et E85). Ils proposent également un carburant à destination des poids lourds, le ED95, qui réduit les émissions de CO2 jusqu'à 95% du « puits à la roue ». Il a enfin souligné que toutes ces solutions ont un coût pour les transporteurs et que l'aide de l'État et des régions et donc indispensable.



**Alexis Landrieu**, qui propose des boîtiers de conversion à l'éthanol a souligné que cette solution, est une alternative pour les automobilistes et entreprises, complémentaire et surtout accessible financièrement. Ces modifications, pour un prix au litre de 0,62 euros en moyenne, peuvent se faire sur les véhicules essences mais aussi hybrides rechargeables. A noter, les boîtiers de conversion sont désormais connectés. **Pierre de firmas**, a rappelé que l'électricité était très largement décarbonée en France. En 2035, 15 millions de véhicules électriques seront en circulation, la recharge est donc stratégique. Il a ainsi rappelé que 80% de la charge s'effectue à domicile et a souligné qu'il faut travailler sur les écueils que sont les copropriétés, et les trajets autoroutiers. Concernant leur flotte de véhicules ils ont lancé un programme « EV100 » qui vise à électrifier 100% de leur flotte en 2030. **Olivier Menu**, a rappelé en conclusion qu'hynamics, filiale du groupe EDF, se concentre sur le développement de l'hydrogène décarboné. Ils accompagnent ainsi les industriels et les collectivités territoriales dans leurs projets H2. Ils vont mettre en service, à la rentrée, une première station à Auxerre pour alimenter des bus de la société Safra exploités par Transdev pour le compte de la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois. Il a par ailleurs insisté sur le fait que « tout ça n'a de sens que si nous avons de l'hydrogène bas carbone ou renouvelable ».

### ILS SONT INTERVENUS

*Jérôme Budua, Directeur, Raisinor France Alcools*  
*Alexis Landrieu, CEO, Biomotors*  
*Bruno Millienne, Député des Yvelines*  
*Damien Pichereau, Député de la Sarthe, Vice-président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale*  
*Valérie Bouillon Delporte, Présidente d'Hydrogen Europe, Vice-présidente de France Hydrogène*  
*Pierre de Firmas, Directeur mobilité électrique, ENEDIS*  
*Olivier Menu, Responsable Développement Territorial Hydrogène Nouvelle Aquitaine & Occitanie, HYNAMICS, Groupe EDF*



# CONFÉRENCE

## Convention citoyenne & projet de loi "climat et résilience" : quel bilan ?

### ILS SONT INTERVENUS

*Huguette Tiegna, Députée du Lot (video)*

*Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches du Rhône, co-Président de France Mobilités, Rapporteur du volet « Se Déplacer » du projet de loi « Climat & Résilience » (video)*

*Amira Haberah, Directrice marketing et commerciale, Smooove-Zoov*

*Christophe Charlon, Co-président de la FNTR Occitanie*

*Damien Pichereau, Député de la Sarthe*

*Bernadette Laclais, Responsable des affaires institutionnelles, CNR*

*Arnaud Pigounides, Ancien président fondateur de l'Association des Industriels pour le Retrofit électrique (AIRE)*

*Stéphane Séméria, Président de la Fédération des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Electriques (FAUVE)*

**Damien Pichereau** a rappelé que la consultation citoyenne a été très novatrice : le tirage au sort de citoyens, puis la reprise quasi in extenso de leurs propositions dans le projet de loi était une première. Dans le prolongement de ce qui a été fait pour les transports avec la loi d'orientation des mobilités, elle confirme les ambitions environnementales de la France. **Huguette Tiegna** se réjouit en ce sens de la fin annoncée des moteurs thermiques en 2035. **Bernadette Laclais** se dit quant à elle très favorable à l'implication des citoyens dans ces nécessaires changements. Ils doivent comprendre les enjeux et se les approprier. La démarche loi climat en associant les administrés lui semble exemplaire en ce sens. En tant que citoyen utilisateur de véhicules électriques, **Stéphane Séméria**, Président de FFAUVE, se félicite des avancées de la loi Climat dans le domaine des véhicules décarbonés. Les associations membres de la Fédération disposent ainsi d'un point d'appui supplémentaire pour multiplier, avec l'aide des collectivités territoriales, leurs actions de promotion sur le terrain vers leurs concitoyens. Pour **Arnaud Pigounides**, il est en effet essentiel d'écouter les utilisateurs et leur quotidien. La Convention citoyenne fait suite à la crise des gilets jaunes qui est révélatrice d'un vrai problème. Avec le retrofit, c'est à dire la transformation des véhicules thermiques en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible, la possibilité est donnée à ceux qui ont déjà payé leur véhicule de le rendre électrique

et de prolonger sa durée de vie de cinq à dix ans, ce qui répond selon lui à une attente de la population. **Amira Haberah** confirme que les usages ont changé, ce qui s'exprime notamment avec

une multiplication du nombre de cyclistes durant la crise. 50% des trajets urbains font moins de 3 kilomètres et sont parfaitement adaptés au vélo. C'est pourquoi l'offre de vélos en libre-service proposée aux collectivités rencontre un certain engouement auprès des élus, quelle que soit la taille des villes. Chaque trajet économise 12 à 14 centimes d'emprunte carbone, qui peuvent être valorisés financièrement sous forme de certificats d'économie d'énergie. Les CEE peuvent par ailleurs représenter de nouvelles sources de financement pour les villes (moyennes et de périphérie) pour développer l'usage du vélo.

Pour la logistique, **Christophe Charlon** rappelle que seuls 3% du parc roulant français est composé de poids lourds, que la filière emploie 600 000 salariés et qu'elle permet d'acheminer 99% des marchandises consommées en France, même en période crise sanitaire. Une diminution de 75% des particules fines a été enregistrée en vingt ans, et des efforts continuent d'être demandés. La filière a besoin de lisibilité dans le temps. Sur la mise en place des ZFE par exemple, il faut que les solutions techniques existent. Lorsqu'il est envisagé d'exclure le diesel, quelles sont les alternatives ? Hier c'était le gaz, aujourd'hui, c'est l'hydrogène : les transporteurs seront prêts à investir lorsque la solution sera économiquement viable. Les biocarburants sont déjà une solution. **Jean-Marc Zulesi** rappelle en conclusion, en sa qualité de rapporteur du projet de loi qu'il a permis, suite à l'écoute des citoyens, d'acter la volonté d'encourager les mobilités actives, et de décarboner l'automobile en accompagnant financièrement tous les secteurs pour permettre notamment la mise en place des ZFE et d'améliorer l'acceptabilité auprès du plus grand nombre. Sur le secteur routier, les évolutions européennes de fiscalité pour sortir du gasoil (TICPE) par des aides financières du secteur pour s'orienter vers des alternatives électriques ou hydrogène, et soutenir le développement de technologies pour le transport lourd.





Depuis longtemps, l'ensemble des dirigeants de la Suède, tous bords politiques confondus, font preuve d'une véritable volonté politique en matière de développement durable ; volonté déclinée au travers de plusieurs lois, ambitieuses et strictes, et accompagnée d'une politique fiscale incitative. J'ajoute aussi que la protection de l'environnement et de la richesse de nos ressources naturelles est un objectif très largement partagé au sein de la population. Concrètement, cela se traduit notamment par une loi obligeant le pays à atteindre la neutralité carbone en 2045, soit 5 ans plus tôt que les objectifs fixés par l'Union Européenne.

Comme en France, le secteur des transports est le plus émetteur de gaz à effet de serre. Le Gouvernement Suédois souhaite à ce titre mettre fin à la vente de véhicules utilisant des carburants d'origine fossile dans les prochaines années, en coordonnant le calendrier de cette mesure avec d'autres pays. Une large majorité du parlement a décidé que les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports intérieurs, à l'exclusion du transport aérien, devraient diminuer de 70% d'ici 2030. Pour y parvenir, la Suède mise beaucoup

sur les biocarburants et la mobilité électrique. Le nord du pays accueille à ce titre-là plus grande entreprise européenne de construction de batteries, et nous travaillons au déploiement de routes électrifiées, dont la première au monde a été inaugurée en 2016 au nord de la capitale.

Toujours en vue de diminuer l'impact des transports sur l'environnement, nous menons également plusieurs politiques en matière de logistique urbaine : livraisons silencieuses la nuit, construction de plateformes logistique en périphérie des villes et usages de camions électriques pour les derniers kilomètres. Enfin, comme partout en Europe, nous œuvrons à la réduction de la circulation en ville et avons introduit à ce titre un péage urbain à Stockholm qui a permis de baisser le trafic de 20 %.

Je voudrais enfin saluer le partenariat stratégique signé en 2017 entre la France et la Suède en faveur de l'innovation et les solutions vertes qui permet à nos gouvernements et nos entreprises de travailler ensemble notamment en faveur de la mobilité durable.

# GRAND TÉMOIGNAGE

**S. EXC. MONSIEUR HÅKAN ÅKESSON**  
AMBASSADEUR DE SUÈDE EN FRANCE



# CONFÉRENCE

## ILS SONT INTERVENUS

**Karima Delli**, Députée européenne, Présidente de la Commission Transports et Tourisme du Parlement Européen (vidéo)

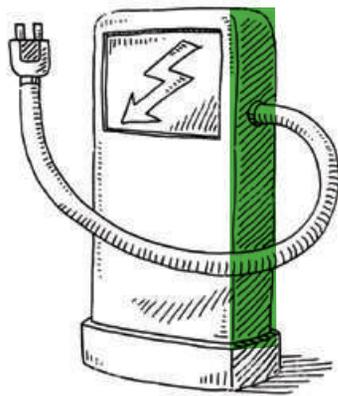
**Antoine Herteman**, Président, Avere-France  
**Gautier Chatelus**, Directeur adjoint du département infrastructures et mobilité, Banque des Territoires - Caisse des dépôts

**Damien Adam**, Député de Seine-Maritime, Président du groupe d'étude « véhicules terrestres » de l'Assemblée nationale

**Eric Plaquet**, Président, Gireve

**Jean-Pierre Illy**, Conducteur d'opération en électricité pour le SMEG 30.

## La stratégie française et européenne de déploiement des infrastructures de recharge



**Karima Delli** nous rappelle l'urgence de la transition écologique en introduction de cette conférence dédiée au déploiement des bornes de recharge « Nous sommes la première génération qui subissons les effets du réchauffement climatique et la dernière génération à pouvoir y remédier », il faut pour ce faire révolutionner le transport. La directive européenne « carburants alternatifs » de 2014 va être revue par le Parlement. Il est important de développer un bouquet de solutions tel que le retrofit, l'électromobilité, le ferroviaire, l'hydrogène ainsi que soutenir les startups. Pour la députée européenne, « la feuille de route de la mobilité de demain se doit d'être durable, inclusive et moderne ».

**Damien Adam** rappelle quant à lui les objectifs de déploiement des bornes de recharge en France : 100 000 bornes pour alimenter 1 millions de Véhicules électriques d'ici 2021, objectifs dont la principale contrainte reste aujourd'hui la disponibilité de la recharge et le réseau de bornes publiques (33 000 bornes sur l'hexagone). Suite à la loi d'Orientation des Mobilités de 2019, de nombreux acteurs ont annoncé le déploiement massif d'IRVE afin d'atteindre les objectifs français ambitieux de maillage des bornes de recharge. Au regard de la situation de monopole des réseaux de bornes les prix restent prohibitifs ; pour faire évoluer cela, le député de Seine-Maritime préconise l'ouverture à la concurrence.

**Gautier Chatelus** aborde le sujet sous le prisme du plan de relance et de la stratégie climat française d'investissement en faveur de la promotion de la mobilité électrique. La Caisse des Dépôts propose plusieurs offres de financements afin de donner les moyens d'accompagnement aux acteurs du secteur : offres auprès des collectivités, offres de location longue durée, société de location longue durée (professionnels et utili-

itaires), mécanismes de financement pour les sociétés de déploiement de bornes sur autoroutes, financement jusqu'à 80% des études des schémas directeurs, développement de bornes en copropriété...

L'investissement dans les IRVE doit se faire tant en entreprise qu'au domicile. **Antoine Herteman** annonce qu'en raison des nombreux chiffres sur les bornes de recharge publiques et privées, GIREVE, la Direction Générale de l'Énergie et du Climat et l'AVERE s'associent pour créer un indicateur conjoint de référence. On compte 100 000 bornes publiques et 450 000 bornes privées en France, il s'agit de penser un réseau de recharge polyvalent incluant toutes les bornes et tous les besoins tout en sensibilisant et en formant sur ces sujets, notamment les copropriétés.

**Eric Plaquet**, ajoute que les informations agrégées par GIREVE au fil du temps ont vocation à terme à unifier ces données pour répondre au mieux aux besoins et usages sur l'hexagone. De la borne aux usages, en passant par les tarifs et le taux d'électricité EnR dans la charge... autant de facteurs permettant d'impulser le déploiement intelligent des IRVE en France sans oublier le maillage et la qualité de la charge. **Jean-Pierre Illy** souligne en conclusion que la dynamique de déploiement des bornes sur l'Occitanie fait face à des délais d'approvisionnement en matières premières pour les bornes. Il notifie le réel problème lié aux coûts et la nécessaire formation et communication aux divers acteurs sur le déploiement des bornes de recharge sur le territoire national. Enfin, le SMEG est en cours de réalisation d'un schéma directeur Privé-Public pour l'installation de bornes supplémentaires tant accélérées que Rapides qui font face à des délais non compatibles pour l'obtention des aides ADVENIR.



AVEC LE SOUTIEN DE



EXPOSANTS



WORKSHOP



INSTITUTIONNELS & MÉDIAS



CONTACT

RIVE 10 rue de Sèze 75009 Paris

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

@RIVEevent in Rive-event

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