



**SUPPLÉMENT  
Salon EVER 2010  
Monaco**

**ÉDITORIAL**

par **Marc Teyssier d'Orfeuil**,  
Délégué général du Club des Voitures Écologiques



**Relevons ensemble ce défi**

Je boucle cet éditto à 15 jours des Rencontres Internationales des Voitures Écologiques. Cette troisième édition d'Air Libre sera donc distribuée en avant première à Alès, puis envoyée comme habituellement aux élus locaux et nationaux. Nous avons souhaité mettre à l'honneur la Principauté de Monaco, qui, comme vous le verrez, est depuis des années très impliqué dans la problématique des voitures écologiques, et soutient de fait, depuis ses débuts, notre club.

L'actualité du club depuis le début de l'année a été riche de rencontres avec les parlementaires. Dans ce numéro, nous avons souhaité valoriser tout particulièrement le petit déjeuner sur le mix énergétique, rappelant que s'il est judicieux d'encourager le développement des véhicules afin d'en faire émerger le marché, il est également nécessaire de poursuivre les efforts en faveur du GPL, du GNV, ou encore du superéthanol E85.

# air libre

PRINTEMPS-ÉTÉ 2010 - N°3

## Le journal du club des Voitures Écologiques

**INTERVIEW**



**Serge LEPELTIER**, Président d'honneur du Club des Voitures Écologiques, Ancien Ministre de l'Écologie, Maire de Bourges

**"Je soutiens (...) la généralisation du disque vert"**

**Air libre :** Vous nous indiquez il y a peu qu'au-delà des 20 % des véhicules électriques – hybrides que nous espérons pour 2020, vous souhaitez également axer le travail du club des voitures écologiques sur les 80 % restants. Pouvez-vous nous donner quelques exemples d'actions portées par le club ?

**Serge Lepeltier :** Je souhaite la mise en place d'un éco-prêt à taux zéro pour tout achat de véhicule écologique, la généralisation du disque vert, les mises en place de zones de stationnement vertes en centre ville dédiées aux voitures écologiques, une tarification préférentielle sur autoroutes pour les véhicules plus respectueux de notre environnement et enfin une TVA diminuée sur la facture d'entretien (éco entretien).

**Air libre :** Tous les acteurs ont donc une place prépondérante dans ce dispositif. En votre qualité d' élu local, pourriez-vous nous citer un exemple de mesure prise en faveur des véhicules plus respectueux de notre environnement à Bourges ?

**Serge Lepeltier :** La mise en place de places de stationnement gratuites pour les véhicules GPL-GNV électriques et hybrides.

**Air libre :** En 2006, vous avez également été le premier à décider d'instaurer un demi-tarif pour les véhicules de moins de 3 mètres émettant moins de 120g/km de CO2. Pourquoi encourager cette catégorie ?

**Serge Lepeltier :** Cette idée est le résultat de l'observation et de l'utilisation de la voiture dans une ville historique comme Bourges. L'espace public y est très restreint, la garabilité en surface très difficile. Nous devons donc favoriser les petits véhicules, ceux qui consomment le moins pour desserrer l'étreinte de la pollution. De plus, ces véhicules, plus légers ont des performances écologiques accrues ce qui est le cas des véhicules électriques.

## Une ambition forte de l'Etat



### Christian Estrosi, Ministre chargé de l'Industrie

**Air libre :** Monsieur le Ministre, depuis vos prises de fonction, vous attachez une attention particulière à encourager le développement de la filière automobile plus respectueuse de notre environnement. Pouvez-vous nous dresser les grandes lignes de ce soutien de l'Etat face à ce virage technologique ?

**Christian Estrosi :** C'est, pour moi, un enjeu majeur ! Parce que face aux mutations tech-

nologiques et industrielles liées à la croissance verte, j'ai la conviction que l'« automobile verte » est le projet structurant, le projet porteur de croissance et d'emploi des 30 prochaines années. C'est pourquoi je souhaite que la France soit l'un des leaders mondiaux pour la conception et la fabrication du véhicule du futur. Nous avons

fait le choix de soutenir fortement l'offre et la demande. Les véhicules décarbonés bénéficieront d'une large part des 750 M d'euros consacrés aux véhicules faiblement émetteur de CO<sub>2</sub> dans le cadre de l'Emprunt national, ainsi que du bonus de 5 000 euros pour les véhicules émettant moins de 60 grammes de CO<sub>2</sub> au kilomètre. Les industriels du secteur pourront en outre réaliser d'importantes économies d'échelles grâce à l'appel d'offres coordonné qui a été lancé le 23 avril dernier pour 50 000 véhicules électriques destinés à des flottes d'entreprises et de collectivités. L'enjeu est de constituer une véritable filière française de batteries électriques et l'industrialisation des véhicules décarbonés dans notre pays.

**A.L. :** Aujourd'hui, où en sommes-nous ?

**C.E. :** L'Etat s'investit fortement autour de cette ambition. Il s'agit par exemple de la mobilisation des chercheurs du CEA qui participent au projet d'entreprise conjointe avec Renault, Nissan et le Fond Stratégique d'Investissement pour la production de batteries à Flins (78) et le développement de la prochaine génération. Cela se traduit également par le prêt de 100 M d'euros octroyé à Renault pour l'industrialisation de la Zoé à Flins et du Kangoo électrique à Maubeuge.

→ → → suite de l'interview page suivante

## Le Club s'engage pour le GPL

**Le panneau « Bienvenue au GPL » revient sur le devant de la scène avec le 2<sup>e</sup> acteur du stationnement en France, Q-Park.**

**L**es élus qui ont participé à la première rencontre régionale du club des voitures écologiques (cf. actu page 2) ont été unanimes : ce nouveau message positif à l'entrée du parking de l'Arénas-Cassin est le bienvenu. Ils saluent d'ailleurs l'initiative de **Michèle Salvadoretti**, Directrice générale de Q-Park, qui souhaite étendre ce message à tous les parkings. « Jusqu'à présent, les véhicules GPL avaient droit à un message d'interdiction à l'entrée des parkings. Un frein à l'achat de ce type d'automobile pourtant moins polluante et moins chère qu'un véhicule diesel. Q-Park France s'est toujours considéré comme un maillon de la chaîne de mobilité, et à ce titre, se sent particulièrement concerné par

les problématiques environnementales. C'est pourquoi nous apportons, dès que nous le pouvons, notre soutien aux projets qui visent à promouvoir les énergies alternatives, et les outils de régulation du trafic automobile. » explique-t-elle.

Elle est soutenue par **Joël Pedessac**, Directeur Général du CFBP : « Nous sommes ravis que le GPL puisse enfin être présenté favorablement à l'entrée des parcs de stationnement. Nous espérons que cette démarche initiée avec Q-Park fera école dans tous

→ → → suite de l'interview page suivante



**PAGE SUIVANTE : Première Rencontre régionale du club sur la Côte d'Azur**

**NOS MEMBRES FONDATEURS**



IMPRIMÉ SUR PAPIER RECYCLÉ

# L'actualité du Club

→ → → suite de l'article « Bienvenue au GPL »

les parkings de stationnement, publics ou privés, afin que des automobilistes GPL de plus en plus nombreux sur les routes soient reconnus comme éco citoyens»

**Lionnel Luca**, Député et vice-Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes en charge du développement durable, représentait **Eric Ciotti**, lors de cette manifestation. Il a rappelé l'implication du Conseil Général pour diminuer les émissions de gaz polluants, notamment par le biais d'un agenda 21 ambitieux.

A ses côtés, **Marie-José Bandecchi**, Conseiller Général et Première Adjointe de Cagnes sur Mer, représentait **Louis**



**Nègre**, Sénateur-maire, **Olivier Bettati**, Conseiller Général, et Maire-Adjoint de la Ville de Nice, ont eux aussi montré par leur présence que ce nouveau panneau était promis à un bel avenir.

Ils se sont d'ailleurs tous prêtés au jeu de la photo, pour dévoiler aux côtés de **Michèle Salvadoretti** et de **Joël Pedessac** cette nouvelle signalétique qui sera proposée à tous les gestionnaires de parcs.

D'ailleurs, la SEMIACS, SEM de parkings de la ville de Nice, a décidé d'être la première ville de France à apposer ses panneaux à l'entrée de tous ses parcs (cf. interview de **Benoît Kandel**, Président de la SEMIACS, Premier Adjoint de la Ville de Nice)



## 15 AVRIL 2010 : PREMIÈRE RENCONTRE RÉGIONALE DU CLUB SUR LA CÔTE D'AZUR



**Voulant profiter de notre présence à Nice pour le lancement du panneau « Bienvenue au GPL », le club a d'organisé une rencontre avec les élus locaux des Alpes-Maritimes.**

**L**a ville de Nice, bien représentée par deux de ses Adjoints, **Olivier Bettati**, Conseiller général, et **Catherine Moreau**, a rappelé les efforts qu'elle souhaite faire pour les véhicules plus respectueux de l'environnement en milieu urbain. Elle a pour exemple confirmé début avril un système d'autopartage électrique qui se développera dans les mois à venir dans la capitale azuréenne.

**Marie-José Bandecchi**, Première Adjointe de Cagnes sur Mer, et conseiller général, nous a présenté les engagements de longue date de son Sénateur-maire **Louis Nègre**. Après avoir équipé il y a plusieurs années ses services de véhicules GPL, il propose aujourd'hui entre autres aux élus et aux services municipaux de se déplacer en bicyclettes à assistance électrique, tout particulièrement pour les déplacements intra-muros. Il a par ailleurs fait adopter au conseil municipal un disque vert offrant une heure trente de stationnement gratuit.

**Carine Curtet** a, quant à elle, présenté quelques unes des actions de **Jean Léonetti**, Député-maire d'Antibes. Elle a insisté tout d'abord sur l'importance de réduire les déplacements motorisés, notamment par la mise en œuvre d'un « Plan de Déplacements » pour les services municipaux. La ville a également équipé les services de véhicules utilitaires fonctionnant au GNV, avec sa propre station service d'approvisionnement. Elle a par ailleurs encouragé par un partenariat le développement d'un système d'autopartage électrique porté par une entreprise locale : Vu-Log. Le stationnement est au cœur du succès d'un tel dispositif.

La ville de Cannes cherche elle aussi à réduire significativement l'empreinte écologique de ses déplacements. **Gérard Josse**, chef du service écologie urbaine de la Ville, a ainsi réprécisé les directives données par son Député-maire **Bernard Brochand**. Tout d'abord, le parc automobile intègre de plus en plus de véhicules peu émetteurs de polluants : électriques,

hybrides, ou GPL. L'objectif court terme est d'augmenter le pourcentage de véhicules propres pour atteindre 40% à horizon 2013-2014. En outre, une formation d'écoconduite est développée en interne pour les chauffeurs de poids lourds et de bennes à ordures.

### L'écoconduite intégrée aux modèles hybrides

**Pierre Guignot**, Directeur de zone chez Honda, fait savoir que les modèles hybrides livrés à Cannes intègrent un module d'écoconduite, et qu'ils forment les conducteurs des services de la ville à la livraison des véhicules, pour diminuer leur impact sur l'environnement. Le choix de la marque a été le suivant : pouvoir proposer un modèle hybride électrique le plus accessible possible, tout en gardant des performances écologiques importantes.

La Fondation Prince Albert II, représentée par **Jean-Marie Lafont**, Directeur de la communication de la Société Monégasque de l'Electricité et du Gaz, souligne l'implication de la Principauté en faveur des voitures électriques : 500 des 30 000 véhicules immatriculés sont électriques, 400 prises permettent leur recharge gratuitement dans les parkings. Mais aussi : des primes à l'achat, la formation des jeunes à conduite de deux roues électriques et aux nouveaux métiers de réparation des véhicules électriques (Jeun'elec), l'organisation d'un Salon international EVER. Par ailleurs, il est rappelé que deux sociétés monégasques ont été en finale de l'appel d'offres de la Poste : Newton et Venturi, qui s'occupera de la motorisation des véhicules tout électrique de la Poste dans les années à venir.

Les Autoroutes du Sud de la France, par la voie de **Jean-Luc Dumas**, Responsable du développement durable chez ESCOTA, informe sur le paquet vert : un volume d'investissement pour que l'infrastructure autoroutière respecte au mieux l'environnement. Par exemple, il s'agit de multiplier les voies réservées au télépéage pour diminuer l'attente, la mise en place de parkings autopartage, ou d'infrastructures de recharge électrique solaires. Mais aussi de réguler la vitesse sur certaines portions pour limiter pollution et consommation. ASF a également depuis des années lancé des réflexions sur sa flotte captive, avec des voitures flexfuel superéthanol, ou hybride GNV / électrique, la formation de ses personnels à l'écoconduite. Enfin, une réflexion sur une tarification préférentielle pour les voitures écologiques est en cours, la difficulté étant de bien identifier les véhicules au moment du péage.

Pour **Marc Teyssier d'Orfeuill**, ces barrières techniques devraient peu à peu se lever, avec par exemple en solution provisoire le Télé péage, ou encore plus tard dans le temps la lecture de plaque d'immatriculation comme c'est le cas déjà dans certains parkings.

→ → → suite de l'interview de Christian Estrosi

De son côté, PSA commercialisera la I-ON d'ici la fin de cette année, et, entre autres exemples, Bolloré prépare sa BlueCar. Notons aussi que dans le cadre de sa récente alliance avec Daimler, Renault participera à l'électrification de la Smart produite à Hambach.

C'est dans ce contexte que les constructeurs français se sont engagés à fournir plus de 60 000 véhicules sur le marché français d'ici fin 2012, conformément à la charte que j'ai signée le 13 avril dernier avec Jean-Louis Borloo et une douzaine de collectivités dont la ville de Nice.

**A.L. : L'annonce du plan véhicules décarbonés voulu par le chef de l'Etat Nicolas Sarkozy a fait grand bruit. Quelles sont également les engagements du Gouvernement concernant le soutien industriel des autres motorisations : GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), GNV (Gaz Naturel Véhicule), et Superéthanol E85 ?**

**C.E. :** Encore une fois, la France doit être leader sur le marché des véhicules électriques. Mais nous portons également toute notre attention aux évolutions de la technologie thermique de motorisation, y compris aux motorisations hybrides. C'est le rôle du gouvernement d'accompagner les industriels concernés grâce à l'enveloppe de 750 M d'euros dédiée au véhicule du futur dans le cadre de l'emprunt national. Le développement de moteurs thermiques optimisés de faible cylindrée, destinés à être utilisés seuls ou avec un moteur hybride rechargeable, constitue aussi une priorité. Par ailleurs, comme vous le savez, la mise en place du dispositif de bonus malus vise à favoriser l'achat des véhicules les plus vertueux. Le bonus ou le malus dépend ainsi du type de carburant utilisé.

Dans le cadre des pôles de compétitivité, l'accent a été mis sur les projets de développement de carburants alternatifs. C'est le cas notamment avec les projets BIOCARMAT et FLEXFUEL3G pour lesquels nous avons accordé respectivement une aide de 900 M d'euros et de 1,1 milliards d'euros. Deux projets de démonstrateurs sont également en cours de réalisation dans ce domaine. Il s'agit du projet BTL porté par le CEA avec un budget de 244 M d'euros dont près de 200 M d'euros de fonds publics et du projet BIOTFUEL porté par un consortium associant Total et Sofiprotéol pour un montant de 115 M d'euros dont 30 M d'euros d'aide du fond démonstrateur.

## INTERVIEW

**Benoît Kandel**, Président de la SEMIACS, Premier Adjoint de la Ville de Nice

**Air libre :** En votre qualité de Premier Adjoint de la Ville, et sous l'impulsion de Christian ESTROSI, Ministre de l'Industrie, Maire de Nice, pourriez-vous nous dresser en quelques mots quelles sont les orientations de la collectivité en faveur des voitures écologiques ?

**Benoît Kandel :** Le grand projet est de faire de Nice une écocité exemplaire aux bords de la méditerranée. Il s'agit à la fois de réduire le flux de circulation, et les problèmes de pollution associés. Pour exemple, nous avons accordé dès le 1<sup>er</sup> juin 2009 la gratuité du stationnement en voirie à tous les véhicules zéro émission carbone : électriques, air comprimé, ... Christian Estrosi a également souhaité faire de Nice la première grande ville de France à disposer d'un réseau de voitures électriques en autopartage. Le processus est lancé, l'appel d'offres a été publié. A partir du 1<sup>er</sup> semestre 2011, une cinquantaine de voitures électriques seront déployées sur Nice Côte d'Azur, avec une possibilité d'extension en fonction des premiers résultats. Nous travaillons en parallèle sur l'intermodalité, avec le développement des pistes cyclables, les vélos bleus, la construction de deux nouvelles lignes de tramway, ou même pour les transports collectifs, l'intégration de 20% de carburant propre dans les réservoirs des bus niçois.

**A.L. :** Vous êtes également Président de la SEMIACS, qui est elle aussi très impliquée en faveur du développement durable. Pouvez-vous nous indiquer quelques unes de vos actions à ce sujet, tant sur le stationnement en voirie que dans les parkings de la ville ?

**B.K. :** La SEMIACS a voulu donner l'exemple en réalisant en partenariat avec EDF une façade photovoltaïque verticale au siège social de l'entreprise, afin

de produire notre électricité. Nous avons également équipé les 17 parkings de Nice et Cagnes sur Mer de systèmes d'éclairage basse consommation. Comme je vous l'ai indiqué, la SEMIACS fait appliquer la gratuité totale pour les véhicules zéro émission, tant en voirie que dans les parkings. Il est d'ailleurs prévu que nous installions dans tous les parcs des bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques. Nous attendons pour cela que le standard européen pour les prises soit défini.

Enfin, nous avons un grand projet de stationnement intelligent en voirie, qui permettra aux automobilistes un guidage à la place, ce qui limitera bien entendu le temps pour trouver une place, et donc la pollution. Nous souhaitons développer une première partie du système en 2012, puis la totalité en 2013.

**A.L. :** Tout dernièrement, vous avez donné votre accord pour remplacer la signalétique d'interdiction par un panneau « Bienvenue au GPL » à l'entrée des parcs niçois. Vous êtes la première SEM de France à développer ce nouveau panneau à l'échelle de la Ville. Pourquoi cette décision ?

**B.K. :** Nous avons toujours autorisé le stationnement véhicules GPL munis de soupape de sécurité. Etant donné que la réglementation oblige aujourd'hui tous les véhicules GPL à être munis d'une soupape, il nous a paru normal d'accompagner la démarche initiée par le club des voitures écologiques de souhaiter la bienvenue à ce type de voitures plus respectueuses de notre environnement. 80% de la SEMIACS appartiennent aux Niçois. C'est la volonté du maire d'être très attentif à ce qui permet d'encourager tout ce qui va dans le sens d'un mieux en terme d'environnement.



# Quel mix énergétique pour la voiture écologique de demain ?



## 27 AVRIL 2010 : PETIT-DÉJEUNER DU CLUB DES VOITURES ECOLOGIQUES

10 Députés et Sénateurs, soucieux de s'informer sur la nécessaire complémentarité des énergies pour diminuer sensiblement l'impact de l'automobile sur notre environnement, sont venus échanger avec les membres du Club le 27 avril dernier à la Questure de Richard Mallié, Député des Bouches du Rhône, Premier Questeur de l'Assemblée Nationale.

**Alfred Trassy-Paillogues**, Député de la Seine-Maritime, président du groupe d'études automobile de l'Assemblée Nationale, souligne l'importance et la nécessité de cet échange direct avec des partenaires privés qui permettent d'éclairer le législateur sur les différentes solutions énergétiques. Il rappelle que le pôle de compétitivité Mov'eo est dès aujourd'hui capable de proposer un moteur essence développant 230 chevaux pour 2 litres par kilomètre de carburant. Il souhaite être à l'écoute de toutes les alternatives proposées pour demain, pour que « l'automobile reste un objet plaisir qui apporte la liberté de la mobilité ».



**Marc Teyssier d'Orfeuil**, Délégué général du CVE, souligne en effet la nécessaire complémentarité entre les modes de transport. Chacun d'entre eux correspond à un usage précis. Il en va de même pour la voiture : si les petits véhicules et les motorisations électriques sont adaptées à l'espace urbain, les autres carburations et l'hybridation doivent également être encouragées. Il rappelle quelques unes des actions portées par le club pour développer ce nécessaire bouquet énergétique : développement du disque vert, apposition du panneau Bienvenue au GPL, tarifications préférentielles dans les parkings et sur les autoroutes, ... les pistes sont nombreuses.

**Joël Pedessac**, Directeur Général du CFBB, apporte un éclairage sur le GPL-carburant. S'il ne constitue pas en soi une réponse unique, il participe clairement à baisser les émissions polluantes, à mieux respecter la santé publique, et à diversifier les sources énergétiques : avec des émissions de CO<sub>2</sub> de -16% en moyenne par rapport à l'essence, de -11% par rapport au diesel, mais surtout des NOx de -96% par rapport au diesel, et -68% par rapport à l'essence, le GPL-c justifie son accès au bonus écologique de 2000 euros. L'énergie est immédiatement disponible dans un réseau de 1850 stations en France, dimensionné pour accueillir un parc 10 fois supérieur aux 120 000 véhicules GPL particuliers circulant aujourd'hui en France.



Il se félicite des chiffres récents des ventes de voitures GPL, dus entre autres à une plus grande offre des constructeurs : elles représentent 6% des immatriculations du mois de mars 2010. Pourtant, il est essentiel de pérenniser le bonus écologique pour que les investissements de mise aux normes et d'entretien du réseau de distribution existant soient amortis dans les années à venir.

**Alain Jeanroy**, Directeur général de la Confédération Générale des Planteurs de Betteraves, cherche à développer la vente de bioéthanol. Source de débouchés reconnus pour l'agriculture française, dans des régions qui ont investi massivement il y a quelques années dans des outils de production performants, la profession se heurte à des commu-



© REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE - COMPTON PUBLICIS

nications contradictoires qui sèment des doutes alors même que la qualité des biocarburants est de plus en plus performante. Avec seulement 313 stations service distribuant du E85, le Gouvernement et les distributeurs sont très en deçà de leur engagement, fixé à 1000 pour cette année. Pourtant, après des hésitations quant à la publication ou non de l'étude, l'ADEME a confirmé le 8 avril 2010 que sur l'ensemble de son cycle de vie, en incluant les polluants émis par les tracteurs, les bioéthanol de première génération apportent un gain de -50 à -65% d'émission de CO<sub>2</sub> par rapport aux énergies fossiles. Cela justifierait complètement leur intégration au sein du bonus-malus. Plus largement, au niveau européen, les droits de douane sont en train d'évoluer dans une direction incertaine pour les agriculteurs français, car ils favoriseront demain l'importation de biocarburants du Brésil ou des Etats-Unis au détriment de ceux qui sont fabriqués en France. Les batailles sont nombreuses, mais indispensables pour faire vivre la profession.

**Laurent Perrette**, Collaborateur Parlementaire de Stéphane Demilly, Député de la Somme, explique le combat qu'ils ont engagé dès 2003 en prenant la tête d'un groupe d'étude parlementaire sur les biocarburants à l'Assemblée Nationale. Après la remise du rapport Alain Prost, le groupe de travail confirmant l'intérêt écologique et stratégique des biocarburants, puis la signature d'une charte entre le Gouvernement et les principaux acteurs économiques concernés, les levées de boucliers pour empêcher le développement de la filière se sont succédées. Aujourd'hui, Stéphane Demilly poursuit cependant courageusement 5 objectifs :

1. dans le cadre du plan national des énergies renouvelables, atteindre 12% d'incorporation des biocarburants avant 2015, par exemple en rendant éligible aux certificats d'énergie les pompes qui proposent du E85,
2. le maintien de la défiscalisation sur le E85,
3. la communication, avec des porte-parole charismatiques,
4. Poursuivre le développement des biocarburants de 2<sup>e</sup> génération, qui ne doit pas se faire au détriment de la première génération,
5. Mieux gérer les importations au niveau de l'Union Européenne, pour ne pas pénaliser l'outil de production local



**Karine Vernier**, Présidente de GNVERT, connaît elle aussi des difficultés pour faire connaître le GNV. Ce carburant est particulièrement intéressant aujourd'hui pour les flottes d'entreprises, pour les poids lourds et bus, et pour les livraisons du dernier kilomètre. Les intérêts écologiques du GNV ne sont plus à démontrer, puisqu'ils émettent à minima -25% d'émissions de CO<sub>2</sub> avec du GNV classique, et un bilan écologique quasi nul dans le cas d'utilisation de gaz issus de la biométhanisation. Pour exemple, les ordures ménagères de

Lille permettent de produire le gaz nécessaire pour faire rouler la flotte de véhicules de la ville. Aujourd'hui, la filière souffre énormément d'un manque d'engagement des constructeurs, notamment français, qui ne proposent pas de véhicules au GNV. Les véhicules sont achetés en Allemagne, en Espagne et en Italie, mais la France fait figure de parent pauvre. Il est important de ne pas privilé-



gier une seule filière mais bien des carburants verts complémentaires. Aujourd'hui, en France, le véhicule décarboné est trop souvent assimilé au seul véhicule électrique. Pourtant, le véhicule GNV au biométhane a un bilan carbone global neutre, et est donc de fait totalement décarboné. Il pourrait être intéressant que les constructeurs et les pouvoirs publics français en aient conscience, pour ne pas privilégier qu'une seule filière, mais bien un ensemble de solutions.

**Marcel Deneux**, Sénateur de la Somme, souligne ce qui pour lui justifie en très grande partie les freins rencontrés par les énergies alternatives en général : la politique énergétique française est dominée par le nucléaire. Le Gouvernement investit dans un plan véhicules décarbonés électrique. Plus spécifiquement sur le E85, Marcel Deneux pense qu'il est coulé par la politique des pétroliers et des distributeurs. Qui ont confirmé aux sénateurs, il y a moins d'un an, que les biocarburants étaient obsolètes. Les détracteurs n'ont pas désarmé, et s'appuient sur la multiplicité d'études scientifiques et de communications contradictoires. Ce qui explique peut-être en partie les 9 mois d'atermoiements pour sortir une étude ADEME confirmant l'intérêt écologique des biocarburants de première génération...



**Olivier Matigot** présente le point de vue de l'UGAP, une centrale d'achat public. Elle a été très tôt engagée dans ces différentes énergies, en lançant des appels d'offres GPL, GNV et de bioéthanol. Aujourd'hui, la demande est forte sur les bus, les balayuses ou les véhicules spécifiques, mais la demande est beaucoup moins importante sur les voitures. D'autant qu'elle est en concurrence directe avec l'appel d'offres centralisé par la Poste qui est exclusivement électrique. Pourtant, le critère écologique dans les appels d'offres est systématiquement pris en compte. Ce qui est important, c'est que toutes les collectivités qui sont intéressées par ce type de véhicules écologiques puissent arriver à se regrouper pour favoriser l'émergence de toutes ces filières. C'est notre rôle : regrouper la demande pour donner une visibilité intéressante aux industriels qui leur permettent de relancer la filière.



**Patrice Calmejane**, Député-maire de Ville-moble, souligne quelques points concernant les énergies alternatives : les possesseurs de véhicules écologiques peuvent tout d'abord bénéficier d'un stationnement gratuit à Ville-moble. Sur présentation de leur carte grise, une vignette est apposée sur leur véhicule.



Deuxième point : il peut être pertinent de cibler le développement du marché chez les loueurs et les auto-écoles, pour que les conducteurs s'habituent partout à avoir un choix autre que les véhicules diesel. Sur le GPL, il y a également des obstacles chez les pétroliers, notamment sur les cartes carburant : en dessous de 5 véhicules, les cartes carburant ne sont pas délivrées. Cela peut bloquer l'achat de ces véhicules pour des collectivités comme la nôtre.

## 10 parlementaires étaient présents

**Richard Mallié**,  
Député des Bouches-du-Rhône,  
1<sup>er</sup> Questeur de l'Assemblée Nationale

**Louis Nègre**,  
Sénateur-maire des Alpes-Maritimes,  
Rapporteur du volet Transport du  
Grenelle, 1<sup>er</sup> vice Président du GART,  
Coprésident de TDIE

**Jean-Claude Beaulieu**,  
Député de Charente-Maritime

**Françoise Branget**,  
Député du Doubs

**Patrice Calmejane**,  
Député-maire de Seine-Saint-Denis

**Gérard Charasse**, Député de l'Allier

**Jacques Remiller**, Député de l'Isère

**Alfred Trassy-Paillogues**,  
Député de Seine-Maritime

**Philippe Vitel**, Député du Var

**André Wojciechowski**,  
Député de la Moselle

# Une multiciplité de solutions

## Alfred Trassy-Paillogues à l'écoute du Club des Voitures écologiques

27 JANVIER 2010 ASSEMBLÉE NATIONALE

Souhaitant favoriser les échanges entre parlementaires et agents économiques, Alfred Trassy-Paillogues, Député de la Seine Maritime, a fait savoir dès sa prise de fonction à la tête du groupe d'étude automobile, l'importance de ce type de rencontres. Les membres fondateurs du Club ont répondu à son invitation.



De fait, il est gênant de laisser croire que l'énergie électrique sera dès demain la seule solution. Certains consommateurs, et notamment les collectivités, ralentissent dès aujourd'hui leurs achats dans l'attente du véhicule de demain. Il sera révolutionnaire, et particulièrement intéressant sur le plan écologique...

Daniel Fidelin, Député de la Seine-Maritime, Jean-Claude Beaulieu, Député de Charente-Maritime, ainsi que Céric Jurgensen, Administrateur, ont épaulé Alfred Trassy-Paillogues dans l'écoute des représentants de Renault, Honda, l'AVERE, le CFBP, La Poste, Mobigreen, Véolia, EDF, CGB, Planetwatch24, ou encore de Citoyens de la Route. cinq parlementaires se sont quant à eux fait représenter par leurs collaborateurs. L'une des pistes principales qui a été développée lors du petit-déjeuner : il ne faut pas miser tout l'avenir de l'automobile sur la filière électrique. S'il est nécessaire de changer radicalement les comportements par le biais d'efforts de communication importants, il est également indispensable d'adapter les infrastructures, l'outil industriel, et, à plus grande échelle, l'urbanisme, à cette révolution. Ce qui ne se fait pas du jour au lendemain.

dès lors qu'il correspondra à l'usage attendu par l'automobiliste pour son véhicule. Aussi est-il incontournable d'encourager également dans le même temps un mix-énergétique qui associe l'ensemble des énergies écologiques dès aujourd'hui disponibles, au rang desquelles le GPL-c, le superéthanol E85 ou encore le GNV. Leur développement permettra une diminution sensible des gaz à effets de serre, de tous les autres polluants, une moindre dépendance énergétique au pétrole, et l'encouragement de filières industrielles déjà implantées. Alfred Trassy-Paillogues souhaite rester à l'écoute des acteurs économiques. Il se tient disponible pour visiter des outils de production, essayer des véhicules écologiques, et rester ainsi le plus pragmatique possible dans les travaux parlementaires menés au sein du groupe d'études automobile.

### L'actualité des membres du club, ce printemps

**23 au 26 mars : Mobigreen** sur le salon Logistique et transports – diminuer ses consommations et ses émissions polluantes grâce à l'écoconduite

**25 – 28 mars :** Salon EVER 2010 organisé par la **Fondation Prince Albert II de Monaco**

**25-28 mars :** le CFBP, smart, Honda, Renault participent au rallye de Montecarlo des énergies alternatives

**8 avril :** l'ADEME rend public les résultats de l'étude sur l'impact environnemental des biocarburants de première génération. **La CGB et SAAB** peuvent prouver une fois encore que le E85 diminue de 60% les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule du puits à la roue

**13 avril :** conférence de presse au MEEDDM – charte de développement des infrastructures de recharge dans 12 villes pilotes avec **Renault**

**15 avril :** lancement de la nouvelle signalétique « Bienvenue au GPL » en partenariat avec le **CFBP**

**16 avril :** animation de débats au lycée Michelet de Vanves avec Charlotte de Silgy, Secrétaire générale de **l'AVERE** France, autour du film « se déplacer en 2040 », à l'invitation de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest

**28 avril :** petit-déjeuner de **l'AVERE** France, présidé par Bernard Darniche : vers une conduite apaisée et une agence de la mobilité

**5 mai :** conférence de **l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise** – « diminuer le poste assurances des flottes de véhicules professionnels »

**7 mai :** inauguration d'une station-service proposant du GNV au Puy-en-Velay par **GNVERT**

**28 - 30 mai, 3-6 juin :** **Honda** Hybrid Experience à Cannes (06), Paris (75) et Grenoble (38)

**10 juin :** **OVE** Mobility à Lille.



### INTERVIEW

**Alain Jeanroy**, Directeur Général de la Confédération Générale des Planteurs de Betteraves (CGB)

**Air libre :** Où en est la filière superéthanol E85 ?



**Alain Jeanroy :** Cette filière de véhicules décarbonés a été très pénalisée par l'application de malus aux véhicules en 2008. Depuis 2009, les véhicules flexfuel sont exonérés de malus mais

toujours pas éligibles au bonus !

De la même façon, avec 320 stations service, la distribution de ce carburant stagne bien en deçà des engagements pris par les distributeurs dans la charte signée en novembre 2006.

Il est donc urgent

que le comité de suivi reprenne ses travaux suspendus depuis juillet 2007 (pour cause de Grenelle de l'environnement) afin de donner un nouveau souffle à l'une des rares solutions déjà disponibles pour rouler plus propre.

**A. L. :** Qu'attendez-vous des pouvoirs publics et décideurs politiques ?

**A. J. :** L'étude ADEME commandée par les pouvoirs publics expertisant le bilan environnemental des biocarburants a été publiée en avril 2010 : les résultats sont très positifs tant sur les réductions de gaz à effet de serre (réduction moyenne de 60% pour l'éthanol produit en France par rapport à l'essence) que sur le bilan énergétique, deux fois meilleur que celui de la filière fossile. Ces conclusions doivent maintenant servir de tremplin à une relance de la filière qui passe par une extension de la distribution du carburant E85 et l'octroi de bonus environnemental aux voitures flex-fuel, au même titre que ceux fonctionnant au GPL ou à l'électricité.



### ILS ONT REJOINT LE CLUB



**Fabien Derville**,

membre du Directoire de Mobivia Groupe

**Air libre :** Il y a peu, vous annoncez la création de Mobivia groupe en lieu et place du groupe Norauto. Pourquoi ce changement de nom ?

**Fabien Derville :** Depuis leur création, les enseignes de notre groupe (Norauto, Midas, Carter Cash, Maxauto, Synchro Diffusion) ont accompagné les automobilistes en matière d'entretien et d'équipement automobile. Dans un contexte automobile en pleine mutation, face aux défis environnementaux et sociétaux, notre groupe évolue et nous souhaitons élargir sa mission et ses activités en contribuant à une mobilité plus propre, plus sûre, plus accessible et plus économique. C'est le sens de ce changement de nom, de Norauto Groupe à Mobivia Groupe, qui permet de mieux affirmer cette évolution.

**A. L. :** Parmi les nouveaux métiers, vous souhaitez vous impliquer plus avant dans la mobilité « électrique ». Sans dévoiler de secret industriel, pouvez-vous nous présenter en quelques mots quel sera votre rôle dans les mois à venir ?

**F. D. :** Dans le cadre de notre vision, nous nous intéressons en effet à toutes les solutions qui peuvent contribuer à rendre les hommes plus mobiles en intégrant les paramètres écologiques et économiques. L'accessibilité à la mobilité électrique en fait partie, sous toutes ses formes (2 roues, 3 roues et plus). Notre contribution dans ce domaine se fera à travers nos enseignes existantes, à l'image de l'offre 2 roues électriques lancée il y a un an par Norauto par exemple, mais aussi par la création d'activités dédiées



au sein de Mobivia Groupe.

**F. D. :** La Loi Grenelle II stipule que l'Etat veut instaurer « une politique d'incitation à l'éco-entretien des véhicules automobiles ». Quelles propositions pouvez-vous faire à ce sujet au Gouvernement ?

**F. D. :** Les mesures prises en faveur du renouvellement du parc sont indispensables et constituent à long terme une solution réelle de réduction de son impact environnemental. Cependant, le processus de renouvellement du parc est très long et son

bénéfice environnemental est dégradé par l'impact de la fabrication du véhicule neuf et de la destruction de l'ancien.

C'est pourquoi, il nous paraît essentiel d'améliorer parallèlement les performances environnementales des 36 millions de véhicules du parc roulant. L'éco-entretien est une réponse immédiate pour réduire l'impact écologique des véhicules en circulation. Nous nous réjouissons de la reconnaissance apportée par la loi Grenelle 1 à cette approche technique. A travers différents points de contrôle et d'entretien, l'éco-entretien peut réduire les émissions d'un véhicule de plusieurs grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, soit plusieurs millions de tonnes de CO<sub>2</sub> à l'échelle du parc. A cela peut s'ajouter une réduction des émissions de polluants locaux et une réduction de la consommation de carburant.

Au-delà de ce concept partagé par tous, il s'agit maintenant pour les pouvoirs publics, en collaboration avec les professionnels, d'en définir concrètement les modalités de mise en oeuvre : valider sur la base de tests poussés les points de contrôle et d'entretien à valeur ajoutée environnementale et informer le grand public de son intérêt environnemental. A terme, on peut même envisager une évolution du contrôle technique...



**Mathieu BONNET**, Directeur Général de la Compagnie

Nationale du Rhône (CNR)

**Air libre :** Pouvez-vous nous présenter la CNR ?

**Mathieu BONNET :** La CNR a pour mission de produire de l'énergie à base d'eau, de vent et de soleil. Cette stratégie la positionne comme 1<sup>er</sup> producteur français d'énergie exclusivement renouvelable et 2<sup>e</sup> producteur national. L'essentiel de notre production provient des 19 barrages du Rhône qui constituent notre métier historique. Souhaitant étoffer notre mix énergétique nous avons su investir 160 millions d'euros pour se développer et poursuivre notre effort dans l'hydraulique et se diversifier dans l'éolien et le photovoltaïque.

**A. L. :** Votre dernière réalisation exemplaire ?

**M. B. :** Nous avons inauguré la semaine dernière à Saulce / Rhône notre première centrale solaire photovoltaïque au sol (4MW), la plus puissante de Rhône-Alpes. Elle a été réalisée par des entreprises locales avec des panneaux français.

**A. L. :** Pourquoi adhérer au Club des Voitures Ecologiques ?

**M. B. :** Développement durable et RSE s'affirment comme la marque de fabrique de notre Compagnie qui souhaite produire de l'énergie autrement. Dans cette stratégie, la voiture électrique s'inscrit comme un défi de société majeur, concret et imminent. Les spécialistes de cette question s'accordent sur un point : concernant le bilan carbone, le véhicule électrique ne peut être crédible qu'alimenté en électricité issue d'énergies renouvelables. C'est pourquoi j'ai créé un groupe de travail chargé de suivre et d'innover pour aider à l'intégration de ces nouveaux véhicules dans une logique Smart Grid. En insistant sur le caractère écologique et propre des véhicules électriques, votre association s'engage sur le même chemin que la CNR et je vous propose de le parcourir ensemble.