



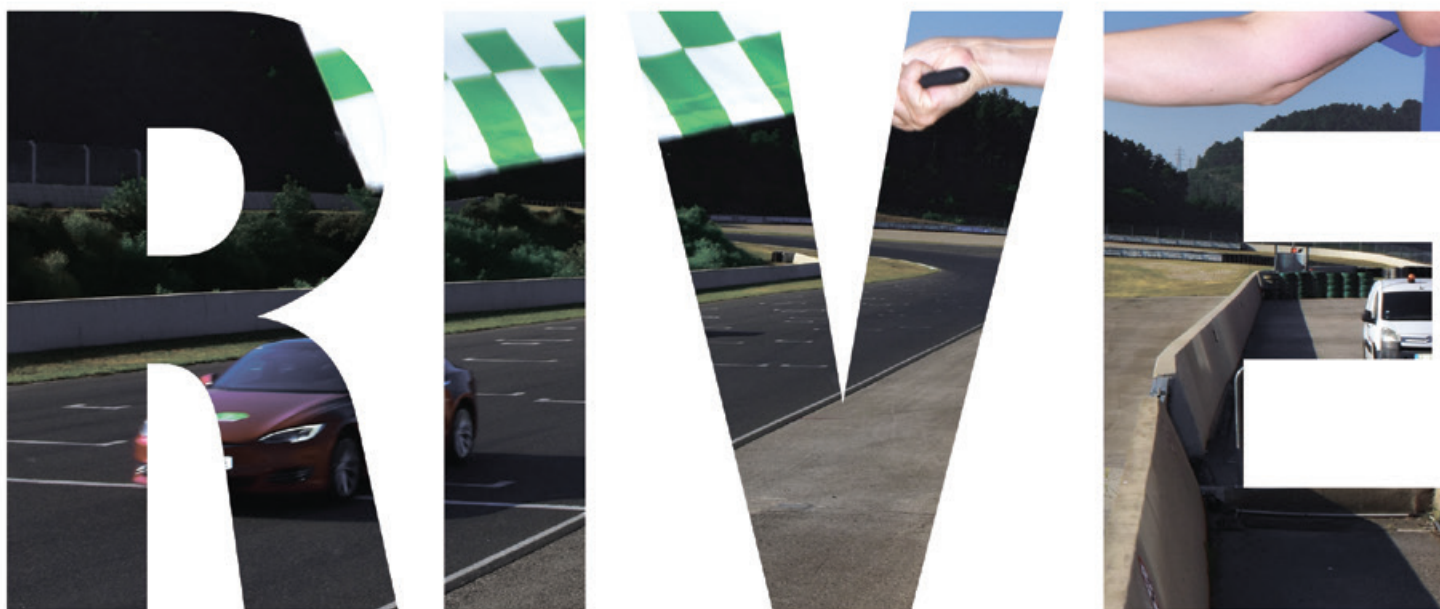
# COMPTE-RENDU RIVE

DES 4 & 5 JUILLET 2019

**RIVE** 10 *ans*  
Rencontres  
Internationales  
des Véhicules  
Ecologiques







# 2019

Cette édition des RIVE 2019 était particulière : nous fêtons le dixième anniversaire de l'évènement ! En réunissant les décideurs publics et privés, les RIVE sont, depuis 2010, l'occasion de faire un point d'étape sur les enjeux de mobilité durable. Organisées en alternance entre Paris et Alès, ces rencontres permettent de découvrir et de mettre en débat les solutions qui dès aujourd'hui diminuent l'impact environnemental et sanitaire des transports.

Aux débuts de l'évènement, il y a dix ans, très peu de véhicules dit écologiques étaient disponibles sur le marché. Le nombre de véhicules exposés pendant les RIVE 2019 montre comment cela a évolué positivement. C'est une véritable prise de conscience visant à rendre la mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique. Alors que nous avons toujours placé la mixité énergétique au cœur des RIVE, ce compte-rendu se fait le reflet de la diversité des énergies et des solutions de mobilité disponibles : électromobilité, hydrogène, gaz (GNV, bioGNV, GPL et bioGPL) ou bien encore éthanol (E85, ED95).

L'actualité institutionnelle des derniers mois a été particulièrement marquée par les débats relatifs à la Loi d'Orientation des Mobilités. Ils ont été l'occasion de rappeler l'importance de mobiliser l'ensemble des acteurs et des échelons de décision pour permettre la transition écologique du secteur des transports de personnes et de marchandises. Les territoires, urbains et ruraux, sont à ce titre pleinement engagés : la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée ainsi que l'agglomération et la ville d'Alès, qui accueillent l'évènement, sont la preuve que les territoires peuvent être de véritable moteur en matière d'innovation, d'investissements ou encore d'accompagnement des automobilistes.

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 !





# CONFÉRENCE

## COP, Paquet mobilité, LOM et politiques locales : quelle coordination ?

La conférence inaugurale des RIVE 2019 abordait la question de la coordination des politiques en faveur de la mobilité durable aux différents échelons décisionnels. En ouverture des débats, la mesure de circulation différenciée mise en place à Paris lors des épisodes de canicule a été discutée. L'occasion pour **Damien Pichereau** d'indiquer qu'il considère que cette mesure est nécessaire, mais insuffisante puisque c'est bien la diminution du nombre de véhicules en circulation qui permettra selon lui de réduire durablement les émissions de CO2. Il a ainsi affirmé que le réchauffement climatique nécessite des actions plus profondes.

Au niveau territorial, **Christophe Rivenq** a souligné que la diversité des territoires doit être prise en compte dans la mise en place de mesures adaptées, en rappelant qu'Alès a ainsi mis en œuvre un système de covoiturage public afin de répondre aux besoins de mobilité de sa population. Si des mesures de classification des véhicules en fonction de leurs niveaux d'émissions existent, **Thierry Archambault** a évoqué ses réserves concernant les vignettes Crit'Air. Selon lui, pour éviter de donner aux automobilistes le sentiment d'être « punis », il faudrait mieux expliquer ces mesures au public et mettre en place rapidement des solutions alternatives. Plus largement, il a estimé que les objectifs doivent être ambitieux mais réalistes, en tenant compte de l'acceptation sociétale des efforts. Au niveau européen, les ambitions de 30% de diminution du niveau d'émission de CO2 en 2030 ont été présentées par **Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy**. Selon elle, il faudra investir fortement dans les énergies renouvelables et s'assurer de la possibilité de les utiliser sur l'ensemble du territoire. Ces ambitions, nécessaires, ont une répercussion directe sur les constructeurs, et c'est ce que **Mathieu Cusin** a précisé en rappelant que les mesures de réduction visant l'automobile

représentaient un immense défi pour Toyota. Le constructeur s'est préparé à la transition énergétique, notamment avec le développement de la motorisation hybride depuis plus de 20 ans. Il a toutefois regretté le fait que la LOM ne valorise pas suffisamment l'hybride. Dans cet esprit, **Phillipe Boucly** a profité des échanges pour rappeler que si l'hydrogène bénéficie d'un accompagnement européen important et d'un partenariat entre le public et le privé, il regrette l'absence d'objectifs ambitieux pour l'hydrogène dans la LOM, notamment en termes de construction de stations d'hydrogène. En réponse, le Député de la Sarthe a assuré que les ambitions pour l'hydrogène se traduiront dans le budget, l'objectif de lancement du premier train à hydrogène avant 2022 sera tenu.



### ILS SONT INTERVENUS

- Thierry Archambault**, Président Délégué, Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle
- Phillipe Boucly**, Président, AFHYPAC
- Mathieu Cusin**, Chef du département Communication Corporate and business planning, Toyota France
- Damien Pichereau**, Député de la Sarthe
- Christine Revault d'Allonnes-Bonnefoy**, Députée européenne membre de la Commission des Transports et du Tourisme - mandature 2014-2019
- Christophe Rivenq**, Directeur Général de la ville d'Alès et d'Alès Agglomération, Conseiller régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée





Les moteurs électriques ont longtemps été considérés comme des solutions technologiques parmi d'autres. Ils représentent désormais un véritable avenir pour l'automobile. Leur supériorité vis-à-vis des moteurs thermiques est incontestable. La question n'est donc plus de savoir s'il faut les privilégier, mais jusqu'à quand les moteurs thermiques resteront tolérés.

Cet enjeu est vital, considérant l'accroissement dramatique des phénomènes climatiques extrêmes. Dès lors, le vrai sujet n'est plus seulement celui des véhicules écologiques, mais celui de l'action nécessaire pour qu'ils occupent une place significative et atténuent les effets du changement climatique.

La balle est aujourd'hui davantage dans le camp des responsables politiques que des scientifiques, des ingénieurs et des industriels. Ces derniers ont fourni des efforts et accompli des progrès exceptionnels pour mettre de nouvelles solutions à disposition. Il appartient maintenant aux politiques de leur donner la place et l'ampleur que la planète appelle.

A Monaco, de nombreuses mesures d'incitation à la mobilité décarbonée ont été mises en place, notamment les primes à l'achat, des bornes de recharge gratuites, des prix avantageux pour les abonnements de stationnement, la gratuité de l'estampille annuelle pour l'immatriculation des véhicules électriques, les flottes de bus hybrides, les véhicules électriques en libre-service, et les vélos à assistance électrique.

Ces mesures ont déjà permis à la Principauté de compter plus de 5% de véhicules électriques immatriculés dans son parc.

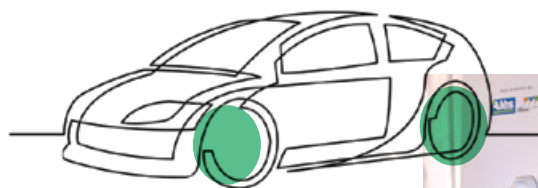
Il faut promouvoir le véhicule électrique en expliquant qu'il permet des économies de carburant et d'entretien. Il est nécessaire de refuser les discours dangereux et démagogiques qui y voient un luxe coûteux et une nécessité discutable.

Préserver le climat n'est pas un luxe et investir dans l'avenir ne peut pas être coûteux. Agir n'est pas seulement urgent, c'est impérieux.

# GRAND TÉMOIGNAGE

S.A.S. PRINCE ALBERT II DE MONACO

# CONFERENCE



## Mobilité durable et territoires : le défi de l'acceptabilité sociale

**Laurianne Rossi** a ouvert cette conférence en expliquant que la LOM offrait aux collectivités les moyens de proposer une alternative à la voiture individuelle tout en incitant les automobilistes à se tourner vers des véhicules plus propres. La LOM propose également des mesures autour de la mobilité partagée et des mesures d'accompagnement social. Le forfait mobilité durable offre 400 euros par an à chaque salarié pour couvrir ses dépenses de covoiturage, d'achat d'un vélo électrique, et d'autopartage. Des mesures saluées par **Frédéric Baverez**, qui souligne que la mobilité doit être inclusive et accessible à chacun. Le digital et l'intelligence artificielle ont permis de mettre en place des solutions de mobilité plus adaptées aux territoires et aux besoins. L'une des spécialités de KEOLIS est de proposer des itinéraires de transport en commun évolutifs en fonction du souhait des passagers. **Dominique Martin-Gendre** a indiqué que Dijon avait fait le choix de ne pas stigmatiser les automobilistes. Aussi, la ville a signé une délégation de service public avec un prestataire unique pour la gestion des mobilités, dont les bus, le tram, le stationnement, et les stations de vélo.

**Alain Leboeuf** a rappelé que la Vendée était un territoire peu dense : les transports collectifs ne répondent donc pas à une majorité de la demande. Il faut alors aider la mobilité individuelle à se décarboner. Un projet de mobilité électrique a ainsi été lancé avec la répartition de bornes de recharge sur la globalité du territoire. Pour convaincre les Vendéens, il leur est expliqué qu'ils pourront se déplacer avec un véhicule 100% propre, rechargé par des énergies renouvelables produites localement. L'occasion pour **Jean-Luc Coupez** de souligner que la stratégie de répartition des bornes sur un territoire doit se faire en fonction de la population d'utilisateurs potentiels, de l'accessibilité et de la visibilité d'un lieu, et d'un environnement adapté.

Par exemple, il faut éviter les endroits proches de la mer et installer des protections contre les rongeurs et insectes.

Cette conférence a enfin été l'occasion d'évoquer les zones à faibles émissions : pour la Députée des Hauts-de-Seine, ces zones posent une question de justice sociale, une partie de la population pouvant se sentir exclue d'un territoire. **Joël Pedessac** a rappelé que les véhicules GPL, GNV ou hybrides rechargeables bénéficiaient de la vignette Crit'air 1, quelle que soit leur année d'immatriculation. Or ces véhicules coûtent moins cher qu'une voiture diesel. Le GPL représente ainsi une solution pour inclure les Français dans la transition énergétique.



### ILS SONT INTERVENUS

**Frédéric Baverez**, Directeur Exécutif France, KEOLIS  
**Jean-Luc Coupez**, Membre du Comité directeur, ACO-ZE France

**Alain Leboeuf**, Président, Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée  
**Dominique Martin-Gendre**, Adjointe au Maire déléguée aux équipements et aux travaux urbains, à la circulation et à la politique de l'âge, Mairie de Dijon

**Joël Pedessac**, Directeur général, CFBP-GPL  
**Laurianne Rossi**, Députée des Hauts-de-Seine



## ILS SONT INTERVENUS

*Françoise Coutant, Vice-présidente en charge du climat et de la transition énergétique, Région Nouvelle Aquitaine*

*Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président du SIEIL / ENERSIEIL*

*Jérôme Garnier, Directeur de la Flotte France, Transdev*

*Hervé Rivoalen, Directeur Marketing Stratégique et Smart Charging, EDF*

*André Sassi, Président, Automatic Canvas Protective Voltaic*

*Frédéric Soumagnac, Directeur adjoint du Programme Mobilité Electrique, ENEDIS*

*Jean-Marc Zulesi, Député des Bouches-du-Rhône*



# CONFÉRENCE

## Expérimentations et innovations en matière de mobilité durable : quels enjeux ?

En ouvrant cette conférence dédiée aux expérimentations et aux innovations, **Jean-Marc Zulesi** a d'abord évoqué la création de l'organisme « France Mobilités » : cette initiative vise à développer l'innovation en matière de mobilité à un niveau territorial. Une plateforme est mise à disposition des acteurs pour valoriser leurs initiatives. Des demandes de dérogations peuvent également être formulées par l'organisme pour lever certains freins réglementaires à l'innovation. L'occasion pour **Françoise Coutant** de revenir sur plusieurs initiatives de la Région Nouvelle-Aquitaine, notamment le maillage du territoire en stations d'avitaillement BioGNV et la construction avec l'ensemble des acteurs du gaz d'un scénario 100% gaz vert à l'horizon 2050. Aussi, la Région a travaillé autour des déchets, et notamment du marc de raisin, pour développer des biocarburants : le Bioéthanol a été expérimenté avec succès sur une ligne de cars bioéthanol ED95. Du côté des acteurs privés, **Hervé Rivoalen** est revenu sur le dispositif de recharge intelligente : il doit à la fois permettre d'échapper aux problèmes de réseau et de production, mais aussi d'éviter que tout le monde se recharge au même moment. Une autre innovation future concerne le stockage de l'électricité via les véhicules électriques en stationnement, avec la possibilité de transférer de l'électricité entre la voiture et la maison, selon les besoins. L'occasion pour **Jérôme Garnier** de rappeler que Transdev a lancé une station de Smart Charging pour ses bus. Ce dispositif doit permettre de hiérarchiser les recharges des véhicules en fonction de l'exploitation à venir et d'optimiser la consommation de la batterie. Par ailleurs, Transdev

mise aussi sur le bioéthanol ED95, notamment pour alimenter ses flottes de bus. Enfin, plusieurs projets sont également en cours de finalisation autour de technologies alliant le BioGNV et l'hybridation électrique. Selon **Frédéric Soumagnac**, le réseau sera suffisamment dimensionné pour accueillir les véhicules électriques en très grand nombre, ce qui lui permet d'envisager sereinement, avec sérénité 15 millions de véhicules électriques d'ici 2035. En outre, un travail sera mené sur le pilotage de la recharge et l'injection de l'électricité des batteries sur le réseau. Concernant les innovations, **André Sassi** a présenté la première voiture solaire au monde qu'il a créé avec deux autres entreprises. Celle-ci est équipée d'une bâche, composée d'un film photovoltaïque qui se déploie par télécommande. Une technologie pleine d'avenir dont des déclinaisons peuvent être envisagées : André Sassi a précisé travailler à la conception d'une borne solaire. Enfin, la question de l'hydrogène a été évoquée par **Jean-Luc Dupont** : il est revenu sur le projet de développement de la filière hydrogène à partir de la production de méthane. Cette initiative est intéressante pour la production d'hydrogène vert, mais aussi pour sa distribution. Un projet de conversion d'énergie photovoltaïque en hydrogène est également à l'étude : il est essentiel de croire en l'intelligence et dans la diversité des territoires.







# GRAND TÉMOIGNAGE

**FRANÇOIS DE RUGY**

MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



Les transformations écologiques sont déjà

bien enclenchées en France. En effet, la production thermique est pratiquement nulle et les quatre dernières centrales à charbon fermeront prochainement.

Certains pays européens utilisent encore massivement le charbon dans la production d'électricité. En Europe, la priorité est de réduire, puis de sortir de l'utilisation du charbon et du pétrole.

Toutefois, il serait absurde de ne miser que sur une seule technologie et de s'en rendre dépendant. L'objectif est donc de bénéficier des ressources du territoire français et de diversifier les solutions.

Le dernier épisode de canicule est venu rappeler les conséquences du réchauffement climatique, en soulevant des problématiques sanitaires, économiques, et écologiques.

La France est au cœur de l'action climatique mondiale, mais cette place n'est pas facile à tenir dans la durée. En effet, si en France la transition écologique fait consensus, ce n'est pas toujours le cas au niveau international et européen. Le Parlement européen était d'accord avec la France pour contraindre les constructeurs automobiles à un objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs de 40%. La Commission européenne était,

elle, nettement moins ambitieuse, et les constructeurs automobiles européens souhaitaient un objectif maximum de 20%. Finalement, l'Europe a tranché pour un objectif de 37,5%.

Il faut démontrer à nos concitoyens que l'effort est partagé. Dans ce sens des démarches sont demandées à chaque Français, chaque automobiliste. L'industrie automobile fait, elle aussi, des efforts. En outre, la norme et l'obligation stimulent l'innovation et la créativité des industriels.

Malheureusement, les voitures électriques souffrent actuellement d'une image ne correspondant pas à la réalité. Elles seraient uniquement des voitures de courte distance et de centre-ville. Or les offres des industriels proposent actuellement des voitures avec une autonomie de près de 300 kilomètres.

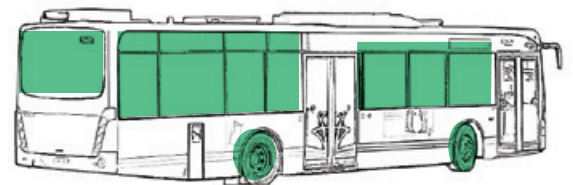
Le Gouvernement a donc décidé d'intensifier son soutien au développement de la voiture électrique. Le programme Avenir a été prolongé jusqu'en 2022 pour financer les bornes collectives dans l'espace public et privé. Une action spécifique sera également développée sur les bornes à la demande. L'équipement en bornes électriques de 3.000 copropriétés sera financé à 50%.

C'est une chaîne de moyens qui permettra d'atteindre nos objectifs.



# CONFÉRENCE

## Gestionnaires de flottes : quelles solutions disponibles ?



### ILS SONT INTERVENUS

*Gautier Chatelus, Directeur Adjoint du Département Infrastructure et Transport, Groupe Caisse des Dépôts*

*Jean-Luc Gibelin, Vice-président chargé des transports, Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée*

*Sylvie Hagege, Responsable de la flotte auto, La Française des Jeux*

*Marc Hedrich, Directeur Général, Kia Motors France*

*Benjamin Henry, Directeur général, Vertigo programme moeBUS*

*Alexis Landrieu, Directeur général, Biomotors*

*Hervé Renucci, Directeur du patrimoine et des moyens généraux, Métropole de Lyon*

*Aurélien Talon, Directeur commercial Public LLD, Arval BNP Paribas Group*

En introduction de cette conférence, la mixité énergétique a été louée par **Jean-Luc Gibelin**. Selon lui, les réponses doivent être diverses, tout en respectant le principe d'énergie propre et renouvelable. La Région Occitanie coordonne actuellement le travail mené sur le train à hydrogène, de la même façon qu'elle a coordonné un travail sur le train hybride. **Hervé Renucci** a expliqué qu'une partie de la flotte de la métropole de Lyon a été renouvelée pour réduire l'âge moyen du parc : l'objectif est d'atteindre 30% de véhicules propres dans les deux ans. En outre, l'agglomération lyonnaise se dotera en 2021 d'une zone à faible émission. Les acteurs privés ont eux aussi un rôle à jouer : **Sylvie Hagege** a indiqué que la Française des Jeux incitait ses commerciaux à rouler en véhicules électriques, tout en soulignant la difficulté dans certaines villes de trouver des bornes de recharge en voirie. Pour les véhicules de fonction, les commandes de véhicules thermiques ont été bannies pour s'orienter vers des modèles hybrides rechargeables et des véhicules 100% électriques. Selon **Aurélien Talon**, Public LLD a choisi l'abandon du diesel pour des véhicules écologiques depuis longtemps. L'objectif à court terme est de disposer de 15% de véhicules électriques et hybrides. Dans cet esprit, **Marc Hedrich** a souligné que Kia ne propose plus de véhicules diesel parmi ses petits modèles. Néanmoins, il lui semble important de proposer des solutions diversifiées. En effet, certains clients roulant beaucoup restent très intéressés par le diesel. Quelques véhicules à hydrogène sont également proposés.

**Alexis Landrieu** a expliqué que Biomotors proposait un boîtier de conversion rendant un véhicule essence compatible au Bioéthanol E85. Toutefois, la majorité des loueurs restent réfractaires à autoriser leurs clients à installer ce système. La LOM doit changer ce point en contraignant les loueurs à accepter le souhait de leurs clients.

**Gauthier Chatelus** est revenu sur les trois champs d'actions de la Caisse des Dépôts : infrastructures, véhicules propres et nouveaux services. L'enjeu est de coordonner ces points afin de construire des solutions d'investissement permettant d'accélérer le déploiement de flottes et de mobilités plus propres.

Des solutions d'accompagnement existent pour aider les collectivités et les entreprises privées dans la transition de leurs flottes : c'est le cas du programme MoeBUS de Vertigo, qui a été présenté par **Benjamin Henry**. Ce dernier est revenu sur l'achat des bus et la transformation des dépôts qui sont pris en partie en charge par ce programme CEE. A ce sujet, **Aurélien Talon** a regretté que les subventions (régionales, départementales ou d'un syndicat) soient généralement dédiées à l'achat d'un véhicule, et non à la location longue durée, alors que les loueurs peuvent être pourvoyeurs, voire accélérateurs du changement.





# CONFÉRENCE

## LOM : bilan et perspectives



Alors que l'année 2019 a été fortement marquée par les débats parlementaires relatifs à la LOM, cette conférence fut l'occasion de revenir sur les principales mesures de ce texte. A ce titre, **Bruno Millienne** a expliqué que la LOM ne s'attaquait pas aux moteurs thermiques en tant que tels, mais à l'énergie fossile. Selon le Député des Yvelines, l'électrique a un rôle à jouer dans les mobilités futures, mais il ne faut pas se limiter à cette seule technologie. La mixité énergétique, c'est l'un des axes que le Groupe la Poste a choisi de développer : **Christelle Chabredier** a rappelé que l'entreprise avait été moteur dans le lancement de véhicules électriques, et qu'elle a aujourd'hui pour objectif d'être innovante pour construire une flotte prenant en compte les usages et les besoins. Aussi, si l'électrique est une solution, ce n'est effectivement pas la seule : l'hybride, l'hydrogène, et le BioGNV méritent également d'être explorés. Avant de rappeler que GRDF n'avait pas attendu la LOM pour viser l'objectif de neutralité carbone en 2050, **Bertrand de Singly** a précisé qu'il était nécessaire de démarrer dès à présent la production de gaz renouvelable pour atteindre cet objectif. La LOM va reconnaître le BioGNV comme carburant alternatif : cela aura des conséquences très positives en termes d'investissement pour les métropoles. L'ambition affichée est ainsi de doubler le nombre de stations BioGNV entre fin 2018 et fin 2020. Côté hydrogène, **Bertrand Amelot** s'est dit ravi que le texte permette d'accélérer le recours à cette énergie. Toutefois, il regrette que le texte n'aborde pas le financement de l'hydrogène : selon lui, cela permettrait de sécuriser les investissements publics et privés en la matière. La construction de

400 stations d'hydrogène en 2023 représenterait un bon objectif pour la France.

Cette conférence a été l'occasion de revenir sur un autre volet du texte : celui de la gouvernance. **Bruno Millienne**, qui était rapporteur de cette partie, a indiqué que la LOM était une loi de décentralisation, laissant la main aux collectivités sur l'organisation des mobilités sur leur territoire. **Louis Nègre** a estimé que l'implication de l'ensemble du territoire national avec des autorités organisatrices de la mobilité représentait effectivement une grande avancée. Néanmoins, il a souligné que certaines collectivités pourraient ne pas avoir les moyens de devenir des autorités organisatrices de la mobilité. Le Président du GART a donc plaidé pour que les régions puissent se substituer aux communautés de communes le cas échéant.

### ILS SONT INTERVENUS

**Bertrand Amelot**, EVP Sales and Marketing, McPhy  
**Christelle Chabredier**, Déléguée à l'Engagement Sociétal, Le Groupe La Poste  
**Bruno Millienne**, Député des Yvelines  
**Louis Nègre**, Maire de Cagnes-sur-Mer, Président du Groupement des Autorités Responsable de Transport  
**Bertrand de Singly**, Délégué Stratégique, GRDF







La mobilité est au cœur de la société et des crises qu'elle traverse. D'ailleurs, la première revendication des Gilets jaunes à la création du mouvement portait sur la mobilité. Les françaises et les français n'acceptent pas d'être assignés à résidence. Ils sont également conscients de l'urgence climatique et de la nécessaire transition énergétique et écologique. Ils doivent pouvoir s'inscrire dans cette transition, quels que soient leurs moyens et leur lieu de résidence. L'un des premiers rôles d'une région est de démocratiser les mobilités et d'y intégrer la transition énergétique et écologique. L'Occitanie a ainsi pour ambition d'être la première région énergie positive d'Europe, à horizon 2050, et pour cela elle projette notamment de s'appuyer sur sa filière hydrogène. Le plan hydrogène vert prévoit ainsi un budget de 150 millions d'euros et est basé sur un solide écosystème local et de belles initiatives dans la région. A horizon 2024, le plan hydrogène vert permettra de soutenir l'acquisition de 600 véhicules à hydrogène. Le train à hydrogène sera également expérimenté en 2022. La Région a d'ailleurs été la première à commander trois trains à hydrogène à Alstom. L'avenir réside

également dans le train hybride, le train à batterie, la construction de routes intelligentes productrices d'énergie, et l'expérimentation des véhicules autonomes. La Région Occitanie accompagne ses habitants dans ce virage vert. Elle a décidé de mettre en place un écochèque mobilité pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride. Une aide est également proposée lors de l'achat d'un vélo électrique. L'expérimentation du service de covoiturage public à Alès est cofinancée par la Région à 50%. Dans le Gard, la première ligne avec un autocar roulant au bioéthanol ED95 a été installée. Un projet est également en cours sur le BioGNV. L'Occitanie est mobilisée dans des actions concrètes. En effet, il est nécessaire d'être innovant et audacieux pour répondre aux enjeux climatiques et sociaux actuels.

# GRAND TÉMOIGNAGE

**CAROLE DELGA**

PRÉSIDENTE DE LA RÉGION OCCITANIE/  
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE



## ILS SONT INTERVENUS

*Jérémie Almosni, Chef du service Transport et Mobilité, ADEME*

*Christelle Chabredier, Déléguée à l'Engagement Sociétal, Le Groupe La Poste*

*Guy Le Bras, Directeur Général, Groupement des Autorités Responsables de Transport*

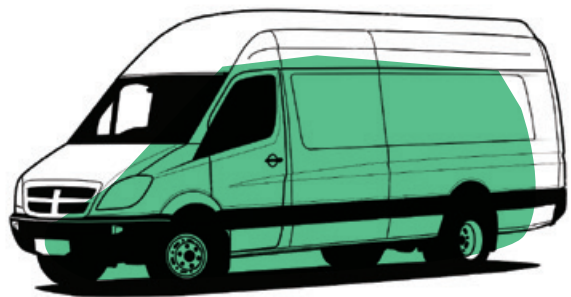
*Rollon Mouchel-Blaisot, Préfet, Directeur du Programme national « Action cœur de ville »*

*Jean Thévenon, Pilote du réseaux Transports et mobilités durables, France Nature Environnement*



# CONFÉRENCE

## Mobilité des biens : quelle logistique urbaine pour demain ?



Cette conférence était l'occasion d'aborder les enjeux liés à la livraison de marchandises en ville et les solutions existantes et à venir pour la rendre plus durable. **Jérémie Almosni** a indiqué que, notamment en raison de l'urgence climatique, les collectivités se sont saisies davantage de la question de la mobilité des marchandises. L'ADEME a d'ailleurs lancé un Think tank, La Fabrique de la logistique, qui propose un cadre à destination des entreprises et des collectivités pour travailler sur l'innovation et partager leurs ressources pour une logistique urbaine durable. Cette initiative a été saluée par **Christelle Chabredier**, qui a rappelé que La Poste remettrait prochainement un projet sur la logistique urbaine et l'intelligence artificielle.

Pour **Guy Le Bras**, le développement de la logistique urbaine est un enjeu

fort pour les villes avec le développement du commerce électronique. Les flux logistiques sont fondamentaux et l'uberisation de la livraison pose question. La LOM a d'ailleurs apporté un éclairage sur cette question avec la définition du covoiturage des marchandises. De nouveaux services devraient apparaître, notamment la livraison de colis par les transports en commun. L'occasion pour **Jérémie Almosni** de s'interroger sur un enjeu plus large : comment faire coexister e-commerce et la transition écologique ? A ce titre, pour **Jean Thévenon**, la massification est un élément clé afin de diminuer l'impact écologique de la logistique urbaine et du commerce électronique.

De leur côté, le chef du service Transport et Mobilité de l'ADEME ainsi que **Christelle Chabredier** considèrent que l'une des solutions repose sur l'importance d'informer les usagers et les opérateurs de coûts financiers et environnementaux des livraisons.

Selon **Rollon Mouchel-Blaisot**, les questions de logistiques urbaines représentent le parent pauvre des politiques publiques. Les centres des villes moyennes ont été trop peu considérés dans les politiques d'aménagement de ces dernières années. Le programme « Action cœur de ville » s'adresse justement à ces villes qui cherchent à anticiper davantage les questions logistiques et à innover afin d'éviter de brutales conséquences en matière d'aménagement du territoire et de cohésion sociale. A ce titre, la charte logistique urbaine durable de l'ADEME a vocation à devenir un cadre de référence de la logistique sur les territoires. Un guide méthodologique sera mis en place en 2019-2020 pour accompagner les collectivités dans la prise en charge de la logistique urbaine.





# 7 CONFÉRENCE

## Mobilité durable : quels impacts sur la production industrielle et énergétique ?

Cette table ronde, concluant le cycle de conférences, est revenue sur les objectifs européens de réduction des émissions de CO2 des véhicules neufs de 37,5% d'ici 2030. **Karima Delli** a estimé que cette ambition était parfaitement réaliste, contrairement à ce qu'indiquent les constructeurs automobiles européens qui, selon elle, ont perdu 10 ans au profit des constructeurs chinois.

**Nicolas Rialland** a regretté que la réglementation européenne se base uniquement sur la pollution à la sortie du pot d'échappement, sans prendre en compte les économies de gaz à effet de serre des biocarburants au cours de leur cycle de vie. La filière bioéthanol française représente 9.000 emplois, dont la majorité se trouve dans des territoires ruraux, et elle exporte aujourd'hui 25% de sa production annuelle.

Selon **Arnaud Pigounides**, la réglementation devrait permettre bientôt de rétrofiter des véhicules thermiques pour les transformer en véhicules électriques à batterie ou à hydrogène. En plus des véhicules neufs, cela permettra au parc roulant actuel de participer à la réduction des émissions de CO2. La création d'une filière du rétrofit a besoin de soutien, car aujourd'hui les batteries coûtent cinq fois plus cher si elles ne sont pas achetées par un constructeur automobile.

**Damien Adam** a indiqué qu'un moteur électrique nécessite moins de main-d'œuvre dans sa construction qu'un moteur thermique. Il est pertinent de réfléchir dès à présent à la reconversion des emplois de l'industrie automobile, et de rapatrier les technologies, par exemple la production de batteries.

Pour **Valérie Bouillon-Delporte**, l'Europe a reconnu qu'elle devait aussi se doter de technologies hydrogènes. Michelin travaille sur l'hydrogène depuis plus de 20 ans avec une vraie ambition industrielle. Entre électromobilité batterie ou piles à combustible, ce sont les usages qui détermineront les technologies à adopter. La transition écologique n'a pas seulement un coût, elle représente une formidable opportunité industrielle à saisir.

**Karima Delli** a conclu cette conférence en annonçant la tenue du premier sommet européen de la reconversion de l'industrie automobile au mois de novembre 2019.

### ILS SONT INTERVENUS

*Damien Adam, Député de Seine Maritime*  
*Valérie Bouillon Delporte, Hydrogen Strategic Leader – Michelin, President – Hydrogen Europe*  
*Karima Delli, Députée européenne, Présidente de la commission des Transports et du Tourisme*  
*Arnaud Pigounides, Co-Président et membre fondateur, Association des Acteurs de l'Industrie du Rétrofit électrique*  
*Nicolas Rialland, Directeur des relations extérieures – CGB, Collective bioéthanol*









EN PARTENARIAT AVEC



PARTENAIRES EXPOSANTS



PARTENAIRES WORKSHOP



PARTENAIRES INSTITUTIONNELS ET MÉDIAS



CONTACT

RIVE 10 rue de Sèze 75009 Paris

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

@RIVEevent in Rive-event

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