



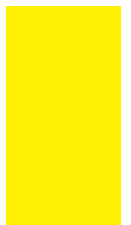
# COMPTE-RENDU RIVE

DU 29 JUIN 2022



## RIVE

RENCONTRES  
INTERNATIONALES  
DES VEHICULES  
ECOLOGIQUES









# 2022



C'est un immense plaisir pour nous de tenir cette 13<sup>ème</sup> édition des Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques. Elles ont lieu dans une actualité très dense : un nouveau Gouvernement, un nouveau Parlement, une sortie de crise sanitaire,

un vote du parlement européen actant la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035, ou bien encore la guerre en Ukraine ... Tous ces événements exercent une influence certaine sur les enjeux de mobilité durable. C'est dans ce contexte particulier que les RIVE ont l'honneur d'accueillir une trentaine de panélistes répartis dans nos six conférences. Vous le savez, nos rencontres se sont construites autour de la mixité énergétique et technologique des modes de transport, et c'est bien dans cet esprit que nous continuerons nos travaux.

Enfin, je vous invite également d'ores et déjà l'année prochaine aux RIVE qui se tiendront début juillet sur le pôle mécanique d'Alès dans le Gard. Une rencontre au cœur de nos territoires, les acteurs de la transition.



**MARC TEYSSIER D'ORFEUIL**  
CO-FONDATEUR DES RIVE

Retrouvez toutes les informations  
sur le RIVE en ligne :

**[www.rive-event.com](http://www.rive-event.com)**



“

Jamais les enjeux relatifs à la mobilité

n'ont été aussi importants dans la société, notamment dans la mesure où ils touchent à la question du pouvoir d'achat des Français. Pour y répondre dans les semaines, mois et années à venir, il sera nécessaire de travailler sur 4 piliers. L'organisation des mobilités dans nos territoires tout d'abord, dont les autorités organisatrices sont le « bras armé » en ce qu'elles permettent de déployer des solutions concrètes pour les déplacements de tous. L'accélération de la décarbonation ensuite, indispensable au regard des enjeux climatiques et de qualité de l'air, qui passera notamment par le déploiement des ZFE-m, un dispositif qui n'est pas sans poser un certain

nombre de défis en matière d'acceptabilité sociale. Pour y répondre, État et collectivités travailleront main dans la main pour apporter des solutions telles que le leasing à moins de 100 euros par mois de véhicules électriques. Le pilier de l'innovation aussi, qui permet, grâce à nos ingénieurs et techniciens, d'irriguer l'ensemble des secteurs de la mobilité (véhicules autonomes, intelligence artificielle, intelligence sociale...). Enfin, les infrastructures, sans lesquelles la transition vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement et de la santé publique ne sera pas possible : pistes cyclables sécurisées, infrastructures ferroviaires ou encore bornes d'avitaillement pour les véhicules à énergie alternatives sont autant de sujets sur lesquels les investissements sont nécessaires.

# GRAND TÉMOIGNAGE

**JEAN-MARC ZULESI**

DÉPUTÉ DES BOUCHES-DU-RHÔNE,  
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

# PROPOS INTRODUCTIFS



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

Depuis 2010, les RIVE ont contribué à l'essor des voitures écologiques qui, s'il était un pari en 2010, est aujourd'hui une réalité. Les voitures électriques sont par exemple désormais autour de nous, sur nos routes, et leurs perspectives de développement s'améliorent d'année en année, sinon de mois en mois. Nos contemporains ont vite compris les nombreux avantages des véhicules électriques que ce soit en termes d'écologie, d'économie, de performance énergétique, de confort d'utilisation, de tranquillité urbaine, de durabilité ou encore d'entretien et aussi de plus en plus de performance, tant les technologies évoluent. À ce constat s'ajoute un contexte international marqué par des crises énergétiques de nature à accélérer ce mouvement.

Pour autant, je veux vous dire que tout reste à faire, car le grand mouvement vers la mobilité propre n'en est qu'à ses débuts. Tout reste à faire car le parc de véhicules électriques est encore essentiellement limité aux véhicules de tourisme individuels. Les deux groupes que sont les véhicules de transport collectif, et surtout les poids lourds demeurent très majoritairement thermiques avec tous les inconvénients que cela entraîne. Tout reste aussi à faire car les infrastructures dédiées aux véhicules électriques sont encore trop rares, en particulier les bornes de recharge. Tout reste à faire surtout car le grand défi de ce siècle, celui de la transition énergétique est loin d'être gagné. Après l'accalmie relative de la COVID, les émissions de gaz à effet de serre ont hélas repris de plus belle et les prévisions du GIEC sont de plus en plus alarmistes. Or, nous savons que la mobilité thermique contribue de manière importante au réchauffement climatique. Si nous voulons avoir une chance de l'enrayer, nous n'avons pas d'autre choix que de développer davantage encore les mobilités douces. Tout reste à faire ! C'est pourquoi ces rencontres sont plus importantes que jamais et doivent poursuivre leur mission.



## CHRISTOPHE RIVENQ PRÉSIDENT D'ALÈS AGGLOMÉRATION ET CONSEILLER RÉGIONAL OCCITANIE CO-FONDATEUR DES RIVE

Ces rencontres sont pour moi très importantes. Quand nous avons décidé, avec Max Roustan et Marc Teyssier d'Orfeuil de construire cet événement il y a plus de dix ans, ce sujet n'était pas vraiment d'actualité. Aujourd'hui avec la mise en place des ZFE-m, la disparition des moteurs thermiques en 2035, les nouvelles énergies pour les véhicules individuels ou collectifs, autonomes ou non, la mobilité est au cœur de notre transition énergétique. Il faut que nous conservions notre liberté de nous déplacer. Ce sujet tient à cœur aux Français, que l'on vive dans les métropoles à taille humaine, dans les grandes métropoles, ou bien encore dans les

territoires ruraux, où nous savons que la mobilité est l'une des premières des libertés. Grâce aux RIVE nous pourrons échanger sur toutes ces problématiques. Le nouveau quinquennat qui s'ouvre aura à se prononcer sur un certain nombre de choses concernant ces futures mobilités et sur la façon dont en France, en Europe et dans le monde, on va pouvoir se déplacer à l'avenir. Je compte sur vous pour avoir ces réflexions pour les Français, que vous soyez décideurs, constructeurs, parlementaires, et pour préparer ces nouvelles mobilités qui nous permettront ensemble de protéger notre environnement et de changer notre monde. Je vous donne rendez-vous en 2023 sur le pôle mécanique d'Alès pour les prochaines Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques.





# CONFÉRENCE

## 2022-2027 : Quelles orientations en matière de mobilités pour le nouveau quinquennat ?

### ILS SONT INTERVENUS

*Damien Adam, Député de  
Seine-Maritime*

*Dorothee Dayraut*

*Julian, Directrice des  
affaires publiques et  
de la communication –  
MOBILIANS*

*François Durovray, Président  
du Département de  
l'Essonne*

*Amira Haberah, Directrice  
marketing – Fifteen*

*Jean-Baptiste Hamonic,  
Maire de Villepreux,  
Référént mobilité de  
l'Association des Petites  
Villes de France*

Cette conférence a permis à **Damien Adam**, interrogé sur la mobilité durant la campagne présidentielle, de regretter que ce sujet n'ait pas été au cœur des débats, même si certaines propositions ont émergé, notamment celle du leasing social de véhicules électriques portée par la majorité présidentielle. Il a également rappelé que la LOM a permis de travailler sur des mesures structurantes telles que les infrastructures de recharge et leur financement ou bien encore à la mise en place du forfait mobilité durable. Nous n'aurons au cours de ce quinquennat pas de « Loi cathédrale » sur les mobilités, mais la mobilité pourra s'intégrer au débat par d'autres biais (législatifs par exemple, tels que la PPE).



**Dorothee Dayraut** a confirmé que cette campagne n'a pas permis d'aborder les questions de mobilité, laissant en suspend de vraies questions d'acceptabilité sociale. Sur les ZFE, ce sera 40 % du parc qui sera impacté et exclu de ces zones.



Comment allons-nous accompagner les Français ? Mobilians s'y emploie activement. Elle a par ailleurs rappelé que nous sommes à la « croisée des chemins » dans le secteur de l'automobile, qui regroupe dans les services 500 000 actifs et 160 000 entreprises : services, entretien réparation, mobilité partagée... Concernant la LOM, les mesures évoquées par le député sont, selon elle, de formidables outils et nous sommes désormais dans une phase de mise en œuvre et d'implémentation.

**François Durovray** a indiqué que lorsque l'on parle de la ZFE-m en Île-de-France, il faut que cela soit « accepté socialement », notamment pour ceux qui se verraient interdire l'accès à ces zones. C'est un



problème démocratique. Pour le Président du département, l'enjeu majeur est également de savoir comment nous pouvons décarboner les « trajets longs du quotidien », sujet qu'il considère comme un angle mort de nos politiques publiques. Il a également mis en relief « le Grand Paris express » : comment connecter les habitants des grandes couronnes ? La route a ainsi toute sa place avec des « lignes de bus express et des pôles d'échange multimodaux ».

**Jean-Baptiste Hamonic** a rappelé que les enjeux sur le vélo commençaient à être entendus. La LOM a également permis de donner un cadre aux nouvelles mobilités, comme les trottinettes, dont la circulation est mieux régulée. Il a rappelé que



l'ADEME indique que 40 % des trajets effectués en France font moins de 3 kilomètres. Par ailleurs, il suggère de conduire un débat sur « quel avenir pour le transport en commun ». Pour exemple dans certains territoires en Île-de-France, le combat des élus locaux est plus de préserver l'existant que d'avoir des offres de mobilité nouvelles.

Enfin, **Amira Haberah** a indiqué que le dernier quinquennat a vu la mise en place du plan vélo. Nous allons dans la bonne direction selon elle mais il faut aller encore plus loin, pour atteindre notre objectif de taux d'utilisation à 12 % d'ici 2030,



contre 4 % actuellement. Pour ce faire, il y a quatre sujets sur lesquels il faudrait investir : premièrement dans les infrastructures, deuxièmement dans les services, en mettant des vélos dans la rue, troisièmement dans l'industrie, en réindustrialisant l'Europe, et quatrièmement, dans la communication, notamment en direction des collectivités.

# GRAND TÉMOIGNAGE

**LAURENT MICHEL**

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA DIRECTION  
GÉNÉRALE DE L'ÉNERGIE ET DU CLIMAT



Il y a un certain nombre de dispositifs d'aides qui existent à destination des véhicules particuliers, et il est nécessaire de tirer le bilan de la précédente mandature et d'en dégager quelques tendances. Concernant le bonus écologique dédié aux véhicules électriques et hybrides-rechargeables (neufs et d'occasions) ou aux véhicules thermiques rétrofités en électrique, 540 000 bonus ont été attribués de 2018 à 2021 dont plus de 166 000 sur la moitié de cette année. Après la crise des gilets jaunes, la prime à la conversion a été conçue comme une aide massive à double enjeu : verdissement du parc avec comme cible les ménages modestes et les grands rouleurs. Dans ce cadre, 892 000 primes ont été attribuées sur la période 2018-2021 avec un rythme en baisse ces derniers mois dû au recentrage sur une typologie de véhicules et sur les ménages les plus modestes. La prime à la conversion de l'État peut être bonifiée par la prime d'une collectivité. En application de la Loi climat et résilience, un prêt à taux zéro sera également expérimenté à partir de janvier 2023 dans certaines ZFE-m.

Concernant les poids-lourds, un appel à projet opéré par l'Ademe a été lancé cette année avec une première relève le 1er juin sous forme d'un soutien à des projets combinant achat des poids-lourds électriques et acquisition de bornes de recharge pour poids-lourds. Au regard du grand nombre de dépôt de dossiers de la part des entreprises, on peut espérer que cela puisse accompagner l'émergence de cette motorisation. Début juin, nous étions à 62 300 points de charge publiques, un chiffre qui augmente de plusieurs milliers chaque mois.

À propos de l'apport suffisant en énergie d'ici 2035, il sera nécessaire de faire avancer toutes les initiatives concernant les infrastructures de recharge et soutenir le renforcement d'une offre industrielle tenant compte de la souveraineté européenne sur les projets de batterie.





# CONFÉRENCE



## ILS SONT INTERVENUS

*David Belliard, Adjoint au maire de Paris en charge de la transformation de l'espace public, des transports et des mobilités – Mairie de Paris*

*Corinne Cacheux, Responsable affaires publiques France – GRDF*

*Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président du Syndicat intercommunal d'énergie d'Indre-et-Loire et Vice-Président – FNCCR*

*Olivier Poncelet, Délégué général – UNION TFL*

*Hélène de Solère, Directrice de projet logistique urbaine et interurbaine – CEREMA*

## Gouvernance, foncier, innovations, intermodalités... : les enjeux de la logistique en ville

Dans le cadre de cette conférence consacrée aux enjeux de la logistique en ville, **Hélène de Solère** a rappelé l'importance de la concertation entre les collectivités et les acteurs de la logistique urbaine dans le cadre du programme INTERLUD porté par l'ADEME et le CEREMA. 38 collectivités sont engagées dans la mise en œuvre d'une charte de logistique urbaine. Selon elle, les acteurs économiques doivent avoir une vision de la stratégie que souhaitent porter les collectivités en la matière.



**David Belliard** a abordé la « stratégie logistique urbaine 2022-2026 » discutée durant l'été au Conseil de Paris, fruit de la concertation de 300 acteurs de la profession. Deux rendez-vous annuels seront mis en place dès septembre pour en assurer le suivi. L' élu a rappelé que Paris représente 500 000 colis par jour et ne dispose que de 3 jours d'autonomie alimentaire, d'où l'importance de sécuriser les flux et l'approvisionnement. Seul 1 % de l'espace public de la métropole est dédié à la logistique : il s'agit de rapprocher les sites des centres-villes. La ville de Paris a en ce sens déployé 20 micro-hubs à titre expérimental, adaptés des parkings à la cyclo-logistique et encouragé la logistique fluviale des bords de Seine.



**Olivier Poncelet** l'a souligné : 4,3 millions de marchandises fluctuent chaque semaine en Île-de-France et le e-commerce a explosé de 45 % en 2020. Les transporteurs font face à plusieurs enjeux : le TCO, la disponibilité en approvisionnement de matériel en énergie et en



véhicules à propulsion décarbonée. Selon lui, il faut miser sur le mix énergétique. Les objectifs 2030 paraissent ambitieux pour les poids lourds, puisque 98 % roulent encore au gazoil. Les ZFE-m doivent donc suivre des cadres réalistes et surtout harmonisés.

**Jean-Luc Dupont** a insisté sur l'importance du maillage des territoires en avitaillement à déployer en bonne coordination avec les différents acteurs du secteur qui fonctionnent encore en silo. En outre, les réseaux publics de distribution ne sont pas structurés pour accueillir massivement les mobilités électriques : les distributeurs comme les producteurs doivent investir d'avantage, et c'est ce que la LOM a initié. Selon l' élu pour le transport lourd, le biométhane est une partie de la solution, pour les VUL, la filière hydrogène et électrique a de l'avenir.



**Corinne Cacheux** a indiqué que GRDF est favorable à la complémentarité des solutions : la transition énergétique sera sécurisée via la mixité. GRDF achemine du gaz naturel et du biométhane pour les VUL et les poids lourds.



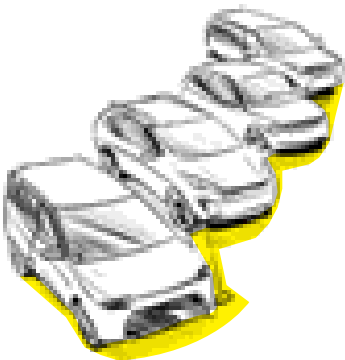
Elle rappelle que les moteurs GNV et BioGNV sont classés vignette Crit'Air 1 et permettent d'accéder aux ZFE-m. Leurs moteurs sont par ailleurs moins bruyants que les moteurs diesel : un véhicule BioGNV émet 80 % de moins de CO<sub>2</sub> en analyse cycle de vie par rapport à un diesel Euro 6. Enfin, l'énergéticien ambitionne de décarboner le transport fluvial en prévision des Jeux Olympiques en délivrant une vingtaine de stations BioGNV sur l'axe Seine.





# CONFÉRENCE

## Crise sanitaire : quelle relance pour le secteur des transports ?



### ILS SONT INTERVENUS

*Emmanuel Flahaut, CEO - Retrofleet*

*Jean-Luc Fugit, Député du Rhône, Président du Conseil national de l'air*

*Nicolas Rialland, Directeur Environnement et Affaires publiques - Confédération Générale des planteurs de Betteraves*

*Alain Richner, Responsable du réseau thématique « mobilité urbaine » - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*

*Maxime Sagot, Responsable des Relations institutionnelles - France Hydrogène*

Cette conférence a été introduite par **Alain Richner**, qui représente la voix des usagers et qui a constaté une reprise significative du trafic dans les transports en commun depuis la fin de la crise sanitaire. Pour améliorer l'usage de ce moyen de déplacement favorable à la décarbonation des transports, la FNAUT juge urgent d'accompagner, à court terme, une augmentation de l'offre et, à plus long terme, une amélioration des infrastructures avec des investissements plus forts sur le réseau ferré.



Le sujet de l'offre a également été abordé par **Maxime Sagot** pour la partie véhicule : il a souligné l'importance des investissements massifs, notamment de la part des constructeurs, afin de s'aligner sur l'objectif européen de fin de vente de véhicules thermiques neufs à horizon 2035. Dans ce cadre, il a expliqué que les véhicules électriques à hydrogène combinent des technologies des voitures électriques à motorisation zéro émission, avec des technologies des voitures thermiques ayant une autonomie allant jusqu'à 600 km et des temps de charges courts. C'est ainsi une solution particulièrement adaptée pour les transports lourds et les mobilités professionnelles et/ou intensives.



En réaction à l'évocation de cet objectif européen, **Jean-Luc Fugit** a rappelé que la France s'est elle-même fixée depuis 2018 un objectif de fin de vente de véhicules à énergie fossile en 2040. Il a ainsi rappelé l'importance de faire la distinction entre véhicules « thermiques » ou « à énergie fossile », les premiers excluant l'utilisation de biogaz et d'éthanol par exemple. Cette situation nous appelle à être vigilants dans la perspective de la déclinaison nationale de ce cadre communautaire.



La filière de l'éthanol justement était représentée par **Nicolas Rialland**, qui a rappelé qu'elle représente aujourd'hui 9 000 emplois en France et des débouchés pour 50 000 agriculteurs. Selon lui, dans ce contexte de sortie de crise sanitaire et d'entrée dans une crise des prix de l'énergie, le superéthanol E85 est l'une



des solutions qui présente à la fois un attrait environnemental et économique (moins d'1€/L). Un attrait de taille pour les 10 millions de voitures essence qui pourraient être converties grâce à l'installation d'un boîtier éthanol, dont l'achat bénéficie d'aides publiques (départementales et régionales) et est en moyenne amorti en un peu plus d'un an.

Enfin, parmi les solutions de mobilité durable, **Emmanuel Flahaut** a présenté la solution du rétrofit électrique. Dans la même logique que le reconditionnement des appareils électroniques, cette pratique permet de prolonger la durée des véhicules et d'en améliorer significativement les performances environnementales.



La société Retrofleet a ainsi choisi de miser sur le développement du rétrofit pour les flottes professionnelles : le dernier kilomètre de livraison, les poids lourds (notamment autocars scolaires) et les engins de chantiers. L'objectif est de garantir une transition énergétique des flottes à moindre coûts, notamment en comparaison à l'achat de véhicules neufs.



“

Le concept du Rallye Aïcha des Gazelles est simple et prône l'écoconduite : les participantes ont une carte, une boussole, des coordonnées géographiques et doivent pointer les contrôles de passage en faisant le moins de kilomètres possible. La vitesse n'est pas le critère de classement. Ainsi, grâce à une démarche environnementale très poussée, l'évènement bénéficie d'une norme ISO 14001 pilotée notamment par un comité RSE qui travaille chaque année à aller encore plus loin dans cet engagement.

En complément, nous avons aussi mis en place une catégorie de compétition dédiée aux voitures électriques, parrainée par la Fondation du Prince Albert II de Monaco, et qui est composée à ce jour de 12 véhicules.

Au-delà des véhicules, pour la prochaine édition en mars 2023, nous mettons en place la décarbonation du bivouac notamment grâce à un gros conteneur à hydrogène. Notre objectif : prouver que le plaisir de l'automobile peut aussi être responsable.

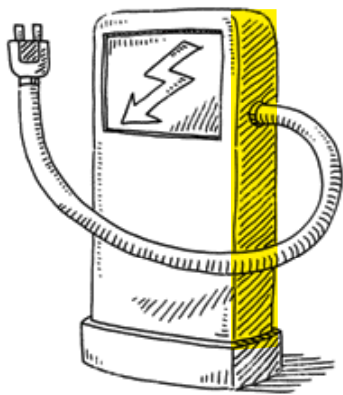
# GRAND TÉMOIGNAGE

**DOMINIQUE SERRA**  
FONDATRICE DU RALLYE DES GAZELLES





# CONFÉRENCE



## Les innovations au service de la mobilité durable

Dans le cadre de cette conférence dédiée aux innovations au service de la mobilité durable,



**Laurent Favreau** a rappelé que les activités du Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée en matière de transition environnementale se concentrent

sur les sujets d'autoconsommation, de production ou encore d'organisation du territoire. En effet, cela fait une vingtaine d'années que le SyDev a commencé à avoir ses propres actifs de production aux côtés de la SEM Vendée Énergie, permettant de distribuer sur l'ensemble des communes de la Vendée de l'énergie et de soulager les achats sur le marché mondial. Pour rappel, la Vendée a ainsi été le premier département électromobile en 2014 grâce au déploiement de bornes électriques, et depuis 2018, le département accompagne le lancement de l'hydrogène vert. Le SyDev est en effet actionnaire de la société Lhyfe, un fleuron de la production d'hydrogène vert dont l'énergie est aujourd'hui distribuée à un ensemble de consommateurs régionaux.

La fédération FFAUVE, représentée par **Stéphane Semeria**, permet à différentes associations



régionales de mener des actions communes et de se coordonner afin de pouvoir agir au niveau local et national. Il a notamment relevé les progrès impressionnants de l'électromobilité en matière d'autonomie et a souligné le travail mené sur la chimie des batteries afin d'obtenir des recharges plus rapides. D'autres initiatives sont suivies par FFAUVE comme celle menée par Wattpark, un « airbnb » de la recharge, permettant aux citoyens

de pouvoir s'entraider en monétisant leurs infrastructures de recharge à la maison ou en copropriété. Une initiative d'autant plus légitime selon lui car ces infrastructures de recharge pour particuliers ne serviraient que deux à trois fois par semaine au regard de l'autonomie désormais conséquente des voitures actuelles.

Pour **Aymeric Libeau**, le rétrofit gagne à être



connu : des collectivités, du grand public ainsi que des entreprises car c'est une alternative qui vient s'ajouter aux initiatives déjà existantes des constructeurs automobiles. Avec de nouveaux objectifs contraignants en matière de baisse des émissions de gaz à effet de serre, cette activité gagnerait à s'industrialiser et s'appliquer sur de nombreux modèles de véhicules partout dans le monde. Il a également attiré l'attention sur l'homologation par modèle qui pourrait constituer un frein à la filière, eu égard aux moyens financiers que cette homologation impliquerait.

Enfin, **Jean-Marc Dardalhon** a présenté la



vocation première de Red & White, à savoir de développer une mobilité rurale, alternative et complémentaire au transport ferroviaire, en misant en priorité sur les territoires peu desservis. L'entreprise veut en effet améliorer l'accessibilité de la mobilité entre monde rural et les métropoles, et se donne pour mission d'implanter cette solution partout en France afin de permettre au transport électrique de se développer.

### ILS SONT INTERVENUS

**Jean-Marc Dardalhon**,

Président – Red & White

**Laurent Favreau**, Président

– Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée

**Aymeric Libeau**, Co-président

– Association de l'Industrie de Rétrofit Électrique

**Stéphane Semeria**, Président

– Fédération Française des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Électriques



“

« Le défi  
environnemental  
part des

constats des scientifiques, des élus et de l'ensemble de la population, que le monde est en train de changer à la lueur de certains désordres : effondrement de la biodiversité, destruction des écosystèmes, crise climatique... Pour contrer cela, certaines mesures transversales sont prises au niveau local, national et européen avec des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment grâce à la technologie et aux changements de comportements. Il faut donc réussir à faire évoluer le logiciel de pensée des citoyens grâce à la mise en place de labels transversaux et de contraintes sur les filières. La transition écologique passera par un changement des façons de penser et par la structuration de nos écosystèmes, urbains, périurbains ou ruraux.

Sur ces sujets, j'ai eu pour objectif en 2007 de relancer l'édition de planches pédagogiques sur les sciences naturelles Deyrolle, en défendant les valeurs com-

munes autour du triptyque nature / art / éducation. Nature, pour la pédagogie et la création d'écosystèmes nourriciers afin de répondre à l'enjeu de souveraineté alimentaire avec une agriculture régénérative. L'art pour la préservation du patrimoine matériel et immatériel des territoires, en faisant la pédagogie du beau comme un langage transgénérationnel et élevant les sciences naturelles au rang d'art. Quant au thème de l'éducation, nous le voyons comme un pacte transgénérationnel ayant pour but la décarbonation de l'industrie autour de trois piliers : l'intégration de technologies innovantes pour passer d'une économie carbonée à une économie décarbonée, la transition, c'est-à-dire la responsabilité individuelle et collective de vivre sobrement et différemment et enfin, la transmission. Ces planches « Deyrolle pour l'Avenir », sont devenues un véritable label, que nous ambitionnons prochainement d'étendre à l'échelle européenne. L'idée générale repose sur la sobriété et la responsabilité : il ne faut pas avoir peur d'essayer de vivre autrement. »

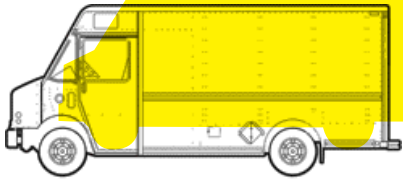
# GRAND TÉMOIGNAGE

LOUIS-ALBERT DE BROGLIE  
PRINCE-JARDINIER





# CONFÉRENCE



## Montée en puissance des ZFE-m : des ambitions à la mise en œuvre

Lors de cette conférence consacrée à la montée en puissance des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m), **Thierry Archambault** a confirmé



que le dispositif était nécessaire pour améliorer la qualité de vie des citoyens mais qu'il fallait pour autant rester vigilant sur la méthode, afin que des solutions soient mises en place avant les interdictions, au risque d'un rejet du dispositif de la part des concitoyens. Cela implique un calendrier de restrictions qui se fonde sur ce que les industriels du secteur automobile peuvent faire. Par ailleurs, le principe des ZFE-m reste peu connu et il reste un gros travail de pédagogie à faire auprès des habitants concernés.

Au-delà de cette nécessaire information des concitoyens, **Laurent Michel**



a souligné qu'il fallait également trouver le juste équilibre entre le cadre national et le principe de libre-administration des collectivités territoriales qui choisissent leur périmètre, leurs dérogations et leur calendrier de déploiement. Même si une harmonisation nationale plus lourde n'est pas envisagée par les pouvoirs publics, le Directeur général de la DGEC n'exclut pas la mise en place d'une communication nationale, articulée entre l'État et les collectivités. Concernant les poids lourds et leur entrée dans la ZFE-m, la solution se situe bien au-delà de 2030 mais il faut commencer dès aujourd'hui à anticiper la problématique.



**Joël Peddessac**, qui représente la filière du GPL, a rappelé que les véhicules circulants au GPL bénéficiaient d'une vignette Crit'Air I quelle que soit leur date de mise en circulation, au même

titre que les véhicules gaz et hybrides rechargeables. Cette technologie, au tarif avantageux de 0,83 euros par litre, permet, grâce au rétrofit GPL, d'aider les citoyens à pouvoir continuer à utiliser leurs véhicules individuels lorsqu'ils n'ont pas de solutions alternatives. C'est également une solution pour les automobilistes qui souhaitent acheter un véhicule neuf à un prix raisonnable (environ 13 000 euros pour une gamme Renault-Dacia). Il faudra également anticiper l'entrée des véhicules lourds dans les ZFE-m en passant peut-être dans un premier temps par la transformation des véhicules intermédiaires de moins de 3,5 tonnes en véhicules électriques ou au gaz et en attendant de réelles solutions pour les poids lourds.

**Ingrid Mareschal**, qui représente la filière



des transports de voyageurs, a mis l'accent sur la nécessité de cibler les réalités de chaque territoire avant la mise en place des ZFE-m. Par exemple pour les Jeux Olympiques de Paris 2024, il faudra trouver des solutions pour transporter les spectateurs, ce qui nécessitera des dérogations car aujourd'hui nous n'avons pas de solutions existantes et utilisables pour les poids lourds.

**Gautier Chatelus** a rappelé la nécessité



d'anticiper les conséquences de la mise en place des ZFE-m en faisant corrélés les calendriers de déploiement avec la mise en place de bornes de recharges électriques pour répondre à la demande en véhicules électriques qui est exponentielle. Dans ce cadre, la Caisse des dépôts aide au financement des bornes publiques et privées, ce qui demande beaucoup de foncier disponible et une puissance électrique disponible localement.

### ILS SONT INTERVENUS

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

**Gautier Chatelus**, Directeur  
adjoint du département  
infrastructures et mobilité,  
Banque des Territoires -  
Caisse des dépôts

**Ingrid Mareschal**, Déléguée  
générale - Fédération  
Nationale des Transports de  
Voyageurs

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

**Joël Peddessac**, Directeur -  
France gaz liquides



“

La logistique ne peut pas se réduire au

e-commerce, on ne peut pas parler de mobilité sans prendre en compte l'intégralité des flux de marchandises : chantiers, déchetteries, restauration, hôtellerie, industries, commerce, particuliers... Il y a à mon sens deux problématiques majeures : la planification et la massification. La planification procède d'un bon maillage, d'installations logistiques aux bons endroits et d'accessibilité des entrepôts. Massifier implique de penser collectivement en prenant en compte l'intégralité des solutions existantes (fret fluvial, routier, aérien).

Il s'agit de planifier dans le temps les transitions écologiques et nous organisons à ce titre des conférences de logistique régionales avec les pouvoirs publics régionaux. Cette transition sera longue, couteuse et multi-énergies. Nous avons

survécu les capacités de production de l'industrie, et a fortiori l'alimentation en énergie, notamment pour l'avitaillement des plus de 3,5 tonnes, sous réserve d'ailleurs qu'il y ait un bon maillage en bornes et une bonne réorganisation des tournées. Union TLF a mis au point des fiches sur les ZFE-m existantes, qui restent pleines d'exceptions alors qu'il s'agit d'avoir une approche globale afin qu'elles ne soient pas à l'origine de crise des approvisionnements ou de crises sociales. L'économie circulaire nécessite plus de logistique, au même titre que la réindustrialisation et que l'aménagement du territoire. Enfin, la logistique crée de nombreux emplois et répond à des besoins stratégiques : souveraineté française, planification écologique, numérique...

# GRAND TÉMOIGNAGE

**ANNE-MARIE IDRAC**  
PRÉSIDENTE DE FRANCE LOGISTIQUE





# Prix, approvisionnement et déploiement des énergies : quels impacts sur la mobilité durable ?

# CONFÉRENCE

## ILS SONT INTERVENUS

**Jean-Philippe Dugoin-Clément**, Maire de Mennecy, Premier vice-Président de AMIF, Vice-Président de la Région Île-de-France en charge de l'aménagement durable

**Alexis Landrieu**, Président Directeur général – Biomotors

**Isabelle Patrier**, Directrice générale France, TotalEnergies

**Bérangère Préault**, Directeur du Développement Hydrogène - ENGIE Solutions

**Nicolas Wagner**, Directeur de la Direction de la régulation sectorielle des transports - Autorité de Régulation des Transports

Cette conférence s'est tenue dans un contexte de hausse substantielle des prix des énergies, situation qui implique des conséquences sur le secteur des mobilités.

**Nicolas Wagner** a indiqué qu'un cahier des charges précis permettait de garantir la mise en service de bornes de recharges dans 340 aires de services sur autoroute. Pour financer ce réseau, des recettes très ciblées sont mobilisées afin de limiter l'impact sur les usagers.



Impliqué dans ce déploiement de bornes qui sera concentré sur deux ans, ENGIE Solutions, représenté par **Bérangère Préault** mise sur un mix énergétique plus équilibré dans les transports : gaz, biogaz, hydrogène et électrique. Concernant



les bornes de recharge en voirie, les opérateurs privés proposent d'investir pour les villes et se rémunérer sur l'usage, ce qui évite à la collectivité de provisionner les CAPEX parfois importants. ENGIE a par ailleurs confirmé ses projets d'hydrogène vert partout dans le monde et notamment en Amérique du Sud. TotalEnergies investit également dans ces infrastructures de recharge, et dans le mix énergétique, avec pour exemple une distribution de plus en plus importante du supertéhanol E85.

**Isabelle Patrier** a annoncé à cette occasion une baisse des prix des carburants distribués dans les stations-services du réseau autoroutier à compter du 1<sup>er</sup> juillet, pour aller plus loin que la dynamique lancée par l'État en faveur du pouvoir d'achat des Français en période estivale. Concernant les déploiements à l'international, TotalEnergies a notamment des projets importants en Asie et en Afrique tant dans l'hydrogène et la production d'autres énergies renouvelables.



Avec l'envolée des prix du carburant, **Alexis Landrieu** a confirmé que les boîtiers de conversion à l'éthanol n'avaient jamais été autant vendus qu'en 2022 : ils sont une réponse aux enjeux d'indépendance énergétique (carburant produit via l'économie circulaire) et de pouvoir d'achat.



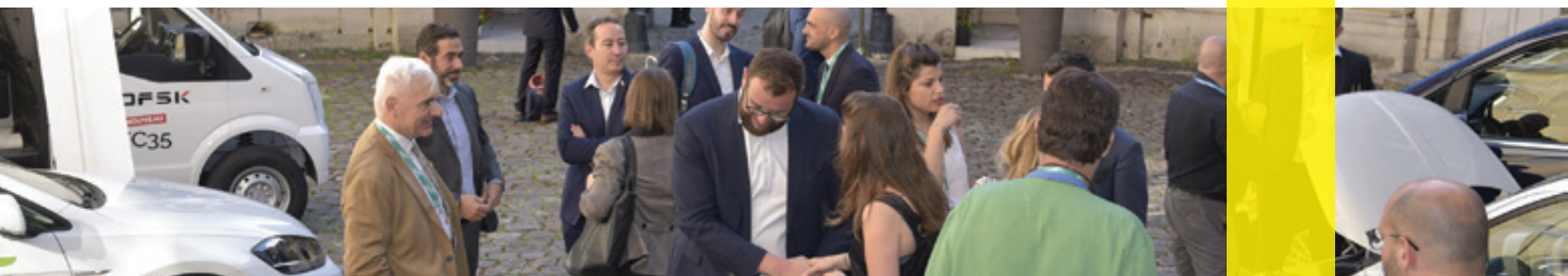
À 0,85 euros le litre à la pompe, la transformation homologuée du véhicule essence pour accepter le E85 est très vite amortie. Certaines régions ne s'y sont pas trompées, car elles subventionnent l'installation de kits. Après les Hauts-de-France, Sud PACA et Grand Est, c'est la région Île-de-France qui vient de voter une aide. Reste à bien réfléchir la compatibilité de ces mesures incitatives mises en place par les collectivités avec les pastilles Crit'air, les renouvellements de flottes et l'arrêt de la vente de véhicules thermiques neufs annoncé par Bruxelles pour 2035.

Si le E85 bénéficie depuis peu d'une dérogation de circulation à Montpellier, et que le B100 a récemment rejoint les véhicules gaz en catégorie Crit'air I quelle que soit la date de mise en circulation, **Guy Lebras**, directeur général du GART, a souligné depuis la salle l'importance pour les collectivités que les véhicules biogaz soient considérés comme véhicules très faiblement émetteurs dans le renouvellement des flottes à venir.

En ce sens, **Jean-Philippe Dugoin Clément** souligne les objectifs ambitieux d'Île de France Mobilités : 100% de bus propres d'ici à 2024-25 en petite couronne, et en 2029 dans toute la Région. Les entreprises et les particuliers sont également aidés financièrement dans l'acquisition de



véhicules écologiques, électriques, gaz, mais également rétrofités ou transformés à l'éthanol. L'analyse cycle de vie des différents carburants pourrait également s'inviter dans les débats européens...



## PARTENAIRES OFFICIELS



## PARTENAIRES EXPOSANTS



## PARTENAIRES VISIBILITÉ



## PARTENAIRES INSTITUTIONNELS & MÉDIAS



## UN ÉVÉNEMENT ORGANISÉ PAR



### CONTACT

RIVE 10 rue de Sèze 75009 Paris

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

@RIVEevent in Rive-event

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