

Pays de la Loire
**ÉNERGIE
TOUR 2020**
DU 12 AU 27 SEPTEMBRE
Bienvenue au pays des mobilités durables !

COLLOQUE RÉGIONAL
des mobilités durables

CAHIER DE RESTITUTION



« C'est le moment de se mobiliser pour la mobilité durable ! »

Le 17 septembre 2020 se tenait à Château-Gontier-sur-Mayenne la 3e édition du colloque des mobilités durables, organisé par la Région des Pays de la Loire avec le département de la Mayenne, Territoire d'énergie 53 et l'ADEME à l'occasion du Pays de la Loire Énergie Tour. Cette journée, animée par le journaliste Fabrice Gasdon, s'est articulée autour de quatre tables rondes et s'est déroulée dans le contexte sanitaire de la Covid-19, caractérisé par une diffusion interactive en direct sur internet, le port du masque et une assistance restreinte sur place.

En 2016, dans le cadre de la transition écologique, la feuille de route de la Région fixait l'objectif de faire des Pays de la Loire la première région française en matière de mobilité durable.

« Notre territoire a un engagement fort sur ce sujet : déploiement du GNV, installations cyclables, centrale de location de vélos... Aujourd'hui, on ne peut plus penser les déplacements sans prendre en compte leur impact environnemental. Cela s'est vérifié récemment, lors de la dernière campagne électorale, ces thèmes sont indissociables et il est essentiel de faire bouger la vision de la mobilité. »

Philippe Henry, maire de Château-Gontier-sur-Mayenne
et président de la communauté de communes du Pays de Château-Gontier

« Maintenir ce colloque en dépit des circonstances donne le ton. Il faut s'adapter. C'est un signe fort envoyé aux acteurs de la vie économique et aux collectivités. C'est l'occasion d'inciter à profiter des possibilités financières offertes par le plan de relance dans le cadre de la croissance verte pour accélérer le passage à une mobilité durable. Ce colloque permet de réaliser un état des lieux mais aussi de partager notre réalisme et nos espérances d'aller plus vite ! »

Laurent Gérard, vice-président de commission du Conseil régional des Pays de la Loire,
délégué à la transition énergétique, à l'environnement et à la croissance verte

« Dans ce contexte particulier, nous sommes fiers d'avoir pu maintenir ce colloque en version virtuelle. La pandémie a prouvé que les habitants des Pays de la Loire étaient capables de changer leurs habitudes. C'est le moment de mobiliser les territoires, et en particulier les EPCI qui ont un rôle important à jouer, pour accompagner ces changements ! »

Franck Dumaitre, directeur régional de l'ADEME

Les chiffres de la mobilité durable

Dans la Région des Pays de la Loire, les déplacements représentent :

1/3

DE LA CONSOMMATION
ÉNERGÉTIQUE

x3

VENTE DE VÉHICULES
ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES
ENTRE AOÛT 2019 ET AOÛT
2020 DANS LA RÉGION.

1/4

DE SES ÉMISSIONS DE GAZ
À EFFET DE SERRE

TABLE RONDE 1

La Loi d'orientation des mobilités, un facteur de développement de la mobilité durable dans les territoires

Cinq intervenants



Marie Chéron, responsable mobilités, à la Fondation pour la Nature et l'Homme, ONG environnementale, d'utilité publique existant depuis 30 ans



Antoine Doucet, directeur adjoint des Transports et des Mobilités de la Région des Pays de la Loire



Franck Dumaitre, directeur régional de l'ADEME



Daniel Lenoir, vice-président du Conseil départemental de la Mayenne, président de la commission environnement, développement durable et mobilités, maire de Villaines-la-Juhel



Gilles Ligot, président de la Communauté de Communes de l'Ernée

La Loi d'Orientation Mobilité, un catalyseur de changement ?

Adoptée le 24 décembre 2019, la Loi d'Orientation Mobilité (LOM) est destinée à simplifier l'exercice de la compétence mobilité des collectivités pour des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres. Tandis que plus de 70 % des déplacements continuent d'être effectués en voiture, comment la LOM permet-elle aux collectivités de développer une mobilité durable ?

Un contexte favorable : de nouvelles habitudes de déplacement

2020 apparaît comme une année charnière, pendant laquelle la crise sanitaire a accéléré le mouvement de fond concernant la mobilité. Cette période a prouvé qu'il était possible de changer d'habitudes : démystification du télétravail, développement des circuits courts, boom du vélo... Enfin, les aspirations au changement sont très fortes, mais restent contraintes par des exigences en matière de choix, de sécurité, etc.



Le point avec Franck Dumaitre sur les évolutions liées à la crise covid

Télétravail : 7 % avant la crise, 30 % pendant, maintien estimé entre 15 et 20 %
Usage du vélo : + 30 %, dont 18 % en milieu rural



La mobilité : un sujet transversal

Les politiques d'aménagement sont à appréhender de manière globale, incluant les mobilités.

Un enjeu rural

L'enjeu des déplacements s'est imposé en milieu rural. Au-delà des émissions de gaz à effet de serre, Daniel Lenoir souligne : « qu'en impactant le porte-monnaie, la mobilité touche aussi au social et aux solidarités. En milieu rural, se déplacer, c'est aller travailler. Faire vivre le tissu rural, c'est aussi penser la manière de s'y déplacer. » Gilles Ligot, lui, remarque l'intérêt suscité par ce sujet : « Lors de la consultation pour le PCAET de la Communauté de Communes de l'Ernée, les ateliers concernant la mobilité ont tous fait le plein. Élus, associations, particuliers, nous sommes tous intéressés par ce sujet et les habitants ont des choses à faire remonter. »

Des habitants impliqués à qui il s'agit de donner le choix

En zone rurale, la voiture demeure nécessaire. Il n'est donc pas question d'opposer les mobilités mais bien de diversifier l'offre de transports. « La période est propice à la réflexion sur les modes de déplacement pour ne pas revenir en arrière. Il est facile d'abandonner son vélo le jour où il pleut et revenir à la voiture ! C'est pourquoi il est important de proposer rapidement un choix aux habitants : vélo, autopartage, covoiturage, voiture électrique... », analyse Franck Dumaitre.

La LOM, une boîte à outils pour les collectivités ?



La genèse de la LOM pendant les Assises de la mobilité - Marie Chéron

Avec l'objectif de promouvoir des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres, la LOM accorde **de nouvelles compétences aux collectivités territoriales** leur permettant de planifier, d'organiser, de coordonner et de proposer de nouvelles solutions adaptées aux enjeux de leurs administrés.

Un partage de compétences qui place les territoires au cœur de la mobilité

« La LOM est une réelle opportunité pour les EPCI de s'emparer du sujet. Cela les place au cœur de la mobilité. C'est important, car la transition écologique passera par les territoires. », expose Franck Dumaitre.

En effet, Antoine Doucet précise que la LOM opère un partage de compétences. Ce changement implique un dialogue entre la Région et les intercommunalités pour planifier et organiser les mobilités au plus près leurs besoins réels respectifs. La LOM invite donc les intercommunalités à se saisir de la thématique mobilité, à travers un panel de solutions, se modelant selon les spécificités du territoire concerné.

« Dans le cadre de la LOM, les intercommunalités ont la possibilité de créer de nouvelles solutions et d'apporter une touche supplémentaire à la palette de possibilités, avec la Région en renfort » : Antoine Doucet

Une loi dont les différents échelons territoriaux s'emparent dans la concertation

« La Région est le chef de file de la transition, mais les territoires sont les chefs d'orchestre de la déclinaison opérationnelle de la transition, en particulier pour la mobilité. », Franck Dumaitre



« Chaque maillon a son rôle à jouer » - Franck Dumaitre

Franck Dumaitre présente l'exemple du déploiement cohérent d'un service d'autopartage dans la région des Pays de la Loire, grâce à la LOM.



« La Région Pays de la Loire renforce son engagement » - Antoine Doucet

Très impliquée financièrement dans les problématiques de transport, la Région des Pays de la Loire choisit de poursuivre et de renforcer son engagement.

La LOM sur le territoire des Pays de la Loire

Le Département de la Mayenne, un facilitateur

Le Département de la Mayenne, en cours d'élaboration d'un schéma de mobilités douces, apporte son soutien aux EPCI sur des sujets en lien avec l'environnement, l'eau, les déchets et maintenant, la mobilité, à travers ses aspects social, environnemental et de solidarité territoriale. Concrètement, le Département était associé aux premières réunions organisées par la Région à destination des EPCI dans le département de la Mayenne.

Les projets conduits par la Communauté de Communes de l'Ernée et la réflexion qu'ils enclenchent autour des mobilités et de tous les sujets connexes illustre la nécessaire collaboration entre les différents échelons territoriaux, ainsi que les perspectives offertes aux EPCI par la loi LOM.

Exercer la compétence mobilité

En tout début d'année, la Communauté de Communes de l'Ernée s'est emparée de la compétence mobilité. Le projet de contournement de l'Ernée, traversée par la RN12, implique une coopération avec la Région, mais aussi les communes, le Département et l'État. Il occasionne une actualisation des modes de circulation, mais aussi de l'urbanisation, de la jonction avec les proches communes, de l'aménagement de pistes cyclables, en lien avec les attentes des habitants.

Encourager l'usage du vélo

Souhaitant développer l'usage des vélos à assistance électrique, la Communauté de Communes propose des chèques d'aide à l'achat, une action rapidement mise en place, qui s'est révélée être un succès. Pour Gilles Ligot, l'étape suivante est le développement d'une plateforme multi-modale aux portes d'Ernée.

Connecter la réflexion au territoire

Deux études ont été lancées en coopération avec la Communauté de Communes du Bocage Mayennais pour étudier la mise en place d'un schéma cyclable et un travail commun autour d'un plan de mobilités simplifiées. L'essor du télétravail apparaît comme une opportunité, en raison de la proximité de Paris avec Laval et du déploiement de la fibre sur tout le territoire dans 18 mois. Enfin, la situation de l'Ernée, aux portes de la Bretagne avec Fougères à 15 minutes, invite à une discussion entre régions pour l'interconnexion des mobilités.

Les limites de la LOM

« La LOM est assez riche, c'est un point positif, surtout dans l'environnement, où ce n'est pas toujours le cas. Elle amorce le virage, mais ne va pas assez loin, pas assez vite. » Marie Chéron

Marie Chéron évoque « quelques trous dans la raquette », en notant que la LOM omet d'intégrer les secteurs aérien et ferroviaire, se coupant du moyen de transport le plus émetteur, l'avion, et du moins émetteur, le train. Elle fait aussi remarquer que la loi fixe l'objectif d'une décarbonation totale des transports en 2050, avec un palier intermédiaire, la fin de la vente des véhicules diesel et essence, en 2040. Entre ces deux dates, les EPCI, Départements et Régions auront à relever le défi concrètement sur le terrain, en veillant à garder une ligne directrice.

La gouvernance et le financement en question

Dans cet intervalle se posent aussi les questions de la gouvernance et du financement. Si Franck Dumaitre rappelle que l'ADEME a pour vocation d'accompagner les collectivités dans la planification, il considère que l'échelle de l'EPCI est le bon point d'entrée. De par leur proximité avec leurs administrés, les élus connaissent les pratiques et leur territoire et sont donc en mesure de cerner précisément les besoins, puis d'impulser les transformations nécessaires en concertation et coopération avec les autres échelons d'intervention. C'est le moment de clarifier la place de chacun et de rendre le jeu d'acteurs transparent.

Quelle méthode : initier, suivre ou contraindre ?

Les débats actuels témoignent des difficultés soulevées par le thème de la mobilité. Imposer quoi que ce soit est impossible avant que les gens puissent avoir le choix. C'est plutôt la volonté politique qui doit s'imposer en la matière. Les villes où la place de la voiture a été restreinte ont vu les oppositions s'évaporer une fois les options installées : pistes cyclables, zones piétonnes... Ces aménagements améliorent le cadre de vie et rendent concrètement la vie plus agréable.

S'il n'est pas question de stigmatiser la voiture, il convient de donner la possibilité de faire autrement... et d'inciter à le faire. Cela passe par l'installation des infrastructures et services nécessaires mais aussi de la pédagogie. À cet égard, le défi des mobilités lancé par l'ADEME en direction des EPCI est un outil pour les aider à communiquer concrètement sur le sujet chaque année auprès de leurs habitants.

La coopération entre les élus et les acteurs du territoire (entreprises, associations et habitants) est un facteur d'accélération de la transition énergétique, écologique mais aussi du changement des habitudes de déplacement. L'implication des acteurs est d'ailleurs encouragée par la LOM qui suggère de mettre en place des comités des parties prenantes intégrant le plus largement possible des acteurs du territoire.

TABLE RONDE 2

Le vélo, enjeu majeur de la mobilité durable

Cinq intervenants



Vincent Saulnier, Président du GAL Sud Mayenne. Le GAL Sud Mayenne (Groupe d'Action Locale) fédère trois intercommunalités et gère les fonds du programme européen Leader, soutien de projets pilotes en zone rurale, depuis 20 ans



Sébastien Bourcier, chargé de mission mobilité à l'ADEME



Camille Thomé, directrice de l'association Vélo & Territoires, réseau de collectivités mobilisées dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo en 2030



Claire Rabès, directrice des affaires publiques Union Sport & Cycle, une organisation professionnelle de la filière sport et loisir, rassemble 1 400 entreprises, 500 marques et 3 000 points de vente



Daniel Lenoir, vice-président du Conseil départemental de la Mayenne, président de la commission environnement, développement durable et mobilités, maire de Villaines-la-Juhel

Avec 38 % de la consommation énergétique liée aux mobilités du quotidien, le vélo apparaît comme **l'alternative numéro un aux déplacements en voiture**. Cette manière simple et pratique de se déplacer participe à la diminution de l'empreinte carbone et les projets concernant son développement ne sont déjà plus cantonnés aux métropoles. Le déconfinement a généré un essor sans précédent des déplacements du quotidien à vélo, permettant aux citoyens d'éviter les transports collectifs. Devenu un véritable outil de mobilité, le vélo fait aujourd'hui l'objet d'un enjeu de taille, transformer cet engouement en un écosystème durable.

" Le vélo est enfin sorti du périphérique "

La « vélorution » en chiffres

- 30 % de hausse de l'usage du vélo en France
- 19 % en milieu rural
- En 2019, 2,6 millions de vélos ont été vendus, dont 15 % de vélos à assistance électrique = 388 000 en France, contre 100 000 seulement en 2015
- En 2016, en Pays de la Loire, on dénombrait 6 000 vélos en partage, majoritairement dans des métropoles, contre 12 000 en 2020, ainsi qu'une multiplication d'initiatives péri-urbaines.
- 620 000 réparations ont été effectuées depuis le mois de mai, dans le cadre de l'opération Coup de pouce vélo.

- 95 % des foyers ruraux disposent de 2 véhicules
- 1 déplacement sur 2 n'a pas trait au travail
- 2 déplacements sur 3 représentent moins de 3 km



Le vélo a sa place en milieu rural

Longtemps considéré comme un sujet urbain, le vélo s'impose donc aussi à la campagne. Deux habitants sur trois en milieu rural vivent à moins de 5 km d'un centre-bourg et un grand nombre d'entre eux travaillent à moins de 10 km de leur domicile, des distances tout à fait réalisables à vélo.

« Même si on est loin du périphérique, on est aussi concerné » - Daniel Lenoir

À propos du projet Tous à bicyclette, lancé en 2018, dans la Communauté de Communes du Mont des Avaloirs, Daniel Lenoir explique : « Nous avons le sentiment de partir de rien et quand nous avons élaboré un schéma des mobilités douces sur le territoire, nous avons constaté que la population était mobilisée sur ce sujet ! »

Les avantages du vélo

Le vélo constitue un gain de temps dans les métropoles, il est écologique, améliore le cadre de vie, la qualité de l'air, la santé et il est beaucoup plus économique que la voiture.

Mais le vélo ne coûte pas rien non plus...

Il faut en effet compter l'investissement, l'entretien et les équipements nécessaires pour l'utiliser par tous les temps. L'indemnité kilométrique vélo proposée par certains employeurs à leurs salariés permet de compenser ce coût. L'ADEME, qui supervise ce dispositif, en constate le développement sur le territoire français, accordant ainsi une reconnaissance à l'effort des cyclistes.

Avec Stéphane Schultz, consultant en mobilité innovation

Il peut sembler paradoxal de voir dans le vélo, une invention qui a plus de cent ans, une innovation en matière de mobilité. Mais l'assistance électrique, la technologie embarquée et la connectivité changent la donne, cassant les barrières, qui pendant plus de 30 ans ont réservé le vélo aux utilisateurs sportifs et passionnés. L'assistance électrique lève de nombreux freins à l'usage du vélo, son utilisation peut se penser comme celle d'une voiture. La modularité permet de personnaliser les vélos en fonction de leur utilisation : vélos pliables pour prendre le tram ou le train, vélos cargo pour des livraisons... Enfin, la connectivité permet aujourd'hui de gérer des flottes de location : localisation, niveau de batterie, surveillance, suivi et protection à distance. Il est aussi possible de programmer les vélos et d'intégrer le rapport à l'environnement en limitant leur vitesse à distance dans certaines zones... Le lien avec les smartphones permet aussi de créer des communautés d'usagers, renseignant les meilleurs itinéraires, développant l'entraide.

FOCUS

Le vélo, le nouveau smartphone

Créer un écosystème favorable au vélo

Les plans vélo

En 2018, l'État lançait le premier plan vélo national. À la sortie du confinement, les nouvelles orientations de ce plan vélo s'attaquent à l'aménagement des infrastructures. Le coup de pouce vélo prend en charge les réparations, les places de stationnement temporaires et des formations. C'est le moment pour les collectivités de répondre à ces appels à projets pour développer leurs infrastructures.

Un maillage continu, sécurisé et ininterrompu

Transformer le vélo en une mobilité crédible implique la continuité des voies cyclables. D'ici à 2030, l'objectif est de créer 100 000 km d'itinéraires cyclables supplémentaires, conçus globalement. Ainsi, les différents échelons territoriaux pourront se compléter, du réseau des communes au département et s'inscrire dans un schéma planifié par les régions. Un schéma bien évidemment appuyé sur le plan national, lui même en appui sur les axes cyclables européens. À l'échelle des communes, les aménagements doivent être pensés en intégrant systématiquement la composante vélo.



Sébastien Bourcier de l'ADEME pointe une limite :

« Un des risques de ce plan vélo national peut être de ne pas savoir par où commencer. L'échelon de prédilection de l'ADEME est l'EPCI et l'outil pour compenser ce risque, le schéma directeur mode actif ou vélo, en se posant la question, où investir dans les cinq années à venir... »



«Quadrupler les investissements pour atteindre les objectifs» - Camille Thomé

« Aujourd'hui, 8,5 à 9 € par an et par habitant sont consacrés au vélo, contre près de 250 € pour la voiture. Il faudrait atteindre 30 € par an et par habitant pour réaliser les objectifs. »

Les infrastructures créent l'usage ou l'usage crée les infrastructures ?

« Miser aussi sur les services vélo, comme un accélérateur de pratique » - Sébastien Bourcier

Une constatation laisse entrevoir l'importance des infrastructures : quand un aménagement cyclable est bien conçu, on y constate l'apparition de nombreux cyclistes. Le contexte actuel ouvre des perspectives supplémentaires, avec l'aménagement de nombreuses coronapistes, qui permettent de tester avant de pérenniser.

Le rôle des collectivités est d'impulser les investissements, en traitant de front l'usage et les infrastructures. Les services vélo (location longue durée, aide à l'achat, vélopartage...) génèrent rapidement de l'usage. Les collectivités peuvent construire une offre en segmentant les publics (seniors, entreprises, scolaires), ce qui permet de proposer une alternative crédible, tout en répondant aux besoins des habitants du territoire.



Par Vincent Saulnier.

Le GAL propose une flotte de vélos à assistance électrique en location de longue durée. L'action est partie du constat qu'un grand nombre de salariés effectuent des trajets de moins de 10 kilomètres entre leurs lieux de domicile et de travail.

Le lancement s'est fait en partenariat avec le club des entrepreneurs. Une partie du coût de la location est ainsi prise en charge par l'employeur dans le cadre de sa démarche RSE. Après un gros travail de communication, le GAL s'est retrouvé victime de son succès : 10 à 15 personnes sont en permanence sur une liste d'attente pour louer l'un des 110 vélos.

L'investissement de départ se monte à 150 000 € financés par les collectivités, des cofinancements d'appels à projets, l'ADEME et 50 % de subventions.

Une procédure simplifiée pour le locataire : « Il suffit d'une attestation d'employeur et d'un RIB pour remplir le contrat. Un reçu permet d'aller chercher le vélo chez le vendeur qui fait une démonstration pour l'entretien et c'est parti ! », conclut Vincent Saulnier.

Claire Rabès :

« Si le succès des Pays-Bas tient à ses infrastructures cyclables, il reste encore, pour développer un écosystème durable en France, à aller vers d'autres publics pour démontrer que le vélo peut s'intégrer à la vie. »

FOCUS La location longue durée avec le GAL



Vincent Saulnier :

« Le vélo n'est plus une mode ou une tendance, il doit maintenant s'inscrire dans la durée. C'est un phénomène global ! »

« Développer une culture vélo, une politique d'avenir ! »

Afin que le vélo se fonde dans le paysage, il faut encore passer par des changements de représentation et travailler sur la formation, l'animation et la communication pour développer une culture vélo, qui s'appuie sur l'ingénierie d'une politique cyclable, une volonté politique, des financements et l'utilisation d'indicateurs de performance... Camille Thomé conclut : « L'investissement dans le vélo est rentable, l'économie du vélo représente 8,2 milliards d'euros de retombées directes en France, c'est donc une politique d'avenir ! »

TABLE RONDE 3

L'évolution des flottes de véhicules des collectivités et entreprises à l'heure des plans de relance

Cinq intervenants



Rodolphe Chevalier, responsable électromobilité pour Volkswagen



Richard Chamaret, maire de Méral, représentant de Territoire d'Énergie 53, syndicat qui représente toutes les communes du département, en charge des énergies renouvelables de la Communauté de communes du pays de Craon



Philippe Henry, Maire de Château-Gontier sur Mayenne, président de la Communauté de Communes de Château-Gontier-sur-Mayenne, vice-président de la Région



Antonio Tricas Aizpún, administrateur de la direction Transport et Mobilité de la Commission européenne



Karim Tarzaim, président de Célérifère, membre de l'association Ruptur

"La bascule vers des flottes propres, c'est maintenant !"

Un cadre législatif européen pour promouvoir des transports propres

Fin 2020, la Commission européenne va adopter sa stratégie pour la mobilité durable, qui donnera la direction pour qu'en 2050, l'Europe soit le premier continent neutre en émissions de polluants. Pour atteindre cet objectif ambitieux, la directive européenne à venir précisera pour chaque mode de transport, le combustible le plus approprié à son usage.

Château-Gontier : des bennes de collecte d'ordures fonctionnant au GNV

Il y a 15 ans, la commune a initié une réflexion de fond autour des solutions de transport respectant l'environnement et ayant un impact carbone limité. C'est dans ce cadre qu'est né, en 2007, le projet d'installer une unité de méthanisation alimentant un réseau de chaleur, produisant de l'électricité et permettant la création d'un carburant vert permettant de développer une station de bioGNV.

Différents acteurs privés locaux se sont associés à la démarche et la collectivité a décidé de réaliser la collecte des déchets avec des camions fonctionnant avec le GNV produit par l'unité de méthanisation. En juillet 2017, un marché est passé pour acheter des camions GNV, disposant d'une autonomie suffisante pour effectuer les 250 km des tournées.

Ce type de camions n'existant pas, la collectivité a sollicité les constructeurs pour adapter les véhicules existants à des liaisons plus importantes. La détermination des élus de Château-Gontier permet à la commune de disposer aujourd'hui d'un système de collecte des déchets sans émissions de gaz, sans odeurs, silencieux et économique.

En 2007, un groupe de travail a été réuni pour mettre en œuvre l'unité de méthanisation et peu de personnes étaient conquises d'emblée. Il a fallu faire preuve de pédagogie, expliquer l'intérêt futur au quotidien pour les habitants de la commune. Aujourd'hui, l'unité, construite dans la zone industrielle, est masquée par un rideau d'arbres et est bien acceptée.



Philippe Henry :

« Les constructeurs doivent accompagner cette transition ! »



Les possibilités ouvertes par le GNV en Mayenne - Richard Chamaret

La Mayenne et les Pays de la Loire disposent de gisements de méthane peu exploités, dus aux secteurs de l'élevage et de l'agriculture. Richard Chamaret expose deux scénarios d'exploitation possibles.



Les flottes des collectivités en mutation

Constat : certains véhicules roulent beaucoup (30 à 40 000 km par an, les bennes de ramassage, par exemple) d'autres font entre 2 000 et 2 500 km par an. À Château-Gontier c'est le cas de 80 % du parc. Certains véhicules n'atteignant toujours pas 80 000 km au compteur ont près de 25 ans, ce qui occasionne des frais de maintenance et d'entretien énormes.

La tendance est de réfléchir aux usages. Pour aller d'un site à l'autre, de la salle polyvalente de la commune au terrain de sport par exemple, la voiture ne s'impose pas. Les vélos à assistance électrique, voire les trottinettes, ont un meilleur rendement pour ces parcours.

Les communes de Méral et de Château-Gontier sont aussi très intéressées par l'achat de véhicules électriques d'occasion, un marché encore sous-développé.

Un maillage de bornes de recharge à développer

Toutes les attentes portent aujourd'hui sur l'électromobilité. Toutefois, le frein majeur reste le réseau de recharge. En 2014, confronté à une mobilité électrique qui ne se développait pas, le syndicat d'énergie de la Mayenne a décidé, en accord avec les élus des communes, de déployer des bornes de recharge dans tout le département, afin de rassurer les utilisateurs. En 2019, en partenariat avec la Région, 7 bornes de recharge rapide ont été installées sur des axes structurants du département.



Philippe Henry :

« Les collectivités sont en tête de pont avec l'ADEME pour amorcer le virage de la transition. »

Avec Karim Tarzaim

En 2011, Karim Tarzaim a été pris par la neige en voiture aux abords de Paris. Il est resté bloqué 13 heures dans sa voiture et s'est promis que plus jamais, il ne vivrait une chose pareille ! Il a réfléchi à ses besoins en mobilité : une trottinette qui puisse prendre le train, le bus et le tram, portable, durable, réparable, de fabrication française, en circuit court...

Comme cette trottinette n'existait pas, il fallait donc la fabriquer.

Plusieurs vies attendent cette trottinette, conçue pour être réparée facilement par ses utilisateurs et recyclable. En phase d'industrialisation, la trottinette made in Vendée devrait être commercialisée autour de 1 500 € HT, soit le prix d'un vélo à assistance électrique haut de gamme.

En milieu urbain, utiliser une voiture d'1,5 tonne a peu de sens quand il est possible d'effectuer tous les déplacements courts avec une trottinette de 12 kilos : réduction des coûts d'usage et gain de temps.

«Un produit conçu selon les principes de l'économie bleue»

FOCUS

La trottinette électrique made in Vendée



« La bascule vers le zéro émission se fait aujourd'hui »

L'électricité démarre maintenant annonce un slogan de Volkswagen. En effet, le public est en attente de véhicules électriques, dont les ventes ont triplé depuis le début de l'année. En 2025, la firme commercialisera 75 véhicules complètement électriques.

Le plan d'investissement du constructeur prévoit 33 milliards d'euros jusqu'à 2024, pour atteindre l'objectif zéro émission. 2040 verra la fin des véhicules thermiques essence et diesel et les constructeurs proposeront un panel d'alternatives. Aujourd'hui, l'autonomie des voitures électriques, qui peut atteindre plus de 400 km, n'est plus vraiment un frein. En revanche, le maillage du territoire par des bornes de recharge rapide reste à consolider, pour accélérer le mouvement. Cette partition se joue à plusieurs : les constructeurs s'occupent de l'innovation technique, le public est prêt pour l'électro-mobilité et les collectivités ont à développer le réseau.



Rodolphe Chevalier :

« L'autonomie n'est plus véritablement un frein ! »

FOCUS

Le retrofit



Jérémie Cantin, dirigeant d'e-Néo :

« Une solution 100 % gagnante du point de vue du bilan carbone ! »

« Une nouvelle solution pour accélérer la conversion électrique du parc automobile en France »

Le retrofit permet de remplacer le moteur thermique d'un véhicule par une motorisation électrique. L'arrêté du 13 mars 2020 autorise ces transformations en France sur les véhicules de plus de cinq ans. Les entreprises qui produisent les systèmes de retrofit ont le statut de constructeurs automobiles, les soumettant aux normes d'homologation en vigueur : une garantie de sécurité.

Tous les véhicules sont concernés, camions, tracteurs, engins de chantier comme les voitures de collection... Un bémol toutefois, le retrofit, en cours de démocratisation, coûte encore cher, mais il ouvre de nombreuses perspectives :

- accélérer le développement de l'électromobilité,
- créer rapidement un marché de l'occasion électrique,
- offrir une deuxième vie à des véhicules, évitant un recyclage coûteux en énergie,
- dimensionner le besoin en énergie à l'usage prévu.

Le retrofit s'intègre dans l'économie circulaire. La durée de vie des véhicules est prolongée. Les dispositifs de conversion installés peuvent être transférés sur des véhicules identiques. Les composants du moteur thermique sont entièrement recyclés, réemployés...

TABLE RONDE 4

L'hydrogène, production et usages

Quatre intervenants



Laurent Gérault, vice-président de la commission du Conseil régional des Pays de la Loire, délégué à la transition énergétique, à l'environnement et à la croissance verte



Christelle Werquin, déléguée générale de l'APHYPAC, association française pour l'hydrogène et les piles à combustible, qui rassemble près de 200 membres représentant toute la chaîne, des grands groupes aux startups, les centres de recherche, jusqu'aux collectivités territoriales, dont la Région des Pays de la Loire et le SYDEV, le syndicat départemental d'énergie et d'équipement de la Vendée. Son rôle : bâtir une filière française compétitive



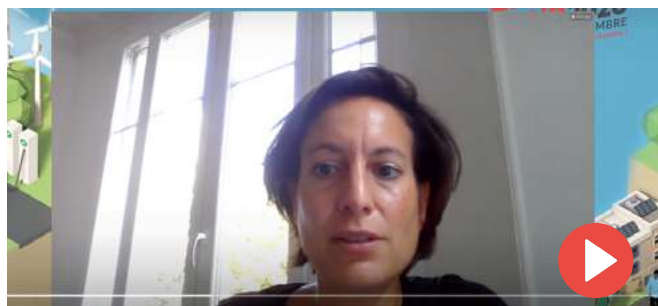
Alain Leboeuf, vice-président du Conseil départemental de la Vendée, président du SYDEV, le service public de la distribution des énergies vendéennes



Christelle Rouillé, directrice générale d'Hynamics, la filiale d'EDF, créée en 2019 et consacrée à la production et à la distribution d'hydrogène bas carbone et d'hydrogène renouvelable. Le groupe participe activement à la création de la filière en France, en travaillant depuis plus de 10 ans sur le sujet, avec le laboratoire européen Eifer, dédié à l'énergie et à l'environnement, puis avec la prise de participation pour accélérer le développement de l'entreprise française McPhy, fabricant d'électrolyseur

" C'est l'heure de l'hydrogène ! "

Le 9 septembre dernier, Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique et Bruno Lemaire, ministre de l'Économie, ont présenté la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France, devant l'APHYPAC. **Le plan hydrogène** alloue à la filière 7,3 milliards d'euros d'investissement sur dix ans, dont 3 milliards, dans les deux ans à venir. « Le gouvernement a envoyé un signal fort, qui permet de conjuguer décarbonation et filière industrielle. C'est un changement de paradigme, basé sur une stratégie ambitieuse et cohérente, telle que nous l'appelions de nos vœux, avec l'ensemble des acteurs de la filière. », commente Christelle Werquin, déléguée générale de l'APHYPAC.



« 7 égalent 10 ! » - Christelle Werquin

Le 23 juillet, l'APHYPAC a présenté au gouvernement un manifeste pour le développement de l'hydrogène, avec un investissement public et privé estimé à 24 milliards d'euros, dont 10 milliards d'euros de soutien. Objectifs 2030 : déploiement d'un parc de 300 000 véhicules légers (utilitaires et flottes captives), 5 000 véhicules lourds, 250 trains, 1 000 stations de recharge. « On retrouve dans le plan hydrogène du gouvernement les éléments que nous formulions ! »

L'hydrogène : un axe majeur de la croissance verte

Cette inflexion stratégique s'inscrit de surcroît dans un contexte européen favorable. Les conditions semblent réunies pour faire de l'hydrogène un axe majeur de la croissance verte. Et si les intervenants se félicitent globalement de ce plan hydrogène, Alain Leboeuf, apporte quelques nuances : « Ces annonces arrivent après celles de l'Allemagne et du Portugal, pays plus petit et moins peuplé que la France, qui a aussi décidé de consacrer 7 milliards à sa filière hydrogène... Les constructeurs français, en s'orientant vers le tout électrique, ont pris du retard pour les véhicules légers, quand d'autres pays avancent... On a tout ce qu'il faut, mais il ne faut pas rater ce rendez-vous ! »

Réussir la transition énergétique passe par la case hydrogène - Laurent Gérard

« C'est l'heure l'hydrogène, parce la transition énergétique nous impose, si nous voulons la réussir, de passer par des réseaux énergétiques intelligents. Deuxième pilier de la transition énergétique : c'est la question du stockage. Et l'hydrogène est un formidable moyen de stocker l'énergie, si possible de l'hydrogène décarboné, qui nous permettrait de devenir une région décarbonée. »



Fédérer les acteurs de la filière

La filière hydrogène en France dispose de différents acteurs : de grands groupes, à même d'impulser des technologies émergentes, aux startups hyper-réactives en passant par les laboratoires universitaires de recherche. Il s'agit maintenant de profiter de ce contexte favorable pour agréger les projets, fédérer les acteurs et donner de la visibilité à la filière, ce qui, selon les mots de Christelle Werquin, implique de « chasser en meute ». Les collectivités ont leur rôle à jouer, en s'emparant du sujet pour installer l'hydrogène au cœur des territoires.



« Les projets de terrain feront décoller l'hydrogène » - Alain Leboeuf

Le rôle moteur des collectivités, mis en évidence par Alain Leboeuf, est corroboré par Christelle Rouillé, qui rappelle qu'Hynamics vise en premier lieu les collectivités pour la mobilité lourde (bus, bennes à ordures...).



Le rôle structurant des collectivités - Laurent Gérard

À propos de l'installation de stations d'hydrogène dans la Région des Pays de la Loire, Laurent Gérard effectue une comparaison avec l'essor du maillage territorial en stations de biogaz en quatre ans.



« On court un marathon en sprintant » - Christelle Rouillé

Hynamics se positionne pour accompagner les projets des territoires dans le domaine de l'hydrogène en France et dans la région des Pays de la Loire en particulier.

Objectifs de la Région

Aujourd'hui seuls 3 % du million de tonnes d'hydrogène produit est de l'hydrogène propre. Objectifs à 2022-23, la région ne produit que de l'hydrogène décarboné. En 2025, la région ne produit plus que de l'hydrogène vert.

Des écosystèmes débutants

À la différence des régions Rhône Alpes, avec Michelin, ou Occitanie, avec Safran, la Région des Pays de la Loire n'a pas de leader de l'hydrogène implanté sur son territoire. Toutefois, il y a 18 mois de cela, un collectif ligérien, constitué de 150 acteurs locaux de l'hydrogène a présenté à la Région, une feuille de route ambitieuse, de 100 millions d'euros.

Cet écosystème pilote réunit des projets autour des mobilités, de la production, de la distribution, du stockage de l'hydrogène. L'enjeu de cette feuille de route, industrialiser les projets et faire émerger des filières.

Dans une région qui ne manque pas d'atouts

Les écosystèmes territoriaux de la Région des Pays de la Loire : H2 Ouest Vallée, en Vendée, l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) au Mans et H2 Loire Vallée, du côté de la métropole nantaise et de l'estuaire.

D'autres filières existent autour des critères d'excellence de la région : le maritime, le fluvial, la manutention, les 24 heures du Mans qui passeront à l'hydrogène en 2024, ouvrant des opportunités autour de l'automobile... C'est toute une filière économique qui est en train de se positionner.

FOCUS

Lhyfe lance la première unité française de production d'hydrogène vert en Vendée

La startup Lhyfe prévoit de produire une tonne d'hydrogène vert par an à partir d'eau de mer déminéralisée qui alimente un électrolyseur. Le courant électrique casse la molécule d'eau, libérant de l'oxygène d'un côté et de l'hydrogène de l'autre. L'hydrogène est ensuite purifié au niveau nécessaire, puis compressé pour être stocké et transporté. L'ensemble de la chaîne produit un hydrogène décarboné car la source d'énergie est l'électricité produite par les éoliennes offshore de Bouin à proximité desquelles est installée l'unité de production. Dès 2021, le site de Bouin, dont la première pierre a été posée le 26 septembre sera en mesure d'approvisionner les industriels et les collectivités de la région. Ce projet a vu le jour grâce au soutien de la Région des Pays de la Loire, du département de la Vendée, de la communauté de Challans-Gois et du Sydev.

FOCUS

En 2024, les 24 heures du Mans passeront à l'hydrogène

La conversion de la course à l'hydrogène va servir de vitrine à la Région, redonnant une image propre à l'automobile. C'est aussi un catalyseur de progrès technologique, les constructeurs investissant des millions d'euros pour gagner quelques dixièmes de seconde. Enfin, la grande visibilité de cette initiative permettra de faire de la pédagogie auprès du public. Ce projet de l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) s'inscrit dans un cadre plus général : le réseau de transports publics du Mans a mis en service en septembre un premier bus à l'hydrogène.

FOCUS

L'hydrogène une énergie pour le transport maritime

Le pacte de transition énergétique et écologique de la centrale thermique de Cordemais prévoit un programme d'investissement lourd dans lequel l'intégration de l'hydrogène trouve naturellement sa place, en lien avec le grand port maritime. Dans cet écosystème, Neopolia et Naval Group sont des pépites du territoire en pointe sur le sujet de l'hydrogène et le passage du transport maritime à l'hydrogène entre d'ores et déjà dans de nombreux projets : bateaux de maintenance des parcs d'éoliennes offshore, navette entre l'île d'Yeu et le continent...

Pays de la Loire
ÉNERGIE
TOUR 2020
DU 12 AU 27 SEPTEMBRE
Bienvenue au pays des mobilités durables !

energietur.paysdelaloire.fr