

International Conference on Mobility Challenges (December 14, 2020)

Compte rendu Table Ronde (en français)

Chairman : Pierre Sedze

Intervenants :

- Cécile Goubet (Secretary General of the French Electric Mobility Development Association)
- Marc-Antoine Eyl-Mazzega (Director of the Energy and Climate Centre at Ifri)
- Nicolas Beaumont (Senior VP Sustainable Development and Mobility at Michelin)
- Jean-Baptiste Pernet (Chief Operating Officer Automotive Cell Cie - Total and PSA Group)
- Laurence Debrincat (Director Forecasting and Research at Île-de-France)

Pierre Sedze engage la discussion en demandant l'avis des intervenants sur *l'impact de la crise sur la mobilité, et notamment sur la mobilité propre*. **Cécile Goubet** se dit optimiste et déclare que la France est à ce stade en ligne avec l'objectif d'un déploiement de 1 Million de voitures électriques en fin 2022. **Laurence Debrincat** revient sur les résultats de l'enquête sur la mobilité, réalisée après la première vague du covid-19 en septembre - octobre 2020 auprès de 5000 résidents en Île-de-France. Les déplacements les plus impactés sont les déplacements professionnels, les trajets domicile-travail ainsi que tous les déplacements liés à l'activité professionnelle (pause-déjeuner, formation, etc.). Le télétravail a joué un rôle très important pour limiter les déplacements, spécialement pour les cadres (22% ont télétravaillé le jour de l'enquête). Les déplacements des étudiants ont été également très impactés. Globalement sur l'ensemble de l'Île-de-France, les déplacements ont diminué de 13% par rapport à la situation avant la crise sanitaire. **Nicolas Beaumont** remarque que la mobilité a subi un changement très important : en effet le transport des biens vers les gens a augmenté à cause de la crise sanitaire. À son avis, la crise a permis de déclencher le débat autour de la mobilité propre, qui devrait intéresser tous les modes de transport. Il cite également la peur qui s'est développé autour du transport en commun, qui en a fortement réduit l'utilisation. **Jean-Baptiste Pernet** revient sur le projet de partenariat de Saft (filiale de Total) et PSA Group pour la création d'un champion européen dans la construction des batteries électriques (à présent largement importées en Europe de l'Asie, en particulier de Chine et Corée). L'intérêt de ce projet a été renforcé par la crise sanitaire, du fait du décollage des ventes de véhicules électriques. Il vise à lancer en 2023 une « gigafactory » en France, suivie par une autre usine en Allemagne. L'objectif de ce projet est également d'offrir un produit de performance supérieure. **Marc-Antoine Eyl-Mazzega** partage cet optimisme sur le futur ; pourtant il note que la vente des véhicules hybrides en Allemagne est désormais supérieure à celle des véhicules électriques à batterie, ce qui représente certes un pas vers la décarbonation, mais un pas très timide qui pose la question de l'utilisation de ces véhicules, de leurs performances et de l'évolution des soutiens dont ils bénéficient une fois les systèmes liés aux véhicules électriques à batterie arrivés à maturité.

Le deuxième sujet abordé porte sur le report modal. **Cécile Goubet** signale le report important dont a bénéficié le vélo (avec ou sans assistance électrique) dont l'utilisation a pu fortement augmenter grâce au développement des pistes cyclables ainsi qu'aux soutiens économiques à l'achat (pour les vélos à assistance électrique) et des aides à l'entretien. **Marc-Antoine Eyl-Mazzega** évoque le fait que le marché des voitures d'occasion est encore très important en France et que la voiture électrique reste encore assez chère pour la majorité des usagers. Il voit des opportunités intéressantes de report modal grâce à la concurrence

entre le train et la mobilité routière. **Laurence Debrincat** rappelle que la marche, qui reste le premier mode de déplacement en Île-de-France, n'a pas été affectée par la crise. La voiture a connu une baisse d'utilisation (plus particulièrement à l'intérieur de la Grande Couronne) pour les déplacements professionnels mais aussi pour tous les motifs de déplacements personnels (loisirs, etc.). Elle remarque qu'en revanche les déplacements entre la Grande Couronne et Paris réalisés en voiture ont un peu augmenté. La moitié de la réduction de l'utilisation du transport en commun est causée par les déplacements professionnels en moins. Enfin il y a eu du report modal du métro vers le bus. Elle confirme la croissance de l'utilisation du vélo, mais ce changement concerne essentiellement Paris.

Sur la question de Pierre Sedze sur les instruments les plus efficaces pour atteindre la transition dans le transport, la parole est donnée à **Nicolas Beaumont**, qui parle d'un équilibre de solutions. À son avis, les politiques ne doivent pas cibler une seule technologie, il existe en effet de nombreuses innovations et chacune trouvera sa place. Pour attendre l'objectif de la transition, il faut mettre en place des mécanismes de partage de la valeur créée entre les développeurs publics et privés, et les utilisateurs. **Jean-Baptiste Pernot** revient sur les options les plus valables dans le cas de la voiture électrique. Il applaudit les aides à l'achat, même si les politiques en ce sens doivent faire attention à ne pas devenir trop lourdes pour le public. Il ajoute que le soutien à l'achat est utile en attendant la baisse des coûts des voitures. D'autres interventions efficaces sont à mener sur le côté bornes de recharge afin de développer une vraie infrastructure. Enfin, il faudrait envisager des politiques plus fines pour les batteries, en ciblant par exemple le vrai contenu en CO2 de la batterie en tenant compte du processus de production. **Laurence Debrincat** insiste sur le transport en commun comme moyen de décarbonation. Les actions à mener portent sur le développement de l'offre de transport notamment par le développement de l'infrastructure (elle cite par exemple les investissements pour le Grand Paris Express) mais également par l'amélioration de la qualité de service qui nécessite également des investissements considérables (renouvellement des matériels roulants, rénovation des pôles d'échange, etc.). En 2019, les investissements pour les transports collectifs ont ainsi atteint les 7 milliards d'euros. Selon **Marc-Antoine Eyl-Mazzega** la contrainte réglementaire (normes sur les émissions) constitue une bonne solution, tout comme les bonus-malus. Il faudrait en revanche prendre en compte l'ensemble des composantes de l'empreinte carbone (toute la chaîne de production des différentes alternatives de mobilité) pour définir des politiques de transition optimales. **Cécile Goubet** rebondit sur la question des bornes de recharge sur laquelle il faudrait avoir une approche globale. Les investissements doivent cibler plusieurs objectifs : les stations de recharge sur les routes, en voirie, dans les parkings ouverts au public, en entreprise mais aussi dans les bâtiments collectifs. De forts investissements publics ou privés sont nécessaires. Ces investissements devraient être couplés avec des politiques ambitieuses en matière de lutte contre le changement climatique et transition énergétique.

Pierre Sedze porte alors la discussion sur la mobilité durable à l'échelle internationale. Pour **Cécile Goubet**, un regard international permet d'avoir des benchmarks pour se donner des points de repères. Pour **Marc-Antoine Eyl-Mazzega** la transition énergétique dans le secteur de la mobilité pourrait exacerber la concurrence technologique dans le monde. Il remarque comment différentes technologies « bas carbone » s'adaptent à différents types de mobilité. En Europe, la mobilité durable individuelle est essentiellement dominée par la voiture électrique, lorsque la voiture à hydrogène n'est pas un succès au niveau individuel à cause des coûts encore élevés et de l'absence d'infrastructures. La mobilité maritime s'oriente principalement à terme vers l'ammoniac et éventuellement les batteries pour les trajets de

courte distance. Pour le transport aérien, en l'état technologique actuel, la transition passe surtout par la décarbonation des carburants fossiles utilisés avec des carburants de synthèse (qui pourrait aussi se coupler avec une augmentation des prix des billets). A son avis, l'avion à hydrogène ne verra pas la lumière avant le 2040-2050. **Nicolas Beaumont** souligne le rôle de l'Afrique dans le passage vers la mobilité propre. En effet, si les États Unis, l'Europe et l'Asie ont déjà amorcé la transition, l'Afrique n'a pas des politiques en ce sens. De plus, les véhicules d'occasion qui ne pourront plus circuler dans ces pays seront très probablement exportés en Afrique, où on observera une augmentation de la demande de transport. Ce problème est aggravé par la qualité très mauvaise des carburants utilisés dans ce continent.

Pierre Sedze questionne Jean-Baptiste Pernet sur le rôle des partenariats publics-privés dans ce contexte. Le projet joint de PSA et Total/Saft rentre parfaitement dans ce cadre car il est soutenu au niveau européen comme projet innovant (avec 16 autres projets). Ces actions de soutien à la R&D sont certes les bienvenues mais il pointe l'importance de faire émerger des champions industriels. Cela exige des politiques de financement qui soient focalisées (sans saupoudrage) permettant d'amener un niveau suffisant de compétitivité. A son avis, aucun produit ne peut atteindre ce niveau sans s'appuyer sur une filière. Le nouveau projet de développement de la batterie électrique ne se limitera pas au stade de la R&D mais il devra atteindre le niveau industriel. **Laurence Debrincat** évoque le renouvellement du parc des bus et cars, lancé il y a 3 ans par Île-de-France Mobilités. Elle explique que le défi n'est pas représenté que par le seul changement des véhicules, mais aussi par la transition énergétique des dépôts et des ateliers de maintenance des véhicules. L'objectif est que 100 % des véhicules soient propres dans les zones denses à l'horizon 2025 et en 2029 pour toute l'ensemble de l'Île-de-France. **Nicolas Beaumont** se félicite de l'émergence des plusieurs partenariats public/privé dans le cadre de la mobilité durable (comme par exemple les initiatives «Transport Decarbonisation Alliance » et « Sustainable Mobility for All »). Comme attendu, le partage des objectifs entre les différents acteurs joue un rôle fondamental dans la constitution du partenariat. **Marc-Antoine Eyl-Mazzega** cite l'expérience positive de l'alliance des batteries et souligne l'importance d'élargir ces alliances en amont de la chaîne productive. Il parle aussi de l'importance d'organiser le marché du recyclage en Europe. L'innovation en Europe peut être un levier important de création d'emploi dans le contexte économique très fragilisé post-covid. **Cécile Goubet** partage l'avis sur la nécessité de recycler les batteries et/ou de leur donner une seconde vie. Elle conclue avec l'expérience positive des projets de démonstrations des expériences de recharge (urbaine et longue-distance) en partenariat public/privé et financés dans le cadre du programme Horizon2020 dans plusieurs pays.

La table ronde se termine avec une dernière question sur le retrofitting et le rôle des mobilités douces dans la transition énergétique dans le transport. **Laurence Debrincat** évoque les actions d'Île-de-France Mobilités en cours concernant le vélo : le développement d'un système de parking à côté des gares pour accueillir au moins 50 000 vélos à l'horizon 2025 ; le développement d'un système de location longue durée de vélos à assistance électriques (Véligo location) en service depuis septembre 2019 et les aides à l'achat des vélos à assistance électrique. **Jean-Baptiste Pernet** souligne comme la crise a déterminé un retournement psychologique chez les consommateurs et les industriels vis-à-vis des nouvelles formes de mobilité. L'objectif de la santé a été également intégré. Il remarque comme le nombre de projet dans le domaine des mobilités douces a explosé ; le progrès technologique dans le domaine de la batterie électrique joue un rôle central dans le développement d'autres formes de mobilité. **Cécile Goubet** rappelle la forte accélération de la mobilité électrique en

2020, en espérant qu'elle se confirme dans la prochaine année. Elle note également le succès des offres de location des vélos à assistance électrique. Enfin, la présence de pistes cyclables sécurisées représente une condition substantielle pour le développement de ce type de mobilité. **Nicolas Beaumont** revient sur le strict lien existant entre la mobilité active dans les villes et la question de la sécurité. Il conclue avec la nécessité de réfléchir davantage sur la gestion des multi-solutions de mobilité.