



COMMUNIQUÉ DE PRESSE  
&  
DOSSIER DE PRESSE



Dexia Location Longue Durée  
Groupe Arval





## COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 24 novembre 2011

### QUELLES SONT LES COLLECTIVITES FRANCAISES QUI S'ENGAGENT LE PLUS POUR LA MOBILITE ELECTRIQUE ?

L'Avere-France, association professionnelle pour le développement la mobilité électrique, a remis le 24 novembre les « Trophées Avere des Villes Electromobiles » sous le parrainage de Madame Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, en présence de près de 200 acteurs majeurs de la filière des véhicules électriques et hybrides.

Parmi la centaine de collectivités s'étant portées candidates pour participer à ces Trophées, le jury composé d'experts de l'Avere-France et des partenaires de l'opération a sélectionné plusieurs collectivités françaises s'étant montrées particulièrement volontaristes dans l'impulsion d'une dynamique de mobilité électrique sur leur territoire. Toutes ont entrepris une réflexion globale de mobilité durable dans laquelle s'intègrent plusieurs projets autour des véhicules électriques et hybrides : politiques d'incitations à l'acquisition ou à l'utilisation, infrastructures de charge, véhicules de flottes, transport en commun, autopartage, communication et sensibilisation à l'écomobilité...

#### Collectivités de moins 20 000 habitants

Chassieu, Rhône (69)  
Venelles, Bouches-du-Rhône (13)  
Le Vésinet, Yvelines (78)

#### Collectivités de 20 000 à 50 000 habitants

Epernay, Marne (51)  
Les Mureaux, Yvelines (78)

#### Collectivités de 50 000 à 100 000 habitants

Beauvais, Oise (60)

#### Collectivités de 100 000 à 200 000 habitants

Besançon, Doubs (25)

#### Collectivités de plus de 200 000 habitants

La CREA, Communauté de l'Agglomération Rouen – Elbeuf – Austreberthe, Seine-Maritime (76)

**La Principauté de Monaco s'est également vu remettre un Trophée pour son implication pionnière dans la mobilité électrique depuis plusieurs années.**

Monaco et ces huit collectivités rejoignent les onze lauréates de la première édition de 2010, portant ainsi au nombre de vingt les membres du « cercle des collectivités électromobiles ».

Les Trophées ont été remis le 24 novembre, lors du salon des maires, sur l'Espace Mobilités Electriques de l'Avere-France, en présence de Louis Nègre, Sénateur-Maire de Cagnes sur Mer et Jean-Louis Legrand, coordinateur interministériel « véhicules décarbonés ».

La ville de Épernay (51) a été désignée par tirage au sort pour utiliser un bus électrique pendant une semaine, prestation offerte par la société Be-Green (filiale d'Autocars Dominique) qui propose une gamme complète de prestations pour un service de transport 100% sans émission.

**Rappel des lauréates 2010 :** Pertuis (84), Cagnes sur mer (06), Gap (06), Grasse (06), Bourges (18) Communauté d'Agglomération du Grand Angoulême (16), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (17), Orléans (45), Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur (06), Communauté d'Agglomération Rennes Métropole (35), Communauté Urbaine de Strasbourg (67).

Dexia Location Longue Durée  
Groupe Arval



Contact Presse : Jean-Christophe Dancaud – Agence Ecolo & Bio – 01 45 72 44 00 - [jcd@ecolobio.fr](mailto:jcd@ecolobio.fr)

Contact Avere-France : Charlotte de Silguy – 01 53 25 00 61 - [charlotte.desilguy@avere-france.org](mailto:charlotte.desilguy@avere-france.org) - [www.france-mobilite-electrique.org](http://www.france-mobilite-electrique.org)



## DOSSIER DE PRESSE

■ EN SAVOIR D'AVANTAGE SUR LES TROPHÉES DES VILLES ELECTROMOBILES .....	1
■ ETUDE SUR LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE AU SEIN DES COLLECTIVITÉS .....	2
■ LES ENJEUX ET ATOUTS DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE .....	4
• LE CO2 (CHANGEMENT CLIMATIQUE)	
• INDÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE VIS-A-VIS DU PÉTROLE	
• QUALITÉ DE L'AIR ET QUALITÉ DE VIE	
• VERS UNE MOBILITÉ 2.0	
• LE COÛT APPARENT ET RÉEL DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES	
• CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ	
• AUTONOMIE : UNE CONTRAINTE SOUVENT PLUS PSYCHOLOGIQUE QUE RÉELLE	
• UN VEHICULE EXCLUSIVEMENT URBAIN ?	
• BONUS : LE PLAISIR DE ROULER ÉLECTRIQUE	
■ PRÉSENTATION DE L'AVERE-FRANCE .....	7
■ LES LAURÉATS .....	8
▪ CHASSIEU	
▪ VENELLES	
▪ LE VÉSINET	
▪ EPERNAY	
▪ LES MUREAUX	
▪ BEAUVAIS	
▪ BESANÇON	
▪ LA CREA	
▪ PRINCIPAUTÉ DE MONACO	
■ LES PARTENAIRES .....	21
▪ DEXIA LOCATION LONGUE DURÉE	
▪ EDF	
▪ INEO – GDF-SUEZ	
▪ MOBIVIA GROUPE	
▪ LA GROUPE LA POSTE	

## EN SAVOIR D'AVANTAGE SUR LES TROPHÉES DES VILLES ELECTROMOBILES

La mobilité électrique est au cœur de plusieurs enjeux d'envergure. A des impératifs environnementaux et sociétaux : qualité de l'air et qualité de vie, s'ajoutent des considérations économiques et géopolitiques : **il est stratégiquement incontournable de nuancer notre dépendance au pétrole.**

Plusieurs faisceaux convergents rendent aujourd'hui le terreau favorable au **développement des véhicules électriques et hybrides**. Il est même devenu **un mouvement mondial irréversible**, concomitant d'une mutation de nos paradigmes de transport, vers une mobilité 2.0 avec moins de possession et davantage de services, de partage et de multimodalité, en lien avec les nouvelles technologies de l'information et les réseaux sociaux.

En France, le Plan National des Véhicules Electriques et Hybrides illustre la **forte implication du gouvernement dans le développement de la mobilité électrique**.

En parallèle de l'accompagnement de la filière industrielle française, **les collectivités ont en effet un rôle majeur à jouer** pour répondre aux différents enjeux de l'écomobilité et pour répondre à la demande de l'opinion publique de plus en plus soucieuse des questions environnementales et sociétales.

Avec les **Trophées Avere des Villes Electromobiles**, l'Avere-France souhaite **mettre en valeur les villes et communautés d'agglomération qui se sont montrées particulièrement volontaristes dans le déploiement de la mobilité électrique** et inviter toutes les collectivités à entreprendre une réflexion sur ce défi fort que représente la mobilité durable.

Pour cette deuxième édition, **toutes les collectivités françaises ont été invitées à concourir** en remplissant un questionnaire très détaillé, accessible sur le site Internet de l'Avere-France « [www.france-mobilite-electrique.org](http://www.france-mobilite-electrique.org) ».

**Une centaine de candidatures** ont été passées au crible par un jury<sup>1</sup> composé d'experts de l'Avere-France et de partenaires de l'opération, soit plus de deux fois plus que l'année dernière, ce qui illustre **l'implication croissante des élus sur les questions de mobilité durable**.

Les membres du jury ont pris en considération quatre critères :

- **les politiques et dispositifs d'incitation** à l'acquisition ainsi qu'à l'utilisation des VE (véhicules électriques et hybrides rechargeables) : places dédiées aux véhicules électriques, bornes de charge, dispositif de stationnement gratuit ou à tarif préférentiel
- **le nombre de véhicules électriques** utilisés dans les flottes des collectivités et pour les transports en commun
- **les initiatives, organisations ou projets favorisant la mobilité électrique**, tels que : dispositifs d'autopartage, plateformes de livraison de marchandises...
- **la communication et la sensibilisation du public** : événements, expositions...

Le jury a naturellement pris en compte la réflexion globale des collectivités candidates concernant la mobilité durable.

La mobilité électrique étant en phase de démarrage, rares sont les collectivités ayant déjà mis en oeuvre tout ou partie de ces actions. C'est pourquoi les projets en cours - politiques ou actions - même non encore opérationnels, ont été pris en considération dans les critères de sélection.

---

### 1. Membres du jury :

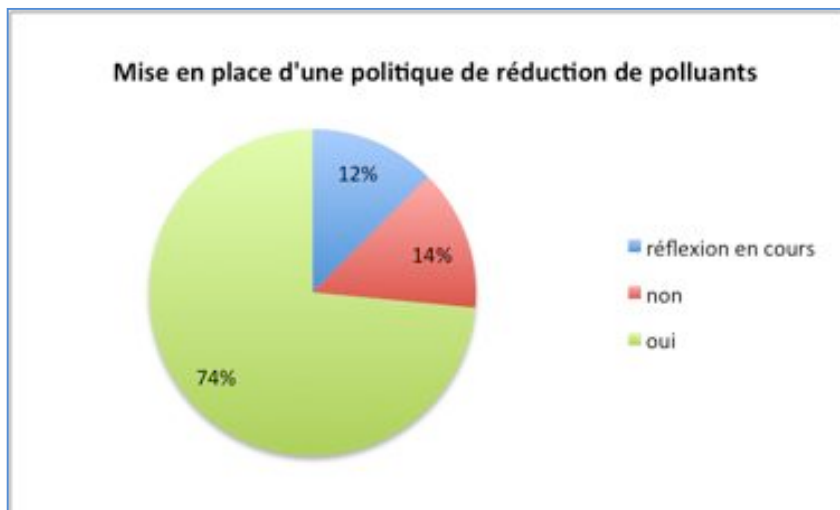
**Avere-France** : Philippe Aussourd, Président du jury, Charlotte de Silguy  
**Dexia Location Longue Durée - Groupe Arval** : Stéphane Spitz et Wilfrid Kompels  
**EDF Direction de la Mobilité Electrique** : Laurence Damazie-Edmond  
**Ineo - GDF-Suez** : Guillaume Delmas et Emilie Mullie  
**Groupe La Poste** : Christelle Chabredier  
**Mobivia Groupe** : Bénédicte Barbry  
**l'Ademe** : Laurence Dubourg  
**Mobility+** : Frédéric Linget  
**La Manufacture Durable** : Mathieu Taugourdeau

# ETUDE SUR LA MOBILITE ELECTRIQUE AU SEIN DES COLLECTIVITES FRANÇAISES

(Indicateurs généraux observés sur la base des 86 collectivités qui se sont portées candidates)

## A PROPOS DE NUISANCES ET DE POLLUTION LIÉES AU TRANSPORT

- 64% considèrent que ces 10 dernières années, **les nuisances (bruit, pollution, etc.) que l'on impute habituellement à la circulation automobile sont en progression** sur leur territoire (7% en régression)
- 83 % ont entrepris une **réflexion pour limiter les impacts et nuisances environnementales liés au transport** et 14% ont prévu de le faire
- 86% ont **mis en place une politique de réduction des polluants liés aux transports et/ou d'amélioration de la qualité de l'air**
- 56% ont déjà effectué un **bilan carbone "transport"** ou sont en train de le faire
- 80% ont fixé des **objectifs de réduction de leurs consommations d'énergies fossiles dans le domaine du transport**

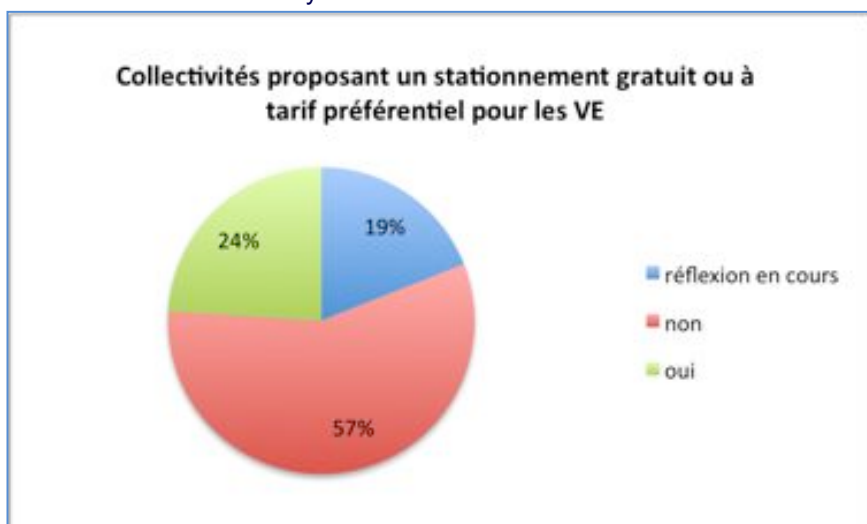


## REFLEXION GLOBALE SUR LA MOBILITE

- 91% ont **entrepris une réflexion globale sur la mobilité**, ayant fait l'objet d'un plan d'action concret, dont 60% dans le cadre d'un PDU, avec plusieurs partenaires

## POLITIQUES ET DISPOSITIFS D'INCITATION A L'ACQUISITION ET A L'UTILISATION DES VEHICULES ELECTRIQUES

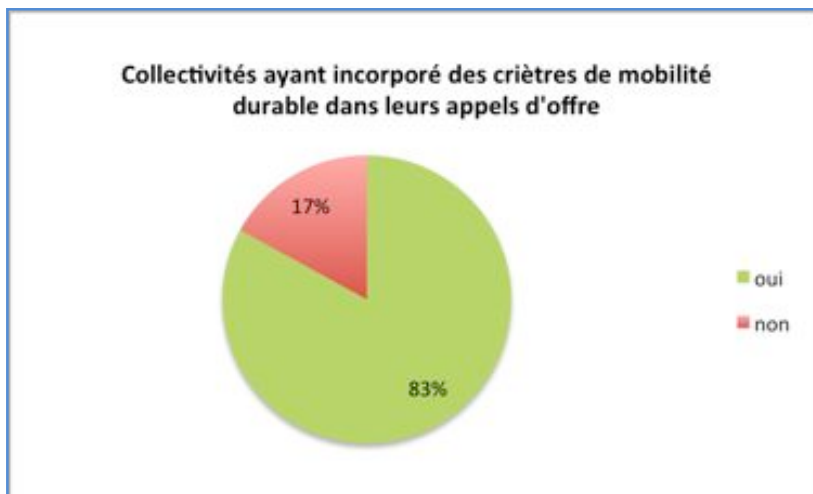
- 24% ont mis en place un **dispositif de stationnement gratuit ou à tarif préférentiel pour les VE** et 19% sont en train l'établir
- 16% ont mis en place des espaces de circulation (zones et/ou voies) réservés à la circulation des transports doux, autorisés aux VE et interdits aux véhicules thermiques.  
→ 19 km en moyenne



- 43% se sont dotées **d'infrastructures de charge**. Parmi ces collectivités, la moitié propose au moins une borne sur voie publique
- 18% proposent un **dispositif de soutien financier à l'achat des VE**, complémentaire aux politiques nationales. Ces aides à l'achat concernent les vélos à assistance électrique ; Monaco subventionne 30% du prix d'achat des voitures électriques avec un plafond de 9 000 euros.

## INFOS SUR LES VEHICULES DE LA FLOTTE DE LA COLLECTIVITE

- 76% des véhicules de flotte parcourent moins de 100 km par jour
- 83% ont incorporé dans leurs appels d'offres des critères liés à la mobilité durable (émissions de CO2, consommation de carburant, fiscalité, bilan carbone, éco-conduite, etc.)
- 87% ont mis ou vont mettre en place des actions spécifiques auprès de leurs agents administratifs pour maîtriser la consommation d'énergie (formations à l'éco-conduite, utilisation du GPS etc.)
- 62% ont des projets d'acquisition de VE dans les 12 prochains mois

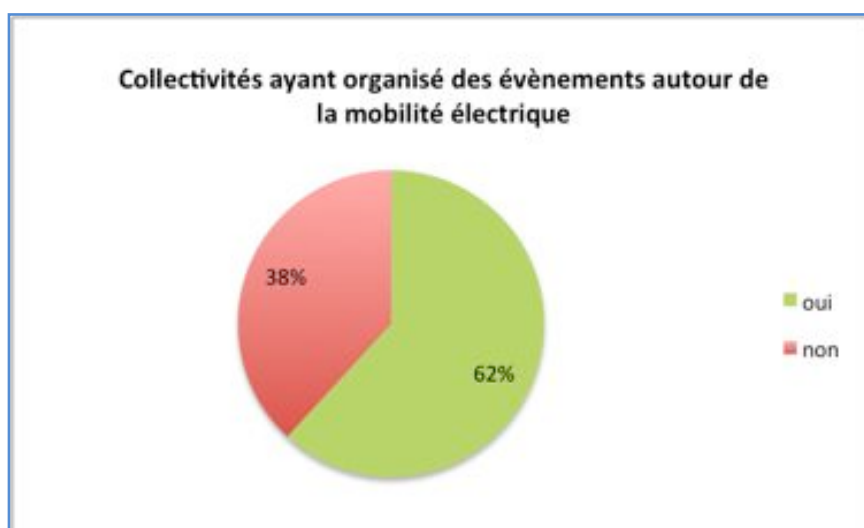


## ORGANISATIONS SPECIFIQUES

- 37% des collectivités disposent d'un dispositif de VE en libre service, qu'il soit piloté par la collectivité ou en soutien à des initiatives privées

## ACTIONS DE COMMUNICATION EN FAVEUR DE LA MOBILITE ELECTRIQUE

- 62% des collectivités ont organisé des événements autour de la mobilité électrique, principalement dans le cadre de « journées mobilité durable »



# LES ENJEUX ET ATOUTS DE LA MOBILITE ELECTRIQUE

La mobilité électrique représente un enjeu géopolitique, environnemental, climatique, technologique, économique et sociétal. Elle se profile au cœur des évolutions de nos civilisations qui nous poussent de l'ère industrielle vers l'ère de l'information et des services. Nos modes de déplacement s'orientent vers une mobilité 2.0 où les services de mobilité remplaceront progressivement la possession d'un véhicule. Cette nouvelle mobilité émergente sera écologique, partagée, multimodale et communicante.

Ce mouvement de fond, cette mutation qui est en train de s'opérer dans le domaine du transport, des personnes autant que des marchandises, est concomitant de l'arrivée irréversible des véhicules électriques et hybrides dans un terreau rendu favorable par la convergence de plusieurs enjeux et facteurs.

## Le CO2 (changement climatique)

Le secteur des transports représentant le quart des émissions mondiales de CO2, la mobilité est un levier important de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'intérêt varie naturellement selon le mode de production d'électricité. Indéniable en France avec une production fortement « décarbonée », il reste pertinent en moyenne mondiale.

**CO2 émis par les véhicules électriques selon le type de production d'électricité en comparaison des véhicules thermiques**

	Production d'Electricité sans énergie fossile	Moyenne des émissions de CO2 induites (g/km)	
		Véhicules électriques*	Véhicules thermiques**
France	95%	20	> 160
Europe	50%	80	
Monde	35%	130	

\* du puits à la roue  
(aucune émission à l'utilisation)

\*\* uniquement en émission à l'utilisation  
(calcul du puits à la roue non inclus)

Notons aussi le développement des énergies renouvelables et l'émergence de solutions dédiées à la recharge des véhicules électriques ...

**Mais la question du CO2 ne doit pas masquer les autres enjeux des véhicules électriques, au moins aussi importants :**

## Indépendance énergétique vis-à-vis du pétrole

**Nuancer notre dépendance vis-à-vis du pétrole** dont les transports dépendent à 90%, est naturellement un enjeu stratégique et géopolitique d'envergure en lien avec des enjeux économiques avec l'inévitable montée du prix du baril. S'y ajoutent des défis climatiques et environnementaux avec ses impacts sur la qualité des sols, des eaux, des airs, et sur la biodiversité sur toute la chaîne, de l'extraction jusqu'à la combustion. Ces impacts écologiques auront en outre des incidences économiques. Comme l'a souligné l'économiste Nicolas Stern, les bénéfices d'une action forte et précoce sont supérieurs au coût de la non action, dangereuse et coûteuse.

## Qualité de l'air et qualité de vie

**Les véhicules électriques n'émettent pas d'émissions polluantes en roulant** : hydrocarbures, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone et particules fines qui ont un impact significatif sur la santé.

En France, elles provoquent des allergies auprès de 30% de la population et sont à l'origine de 42 000 morts chaque année, soit 5 % des décès (estimation OMS). Plus de **dix fois plus de décès que ceux provoqués par les accidents de la route**. Plusieurs études épidémiologiques françaises (Afsset, CNRS, Inserm...) ou étrangères (OMS...) démontrent l'incidence de la pollution urbaine, fortement liée aux transports, sur la santé : maladies pulmonaires, respiratoires (asthmes, bronchiolites...), cardiovasculaires, hypertension, stérilité...

Les véhicules électriques permettent également de **réduire les nuisances sonores** de la circulation, qui ont elles aussi des effets nocifs sur la santé (système immunitaire, maladies cardiovasculaire, stress, santé mentale...)

Au-delà des dommages sur la santé, la qualité de vie en ville serait considérablement améliorée avec moins de fumées malodorantes et davantage de silence !...

Même si **difficilement quantifiables, les bénéfices économiques d'une amélioration de cette qualité de l'air et de vie** sont facilement imaginables : sur la sécurité sociale, sur les ravalements de façade, sur les gains de productivité générés par de meilleures conditions de vie accroissant l'efficacité professionnelle...

## Vers une mobilité 2.0...

Le véhicule électrique représente beaucoup plus que la simple substitution d'un véhicule polluant par un autre qui l'est beaucoup moins. Son arrivée est une opportunité de reconcevoir notre rapport à la mobilité, et elle est concomitante d'une nouvelle ère, qu'elle stimule.

En miroir du passage de l'ère industrielle vers celle de l'information et des services, et favorisée par les crises systémiques économiques, sociétales et environnementales, la mobilité est à l'aube d'une formidable mutation étroitement associée à Internet, à la téléphonie mobile et aux réseaux sociaux. On évoque même, non sans humour, que la voiture communicante est déjà dépassée ! Certains évoquent désormais le « smartphone on wheels », le téléphone intelligent sur roues.

La mobilité de demain sera bien différente de celle d'aujourd'hui, les changements aussi forts que la mutation des chevaux en motos ou les diligences en train. Et les véhicules électriques et hybrides feront partie de ce nouveau paysage.

**Nous allons passer, pour un nombre croissant d'usages, de l'ère de la possession d'un véhicule à l'ère de l'utilisation de services de mobilités** multimodales, partagées, écologiques et communicantes.

La voiture ne sera plus au centre des déplacements mais un élément d'un écosystème global dans lequel figurent entre autres les fournisseurs d'énergie, les infrastructures de charge, les parkings, les assureurs et assistants, les collectivités locales... Des forfaits mobilité, opérés par un agrégateur de mobilité, seront gérés aux côtés de nos forfaits de téléphonie mobile. Les téléphones remplaceront les tickets et les cartes bleues pour devenir un « pass » permettant de prendre le métro, le bus, le tramway, le vélo en libre service, la voiture électrique en autopartage, le train, et pourquoi pas l'avion...

## Le coût apparent et réel des véhicules électriques

Comme toute innovation technologique en début de commercialisation, le véhicule électrique est aujourd'hui un produit relativement cher à l'achat. Ses évolutions technologiques et son industrialisation en feront baisser la valeur d'achat dans les prochaines années.

Mais pour être pertinent sur la valeur des véhicules électriques, comme pour tout produit, il convient de raisonner en coût total d'utilisation en intégrant notamment les charges d'entretien et de carburant.

Selon les données 2008 de l'Union Routière de France, sur les 143 milliards d'euros dépensés en transport individuel, seuls 27% étaient consacrés à l'achat, le reste concernant l'utilisation. 40% correspondent aux carburants.

Il est en outre prévisible que le prix à la pompe augmente dans les prochaines années dans une proportion supérieure à celui de l'électricité.

Le carburant électricité est de l'ordre de 1,5 à 2 € pour 100 km, soit 5 à 7 fois moins cher que l'essence.

Si l'on considère en outre qu'un véhicule est immobilisé 95% de son temps, et que la mobilité de demain fera l'objet de services et de partages pour rationaliser la circulation et les coûts de transports, le coût d'achat des véhicules électriques en sera d'autant plus amorti.

Par ailleurs, rationaliser la mobilité, c'est aussi se baser sur les usages. Certains constructeurs automobiles, observant cette réalité des trajets quotidiens, ont même décidé de commercialiser des véhicules électriques proposant une autonomie moindre pour réduire le coût des batteries et donc du véhicule.

## Consommation d'électricité

Un véhicule électrique consomme moins d'électricité qu'on pourrait l'imaginer, notamment parce que son efficacité énergétique est six fois supérieure à celle d'un véhicule à essence dont le rendement réel est d'environ 15% (70 % du carburant est transformé en chaleur...).

**Une voiture électrique consomme environ 200 Wh/km.** La moyenne des trajets quotidiens en France étant de l'ordre de 34 km, la consommation journalière en électricité d'une voiture électrique correspond environ à la **consommation d'un réfrigérateur et d'un lave-linge réunis.**

Si l'on prend les hypothèses gouvernementales qui estiment à 2 millions le nombre de véhicules électriques à l'horizon 2020, nous arrivons aux chiffres de consommation suivants : 34 km x 200 Wh/km x 365j x 2 millions = 5 TWh par an, soit **1% de la consommation totale d'électricité française.**

Pour mémoire, la consommation de nos récentes installations vidéos-télé-informatiques, représentent 12% de la consommation totale.

La consommation d'électricité liée aux véhicules électriques est donc marginale et n'implique donc **pas l'installation de centrales de production supplémentaires**, d'autant que la majorité des recharges se fera la nuit, moment où la demande est relativement faible et où le kWh est d'ailleurs moins cher !

**NB : Notons l'importance de la programmation de la charge, afin que la consommation d'électricité des véhicules électriques ne se fasse pas en période de pointe, lorsque l'électricité est chère et productrice de CO2.**

**D'où l'importance des « smartgrids » qui peuvent gérer "intelligemment" la recharge des véhicules électriques même si les véhicules sont branchés au même moment et aux heures de pointe.**

## Autonomie : une contrainte souvent plus psychologique que réelle

L'autonomie limitée des véhicules électriques est aujourd'hui considérée comme un des principaux freins à son utilisation. Il est utile de poser un regard différent pour relativiser et comprendre que, pour une part importante des usages, la question de l'autonomie des véhicules électriques n'est pas bloquante.

L'autonomie des véhicules électriques varie selon les types et les modèles de véhicules. Pour une citadine classique, elle est de l'ordre de 150 km, soit environ 4 fois moindre que son homologue thermique.

**87% des trajets quotidiens en Europe font moins de 60 km.** La moyenne des trajets journaliers en France est de l'ordre de 34 km. Pour un bon nombre d'usages, une autonomie de 150 km suffit donc amplement ! Il n'est même pas besoin de recharger sa voiture tous les jours...

**Au sein des entreprises et des collectivités, non seulement une part importante des trajets quotidiens sont largement inférieurs à 100 km, mais en plus ils sont souvent prédictibles ce qui permet aisément une substitution d'une partie des véhicules de flotte par des véhicules électriques.**

Notons aussi que les technologies des batteries progressant vite, l'autonomie va inévitablement augmenter dans les prochaines années.

### L'autonomie varie...

- En fonction de la distance : aujourd'hui un véhicule électrique n'est pas fait aujourd'hui pour les très longues distances, à moins qu'il ne soit hybride, d'autant que son autonomie diminue avec la vitesse.
- En fonction du contexte d'utilisation : froid, poids embarqué, périphériques électriques : phares, radio, climatisation, chauffage...
- En fonction de la conduite : une conduite souple et apaisée augmentera l'autonomie et sera favorable à la longévité des batteries...

### Risque de panne ?

Ce n'est pas parce que l'autonomie est plus faible que le risque de panne est plus élevé !

Les premiers jours de l'utilisation d'une voiture électrique, les yeux sont inévitablement rivés sur la jauge de l'autonomie restante. Mais après quelques semaines de prise en main, l'angoisse disparaît.

Les utilisateurs de véhicules électriques ne tombent pas plus en panne que les autres ! Les infrastructures de charge se développent et vont être là aussi pour rassurer les utilisateurs... mais l'essentiel des charges se fera au domicile pendant la nuit, ou sur le lieu de travail...

## Un véhicule exclusivement urbain ?

Il est souvent fait allusion, aux usages urbains ou péri-urbains de la voiture électrique. Pourtant les habitants des zones rurales ne font pas systématiquement plus de 150 km par jour.

Et il n'est pas rare aujourd'hui de faire un détour de quelques dizaines de kilomètres pour faire le plein d'essence alors que les 15 millions de pavillons individuels peuvent accueillir « à domicile » les véhicules pour les recharger (plus facilement que dans les grandes agglomérations où dominent les immeubles).

Par ailleurs, les zones rurales sont en général moins bien desservies par les transports en commun.

## Bonus : le plaisir de rouler en électrique !

Au-delà de tous les enjeux de la mobilité électrique, il en est un autre, très puissant : l'émotion !

Rouler en électrique procure un véritable *plaisir de conduire*. Tous les utilisateurs réguliers ou occasionnels le manifestent, souvent non sans surprise !

Le silence, associé à la puissance du moteur, à la fluidité de l'accélération par un couple immédiat et à la simplicité d'utilisation génère une sérénité assortie d'un plaisir insoupçonné par ceux qui ne l'ont pas encore essayé !



## ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

Pôle d'information, d'échanges et d'expertise, l'Avere-France est une association professionnelle créée en 1978 sous l'impulsion de la Commission Européenne, faisant partie d'un réseau international d'experts.

Sa vocation est de favoriser et promouvoir l'acquisition et l'utilisation des véhicules électriques et hybrides (VEx), notamment en stimulant et accompagnant le déploiement de la mobilité électrique auprès des collectivités locales et des entreprises.

Elle rassemble les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, des domaines industriels, commerciaux, institutionnels ou associatifs :

- **Constructeurs** : deux-trois roues, quadricycles, véhicules automobiles particuliers et utilitaires, poids lourds, véhicules industriels, transports de personnes (bus, minibus, bateaux...)
- **Équipementiers, fournisseurs de services et d'énergie électriques** : batteries, systèmes de charge (bornes...), fournisseurs d'énergie...
- **Organismes institutionnels** : associations, écoles, organismes de recherche, institutions et agences publiques ...
- **Opérateurs de mobilité** : fournisseurs de systèmes de transports urbains, transports de proximité, auto-partage, loueurs, livraison de marchandises, taxis, ...
- **Compagnies d'assurance et d'assistance**
- **Utilisateurs de véhicules électriques** : collectivités territoriales, exploitants de transports publics, entreprises, grandes administrations...
- **Autres** : opérateurs de téléphonie mobile, banques...

L'**Avere-France** a pour missions principales de :

- communiquer sur l'intérêt et les enjeux des véhicules électriques et hybrides (VEx)
- favoriser et promouvoir l'acquisition et l'utilisation des VEx
- stimuler et accompagner le déploiement des VEx dans les territoires

Elle collabore aux actions des réseaux internationaux AVERE (European Association for Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicles ....) et WEVA (World Electric Vehicle Association).

## Réflexion globale de la collectivité pour une mobilité durable

- **Mise en place d'une politique de réduction des polluants liés aux transports et d'amélioration de la qualité de l'air :**
  - Politique de réglementation et de diminution du trafic automobile :
    - Acquisition de 5 vélos à assistance électrique et de 2 véhicules électriques
    - Chaucidou (chaussée pour les circulations douces)
    - Zones piétonnes
    - Pistes cyclables
    - Plan de circulation en cours d'étude
  - Bilan carbone transport pour la flotte de la collectivité en cours d'élaboration
  - Objectifs de réduction de la consommation d'énergie fossile (- 20%) dans le domaine du transport pour l'ensemble du territoire dans le cadre de l'implication de la ville dans le Plan Climat
  - Réflexion globale sur la mobilité :
    - Partenariat entre le Pôle Ressources Emploi Jeunesse de la mairie et l'association MSD pour inciter les demandeurs d'emploi à utiliser les vélos
    - Un PDA est en cours d'élaboration
    - Plusieurs actions sont inscrites dans l'agenda 21 local (labellisé A21 France): Action 43, Action 45 « Jouer un rôle actif pour favoriser le PDIE (Plan de déplacements inter-entreprises)», Action 46 « Etendre et améliorer le réseau cyclable à Chassieu grâce à un Plan Modes Doux », Action 47 « Faciliter le stationnement des vélos », Action 48 « Etudier la possibilité de créer un système de vélos en libre service à Chassieu », Action 49 « Donner une plus grande place aux piétons et aux promeneurs à Chassieu », Action 50 « Promouvoir le pédibus/vélobus », Action 51 « inciter au covoiturage », Action 52 « Etudier et expérimenter l'autopartage à Chassieu », Action 82 « Acheter des voiture moins polluantes ».

## Politiques et dispositifs d'incitation à l'utilisation et à l'acquisition de VE

- **Stationnement pour les VE**
  - 7 places
- **Espaces de circulation réservés :**
  - A la circulation des transports doux,
  - Autorisés aux VE et interdits aux véhicules thermiques (9.5 km de voies)
- Réflexion sur **un soutien à l'achat de Vélos à Assistance Électrique**

## Utilisation de véhicules électriques dans la flotte de la collectivité

7 Véhicules électriques dont 5 2-3 roues, et 2 véhicules utilitaires

- 2011-2012 : Acquisition prévue de 2 nouveaux véhicules électriques (particuliers)
- Mise en place d'un pool de véhicules pour les agents et absence de véhicules de service

## Actions de communication / promotion des VE

- Journée de la mobilité au travail :
  - Concours régional qui incite à modifier les comportements entre la collectivité et les entreprises : 46 agents ont participé, 572 km en modes alternatifs parcourus et 5 VAE utilisés.
- Semaine du Développement durable :
  - Journée d'animation sur le marché Bio
  - Présentation de vélos à assistance électrique et de vélos originaux
  - Présentation de véhicules électriques
- Journée de l'Agenda 21 avec pour thématique la mobilité durable
  - Présence d'associations intervenant dans le domaine du vélo
  - Possibilité pour les habitants de tester les VAE
- Publication sur la mobilité électrique
- Encarts spécifiques dans les journaux municipaux

