

Compte rendu de la réunion du Comité de Pilotage n°86 du 4 septembre 2015

Participants :

Robert ALLIO - IAU îdF
Arthur AMONT – ATEC ITS France
Bertil De FOS - Chronos
Philippe DELCOURT – URBA 2000
Louis FERNIQUE – DGITM/MTI
Jean-Louis GRAINDORGE – Consultant URBA 2000
Nathalie GRANES - Région Ile-de-France
Jean-François JANIN – Chargé de mission DGITM
Arantxa JULIEN – CGDD/DRI
Dany NGUYEN-LUONG – IAU îdF
Roger PAGNY - MTI
Jan RUGE-SAWICKI - DGE

Approbation du dernier compte rendu

Les participants à la réunion n'ont pas formulé de remarque. Le compte rendu de la réunion du 7 juillet 2015 est approuvé.

Les principes de l'économie sociale et solidaire peuvent-ils aider à structurer les actions de la filière ITS ?

Intervention de Bertil De FOS, Directeur du cabinet d'études et de prospective Chronos

Présentation de Chronos et Auxilia

Bertil de FOS est le Directeur du cabinet d'études et de prospective de Chronos qui a été fondée en 1994 par Bruno Marzloff. Chronos est structurée autour de la veille et de l'analyse stratégique sur différents thèmes (la mobilité, le travail, l'énergie, la ville – ville de demain et ville des services -, la donnée....)

Chronos s'est rapprochée d'AUXILIA dont Bertil de FOS est également Directeur. AUXILIA est un cabinet de conseil en développement durable qui travaille principalement avec les collectivités pour les accompagner dans l'élaboration de politiques publiques liées à

l'écologie et la transition énergétique. Le rapprochement entre Chronos et Auxilia élargit le champ des activités.

Auxilia accompagne une vingtaine de territoires dits à énergie positive et travaille aussi dans le domaine économique inclusif de certains territoires consistant notamment à créer de l'activité auprès des populations éloignées des zones d'emploi.

Auxilia travaille actuellement avec Nantes Métropole sur la mise en œuvre d'un plan de stratégie en économie circulaire consistant à développer l'économie circulaire, à initier de nouvelles filières, à soutenir les acteurs déjà en place.

. Auxilia travaille à Saint-Dizier sur un incubateur qui est situé dans un quartier prioritaire en cherchant à révéler les entrepreneurs qui sortent du champ des structures habituelles.

Auxilia et Chronos sont deux structures de l'économie sociale et solidaire (ESS). Chronos est une SARL et Auxilia a le statut d'association de loi 1901 à but non lucratif ce qui ne lui n'interdit pas d'être sur un champ concurrentiel et d'être soumise à l'impôt sur les sociétés.

Attentes en matière d'ESS

Que peut apporter l'ESS à la filière ITS ? Quel est le contexte et quelles solutions peuvent-elles être en matière de gouvernance ?

Louis FERNIQUE explique le contexte.

Cela fait 6 à 8 mois qu'une grande partie des acteurs de la mobilité intelligente sont engagés dans une démarche dont l'objectif est de structurer le paysage des ITS et de définir un plan d'actions. ATEC ITS France anime cette démarche qui a abouti à la mise au point d'un « livre vert » qui a été présenté fin juillet au Cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports (Mme Radia OUARTI). Ce « livre vert » sera prochainement présenté à la Direction Générale des Entreprises (DGE) et au cabinet du Ministre de l'Economie et des Finances. Il n'est pas encore rendu public mais certaines parties du document seront publiées au moment du congrès ITS de Bordeaux.

Une des questions importantes est de savoir comment structurer les actions ITS. Depuis l'origine, le mot « filière » est employé mais ce terme est ambigu : il renvoie aux filières industrielles qui ciblent des organismes très précis. Il ne correspond pas vraiment au domaine des ITS. Ces derniers correspondent à un monde assez vaste, transversal, le monde du numérique, les opérateurs de transport, des exploitants, des industriels, des constructeurs mais aussi la maîtrise d'ouvrage, les acteurs de la régulation et des politiques (dont font partie les collectivités locales, l'administration centrale), des clients (usagers, chargeurs pour le fret...). On est donc bien dans un monde à plusieurs dimensions, à la croisée de plusieurs filières existantes (numérique, ferroviaire, automobile). Les acteurs qui ont participé au livre vert ont la volonté d'avancer et ont défini des actions. Le 29 juin, l'ATEC a organisé un séminaire fondateur. Des jalons ont été posés et des axes de réflexion et des priorités se dégagent.

Jan RUGE-SAWICKI indique qu'un rendez-vous est prévu le 9 septembre à la DGE pour la présentation du livre vert. Il se déclare prêt à s'investir lui-même sur le dossier .

L'ATEC continuera à jouer un rôle d'animation. Avec ce projet de filière, faut-il faire évoluer ses statuts ? Que peut apporter l'ESS notamment pour associer des collectivités ?

Jean-François JANIN explique que le recours à l'économie sociale et solidaire est inspiré par un projet qui avait été suivi par la PREDIM portant sur les échanges de données et sur les

services et les outils pouvant aider les différents acteurs de la mobilité (dans lequel les collectivités sont impliquées) à travailler sur la qualité des données transport. La forme de la structure proposée était de type société coopérative d'intérêt collectif (SCIC). Elle devait être soutenue par des élus. Plusieurs dizaines de collectivités avaient été sollicitées. Mais cette structure de mutualisation à dimension nationale n'a pas pu être portée par des élus locaux, soucieux avant tout de leur territoire et réticents à s'engager dans une structure nationale.

Bertil de FOS précise que l'ESS intègre des choses très différentes : des statuts, des activités, des pratiques, des missions. Certaines structures possèdent des statuts censés appartenir à l'ESS. Pourtant ces structures ont des pratiques de rémunération auxquelles on ne s'attend pas. C'est le cas pour certaines mutuelles. Dans le domaine agricole, des coopératives, marquées du sceau ESS à l'origine, se sont éloignées de leur statut initial avec un intérêt propre qui a pris le dessus sur l'intérêt général. Donc le statut n'est pas suffisant pour qualifier une structure censée appartenir à l'ESS.

Le concept d'entreprise sociale est caractérisé par les modes de rémunération, l'association des salariés dans la gouvernance de la structure et le partage de la richesse, la finalité de l'entreprise. Le Mouvement des Entrepreneurs Sociaux (MOUVES : <http://mouves.org/>) a mission de promouvoir l'entreprise sociale dont l'objectif est de mettre l'efficacité économique d'une entreprise au service de l'intérêt général.

Le groupe SOS

Le groupe SOS comprend 12 000 salariés. C'est un des acteurs majeurs de l'ESS en France. Il intervient dans des domaines dont les enjeux de société sont importants : la jeunesse, les seniors, la solidarité, l'emploi, les hôpitaux, les maisons de retraites médicalisées, les crèches, les dispositifs d'hébergement d'urgence, les dispositifs d'insertion...

Le groupe SOS est composé d'une cinquantaine de structures parmi lesquelles on retrouve beaucoup d'associations de loi 1901 à but non lucratif mais aussi des entreprises dont les capitaux n'appartiennent pas à des personnes physiques. Le groupe SOS est contrôlé par les instances statutaires de ses trois associations fondatrices. Il comporte un directoire et un GIE qui permet d'optimiser la gestion et les moyens d'action en assurant une mission de conseil et de contrôle dans différents domaines de compétences : finances, comptabilité, ressources humaines, communication, juridique,...

Les sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC)

Elles ont été créées par la loi 2001-624 du 17 juillet 2001 et permettent d'associer autour du même projet des acteurs multiples : salariés, producteurs, bénéficiaires, bénévoles, usagers, collectivités publiques, entreprises, associations, particuliers pour produire des biens ou services qui répondent aux besoins collectifs d'un territoire par la meilleure mobilisation possible de ses ressources économiques et sociales. Elles doivent respecter les règles de l'ESS ; Elles ont un statut de société commerciale SA, SAS ou SARL et, comme toute entreprise, sont soumises aux impératifs de bonne gestion et d'innovation.

La France compte aujourd'hui 450 SCIC. Actuellement nous n'avons pas le recul nécessaire pour évaluer les conditions de succès des SCIC. Une SCIC doit respecter le droit coopératif et doit intégrer plusieurs critères : la base de rémunération des dirigeants, le projet, l'association des salariés au résultat économique de la structure (une part du résultat doit être reversé aux salariés). Auxilia a reçu un agrément de la [DIRECCTE](#) sur la base des critères énumérés ci-dessus.

Une SCIC peut répondre à une DSP (Délégation de service public) émise par une collectivité qui est elle-même membre de la SCIC. Cela offre des possibilités intéressantes : le modèle de la SCIC permet d'associer une collectivité à un opérateur privé qui possède des compétences techniques.

Selon une réflexion en cours, le concept de SCIC pourrait être appliqué au cycle court de l'eau (de l'habitation à la station d'épuration) en intégrant la collectivité, les agriculteurs du bassin versant, les propriétaires fonciers et trouver un modèle économique pour convertir l'agriculture ou l'élevage vers des pratiques qui limitent l'usage de nitrates et ainsi faire baisser les coûts de traitement de l'eau.

Pour la mobilité, on peut imaginer un modèle de gouvernance alliant la (les) collectivité, les utilisateurs (bénéficiaires) et les entreprises ce qui permettrait d'optimiser les coûts de transport.

Louis FERNIQUE se demande quelle est précisément la vocation sociale d'une SCIC qui est SA ou SARL avec une activité commerciale. Il ne voit pas comment la SCIC peut être une structure chargée de l'animation d'une filière. La SCIC semble en revanche être un statut intéressant pour des actions particulières mises en œuvre dans le cadre de la filière.

Le groupe SOS est un montage très particulier associant des structures diverses et de nature différente. Le groupe SOS est doté d'un GIE support qui est un statut plus proche pour animer la filière ITS que le statut de SCIC.

Il considère que l'ATEC possède une structure suffisante pour animer les actions actuelles. Des actions particulières identifiées dans le plan d'actions (ou encore à identifier suivant son évolution) peuvent avoir besoin d'outils complémentaires à mettre en place au cas par cas. Les SCIC peuvent certainement répondre à certains de ces besoins, mais, dans un premier temps, il estime qu'on doit ne pas trop complexifier la gouvernance pour ne pas paralyser la dynamique actuelle.

Bertil de FOS répond que l'outil SCIC est un outil qui est approprié pour un sujet donné. A sa connaissance il ne connaît pas de SCIC animant une filière au niveau national. Est-ce qu'une SCIC peut être un modèle de développement de l'innovation mêlant des privés et différentes collectivités sur un territoire, des usagers, des employeurs... ? C'est certainement une mission localement envisageable avec le prérequis de partager une ambition commune.

A l'issue de la réunion, il indique qu'il produira, pour la PREDIM, une note d'analyse en effectuant une recherche plus approfondie en relation avec la problématique traitée dans le livre vert.

Economies d'énergie – l'apport des ITS dans les changements de comportement – l'éco-conduite en milieu professionnel mais aussi pour les particuliers

Présentation de Philippe DELCOURT, chargé d'études à URBA 2000

Ce sujet a fait l'objet d'une présentation. Le compte rendu est associé au support de présentation et à la note d'analyse.

Résumé et éléments utiles pour la compréhension de la discussion

La note et l'intervention portent sur les solutions à mettre en œuvre pour réaliser des économies d'énergie, parmi lesquelles on distingue l'éco-conduite. La note détaille le principe et les règles de l'éco-conduite

Les certificats d'économie d'énergie sont également abordés. Un certificat d'économie d'énergie (CEE) est un document émis en accord avec l'Etat, prouvant qu'une action d'économie d'énergie a été réalisée par une entreprise, un particulier ou une collectivité publique. Ce dispositif, mis en place en 2006 avec la loi POPE (Loi de Programmation et d'Orientation de la Politique Energétique) et conforté récemment par la loi de transition énergétique pour une croissance verte, repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie appelés les « obligés » (électricité, gaz, chaleur, froid, fioul domestique et nouvellement les carburants pour automobiles). Ceux-ci sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients : ménages, collectivités territoriales ou professionnels.

Le CEE se mesure en Kilowatt-heure cumac. Le nombre de KWh cumac correspond à l'énergie finale cumulée et actualisée économisée grâce aux opérations d'économies d'énergie mises en place sur toute la durée de vie de l'opération ou du produit. Depuis la mise en place du dispositif et jusqu'à fin juin 2015, 725 Twh cumac ont été économisés mais le secteur transport ne représente que 3,4%.

Des fiches d'opérations standardisées, élaborées par les groupes de travail sectoriels de l'Association Technique Énergie Environnement en concertation avec l'ensemble des professionnels des secteurs concernés et en lien avec l'ADEME ont été réalisées pour les 6 secteurs que couvrent les CEE dont celui du transport. Pour l'éco-conduite, on identifie 3 fiches : une fiche ([n° TRA-EQ-103](#)) qui est relative aux dispositifs télématiques qui permettent aux conducteurs d'enregistrer les données dynamiques de leur véhicule (petit boîtier à connecter au bus de données du véhicule) et deux autres fiches : une pour la formation d'un chauffeur de transport à la conduite économe ([TRA-SE-101](#)) et une autre fiche sur la formation d'un chauffeur de véhicule léger à la conduite économe ([TRA-SE-102](#)). Chaque fiche comporte un nombre de KWh cumac valorisables en fonction de la nature du véhicule.

Réactions lors de l'intervention

Robert ALLIO se demande ce que représente l'énergie économisée (725 Twh cumac) par rapport à l'énergie totale consommée depuis le début de la mise en œuvre des certificats d'économie d'énergie ?

Philippe DELCOURT répond que la [consommation énergétique totale](#) toutes énergies confondues sur la période de 2006 à fin 2014 est de 1370 millions de Tep. La période du dispositif CEE s'étendant de mi-2006 à mi-2015 correspond à l'économie de 725 Twh

cumac. En admettant un décalage de 6 mois entre ces 2 périodes on obtient : $725 / (1370 \times 10^6 \times 11,63 \times 10^{-6})$ soit **4,5%** (1Tep = 11,63 Mwh ou $11,63 \times 10^{-6}$ Twh).

Donc 725 Twh cumac représentent 4,5% de la consommation énergétique totale sur la période 2006-2014. Sur cette période 578 millions de Tep de produits pétroliers ont été consommées.

Jean-François JANIN ajoute que les obligés (EDF, Total...) ont face à eux un public (des particuliers) qui représente un gisement important de Twh cumac. Comment capter ce public ? Avec une communication appropriée le résultat serait significatif.

Il revient ensuite sur la définition de l'éco-conduite dans laquelle on introduit la notion d'éco-citoyenneté (la définition de l'éco-conduite est citée sur le site du MEDDE). Il peut y avoir aussi une notion économique : le citoyen recherche une économie financière et moins écologique. L'éco-citoyenneté fait appel à l'intérêt collectif comme le covoiturage et fait appel à l'implication des collectivités.

Nathalie GRANES répond qu'un discours est construit autour de cette notion. La Région s'occupe des plans de déplacement entreprises (PDE) avec de la communication et de la sensibilisation. Il est difficile de cibler directement le grand public. Les PDE qui touchent les trajets domicile-travail, les plans de déplacement scolaire permettent d'être des leviers pour les changements de comportement. Les PDE permettent également de mettre en place des sessions de formation à l'éco-conduite. Un salarié formé sera également sensible à l'éco-conduite pour ses déplacements autres que professionnels. Les changements de comportement ne sont possibles que si l'ensemble des acteurs (collectivité, entreprises, associations....) sont mobilisés. Les collectivités financent plus des relais (associations, agence de la mobilité) qui interviennent à un niveau local.

Jean-François JANIN ajoute que les collectivités, à l'exemple du département de la Seine Saint-Denis, ou La Poste font surtout de la communication en interne.

A la question posée de savoir si les certificats d'Economie d'Energie concernent exclusivement les entreprises ou s'ils peuvent également concerner les particuliers, Philippe DELCOURT répond qu'en ce qui concerne le secteur du bâtiment les obligés s'adressent à tous les publics : particuliers, entreprises, institutions, collectivités....Par contre, dans le domaine des transports, ils s'adressent essentiellement aux professionnels, prioritairement les gestionnaires de flottes (cf [Total](#))

Les formulaires à remplir ne sont pas vraiment libellés pour des particuliers mais s'adressent plutôt à des professionnels (demande du nom de la société, n° de SIREN,). Le dossier CEE est relativement complexe à mettre au point. (cf [les documents à télécharger](#) sur le site de Total)

Jean-François JANIN précise que le 'business' des CEE mérite d'être approfondi pour être mieux perçu.

Roger PAGNY a réalisé une intervention complémentaire sur l'automatisation de la conduite. Les briques technologiques sont déjà disponibles. Le LAVIA (limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée) permet de réguler le moteur en fonction d'informations transmises comme les limites de vitesse. Le concept d'horizon électronique permet d'afficher, devant le conducteur, une carte enrichie avec des endroits limités en vitesse où le conducteur est obligé de ralentir (l'entrée d'une ville limitée à 30km/h, l'arrivée sur un passage piéton ou un rond-point). Le système peut couper l'injection et laisser mourir le véhicule jusqu'au lieu d'arrêt ou adapter la vitesse du véhicule à 30 km/h.

La cartographie de 3^{ème} génération fournit du 3D aux systèmes de navigation et permet ainsi d'adapter le trajet en fonction du relief. Des véhicules disposent de la fonctionnalité de recherche de l'itinéraire le plus économique, soit en temps, soit en variation de dénivelé.

La gestion du groupe moto-propulseur optimisée pour l'accélération et la pente est déjà réalisée sur les camions : on peut fixer une vitesse de référence et gérer graduellement la vitesse. Les rapports de boîte de vitesse peuvent être optimisés en fonction des dénivelés rencontrés

On peut faire le choix d'une conduite automatisée et le système va optimiser automatiquement la conduite. Le système permet de choisir le niveau de l'économie à réaliser selon la prédisposition du conducteur (pressé ou tranquille).

Louis FERNIQUE ajoute que tous ces systèmes se développent sur des poids lourds dans un milieu professionnel. Ces briques technologiques sont mieux amorties pour un professionnel que pour un particulier. Pour un particulier ces options sont valables en période de carburant cher. Les tests constructeurs ne prennent pas en compte ces options quand elles sont intégrées. Elles ne sont pas bien valorisées sur le plan marketing. L'avènement des véhicules autonomes à l'horizon de 15 à 20 ans permettra de valoriser ces systèmes. Ces systèmes n'auront plus vocation à assister un conducteur mais entreront directement dans la composition du véhicule autonome.

Jean-François JANIN précise que Total recherche une activité dans la mobilité. Une réunion pourrait être montée prochainement.

A noter que Total (qui est un obligé) souhaite favoriser une mobilité économe en énergie. Le covoiturage est une action d'économie d'énergie reconnue par les pouvoirs publics et Total a choisi de promouvoir le service Blablacar en encourageant les automobilistes à adopter ce mode de transport. Total leur offre une carte carburant pour leur premier trajet effectué en covoiturage s'ils sont inscrits sur le site Blablacar et après avoir publié une annonce en ligne. Ce dispositif n'est valable que jusqu'au 31/12/2015.

Le BIPE (cabinet de conseil en analyse stratégique et prospective économique) vérifie la pertinence de cette opération.

Actualités de la PREDIM

Le congrès ITS de Bordeaux

Le [programme de l'évènement](#) associé UNECE / PREDIM / Challenge Bibendum est en cours d'élaboration. La journée d'information aura lieu le mercredi 7 octobre en salle F1/F2 du palais des congrès de Bordeaux. Le 'keynote speaker' serait M Christian Friis Bach de l'UNECE (à confirmer). M Denis Aubron (Président de l'ATEC ITS France) doit encore confirmer sa présence. M AMONT fera remonter l'information en interne. M Feral (Michelin) doit s'occuper de trouver un intervenant chez DHL.

L'inscription à cet événement s'effectue via le site du congrès. La capacité maximum de la salle est de 130 personnes. Ce nombre a été atteint rapidement ; cependant pour pallier les défections de toutes sortes, il a été demandé à l'organisateur d'accepter 230 inscriptions. Il n'y a désormais plus de places disponibles. Parmi les inscrits on relève une cinquantaine de nationalités différentes.

L'UNECE s'occupe des flyers et la PREDIM s'occupera de la rédaction des actes.

THNS 2015

Le [THNS 2015](#) fait partie du programme des événements soutenu par le groupe 'Advancity Paris Region' et bénéficie du label « Événement pré COP 21 ». Il se déroulera du 25 au 28 novembre 2015, juste avant la COP21.

Une douzaine de propositions de communication ont été reçues. La MTI et l'Université de Shanghai sont les 2 partenaires. Les interventions se feront en plusieurs lieux : l'école d'architecture de Belleville (interventions sur les tramways), l'IFSTTAR, l'école des ingénieurs de la Ville de Paris, Le CEREMA demande à être affiché comme organisateur (à ajouter dans la brochure). Le 'guidebook' (photo + mini CV + abstract par orateur-modérateur) est en cours de préparation.

La DRI a lancé un [appel à communication](#), clôturé le 25 octobre 2015 dans le cadre de la [WCTR \(World Conference on Transport Research\)](#) qui se réunira à Shanghai en 2016. Il pourrait y avoir aussi une session du THNS pendant la WCTR.

COP 21

Le congrès ITS de Bordeaux est dans la ligne de la COP 21. Une initiative, à propos de la compréhension des ITS pour le climat ainsi que les bonnes pratiques, a été déposée par ATEC ITS France et TOPOS Aquitaine pour la COP 21.

Le Ministère a inclus cette initiative pour le congrès de Bordeaux. Il serait donc souhaitable de déposer une marque du type 'STI pour le climat' pour éviter que d'autres organismes n'utilisent cette dénomination. Est-ce que l'ATEC (ou TOPOS) pourrait déposer cette marque ? Il est utile, dans un 1er temps, de faire une recherche d'antériorité sur le site de l'INPI. La marque pourrait être conjointe ATEC, TOPOS, Ministère. (Le Ministère pourrait s'occuper des aspects de communication). En parallèle il serait intéressant de déposer un nom de domaine avec la même appellation que la marque. Le CEREMA serait ensuite légitime à alimenter le site en informations.

[PPMC](#) (Paris Process on Mobility and Climate) est une plateforme ouverte qui invite les initiatives et les organisations à proposer des actions dans le domaine du transport et du climat. PPMC a été montée par Michelin Challenge Bibendum d'une part et Slocat (fondation néerlandaise sur le transport durable et bas-carbone) d'autre part.