



Dossier de presse
Mercredi 17 septembre 2014

Sommaire

Communiqué de presse..... 2

Une mobilité à réinventer 4

 Les impacts environnementaux..... 4

 Limites et impacts sociaux et sociétaux de notre modèle de mobilité 4

Demain des mobilités multiples 5

 Se déplacer moins loin : des déplacements optimisés pour réduire les distances parcourues..... 5

 Se déplacer mieux et autrement : du “tout automobile” aux mobilités multiples 5

Quels leviers d’action en France à l’horizon 2014-2017 ?..... 6

 Pour une meilleure gouvernance au service des mobilités multiples..... 6

 Agir sur le parc automobile existant..... 6

 Accompagner les personnes et ménages vulnérables 7

 Impulser une politique d’aménagement du territoire durable..... 7

 Mettre en œuvre une réglementation et une fiscalité environnementales justes..... 8

Quels leviers d’action en France à l’horizon 2025 et au-delà ?..... 9

 Vers de nouvelles formes de densité urbaine..... 9

 Des acteurs économiques, publics et des citoyens pro actifs 9

 Efficacité énergétique du véhicule de demain et adaptation au milieu 10

 Un système de transport intelligent (STI)..... 10

Des territoires exemplaires 11

 Un territoire à forte densité : l’agglomération de Rennes 11

 Des territoires à faible densité : des besoins spécifiques, des réponses multiples 11

Communiqué de presse

Mieux et Autrement : la juste place de la voiture dans la mobilité de demain

A l'occasion de la semaine européenne de la mobilité qui se déroule du 16 au 22 septembre 2014, France Nature Environnement (FNE), la Fondation PSA Peugeot Citroën, Mobivia Groupe et Keolis, publient un guide intitulé « La juste place de la voiture dans la mobilité de demain ». Ce guide met en lumière la nécessité de dépasser le modèle traditionnel de la « voiture solo » dont l'impact environnemental n'est plus à démontrer pour entrer dans l'ère de la mobilité propre, partagée, connectée, inter et multimodale. Ce changement de modèle passe par le développement d'un mix d'offres complémentaires en matière de déplacements, mais aussi par une volonté politique affirmée et par l'accompagnement de changements de comportement profonds.

Un dialogue nécessaire

La mobilité se trouve à la croisée des préoccupations économiques, sociales et environnementales. Aujourd'hui notre modèle de mobilité doit évoluer et se réinventer. Pour définir la juste place de la voiture dans la mobilité de demain, des représentants de France Nature Environnement, Keolis, MOBIVIA Groupe et la fondation PSA Peugeot Citroën ont choisi de mettre en commun leurs réflexions pour faire émerger des solutions, à différentes échéances.

Ce guide s'adresse aux associations, élus, et acteurs économiques pour les aider à accompagner les mutations vers un nouveau modèle de mobilité. Réalisé dans un esprit de dialogue riche et constructif, cet ouvrage est un véritable guide d'aide à la décision.

Pas la fin de la voiture mais la fin du tout « voiture solo »

Au-delà de la question de la motorisation et du mix énergétique, qui constitue un vrai sujet en soi, un modèle durable de mobilité suppose de passer d'une logique individualiste à une logique de partage. Il faut développer des offres alternatives à la voiture solo qui s'articulent autour de la marche, du vélo, de l'auto-partage, du covoiturage, de l'éco-conduite et des transports publics afin de concilier respect de l'environnement, bien-être, qualité de vie des individus, liberté de déplacement et dynamisme économique. La voiture a donc toute sa place dans cette approche globale, articulée et durable mais une voiture de plus en plus décarbonée.

Place à la voiture partagée et connectée

Face aux progrès restant à accomplir pour concilier nos besoins de mobilité et respect de l'environnement, France Nature Environnement, Keolis, MOBIVIA Groupe et la fondation PSA Peugeot Citroën se sont mobilisés en faveur de la voiture partagée, solidaire et interconnectée. Elle fait consensus et est complémentaire des autres modes de transport.

La mobilité, grande oubliée du projet de loi sur la transition énergétique et pour la croissance verte

Les quatre partenaires rappellent le rôle des pouvoirs publics dans l'avènement d'une mobilité multi et intermodale. Comme d'autres modes de transport, la voiture a toute sa place dans une nouvelle politique des transports. Le projet de loi sur la transition énergétique devra fournir les conditions d'une mobilité désormais choisie et non plus subie, adaptée aux besoins et respectueuse de notre environnement.

Pour Denez L'Hostis, président de France Nature Environnement : *« nous avons la conviction que cette collaboration avec plusieurs acteurs majeurs du secteur des transports nous aidera tous à accélérer l'avènement d'une nouvelle politique de mobilité intégrant à la fois l'impact écologique de nos déplacements, mais aussi la lutte contre la précarité générée par des modes de transport encore trop dépendants des hydrocarbures. »*

[Télécharger le guide](#)

Une mobilité à réinventer

L'industrie automobile française a connu un véritable essor à la fin de la seconde Guerre Mondiale. La généralisation de la voiture dans le quotidien des français qui s'en suit, s'est accompagnée du développement constant du réseau routier et autoroutier, structurant l'ère du « tout automobile ». Aujourd'hui, la voiture individuelle domine toujours nettement les autres modes de transport : elle assure en effet 65 % des déplacements locaux¹. Cependant, ce modèle de mobilité, où prédomine la « voiture solo », contribue à de nombreux impacts à la fois environnementaux, économiques, sociaux et sanitaires. Une remise en question semble donc aujourd'hui indispensable. Cette prise de conscience émerge dès les années 90, mais l'évolution des comportements et des politiques publiques ne sont pas encore suffisantes pour atteindre une réelle mobilité soutenable.

Les impacts environnementaux

Émissions de gaz à effet de serre (GES) et changement climatique

Le secteur des transports représente en France le premier secteur source d'émissions de CO₂, un des principaux GES, avec 35 % des émissions totales en 2012. Les émissions de CO₂ des transports sont essentiellement dues (à 95 %) aux émissions de la route. De plus, il est le 2^{ème} émetteur d'hydrofluorocarbures (HFC), gaz frigorigènes utilisés dans les climatisations automobiles et véhicules réfrigérés.

Artificialisation et fragmentation des espaces naturels

Les surfaces dédiées aux transports couvrent 2,7 % du territoire métropolitain. Ces infrastructures ont de multiplier impacts sur les milieux naturels : elles perturbent le cycle de l'eau, conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels et contribuent au phénomène d'artificialisation et de consommation de territoires agricoles et naturels.

Impacts sanitaires

Les émissions de polluants provoqués par l'utilisation de carburants – notamment du diesel prédominant - ont un fort impact sur la qualité de l'air et la santé. Le secteur des transports est en moyenne le premier émetteur d'oxydes d'azote (NOx), le 4^{ème} émetteur de particules fines PM 10 (19 %) et le 3^{ème} émetteur de PM 2.5 (21 %). La circulation routière est également la principale source de pollution sonore et a un lourd impact en termes d'accidentologie.

Limites et impacts sociaux et sociétaux de notre modèle de mobilité

Le secteur des transports est presque exclusivement dépendant des hydrocarbures, alors que leur coût tend à devenir de plus en plus pesant du fait de la raréfaction des réserves d'hydrocarbure et de l'augmentation de la demande de brut par les pays émergents. De ce fait, la facture énergétique pèse extrêmement lourd dans la balance commerciale nationale.

De la même manière, les ménages sont fragilisés par leurs dépenses de mobilité. Le transport est devenu leur second poste de dépenses. En s'éloignant des centres urbains et des zones d'emploi, les ménages périurbains augmentent d'autant plus le poids de leur facture de carburant. Les plus modestes se retrouvent alors en situation de précarité énergétique.

Ces dépenses liées aux transports se chiffrent en euros mais aussi en temps, auquel il convient d'ajouter les phénomènes de fatigue et de stress liés à la congestion routière, ainsi qu'aux conditions de transport parfois difficiles.

¹ CGDD, 2010, *La mobilité des Français : Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*

Demain des mobilités multiples

Confronté à ses impacts environnementaux, sociaux, sanitaires et économiques, notre modèle de mobilité rencontre aujourd'hui différentes limites. Dès lors, quel devrait être le visage d'une mobilité qui réponde à nos besoins tout en conciliant respect de l'environnement, équité sociale, qualité de vie et efficacité économique ?

« Mieux et autrement », tels seront les deux piliers de la mobilité durable, de la mobilité que nous souhaitons pour demain.

Se déplacer moins loin : des déplacements optimisés pour réduire les distances parcourues

Une optimisation de nos déplacements au quotidien permet tout d'abord d'augmenter l'efficacité de notre modèle de mobilité en offrant un service performant tout en réduisant les kilomètres parcourus. Pour y arriver, une évolution et une réorganisation des formes urbaines actuelles est nécessaire. Le modèle de la « ville compacte », mixte, multipolaire et structurée par des transports publics performants doit s'imposer.

Se déplacer mieux et autrement : du "tout automobile" aux mobilités multiples

Il n'y a pas d'alternative unique au tout-voiture dans un modèle de mobilité qui se veut durable. Il faut donc sortir d'une vision sectorielle et cloisonnée pour aller vers une approche systémique. Pour ce faire, il est nécessaire de penser l'offre durable de mobilité comme un mix d'offres complémentaires et adaptables selon les contextes géographiques et les besoins de chaque usager. La mobilité ne doit plus être pensée en termes de déplacement d'un point à un autre, mais en termes de voyage efficace et convivial, multi et intermodal. Elle sera partagée, solidaire et interconnectée.

Quels leviers d'action en France 00à l'horizon 2014-2017 ?

Pour une meilleure gouvernance au service des mobilités multiples

La gouvernance des politiques de mobilité est actuellement très segmentée, entre les communes, les intercommunalités, les départements et les régions. Cette dispersion de compétences permet difficilement d'assurer un service d'intérêt général.

Les Régions, chef de file, comme l'a prôné la loi de décentralisation, doivent dès maintenant engager l'élaboration des Schéma régionaux de l'intermodalité (SRI), clé d'une grande complémentarité des réseaux.

La transformation des Autorités organisatrices de transports (AOT) en Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) leur donnera officiellement toute compétence en matière d'autopartage, de covoiturage et de location de vélo. Cette évolution leur donnera les outils qui permettent de favoriser le report modal vers la mobilité durable. Pour mener à bien leur mission, les AOM devront également bénéficier, à terme, de la compétence stationnement, gestion de la voirie et de l'espace public.

Agir sur le parc automobile existant

Aujourd'hui, le parc automobile français progresse encore très légèrement², mais il vieillit. L'âge moyen des voitures particulières est estimé à 8,5 ans pour plus de 100 000 km parcourus et elles sont 78% à avoir plus de 4 ans. Ce parc, fortement diésélisé, contribue à la pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre.

En complément des innovations des constructeurs sur les nouveaux véhicules et du renouvellement du parc roulant, qui se fait de manière progressive et sur une quinzaine d'année, il est indispensable d'agir pour lutter contre la pollution engendrée par le parc roulant existant.

Nos recommandations :

Assurer le déploiement de l'Eco Entretien®

Un éco-diagnostic, qui consiste en une mesure, en sortie d'échappement, de 5 gaz caractéristiques, doit être encouragé voire rendu obligatoire dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE), des Low Emissions Zones (vignette), ou encore en intégrant le contrôle technique périodique.

Promouvoir l'éco-conduite

Des formations spécifiques à l'éco-conduite doivent être rendues accessibles aux salariés des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des entreprises privées ainsi qu'au grand public.

- **Mettre en place la mobilité 2.0**

L'action conjuguée sur les infrastructures, la technologie automobile et les comportements des usagers a permis de faire face à l'explosion du trafic en maîtrisant ses incidences sur la sécurité. L'arrivée des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la voiture a été l'une des voies nouvelles qui a permis d'améliorer encore l'efficacité et le plaisir automobile.

² 38 millions de véhicules en circulation en 2013 en France (véhicules légers et les véhicules utilitaires légers) dont 31,6 millions de voitures particulières.

Le véhicule est désormais relié à son environnement et interagit avec celui-ci. La combinaison des systèmes avancés d'assistance du conducteur avec les nouvelles capacités de communication à distance ouvre un gigantesque champ de nouvelles fonctions résultant du croisement de données propres aux conducteurs, de données de navigation sur Internet, de données externes (météo, encombrement routier, etc.) et de données générées par le véhicule (géolocalisation, vitesse, etc.).

Nos recommandations :

La voiture communicante et connectée est la clé qui offrira une réelle optimisation de l'usage de la voiture, en termes économique, sécuritaire et environnemental.

Accompagner les personnes et ménages vulnérables

La forte dépendance à l'usage de la voiture pour les déplacements contraints (domicile-travail /activités) peuvent entraîner des situations de vulnérabilité face à la mobilité. De nombreuses personnes souffrent en effet d'un manque d'accès à l'automobile pour des raisons économiques, physiques, sociales ou culturelles.

Nos recommandations :

Développer l'apprentissage et soutenir l'insertion par la mobilité.

Développer le lien social et les services de mobilité à destination des personnes âgées et isolées.

Assurer la mobilité des personnes en situation de fragilité physique.

Relocaliser les services de la vie quotidienne.

Impulser une politique d'aménagement du territoire durable

Tendre vers un modèle de mobilité plus soutenable passe essentiellement par un aménagement du territoire plus durable qui puisse rompre avec le développement constant du réseau routier et l'inexorable étalement de nos villes, sources d'intenses migrations pendulaires, de congestion routière récurrente et d'une tragique vulnérabilité énergétique de certains ménages.

Nos recommandations :

Maîtriser l'étalement urbain

L'aménagement de nos territoires doit gagner en cohérence et en pertinence. Ceci passe par une gestion mieux coordonnée et une articulation plus fine entre politiques de transport et d'aménagement.

Lutter contre la congestion routière

Il faut contrôler la demande de circulation individuelle voire la diminuer fortement en veillant à ne pas dépasser le seuil de capacité optimum des réseaux routiers. Cette diminution doit être accompagnée d'une maîtrise de l'offre de stationnement.

Maîtriser l'urbanisme commercial

Un modèle alternatif d'urbanisme commercial est souhaitable afin de promouvoir un tissu économique de proximité dynamique dans les centres urbains face aux projets commerciaux en périphérie des villes qui entretiennent une demande de transport toujours plus forte

Mettre en œuvre une réglementation et une fiscalité environnementales justes

Une fiscalité écologique vise à intégrer, dans les coûts supportés par les acteurs économiques, le coût des dommages environnementaux causés par leurs activités. Inscrite dans le cadre d'une politique globale proposant des alternatives à la voiture individuelle, elle doit être juste socialement et rendre nos entreprises plus compétitives en les rendant moins dépendantes des énergies fossiles.

En matière de fiscalité écologique, la France accumule un retard considérable comparé à ses voisins européens. Nous devons faire évoluer la fiscalité des transports et des mobilités vers une fiscalité environnementale.

Nos recommandations :

Prendre des mesures en faveur des mobilités actives

A ce titre, la création d'une indemnité kilométrique vélo doit être rendue obligatoire et être étendue à l'ensemble des déplacements professionnels.

Renforcer la Contribution Climat Energie (CCE)

Aujourd'hui uniquement assis sur le volume de CO₂ émis, il doit évoluer en intégrant un critère « efficacité énergétique » ainsi qu'avec un signal-prix clair et pérenne.

Maintenir le soutien à l'électromobilité dans le cadre des Certificats d'économies d'énergie (véhicules propres, infrastructures de recharge, voiture partagée et connectée, éco-entretien) et encourager le déploiement des bornes de recharge.

Mettre en place des Low Emission Zones (LEZ)

En limitant l'accès à une ville ou une partie de la ville aux véhicules les plus polluants, on incite l'utilisation des véhicules et modes de transports les moins polluants.

Quels leviers d'action en France à l'horizon 2025 et au-delà ?

Vers de nouvelles formes de densité urbaine

En France, l'habitat évolue avec une tendance à s'éloigner du centre tandis qu'une partie des activités économiques se regroupent sur des zones en périphérie. Cette occupation spatiale, conjugué avec la pression foncière est génératrice de déplacements donc de consommation d'énergie.

Nos recommandations :

Favoriser la densification en agissant sur la forme du bâti et les voies publiques

Il s'agit pour les collectivités territoriales, d'orienter le développement en privilégiant le modèle de la « ville compacte », ou plutôt mixte et multipolaire, desservie et structurée par des transports collectifs efficaces, la voiture partagée et les modes doux.

Impulser le développement des éco-quartiers

Les éco-quartiers privilégient le renouvellement urbain, la reconversion des friches industrielles et la réhabilitation des quartiers existants plutôt que l'extension urbaine. Ils doivent s'appuyer sur un diagnostic partagé avec les collectivités alentours et les acteurs qui y sont attachés (notamment les habitants) afin de faire état des besoins réels du territoire.

Des acteurs économiques, publics et des citoyens pro actifs

Les motifs de déplacements quotidiens sont divers et variés : domicile-travail, scolaires, loisirs et achats. Ces déplacements sont aussi bien effectués par des actifs, que par des retraités, des parents, des étudiants, des élèves, des demandeurs d'emploi etc. Pour tous ces motifs, la voiture est leur principal mode de transport. Dans le cadre des mobilités subies, l'ère de l'écomobilité devient inéluctable ! Les acteurs économiques et publics et les citoyens doivent désormais réfléchir, de manière concertée, à offrir des alternatives et devenir proactifs.

Nos recommandations :

Intensifier la mise en place des Plans de Déplacements

Ces Plans de déplacements permettent d'accompagner et favoriser le changement de pratiques modales, de répondre efficacement aux besoins de mobilité et d'économiser et renforcer le lien social. A l'horizon 2025, tous les établissements scolaires (PDES), universitaires (PDC) et publics (PDA) devront avoir un plan de déplacements fonctionnel. Devront être rendus obligatoire les PDE pour les entreprises de plus de 50 salariés et les PDIE pour les zones d'activité de plus de 250 salariés.

Informier et sensibiliser les citoyens pour qu'ils deviennent pro actifs

L'information et la sensibilisation des citoyens doivent démarrer dès maintenant. Elle sont primordiales pour que les citoyens adhèrent à ces plans de déplacement et disposent des choix pour modifier le cas échéant leurs comportements au quotidien. Elles doivent être relatives aux bénéfices environnemental, sanitaire et économique de l'écomobilité.

Efficacité énergétique du véhicule de demain et adaptation au milieu

L'augmentation prévisible du prix des hydrocarbures associée à la nécessité de réduire l'empreinte carbone nationale et les impacts de la pollution de l'air nous obligent à repenser notre modèle énergétique des véhicules et leur architecture.

Nos recommandations :

Optimiser la « chaîne de traction »

Afin de proposer chaque année des véhicules plus sobres, les constructeurs agissent sur la qualité de la combustion, la réduction des flottements, l'amélioration de l'injection de carburant.

Accélérer la recherche & développement sur les énergies alternatives

L'hydrogène-carburant figure parmi les perspectives d'avenir de l'automobile, notamment en complément des moteurs électriques à batterie dont il augmentera l'autonomie. La recherche et le développement sur l'hydrogène carburant doit s'inscrire dans un mix énergétique cohérent prenant en compte l'alternative biométhane.

Dans un futur plus lointain (2040), après l'énergie électrique, les recherches s'intensifieraient sur la combustion solide et décarbonnée grâce au magnésium, abondant et accessible partout sur Terre.

Elaborer une architecture des véhicules qui s'intègre au milieu

Les constructeurs augmenteront la part des matériaux biosourcés ou issus du recyclage et proposeront en 2050 des véhicules totalement modulaires, aux silhouettes éphémères, ultra légers et sûrs, grâce à des matériaux qui seront à la fois minéraux et organiques, et à mémoire de forme

Un système de transport intelligent (STI)

Selon le ministère de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie, l'expression « système de transport intelligents » désigne les applications des nouvelles technologies de l'information et de la communication au domaine des transports.

Au-delà des avancées technologiques des véhicules, c'est l'ensemble de la mobilité qu'il va falloir repenser. Le modèle de la ville intelligente, permettant une approche systémique et connectée des services urbains, offre la possibilité de la mise en place d'un réel système de transport intelligent.

Nos recommandations :

Vers l'automatisation et la délégation de conduite

Il y a nécessité de faire évoluer la réglementation afin de favoriser l'introduction progressive de l'automatisation de la conduite qui répond à l'attente des usagers de déléguer au véhicule les tâches rébarbatives et qui évite également, dans une certaine mesure les erreurs humaines et les accidents.

Des mobilités intelligentes dans une ville intelligente

La mise en place d'un titre de transport unique, d'un système d'information multimodale et intermodale ainsi que d'espaces multifonctionnels sont indispensables.

L'enjeu d'intermodalité doit amener l'ensemble des acteurs (publics et privés) à travailler ensemble dans une bonne gouvernance. Et, pour une construction et une régulation durable du système de mobilité, les usagers des transports devront devenir les acteurs de leur mobilité. Pour y arriver, il faudra fournir aux citoyens les moyens de réguler leurs propres déplacements

Des territoires exemplaires

Un territoire à forte densité : l'agglomération de Rennes

Rennes Métropole mène une politique alternative au "tout voiture" afin de préserver la qualité de l'air, diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores liées à la circulation automobile.

Pour mieux faciliter les déplacements, Rennes Métropole met à disposition des usagers une carte nominative multimodale appelée Korrigo. Elle est valable dans le bus, le métro, le TER, pour le vélo en libre service et l'autopartage.

Rennes Métropole propose diverses solutions pour les déplacements du quotidien :

- Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), le plus rapide de France, avec une vitesse commerciale de 22 km/h, apporte le confort souhaité par la population.
- Un système de vélo en libre-service, appelé vélo STAR-
- Un système de covoiturage pour les trajets domicile-travail sur le département de l'Ille-et-Vilaine. L'association Covoiturage + est chargée de l'organisation et de l'animation de la plateforme de covoiturage.
- Pour aller à l'école, un Pédibus existe. Il concerne 25 communes et 700 enfants.
- Un service d'autopartage, géré par la société City rou'. La population peut utiliser ce service d'autopartage pour des activités de loisirs ou des déplacements d'achats par exemple.

Des territoires à faible densité : des besoins spécifiques, des réponses multiples

Au Pays Nivernais Morvan, des solutions individualisées sont proposées. Une plateforme de mobilité propose plusieurs services principalement tournés vers les personnes en formation ou en recherche d'emploi, n'ayant pas de solutions pour se déplacer :



- Un centre d'appel, à destination de l'ensemble des habitants, apporte une information individualisée et multimodale sur les transports existants, les aides à la mobilité, le permis de conduire et le code de la route.
- Un service « Navettes Formation », assure un déplacement vers les établissements de formation du Pays ou au Pôle Emploi.
 - Quatre véhicules sont mis à disposition des demandeurs d'emploi ou des personnes rencontrant des difficultés financières pour les trajets domicile-travail.



Les 26 000 habitants du Doubs Central bénéficient du service de transport à la demande TADOU leur permettant de lutter contre l'isolement. Avec l'appui des artisans taxis du territoire, les usagers peuvent se rendre sur tout le périmètre des communes concernées (administrations, gares, commerces, santé, loisirs...) et vers certains arrêts de bus du réseau Ginko (réseau de bus du Grand Besançon).

En Midi-Pyrénées, c'est une réponse aux besoins d'immédiateté des petits trajets qui est proposée avec la mise en place d'un dispositif d'autostop organisé (ou covoiturage spontané).



Pour en bénéficier, rien de plus simple : s'inscrire une seule fois sur le site internet ou en Mairie ; Se rendre à un des 160 « arrêts sur le pouce » ; Attendre qu'un véhicule identifié « Rezo pouce » s'arrête ; Vous êtes arrivé à destination !



Le Groupe Keolis est un acteur mondial majeur du transport public de voyageurs. Il développe des solutions de mobilité sur-mesure, adaptées à chaque problématique locale. Leader en urbain en France, le Groupe est présent dans 15 pays (Allemagne, Australie Belgique, Canada, Chine, Danemark, Etats-Unis, France, Inde, Luxembourg, Norvège, ,Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède). Avec un effectif de 55 000 collaborateurs, Keolis a réalisé, en 2013, un chiffre d'affaires de 5,1 milliards d'euros.



Plus de 10 000 collaborateurs dans 6 activités et 13 entreprises fédérées par une même vision : rendre les hommes durablement mobiles. Mobivia Groupe est le leader européen de l'entretien et de l'équipement de véhicules multi-marques : Norauto, Midas, Auto 5, Carter-Cash, Synchro Diffusion, Oxyo-Pneus.fr et Bythjul.com. Via son fond de développement Via-ID, Mobivia Groupe développe de nouvelles activités afin de contribuer à une mobilité plus responsables et plus durable (voiture partagée, mobilités douces, voiture connectée).



La Fondation PSA Peugeot Citroën, créée en juin 2011, est née d'une volonté du Groupe de contribuer plus activement au développement de la mobilité solidarité. Elle est un élément fort de sa politique de responsabilité sociale, qui s'exprime par le soutien à des initiatives locales innovantes. En 3 ans d'activités, la Fondation a accompagné près de 250 projets portés par des associations, ONG ou structures d'intérêt général.



France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3000 associations, regroupées au sein d'une centaine d'organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Des sommets des Alpes aux mangroves de Guyane, elle se bat pour une nature préservée et un environnement de qualité.