

RENCONTRES INTERNATIONALES DES VOITURES ECOLOGIQUES 2012

COMPTE-RENDU



DES 2 JOURS PROFESSIONNELS DE RENCONTRES

LES 2 ET 3 OCTOBRE 2012 AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

Cofondée en 2010 avec la Fonderie d'Événements, les RIVE sont animées chaque année par le Club des Voitures Ecologiques en alternance entre Alès et le Mondial de l'Auto à Paris

Editorial

« RIVE 2012 AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE DE PARIS : LA VOITURE ÉCOLOGIQUE TOUJOURS AU CŒUR DU DÉBAT POLITIQUE »



Marc Teyssier d'Orfeuil

Co-fondateur des RIVE

Les 2 et 3 octobre se sont tenus la 3^e édition des Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques sur le mondial de l'automobile de Paris. Cette édition a souligné l'engagement des nouveaux parlementaires et du Gouvernement à ce sujet.

A l'occasion de ces 2 jours, ce n'est pas moins de 50 conférenciers qui sont intervenus, dont 2 anciens ministres, de nombreux parlementaires, élus locaux et représentants diplomatiques.

Ces échanges ont permis de faire un état des lieux sur les énergies alternatives GPL, GNV et éthanol E85 ainsi que sur les véhicules hybrides et électriques.

Force est de constater la forte volonté de nos dirigeants en direction des véhicules hybrides et spécialement électriques que nous saluons. A ce propos, le Club des Voitures Ecologiques travaille sur la création d'une fondation d'entreprises pour le déploiement des infrastructures de recharge.

Ce fut également l'occasion de rappeler que nous soutenons aussi fortement toutes les solutions disponibles. Ce qui nous semble primordial, c'est que la voiture écologique pour tous puisse être une réalité. En ce sens, nous interpellons le Gouvernement pour l'instauration d'un tarif préférentiel sur autoroutes pour tous les véhicules écologiques : électriques, hybrides, GPL, GNV et flexfuel E85.

Enfin, je tiens, en mon nom et celui de mes équipes à remercier nos partenaires, tous les participants et spécialement Thierry Hesse, Commissaire Général du Mondial de l'automobile pour son accueil.

Nous vous donnons rendez-vous sur le pôle mécanique d'Alès les 3 et 4 juillet 2013. Sachez que SAS le prince Albert II de Monaco nous a, d'ores et déjà, confirmé sa présence. Bonne lecture ! ■

LA VOITURE ÉCOLOGIQUE EST DORÉNAVANT AU CŒUR DU DÉBAT POLITIQUE



Jean-Paul Chanteguet

Député de l'Indre, Président de la Commission développement durable et aménagement du territoire de l'Assemblée nationale

« C'est la première fois que les membres de la Commission Développement Durable de l'Assemblée nationale viennent au Mondial de l'Automobile. Voyez-y le signe que les réflexions relatives à la voiture écologique sont enfin au cœur du débat politique.

Il est essentiel de répondre à une démarche sociale croissante de réduction de la pollution urbaine et aux objectifs de long terme de préservation de la santé publique et de l'environnement. Les inquiétudes sur la qualité de l'air dans les grandes agglomérations ou les études concluant à un certain



danger de la diésélisation du parc automobile ne peuvent que renforcer l'attention portée à la voiture écologique. Il est d'ailleurs curieux de constater que le terme initial de « voiture propre » a progressivement

laissé la place à celui de « voiture écologique ». Aux objectifs premiers de préservation de la santé et de l'environnement, se sont ajoutées des préoccupations majeures sur l'indépendance énergétique, le renforcement de l'industrie automobile française ou l'intermodalité des transports. Ainsi, l'examen des lois, Grenelle I en 2009 et Grenelle II en 2010 a donné l'occasion au Par-

lement d'approfondir sa réflexion sur une série de questions qui rappelle les thèmes de vos différentes tables rondes.

Au nom de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, j'ai saisi l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques pour que soit menée une mission sur les développements technologiques liés aux voitures écologiques. La marche sera longue. Il faut très certainement que les pouvoirs publics fassent preuve de constance dans leurs incitations. C'est la 3^e année que vous organisez ces Rencontres Internationales. Tous les membres de la Commission Développement durable se joignent à moi pour vous en féliciter, et vous inciter à poursuivre. ■



Jean-Louis Missika

Adjoint au maire de Paris, chargé de l'innovation, de la recherche et des universités.

UNE NOUVELLE DONNE POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

« En matière de véhicules écologiques, que peuvent faire les grandes villes denses, et notamment Paris ? Dans un contexte de crise économique majeure, de transition énergétique et écologique, nous devons prendre appui sur la recherche et l'innovation.

C'est la vision qu'a eu Bertrand Delanoë avec Autolib' en 2008. Cet appel à projet lancé par la ville a créé une émulation extraordinaire, avec l'apparition de nombreux acteurs et de consortiums, qui ont offert une nouvelle donne pour l'industrie automobile.

Après 10 mois d'activités, 11000 abonnés

annuels ont permis près de 500 000 locations. D'ici à la fin de l'année, 3000 véhicules seront disponibles en Île-de-France dans 1100 stations. Vincent Bolloré annonce un équilibre financier pour 2014, quatre ans avant son objectif initial. Les franciliens renoncent aujourd'hui à leur voiture particulière pour utiliser Autolib', ce qui libère de l'espace public et bien sûr limite la pollution.

Les voitures sont fabriquées à Turin, les batteries à Quimper : c'est une longueur d'avance européenne sur la concurrence mondiale. Ce qui semblait immuable peut être remis en cause pourvu que la réflexion sur l'usage domine. Le déplacement urbain en véhicule individuel est

plus efficace en tant que service et ceci est une révolution. Les smartgrids peuvent transformer la façon d'appréhender nos déplacements. L'automobile est peut-être restée trop longtemps aux mains des seuls ingénieurs.

La France dispose d'un potentiel scientifique extraordinaire. C'est en associant étroitement la recherche des grands groupes, la dynamique d'innovation des start-up, l'excellence de la recherche publique, la volonté des pouvoirs publics, nationaux et locaux, que nous sortirons des schémas répétitifs de secteurs industriels en déclin au profit de transformations structurelles qui sont et seront les véritables sources de croissance. ■



Thierry Hesse

Commissaire général du Mondial de l'Automobile

RIVE : BIENVENUE AU MONDIAL

« Tout ce que nous pouvons faire pour favoriser les nouvelles énergies, il faut le faire. En raison de l'agenda politique chargé de ce milieu d'année, j'ai ouvert ma porte à Marc en lui indiquant que le Mondial de l'Automobile accueillerait bien volontiers les RIVE cette année en octobre.

Avec plus d'une centaine de premières mondiales, de nombreux concepts cars, 13000 journalistes d'une centaine de pays, des prévisions de plus 1 200 000 visiteurs, ce salon équivalait aux Jeux Olympiques de l'Automobile. Quel meilleur endroit pour accueillir les voitures de demain, et réserver aux nouvelles énergies le Pavillon 2.1. Les visiteurs ont la possibilité d'essayer les véhicules électriques et hybrides. Les constructeurs ont fait leur travail : les voitures sont là.

Aujourd'hui, c'est aux politiques de faire en sorte que les consommateurs soient confiants quant à ces nouveaux véhicules. Il faut maintenant des infrastructures.

C'est pourquoi pendant deux jours, représentants de la filière automobile, dont certains présidents de constructeurs que je salue, vont travailler sur les véhicules écologiques avec les élus. Nous pouvons imaginer qu'en 2013, Alès vous retrouvera. Mais en 2014, mon cher Marc, je t'invite à conserver cette alternance qui me paraît sympathique. Vous serez à nouveau les bienvenus à Paris ! ■

FONDATEURS



INSTITUTIONNELS



PARTENAIRES



CONFÉRENCE
1VOITURE ECOLOGIQUE : RETOUR D'EXPERIENCES
EN FRANCE ET DANS LE MONDE

Modérateur

Jean-Luc Moreau

Rédacteur en chef, Magazine Voiture Ecologique



« Une voiture écologique peut être électrique, hybride, hybride rechargeable, ou fonctionner avec un carburant alternatif comme le GPL, le GNV ou le bioéthanol »

Joël Pedessac

Président, World LP Gas Association

« D'autres pays ont fait le choix du mix énergétique »



Dans les champs de gaz naturel et de pétrole, il y a des molécules de Butane et de Propane qui existent sans transformation. Dans les années 40, ce produit était brûlé. Puis il a été décidé de le commercialiser. C'est de là qu'est né le GPL qui est présent dans les bouteilles de gaz, les briquets... et les véhicules. Au niveau mondial, le parc GPL progresse en moyenne de 4 à 5% par an depuis 10 ans. Il est passé de 8 à 21 millions de véhicules en circulation. Côté distribution, nous sommes passés d'une vingtaine à 66000 stations service aujourd'hui. Enfin, côté consommation, 10 pays se partagent les 2/3 de la production sur les 5 continents : la Corée du Sud (20% du mix carburant est du GPL), la Turquie (40%), la Pologne (20%), ou encore l'Italie (entre 5 et 10%). En France, nous sommes à 0,5%. Dans 100% des cas, le marché du GPL est initié par une dynamique donnée par l'Etat.

Dans les années 80, la France a voulu subventionner le diesel, qui correspond aujourd'hui à près de 80% des ventes de véhicules. Il est temps de diversifier.

Au début des années 2000, l'Etat a souhaité encourager le GPL de par ses qualités environnementales. Les industriels ont donc investi 200 millions d'euros pour la création de 1800 stations-service. L'équivalent de l'Italie, qui approvisionne aujourd'hui 1 million de véhicules. Sauf que nous n'avons pas pu dépasser 200 000 véhicules en France, car les technologies sont systématiquement opposées les unes aux autres : électrique ? hybride ? GPL ? GNV ? E85 ? Toutes sont complémentaires !

En 2008, le marché était de 5000 véhicules par an en France. A la création du bonus de 2000 euros, nous avons atteint 75000 véhicules en 2010. L'Etat a supprimé brutalement le bonus, le marché est retombé à 2000 véhicules en 2012. En Italie, sans système de bonus / malus, il se vend chaque année 300 000 véhicules GPL, pour 50 modèles disponibles... que l'on ne retrouve pas dans le catalogue en France, l'acheteur étant trop dépendant du bonus.

Le cadre proposé par notre pays n'est pas favorable aux énergies alternatives. Nous aurions simplement besoin d'un signal prix : un bonus de 400 euros à l'achat. Quand on sait qu'un centime d'euro de TIPP sur le gasoil rapporterait 200 millions d'euros par an... ■

Dr Michael Losch

Directeur du département politique économique, innovation et technologie, Ministère fédéral de l'Economie, Autriche



« L'Autriche reste prudente sur les investissements dans l'électromobilité »

Rappelons le contexte politique européen de la stratégie 20-20 : il s'agit pour 2020 d'atteindre moins 20% d'émissions de CO₂ plus 20% d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique. En Autriche, un tiers des émissions de CO₂ est lié aux transports. Dans notre pays, au delà de Vienne, il y a le Tyrol, qui sollicite beaucoup l'autonomie des véhicules. Aussi, la solution de « range extender » proposée par Opel nous semble pertinente. Une bonne partie de l'Ampera est d'ailleurs produite en Autriche. Avec cette solution, pas besoin de prise électrique tous les 150 km. Il y a également la solution des véhicules à pile à combustible, qui revient en force en Allemagne sur les véhicules haut de gamme. Il est dans ce cas important de produire de l'hy-

drogène « vert ». Pour cela, l'éolien et le photovoltaïque offrent de belles opportunités. Nous investissons aujourd'hui dans des programmes solaires pour les maisons individuelles, qui produisent non seulement de l'électricité, mais aussi de l'hydrogène. Nous pensons qu'il faut rester prudent avec les finances publiques, et ne pas investir dans un réseau d'infrastructures de recharge qui serait obsolète demain. Ça me rappelle votre minitel, qui était présent dans tous les foyers français... puis internet est arrivé... De même pour les véhicules : nous préférons investir en R&D que d'accorder des bonus à l'achat des véhicules qui demain seront dépassés. Côté batteries, il nous semble que la valeur ajoutée se situe déjà en Chine et en Asie, et que nous avons malheureusement pris du retard en Europe sur ce sujet. Enfin, nous qui sommes entre l'Allemagne, l'Italie et la France, il est absolument nécessaire pour nous qu'il y ait une normalisation des différents systèmes, et que tous soient interopérables rapidement. ■

Sophie Auconie

Députée européenne

Nous travaillons au sein de la Commission environnement à structurer les territoires européens pour accueillir les véhicules électriques. À compter du 1^{er} janvier 2014, nous définissons une nouvelle enveloppe de fonds européens pour financer les projets jusqu'au 31 décembre 2020.

Sur ce règlement, j'ai déposé un amendement qui demande à l'Europe de considérer comme éligible tout déploiement des structures liées à l'électromobilité. Cette enveloppe va représenter un levier de croissance qui peut financer jusqu'à 50%



« Le développement de l'électromobilité doit être éligible aux fonds européens »

des projets. Pour la France, nous pourrions escompter environ 20 milliards d'euros pour l'ensemble des projets. Il faudra ensuite définir quelle quote-part le Gouvernement consacrerait à l'électromobilité. Nous pourrions envisager comme

au Japon de créer des corridors qui permettent par exemple de rouler électrique entre les Pays-Bas et le Portugal.

Cet amendement a été adopté par l'ensemble des députés, de droite comme de gauche. Aujourd'hui, nous négocions avec les états membres pour que chacun d'entre eux accepte l'idée, avant la fin de l'année. Par exemple, chez nous, il faudra convaincre la DATAR et le Secrétaire Général des Affaires Européennes à Mâtignon.

L'idée de Marc Teyssier d'Orfeuil d'associer tous les partenaires au sein d'une association d'utilité publique me semble très pertinente, et je serai ravie si vous y associez un député européen, pourquoi pas une femme... ■

Yves Pasquier des Vignes

Président, Opel France



« L'Ampera, c'est le véhicule électrique sans limite d'autonomie. »

Notre créneau est différent de celui de l'hybride. Nous poussons l'équation jusqu'au bout pour retirer au consommateur le stress de l'autonomie. Il peut faire jusqu'à 80 kilomètres en tout électrique. Ensuite, un générateur thermique produit l'électricité à bord, pour une autonomie illimitée. Le résultat est une véritable berline 4 places de 150 chevaux qui ne pollue et ne consomme que très peu. Nouveaux entrants sur le marché du véhicule électrique depuis le printemps 2012, nous avons vendu 3500 unités en Europe, soit 20% de parts de marché.

Notons que l'Ampera a été élue voiture de l'année en 2012, et qu'elle a par là su séduire un public exigeant : celui des journalistes automobiles. De fait, elle a également raflé cette année tous les prix du Rallye de Monte-Carlo des énergies nouvelles : vitesse, régularité et consommation.

Pour se rapprocher des collectivités, et mieux comprendre les réglementations, nous avons noué un partenariat très intéressant avec EDF. Nous travaillons également avec Orange, pour le côté autopartage, et la possibilité de louer la voiture avec son smartphone. Nous l'avons par ailleurs testé dans les flottes d'entreprise : RTBF radio et télévision belge, Bosch, ou encore le comité de direction de Disneyland Paris, avec des retours d'expérience passionnés et passionnants.

Côté politique, certaines personnes engagées l'ont essayé, ou l'essayent actuellement. Citons par exemple Serge Lepeltier, ancien ministre de l'environnement. Enfin, nous produisons également des véhicules GPL et GNV. ■

Fabien Deruelle

Directeur général Mobivia groupe



« Il faut de moins en moins de véhicules qui roulent de plus en plus »

Aujourd'hui, Mobivia représente 10 000 personnes, 14 pays, 15 enseignes dont les principales sont Norauto et Midas. Notre vision du groupe est de permettre au plus grand nombre de se déplacer durablement. La voiture a un coût qui, dans un monde de crise, devient difficile à porter. C'est également un monde de contraintes, comme par exemple les embouteillages. Enfin, il y a le respect de l'environnement. Aujourd'hui, l'automobiliste se transforme donc. Au niveau du groupe, nous pensons que pour une meilleure société, il faut de moins en moins de véhicules qui roulent de plus en plus. De fait, nous travaillons également sur l'évolution des technologies, par le biais d'un fonds de développement, Viad, qui investit pour la réussite de start up. Ainsi, nous sommes présents sur de nouveaux métiers comme le covoiturage, l'autopartage...

Nos clients demandent de l'information pour mieux comprendre le coût du véhicule et son impact, pour transformer leur usage. Une enquête IPSOS que nous avons commandée récemment montre que l'image du véhicule électrique est en évolution positive : une moitié de nos concitoyens est dès aujourd'hui électromobilité-compatible ! De fait, 100% de nos centres sont à même d'intervenir mécaniquement sur les véhicules électriques, et 20 sur 250 ont été formés sur les interventions électriques. Nous investissons pour être le premier acteur de l'après-vente automobile électrique. ■

Pascal Ruch

Président, Toyota France



« Nous ne pouvons nous limiter à une seule technologie »

Toyota a vendu plus de 4,5 millions de véhicules hybrides dans le monde depuis 1997, avec 21 modèles dont 10 commercialisés en Europe. Notre objectif est d'en vendre 1 million par an dans le

monde, et de démocratiser la technologie hybride. Avec des prix entre 16 500 et 32 000 euros pour une Prius rechargeable, nous sommes sur des gammes accessibles à la majorité des utilisateurs. Par ailleurs, les coûts d'entretien sont diminués : rouler en hybride est extrêmement économique.

En France, 8500 personnes travaillent pour la marque, dont la moitié sur le site de production de Valenciennes, qui fabrique notamment la Yaris. Seul véhicule disposant du label « Origine France garantie », sa version hybride est exportée vers le Japon à partir du site français. Notre vision est que nous ne pouvons pas nous limiter à une seule technologie, et c'est pourquoi nous travaillons sur du 100% électrique, sur l'hybride et sur l'hydrogène.

Sur les 5 prochaines années, nous pensons que l'hybride et l'hybride rechargeable sont les technologies les plus mures, qui vont permettre de réduire significativement pollution et consommation. Pour exemple, la Prius rechargeable disponible aujourd'hui permet de rouler 25 kilomètres en tout électrique, pour une recharge lente de 90 minutes. Cela correspond à une consommation mixte de 2 litres d'essence au 100 km, des émissions de moins de 50g/km de CO₂ et à un coût 40 centimes d'euros le kilomètre.

Avec l'éligibilité des entreprises et des collectivités au bonus écologique, notre part de vente de véhicules hybrides a très fortement augmentée. Au total, l'année prochaine, nous devrions atteindre 30 à 35% des véhicules Toyota vendus en France. ■

CONFÉRENCE
2

COMMENT ACCUEILLIR LA VOITURE ÉCOLOGIQUE EN VILLE ?

Modérateur

**Marc Teyssier d'Orfeuil**

Délégué général, Club des Voitures Ecologiques

« Au delà des aides de l'État, la place de la ville et son rôle dans le quotidien, notamment sur l'aspect de la discrimination positive, est importante. »

**David Mignan**

Directeur technique, DBT

« Aujourd'hui, il faut des bornes de recharges adaptées à des besoins différents et à tous les cas de parkings de recharge. »

Depuis 1992, DBT CEV fabrique des infrastructures de recharge. Aujourd'hui, il faut des bornes de recharge adaptées à des besoins différents et à tous les cas de parkings de recharge. DBT développe différentes solutions pour y répondre. Pour faire disparaître la peur de la panne et favoriser l'adhésion aux véhicules électriques, il faut notamment installer des systèmes de recharge rapide (30 minutes) dans les zones périurbaines. DBT s'est aussi rapproché des stations-services pour les équiper. Néanmoins, l'adhésion aux véhicules électriques passe aussi par le porte-monnaie ... ■

Michel Germaneau

Vice-Président en charge des politiques communautaires de Mobilité à la Communauté d'agglomération du Grand Angoulême

« Le territoire valorise sa filière électromobile en mettant en place un service d'autopartage »

La Communauté d'agglomération du Grand Angoulême a mis en place un service d'auto-partage avec des véhicules électriques qui sera inauguré le 16 novembre. Le territoire dispose d'une filière électro-mobilité avec les sociétés Mia, les moteurs Leroy-Somer et les bornes de rechargement Schneider y sont assemblées, ce qui a favorisé le déploiement du service. Sa mise en place répond à une refonte des transports collectifs et à la volonté de mettre en place des transports transversaux. Pour favoriser l'intermodalité, il existe une seule carte pour accéder à tous les moyens de transport. Le territoire du Grand Angoulême s'est aussi engagé vers plus de mobilité durable en signant la charte de convention pour le déploiement des bornes de recharge. Il mettra prochainement en place le Disque Vert. ■

**Philippe Hirtzman**

Coordinateur de l'installation du réseau des bornes de recharge dans le cadre du Plan de soutien à l'automobile



« L'État et les collectivités doivent créer un environnement favorable pour que les gens qui sont tentés d'acheter un véhicule électrique passent le cap. »

Ma mission a été définie dans le cadre du plan d'action automobile présenté par M. Montebourg au Conseil des Ministres le 25 juillet. Il s'agit de déployer les infrastructures de recharge en France. Aujourd'hui, nous sommes arrivés à une certaine maturité publique et politique en matière de mobilité électrique et l'idée est de sauter le pas vers l'appropriation par les Français. L'offre de véhicules est de plus en plus fournie. Il faut aujourd'hui que l'État et les collectivités territoriales avancent ensemble pour sortir du dilemme « pas de voiture, pas de borne - pas de borne, pas de voiture ». L'État et les Collectivités doivent créer un environnement favorable pour que les gens qui sont tentés d'acheter un véhicule électrique trouvent un environnement favorable à faire vivre cette acquisition. Ma mission est d'essayer d'accompagner les initiatives locales en leur facilitant le travail pour essayer d'accélérer le mouvement. ■

Muriel Cheradame

Adjointe au Maire d'Orléans en charge de la circulation et du stationnement, Vice Présidente de l'Agglo en charge des Transports et des Déplacements

« Pour avoir une parfaite harmonie dans nos transports, nous avons choisi de ne pas opposer les modes et de faire un travail sur le stationnement, la circulation et les livraisons. »

La ville d'Orléans a participé au Livre Vert sur l'élaboration des infrastructures de recharge électrique. Des bornes de recharge ont été installées dans tous les parkings de l'Agglomération. La mise en place de ces installations a été accompagnée par la mise en place d'une tarification avantageuse sur les abonnements. Nous nous sommes aussi engagés dans le dispositif du Disque Vert utilisé par une centaine de personnes. Nous souhaiterions profiter de l'effet « Club » et avoir des accords de réciprocité entre les villes participantes. Pour avoir une parfaite harmonie dans nos transports, nous avons choisi de ne pas opposer les modes et de faire un travail sur le stationnement, la circulation et les livraisons. ■

**Julien Bargeton**

Adjoint au Maire de Paris en charge des déplacements, des transports et de l'espace public



« Quand vous vous promenez à Paris, la voiture Autolib' appartient au paysage urbain comme les fontaines Wallace et les colonnes Morris. »

Le service Autolib' est un service métropolitain auquel 50 collectivités ont aujourd'hui adhéré. C'est un symbole pour l'accueil de la voiture écologique en ville. Quand vous vous promenez à Paris, maintenant la voiture Autolib' appartient au paysage urbain parisien comme les fontaines Wallace et les colonnes Morris. Les véhicules sont en stationnement 95% du temps et 80% des trajets sont à utilisateur unique. C'est un réel gâchis, d'autant qu'aujourd'hui, les citoyens urbains prennent de plus en plus en compte l'environnement. Ils ont aussi besoin de souplesse et Autolib' répond à ce besoin grâce à ses 650 stations. Avec 36 000 abonnés, c'est 6 millions de kilomètres parcourus sans émission de particules et sans bruit. ■

CONFÉRENCE
3

VÉHICULE ÉLECTRIQUE, INFRASTRUCTURE DE RECHARGE : ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVE

Modérateur

**Jean-Luc Moreau**

Rédacteur en chef, Magazine Voiture Ecologique

« Il y aurait peut-être l'opportunité de mettre sur pied une « communauté d'accès à la prise ». »

Jean-Michel Cavret

Directeur de la Stratégie Electromobilité, BMW France



« Le phénomène de réassurance déclenche la facture d'achat. »

Je commencerai par cette fameuse phrase : « l'ennui naquit un jour de l'uniformité ». En 2006, chez BMW, on se dit « explorons la voie de l'électro-mobilité ». On a transformé une Mini Cooper en véhicule électrique, avec la caractéristique BMW : le plaisir de conduire. Nous avons loué la Mini E aux États-Unis, au Japon, en Chine, en France, en Allemagne et en Grande-Bretagne. La première chose que l'on a apprise, c'est qu'une charge de plus de 6 heures, les utilisateurs trouvaient cela trop long. Nous avons fait une nouvelle expérimentation, avec une conversion d'un Coupé Série 1 BMW. La chaîne de propulsion de cette voiture est celle que nous allons retrouver sur la BMW i3 qui sera commercialisée dans un an. Avec la future BMW i3, nous créons une voiture de toutes pièces, qui sera beaucoup plus légère pour une autonomie accrue. La charge s'effectuera en 4 à 5 heures avec du 32A. Suite à ces tests, les utilisateurs nous indiquent que, dans la plupart des cas, ils se chargent chez eux la nuit. Mais le phénomène de réassurance est très important pour déclencher le facteur d'achat. ■

Joseph Beretta

Président, AVERE France



« Un français sur 3 est dès aujourd'hui électromobilisable. »

Je pense maintenant qu'il faut mémoriser un nouveau mot : « électro-mobilisable ». Nous venons de réaliser une enquête : un français sur trois aujourd'hui est électro-mobilisable. L'enquête met en avant les freins que sont : le manque d'autonomie, d'infrastructure de recharge, et le coût.

Le 1^{er} frein : l'autonomie. 43 % des sondés ont répondu « je ne fais pas plus de 50 kms par jour, donc ça répond à mes besoins ». Le 2^e frein : la recharge. Plus d'un français sur quatre dit avoir la possibilité d'accéder à une prise, surtout à la campagne. Il est important de dire que le véhicule électrique est aussi viable en milieu rural. Le 3^e frein : le coût d'achat. Les aides de l'État pour la voiture électrique permettent de les rendre accessibles. 81 % des personnes interrogées perçoivent la voiture électrique comme un mode de transport économique. En conclusion, l'œuf du véhicule électrique a éclaté et maintenant il demande à être accompagné. ■

Louis Nègre

Sénateur-maire des Alpes-Maritimes



« Pour les infrastructures de recharge, il y a désormais un pilote dans l'avion. »

En 2009, le numéro 2 d'un constructeur japonais m'indiquait que le plan « véhicules décarbonés » était le plus remarquable qu'il connaissait au monde. Par la suite, les ministres concernés m'ont chargé d'une mission pour faire un Livre Vert qui définit les modes de charge...

Dans ce livre j'avais demandé qu'il y ait « un pilote dans l'avion » pour le déploiement des infrastructures de recharge. C'est désormais chose faite avec la nomination de Monsieur Hirtzman. Par ailleurs, il y a 2 ans, le Président de la République, Nicolas Sarkozy, avait indiqué « l'État, prendra en charge la moitié du coût pour les collectivités locales, de l'infrastructure, pour cela, je vais débloquer 50 millions d'euros ».

Enfin, sachez que Renault, me prête depuis six mois une Fluence. 98% de mon temps de transport se fait désormais grâce à ce véhicule électrique. ■

Thomas Orsini

Directeur Business Development VE, Renault



« La Zoé peut se recharger en une heure à 80% avec un courant alternatif de 43KW. »

L'écosystème de la voiture électrique est complexe. Il reste toujours 4 facteurs de rejet pour le véhicule électrique : 1^{er} élément, la durée de vie de la batterie. Pour Renault, c'est résolu : vous louez la batterie 80 € par mois, avec une garantie à vie. 2^e élément, le prix, avec Zoé, et une aide gouvernementale de 7000 €, le véhicule est désormais très abordable. 3^e élément, la distance. On fait des progrès. Zoé annonce une autonomie en cycle normalisé de 210 km : 150 km en climat tempéré, et 100 km en conditions extrêmes de froid. 4^e élément, la recharge. Au Japon, Nissan nous indique qu'il y a une corrélation très claire entre le nombre de bornes de recharge publique installées et le nombre de véhicules en circulation. En France, il faut un coup d'accélérateur. Avec Zoé, c'est la première fois que l'on intègre la charge rapide, en courant alternatif à 43 kilowatts. Cela permet de faire une charge à 80% en une heure avec la même borne qui aujourd'hui fait du 3, du 11 ou du 22 kilowatts. Ma conclusion, c'est qu'aujourd'hui on n'a pas tout résolu, mais depuis deux ans la progression est sensible. ■

CONFÉRENCE
4

PRODUCTION ÉLECTRIQUE ET VÉHICULE ÉCOLOGIQUE

Modérateur

Jean-Luc Moreau

Rédacteur en chef, Magazine Voiture Ecologique

« Aujourd'hui, il existe des solutions qui permettraient d'exploiter l'hydrogène grâce à la pile à combustible pour stocker le surplus de production d'énergie renouvelable »

Mark A. Schapiro

Consul des Etats-Unis à Lyon

« La voiture écologique est une vitrine de la renaissance de l'industrie automobile US »

La promotion de l'industrie et de l'innovation américaine comptent parmi les rôles de la représentation diplomatique américaine en France, tout en créant un lien avec l'Hexagone. La Chevrolet Volt nous offre une opportunité extraordinaire à ce sujet. Rappelons que Louis Chevrolet était garagiste en Saône et Loire quand il a été découvert, puis « importé » aux Etats-Unis par un riche Américain. La Volt est la première voiture américaine à être élue « Voiture Européenne de l'année 2012 » grâce à ses qualités environnementales et de conduite. A Lyon, nous avons la chance d'avoir une vision commune avec la ville, le Grand Lyon, Lyon Parc Auto et la Compagnie Nationale du Rhône. C'est tout naturellement que notre consulat a intégré le groupe de travail



« électromobilité » de la ville, et que la Ville discute d'un partenariat avec la CNR après avoir reçu nos Chevrolet Volt en décembre 2011. Nous étions la première mission diplomatique au monde à être équipés de véhicules écologiques ! Au delà de la valeur exemplaire à rouler propre, nous aidons de fait la ville à planifier le développement des infrastructures de charge tout en rechargeant nos voitures avec une énergie 100% renouvelable. À bord de nos Volts, nous rappelons ainsi à nos concitoyens qu'il est possible dès aujourd'hui de rouler tout électrique sans avoir peur de tomber en panne. Nous sommes fiers de travailler à Lyon dans le sens de l'histoire avec tous nos partenaires. ■



Serge Lepeltier

Ancien Ministre de l'Ecologie, Ambassadeur de France en charge des négociations sur le Changement Climatique, Maire de Bourges.

« Pour lutter contre le réchauffement, l'acte citoyen est de changer de voiture. »

La France adopte aux côtés de l'Europe une stratégie offensive en matière de réduction de gaz à effets de serre. Il s'agit de diviser par 4 nos émissions d'ici à 2050. Grâce en particulier au bonus-malus, les véhicules neufs vendus en France émettent maintenant aux alentours de 130g/km de CO₂ en moyenne, ce qui fait de notre pays l'un des plus

performants. Nous devons bien sûr aller plus loin. Avec l'arrivée des véhicules électriques, et la volonté forte de nos constructeurs nationaux, nous pouvons accentuer cette dynamique. Grâce à cette évolution, l'un des gestes citoyens les plus importants pour lutter contre le changement climatique, c'est donc de changer sa voiture ! ■



Gilles Vesco

Adjoint au maire de Lyon délégué aux nouvelles mobilités, Vice-Président du Grand Lyon

« Pour une véritable qualité de ville, le Grand Lyon invente l'électromobilité partagée 100% verte. »

Pour retrouver une véritable qualité de ville, le Grand Lyon participe à réinventer la mobilité urbaine de demain. En inaugurant la voiture électrique partagée à énergie 100% verte, elle additionne 4 composantes essentielles : l'électromobilité, l'autopartage, le covoiturage et le développement des énergies renouvelables. En effet, dans le cadre de l'appel d'offre UGAP, la communauté urbaine a commandé 150 véhicules électriques sur les 5 années à venir. Intégrés au « pool » du garage municipal, ils permettent aux agents de circuler sans bruit et sans aucune pollution. L'autopartage et le covoiturage permettent de gagner un espace public précieux. La garantie donnée par la Compagnie Nationale du Rhône de recharger avec des électrons verts (photovoltaïque, éolien, hydraulique) permet en outre de nous orienter vers la transition énergétique annoncée par le Gouvernement. Il ne faudrait pas que le développement du véhicule électrique augmente la part du nucléaire et du thermique dans notre équation énergétique ! Ce service de mobilité verte partagée préfigure le projet d'auto-partage NEDO qui verra le jour dès l'année prochaine à la confluence. ■

Frédéric Stork

Responsable du Département Gestion de l'Energie, Compagnie Nationale du Rhône (CNR)



« Grâce au roaming électrique, un automobiliste pourrait avec Move in Pure choisir de recharger son véhicule avec une énergie 100% renouvelable quel que soit l'endroit où il se branche. »

La CNR est le deuxième producteur d'électricité en France et le premier producteur 100% renouvelable. Notre produit « Move in Pure » permet de stocker la production intermittente des énergies renouvelables grâce aux véhicules électriques. Pour cela, l'utilisateur bénéficie d'une remise sur le coût de l'énergie. De surcroît, il contribue au financement de nouveaux parcs de production

d'énergie renouvelable. Dans l'idéal, le « roaming électrique » permettrait à un utilisateur de choisir son fournisseur, quel que soit l'endroit où il se charge, un peu comme pour la téléphonie mobile. Le réseau intelligent doit permettre cette avancée et d'établir un cercle vertueux entre le développement du véhicule électrique et celui des énergies renouvelables. ■

CONFÉRENCE
5

LA PLACE DE L'INTERMODALITÉ DANS LES TRANSPORTS

Modérateur

Marc Teyssier d'Orfeuil

Délégué général, Club des Voitures Ecologiques

« Quel est le trait d'union entre le transport en commun et la voiture ? Beaucoup évoquent la place du stationnement et du pouvoir décisionnaire des collectivités locales. »



Denis Baupin

Député de Paris, Vice-président de l'Assemblée nationale

« Il y a un avenir pour les véhicules individuels motorisés dès lors qu'ils sont les plus écologiques possibles. »



Il y a 11 ans je suis devenu Maire adjoint de Paris avec la volonté de réduire la pollution de l'air, le bruit, les nuisances, liées au tout automobile. Afin de rééquilibrer les moyens de déplacement dans la ville, le Maire a choisi de reconquérir de l'espace, pris à l'automobile, pour le donner aux autres moyens de déplacement : couloirs de bus, tramway, Vélib', pistes cyclables...

Entre 2001 et 2008, le nombre de déplacements automobiles a été réduit de 450 000 par jour, soit une réduction de 25%. Mais comme dans le même temps la diésélisation du parc s'est poursuivie, nous continuons à avoir un problème de santé publique majeur. Il faut bien sûr favoriser les modes de transport doux, mais il y a également un avenir pour des véhicules motorisés individuels, dès lors qu'ils sont les plus écologiques possibles.

La question du stationnement reste alors d'actualité. À Paris, il y a 800 000 places de stationnement pour près de 550 000 véhicules immatriculés. Or, les automobilistes veulent stationner en surface et gratuitement. Je ne sais pas allonger la longueur des trottoirs. Par contre, il est possible de raccourcir la taille des véhicules.

Enfin, la question de la mobilité est aujourd'hui une question centrale dans les politiques énergétiques. Je suis heureux que, dans le débat énergie que va lancer le Gouvernement, la question de la mobilité soit posée. Dans le cadre de l'Office Parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, nous allons faire un rapport sur le véhicule écologique afin d'éclairer les parlementaires et le Gouvernement sur les évolutions possibles en matière de voitures écologiques et je l'espère, influencer les futures politiques mises en place. ■

François Loos

Président de l'ADEME

« Ça ne marchera que si chaque Français prend en main sa responsabilité. »

Moi aussi, j'ai des visions du futur. Quand je cherche les chemins pour arriver aux objectifs 2050 et réduire par 4 les émissions de CO₂, il y a plusieurs solutions.

Les solutions viendront du territoire. Je crois que ça ne marchera que si chaque Français prend en main sa responsabilité, notamment dans le domaine de la mobilité. Il faut raisonner en terme de communauté. Nous pourrions dès aujourd'hui faire les 2 litres aux 100 que le Premier Ministre nous a demandé de réaliser dans 10 ans : il suffit d'être à 4 dans une voiture qui consomme 8 litres aux 100 ! Il faut bien sûr plus de transports en commun, des voitures écologiques qui fonctionnent bien, des dispositifs de covoiturage intelligent... C'est vers cette évolution-là que nous devons tendre. ■



Gilles Vesco

Maire-adjoint de Lyon, vice-Président du Grand Lyon en charge des nouvelles mobilités

« L'information en temps réel est au cœur de l'intermodalité. »



La ville de Lyon voit tout l'intérêt de rééquilibrer l'espace public et les modes de déplacement afin de faciliter l'intermodalité. C'est la politique qu'a adoptée notre maire Gérard Collomb. En étant les premiers à lancer VéloV, puis l'autopartage One-Way avec Car2Go, nous souhaitons rendre les berges aux piétons... et ce rééquilibrage est positif pour la « qualité de ville. »

Nous avons également baissé le trafic intramuros Lyon-Villeurbanne de 20% depuis dix ans, et espérons poursuivre dans les dix ans qui viennent avec un mix de solutions : rééquilibrage de l'espace public, sites propres de bus, de vélos, ... En 2011, Lyon a eu 73 jours d'alertes particules fines alors que l'Europe en tolère 35...

Au Grand Lyon, nous pensons que l'information est au cœur du développement de l'intermodalité. Comme toutes les grandes agglomérations, le Grand Lyon travaille sur des centrales de mobilité. Il s'agit à un instant t d'avoir la possibilité de calculer un itinéraire multimodal incluant les prédictions de trafic, le budget, les calories dépensées, le CO₂... Il s'agit de retrouver une liberté à la fois individuelle, mais aussi collective, qui peut être conviviale et plus écologique. ■



Laurent Corbellini

Directeur Marketing, ALD Automotive

« La nouvelle génération n'est pas attachée à la voiture, mais elle se déplace beaucoup »

Notre métier c'est d'assurer la mobilité automobile des entreprises. La location longue durée représente aujourd'hui 30% des immatriculations totales en France. Notre flotte est de 300 000 véhicules en France, et pratiquement 1 million dans le monde.

Aujourd'hui, chez ALD en France il y a 1000 voitures électriques et beaucoup d'hybrides. Vous l'avez compris, notre métier, c'est la voiture. Nous nous sommes demandés comment accompagner nos clients vers de la mobilité qui ne serait pas forcément automobile ? Nous sommes partis d'un constat : la nouvelle génération n'est pas attachée à la voiture... mais en revanche, elle se déplace beaucoup. Nous profitons de l'ère des Smartphones et de la récente accessibilité de l'open data (donnée publique ou privée : horaires de métro, places de parking disponibles, station d'Autolib...), pour créer un modèle permettant d'intégrer tous les modes de transport.

Nous avons mis alors en place une application Iphone d'assistant personnel intelligent du nom d'ALDO. Cette application a été réalisée avec Orange Business service et est testée auprès de 1 000 utilisateurs. L'objectif est d'aider les collaborateurs, les salariés d'entreprises, à choisir et utiliser leur mode de transport en fonction de leur efficacité et de leurs besoins en temps réel. Nous espérons lancer ALDO auprès du grand public en 2013. ■



CONFÉRENCE
6VOITURES ÉCOLOGIQUES :
VERS UN MIX ÉNERGÉTIQUE ÉQUILIBRÉ

Modérateur



Jean-Luc Moreau

Rédacteur en chef, Magazine Voiture Ecologique

“ Si la richesse naît de la diversité, la France est l'un des pays les plus pauvres au monde tellement nous sommes monoculture diesel... ”

Joël Pedessac

Président, World LP Gas Association, Directeur général Comité Français du Butane et du Propane



“ Pour diversifier, l'Etat n'a qu'à remettre en place un bonus GPL de 400 euros. ”

Aujourd'hui, le mix des transports en France, c'est 76% de diesel, 20% d'essence, et une quantité très infime de GPL, de GNV et de bioéthanol. La part du diesel a cru de 50% en seulement 10 ans. C'est une tendance lourde, qui s'accroît. Le cadre fiscal actuel va dans ce sens. Or, en 2020, si tout fonctionne bien, nous devrions avoir environ 5% de véhicules électriques, et peut-être 10% avec les véhicules hybrides. Nous savons qu'avec 80% de diesel, nous allons dans le mur : avec un baril en raffinerie, nous obtenons 40% de diesel : le reste, il nous faut l'importer de Russie. Il y a toujours des risques à ne dépendre que d'un seul produit... Le GPL, c'est la possibilité pour le plus grand nombre d'entre nous d'émettre aujourd'hui moins de CO₂, moins de NOx, et aucune particule.

Côté distribution, avec 1750 stations service le réseau est équivalent à celui de l'Italie, qui alimente 5 fois plus de véhicules que chez nous. Nous sommes en France sur une production largement excédentaire par rapport au marché, et l'amélioration thermique de l'habitat va accentuer cet état de fait. Comment s'orienter vers un mix plus diversifié ? L'Etat doit fixer les orientations stratégiques par une fiscalité adaptée, et donner un signal prix à l'acheteur. Il y a une opportunité dans le décret qui va fixer les bonus pour 2013 : il suffirait d'ajouter 400 euros pour les véhicules GPL. Avec l'augmentation des prix du gasoil, nul doute que les automobilistes retrouveront un intérêt pour le GPL qui est proposé à 87 centimes. Quand au mois d'août, le gasoil prenait 20 centimes, le GPL n'augmentait que de 4... ■

Frédéric Baverez

PDG d'EFFIA Stationnement, Administrateur de la FNMS



“ Nous espérons que le stationnement sera intégré dans une politique globale de déplacements. ”

Il y a une volonté de rapprocher les transports du stationnement. L'intermodalité renvoie à un enjeu qui est de gérer le voyageur de bout en bout. Il s'agit donc de réfléchir à la complémentarité et à l'interface et non pas à une opposition des modes. Au niveau institutionnel, il y a une incohérence : les collectivités locales sont compétentes en matière de transports urbains mais n'ont pas toutes les compétences en matière de stationnement. Par exemple, le montant de l'amende est le même dans le 8^e arrondissement de Paris et à Romorantin. Le constat est simple : nous atteignons jusqu'à 90% de fraude à Paris. Nous espérons qu'à l'occasion de l'acte 3 de la décentralisation, une logique sera trouvée dans laquelle le stationnement sera intégré dans une politique globale de déplacements.

Les transports en commun en site propre ont

recupéré de nombreux flux de circulation. Il faut développer des parcs relais attractifs, des services spécifiques pour l'autopartage, pour le co-voiturage... Les parkings deviennent de véritables lieux d'accueil multi-services. Les gares sont aussi devenues des hubs d'échanges. Facilitons le passage des modes piéton, ferré, et automobiliste. Enfin, le vélo est devenu un élément majeur de toutes les politiques de déplacements. Pour gérer cette intermodalité, des sites d'informations multimodales et de billetterie intégrée apparaissent. Les collectivités développent des formules dans lesquelles la voiture est partagée. Concrètement, beaucoup de choses bougent en matière d'intermodalité, les opérateurs de transport et de stationnement doivent s'emparer de ce sujet. ■

Guy Le Bras

Directeur Général du GART



“ Le GART milite pour la naissance des autorités organisatrices de la mobilité durable ”

L'intermodalité est la chaîne de mobilité durable. Nous avons pu constater que si une agglomération de province de taille importante augmente son report modal de 10%, il lui faut doubler l'offre de transport public classique. Il ne sera pas suffisant de faire des tramways, de mettre en place des bus à haut niveau de service... Il faut aussi parler de vélos, d'autopartage, d'utilisation servicielle de la voiture, ... Pour cela, le GART milite depuis des années pour l'apparition des autorités organisatrices de la mobilité durable : que soient concentrés au même endroit de décision tout ce qui concerne le stationnement, les transports publics, le vélo libre-service, l'autopartage et la logistique urbaine. Il serait nécessaire d'identifier dans chaque région un chef de file des politiques intermodales, chargé de mettre en œuvre un schéma directeur d'intermodalité régionale. Pour ce faire, le GART va remettre des propositions à Marylise Lebranchu sur l'Acte 3 de la décentralisation. Il s'agit d'inscrire dans la loi la nécessité de coopérer sur le territoire régional, la coordination de l'offre, l'information multimodale, de la billetterie interopérable et de la tarification intégrée. Dans le cadre de l'Agence Française pour l'Information Multimodale et Billetterie, nous travaillons sur une application commune au niveau national. Nous espérons que les prochaines lois développeront cette intermodalité fondamentale indispensable à la mobilité durable. ■

Serge Orru

Vice-Président du Conseil National de l'Air

“ Chaque année, il y a 42000 morts prématurées à cause de la mauvaise qualité de l'air en France. La moitié est liée aux véhicules diesels ! ”

Je suis un écologiste qui aime la voiture... d'ès lors qu'elle limite son impact sur l'environnement. Comment produire de la richesse sans détruire le vivant ? Rappelons qu'aujourd'hui, il y a en France 42000 morts prématurés dus à la mauvaise qualité de l'air. Environ la moitié est liée au diesel dans les transports. Imaginez le jour où les class actions existeront en France : un groupe d'individus pourra attaquer en justice un maire qui n'aurait rien fait pour lutter contre les polluants locaux. Au Japon, ce

genre de procès a eu lieu, et les plaignants ont obtenu gain de cause ! Nous souhaitons que l'industrie automobile puisse rapidement s'adapter pour créer de l'emploi tout en respectant la biodiversité. N'attendons pas qu'une guerre entre Israël et l'Iran multiplie par 2 ou 3 le prix du baril pour parler de mix énergétique ! Il nous faut également dès aujourd'hui moins consommer. Une rive, c'est fait pour être atteinte, et vous avez bien choisi votre nom ! ■



Jean Grellier

Député des Deux-Sèvres



“ L'automobile est au cœur même de la transition écologique et énergétique. ”

Ces Rencontres sont très importantes, parce que les acteurs s'y retrouvent et se parlent. Lorsqu'il y a de nouvelles formes d'énergie sur les véhicules, il faut que la puissance publique les soutienne. L'automobile est au cœur même de la transition écologique et énergétique. Cela nécessite une meilleure coordination entre le secteur industriel et la puissance publique,

qui doit donner des signes, au travers d'incitations fortes, qui touchent à la fiscalité, pour que cette transition puisse se faire. J'ai par ailleurs demandé au Ministère du Redressement productif de mettre en place une plateforme collaborative avec tous les acteurs qui se mobilisent sur le véhicule électrique. Il y a par exemple des enjeux en termes d'urbanisme, sur les infrastructures de charge... De même pour l'énergie. Il nous faut prendre l'avis

des uns et des autres et organiser cette transition par des plans pluriannuels. Cela se fera par étapes. Nous avons besoin d'un cap : quelle est la proportion entre les différentes formes d'énergies sur laquelle tabler ? À quel coût pour nos concitoyens ? Il faut que les industriels puissent compter sur une certaine stabilité. A travers ce mix énergétique, nous entamerons la véritable transition de l'automobile qui est nécessaire. ■

John Dulac

Agence Internationale de l'Energie (AIE)

“ Il faut mettre en place une politique de soutien à la vente de véhicules écologiques tant au niveau mondial que local ”



Sur les 10 prochaines années, nous vendrons toujours des véhicules traditionnels essence et diesel, mais les incitations fiscales des États, et la mise en place de réseaux vont soutenir un changement du marché des véhicules.

Très peu de pays y sont parvenus jusqu'à présent. Il y a des expériences intéressantes en Argentine, au Bangladesh et au Pakistan sur le gaz naturel.

Il y a un besoin économique à changer la donne : malgré les progrès techniques pour aller le puiser, le pétrole va continuer à être une ressource qui diminue, et qui deviendra de plus en plus chère.

Pour limiter le réchauffement à 2°C en 2050, il faut agir sur 2 leviers : réduire la consommation de carburant grâce aux technologies existantes, et mettre en place une politique de soutien à la vente de véhicules écologiques.

Cela nécessitera une volonté politique forte tant au niveau global qu'au niveau local afin d'agir tant sur la fiscalité que sur le développement des infrastructures. ■

Gilles Durand

Secrétaire général, AFGNV

“ Il est possible avec le GNV de rouler grâce à nos déchets. ”

Seuls 10 000 véhicules circulent au GNV en France. Pourtant, l'IAE nous indique que les 3 pays qui ont le plus de véhicules écologiques, avec plus de 30% de leur parc, roulent au GNV. Le transport routier est le premier secteur émetteur de CO₂ en France. La consommation en énergie du transport devrait croître de 30% d'ici 2030, et de 100% d'ici à 2050. Il est donc primordial de parler de transition énergétique dès aujourd'hui.

Dans le monde, le nombre de véhicules circulant au GNV connaît depuis 10 ans une croissance à 2 chiffres. En 2011, elle était de +26% avec un total de 16 millions de véhicules. Pour 2020, les prévisions sont de 65 millions. Pourquoi le GNV se développe-t-il autant ?



Tout d'abord, rouler au GNV réduit de 95% les émissions de particules, de 85% les NOx par rapport au gasoil, de 25% le CO₂ par rapport à l'essence, de 50% les nuisances sonores.

Enfin, tous les véhicules GNV peuvent également rouler au biométhane carburant. Ce biogaz est issu de la méthanisation de nos déchets.

Notons que pour répondre aux normes Euro 6, les véhicules diesel vont devoir s'équiper de systèmes de dépollution. Tous les véhicules GNV répondent déjà aux normes Euro 6.

C'est pourquoi 15% des flottes de bus et de benches à ordures ménagères utilisent le gaz naturel en France, et que de belles perspectives sont envisagées pour les livraisons et le dernier kilomètre propre en ville. ■

Alain Jeanroy

Directeur général, CGB (bioéthanol)



“ Le E85 produit en France est l'une des réponses disponible, économique et écologique ”

Nous représentons une industrie et 15 000 emplois. La filière éthanol a investi 1 milliard d'euros dans les unités de production depuis 2005, qui permettent la production d'un carburant français présent sous deux formes. Le SP95-10, qui contient jusqu'à 10% d'éthanol, de 5 à 6 centimes moins cher que le SP95. Tous les véhicules mis en circulation après 2000 sont compatibles.

Le superéthanol E85 contient jusqu'à 85% d'éthanol. Il est proposé à environ 0,93€ le

litre et est accepté par les véhicules flexfuel. L'ADEME a prouvé son intérêt environnemental dès la première génération de bio-carburant, avec un gain supérieur à 40% d'émissions de CO₂ du puits à la roue par rapport à l'essence.

Nous ne comprenons pas pourquoi les véhicules flexfuel ne bénéficient pas du bonus. Aujourd'hui, 27 000 véhicules circulent en France. Les prix sont très accessibles, avec par exemple Dacia qui propose toute une gamme.

Rappelons que moins de 1% des surfaces

agricoles mondiales sont consacrées aux bio-carburants, et qu'on ne peut pas les accuser de peser sur les prix des matières premières. Il faut rééquilibrer le mix français par un meilleur respect des engagements des pétroliers, de l'Etat qui devait équiper ses flottes, et du bonus.

Nous pourrions par ailleurs imaginer que les pétroliers qui équipent leurs stations de E85 puissent bénéficier de certificats d'économie d'énergie. Nous ne sommes pas LA réponse, nous sommes l'UNE des réponses, et nous ne sommes pas encore morts ... ■

CONFÉRENCE
7AUTOPARTAGE, LOCATION LONGUE DURÉE, NAVIGATION... :
QUELLES AUTRES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DURABLE ?

Modérateur

**Marc Teyssier d'Orfeuil**

Délégué général, Club des Voitures Écologiques

« La mutualisation de la voiture, l'intelligence de sa meilleure utilisation, de sa rationalisation, au moment où tout le monde a moins de moyens financiers, c'est là que seront les marges de progrès pour l'avenir. »

Roland Ries

Sénateur du Bas-Rhin, Maire de Strasbourg, Président du GART

« Il faut sortir de « la guerre des modes » pour aller vers la complémentarité des modes. »

L'autopartage doit s'inscrire dans une vision plus globale de la mobilité. Il faut sortir de « la guerre des modes » pour aller vers la complémentarité des modes. Le problème en France vient de la mentalité des Français, attachés à leurs voitures personnelles, signe de promotion sociale. Il faut les faire évoluer pour que la voiture soit considérée comme un simple moyen de mobilité.



En 2006, j'ai fait adopter une proposition de loi sur l'auto-partage pour mieux le définir, elle a ensuite été reprise dans le Grenelle de l'environnement. Il s'agit de faire de l'auto-partage une sorte de service public, avec pour les collectivités, la possibilité de contribuer au lancement de l'opération. Aujourd'hui, le groupement des autorités responsables de transport souhaite que des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable soient créées pour organiser au mieux les transports.

Didier Blocus

Responsable du Développement Véhicule Électrique, ALD Sharing

« Il ne faut pas mettre le véhicule électrique de côté sous prétexte qu'il ne répond pas à tous les usages. »

Nous sommes spécialisés dans la location longue durée et nous sommes prêts à recevoir tous types de véhicules. En France, nous disposons de 300 000 véhicules. Nous vendons 44 000 voitures d'occasion chaque année. Et nous représentons avec les autres grands loueurs, 30% de l'achat de véhicules neufs en France. Nous souhaitons faire pénétrer la voiture électrique chez nos clients en leur fournissant des informations et en leur donnant accès à un show-room.



Il ne faut pas mettre le véhicule électrique de côté sous prétexte qu'il ne répond pas à tous les usages. Nous avons même réalisé un Salon de l'Auto électrique chez le client avec ALD expérience pour qu'il puisse essayer les différents modèles.

**Michel Couture**

Directeur de la Mobilité électrique chez EDF

« Une voiture roule en moyenne de 3 à 400 heures par an, c'est une énormité écologique et industrielle. »



Il faut sortir du débat stérile « il n'y a pas de voiture, donc il n'y a pas de borne et il n'y a pas de bornes donc il n'y a pas de voiture ». Une voiture roule en moyenne de 3 à 400 heures par an, c'est une énormité écologique et industrielle. L'autopartage est donc une vraie solution que nous développons depuis plusieurs années. Les lieux publics et surtout les entreprises sont les lieux où le partage des

véhicules se fait naturellement. Le problème de la voiture électrique est « l'effet de non-retour », il n'existe pas de marché de l'occasion et c'est ce marché qui permettra un réel développement.

Notre société a aussi développé E-Lease une filiale de location de véhicules électriques, en interne. Aujourd'hui, nous visons les flottes d'entreprise et les collectivités locales. ■

CONFÉRENCE
8DERNIER KILOMÈTRE DE LIVRAISON : OÙ EN EST-ON ?
QUELLES PERSPECTIVES ?

Modérateur

Benoît Barbedette

Directeur de la rédaction d'Acteurs Urbains

« On ne peut pas imaginer une logistique optimisée sans une part de foncier importante, en termes de places de parkings, en termes d'aires de livraison, en termes d'espace logistique avancé. »

**Bruno Genty**

Président de France Nature Environnement

« Valoriser les bonnes pratiques, c'est mettre en place une gouvernance globale, avec des instruments techniques et financiers. »



Il y a un certain nombre d'avancées dans cette question du dernier kilomètre mais des progrès restent à faire. Quels sont les impacts sanitaires ? Depuis juin 2012, le Centre International de Recherches sur le Cancer a prouvé qu'il y a une relation de cause à effet entre pollution au diesel et cancer. Il y a aujourd'hui une insuffisante prise en compte des impacts sur la santé, au niveau de la pollution atmosphérique mais aussi du bruit. Nous sollicitons une étude plus fine sur l'impact de cette question du dernier kilomètre de livraison sur la santé publique qui pourrait constituer une aide à une décision intelligente.

Comment valoriser les bonnes pratiques, à la fois en termes de communication, de finances, d'incitations, d'optimisation ? La logistique inverse est par exemple un gisement énorme. Ce système peut diviser par deux encore les impacts sur la santé et peut aussi optimiser le coût.

Enfin, nous devons en finir avec l'émiettement des compétences en matière de police de la circulation et du stationnement. Le Gouvernement travaille en ce moment sur l'acte III de la décentralisation.

Chaque commune avec des règles différentes, c'est ingérable. C'est une entrave à la viabilité économique.

Valoriser les bonnes pratiques, c'est mettre en place une gouvernance globale, avec des instruments techniques et financiers. ■

**Jean-Louis Berthou**

Direction Transports et Véhicules Électriques d'EDF

« Le dernier kilomètre de livraison peut être électrique »

EDF effectue un travail en amont avec les constructeurs, sur le passage de véhicules thermiques à l'électrique. Nous cherchons à caractériser les usages pour déterminer les consommations spécifiques de chaque utilisation (pack batterie, mode de charge, sécurité, etc. Pour les utilisateurs qui ne souhaitent pas prendre le risque batterie, nous avons

une filiale qui supporte ce coût et qui assure la location de la batterie.

EDF détient 1500 véhicules électriques. Il existe désormais des quadricycles lourds homologués en N1, des VUL, des 3,5 tonnes, et on aura demain des véhicules électriques en 12-19 tonnes. ■

**Razzy Hammadi**

Député de Seine-Saint-Denis

« Toute initiative permettant de concilier déplacements urbains et écologie doit mobiliser l'ensemble des acteurs économiques, sociaux et politiques. »

Ce sujet m'interpelle à plusieurs niveaux. À la fois comme parlementaire puisqu'il y a une dimension nationale dans le pilotage du dernier kilomètre, mais aussi du point de vue de la gouvernance. De mon point de vue, nous devons être à l'échelle de l'agglomération, le maillage doit être aussi départemental, régional voire inter-régional. C'est d'autant plus important qu'il y a tout un travail à effectuer sur les droits d'usage du point de vue administratif, sur les modes de contractualisation, sur le fléchage dans les PLU, sur les émissions de CO₂, ... Tout cela doit être intégré à une politique d'aménagement du territoire en phase avec la révolution des modes de consommation telle que le E-commerce.

Ce sujet nécessite vraiment que l'on puisse avoir des chefs de file. Et pour cela, nous avons besoin d'un cadre tel qu'une délégation interministérielle, car la

question du dernier kilomètre appelle des décisions transversales des pouvoirs publics.

À Montreuil par exemple, il y a de nombreux parkings qui ne sont pas utilisés. Or, Montreuil est aujourd'hui une porte ouverte sur le périphérique intérieur et extérieur. Avec Dominique Voynet, maire de Montreuil, le Conseil Général, la région des structures d'insertion, et certaines enseignes, nous cherchons à contractualiser cette idée en respectant les normes bruit, en intégrant des véhicules écologiques, etc.

En effet, dans la situation dans laquelle se trouve le pays, toute initiative permettant de concilier à la fois le défi des déplacements urbains et de l'écologie, la baisse des consommations de pointe et des émissions de CO₂, avec de la création d'emplois, doit mobiliser l'ensemble des acteurs économiques, sociaux et politiques. ■

**Philippe Mauge**

Directeur du Développement chez VNF

« Par le report modal, nous participons de plus en plus à l'amélioration de la performance environnementale des transports. »



VNF se positionne sur la distribution urbaine de marchandise, "le dernier kilomètre". Nous soutenons de nombreux projets tel que « Franprix en Seine » sur le quai de la Bourdonnais, Vert Chez Vous ou encore The Greenlink pour la

livraison de petits colis avec des transporteurs. Garder des ports au cœur des villes est un réel enjeu. On s'aperçoit en effet que le fleuve peut apporter des solutions, surtout dans des zones denses comme celle de Paris où la congestion routière est particulièrement importante. Le mode fluvial à cet avantage d'avoir un réseau loin d'être saturé. Nous estimons aujourd'hui pouvoir encore multiplier le trafic sur notre réseau par trois ou quatre sans aucun problème. ■



Benoît Chatelier

Associé Fondateur Carbox

« Nous développons, actuellement, des solutions d'autopartage interentreprises entre les opérateurs privés et publics. »



Notre société propose deux solutions : l'autopartage et le crédit de mobilité. Il existe 3 formes d'autopartage : le B2C grand public, le B2B dans les entreprises et l'autopartage entre les particuliers. Carbox s'est très vite positionné sur le marché des entreprises car chaque entreprise est un nœud de mobilité. Pour elles, c'est une manière de bénéficier d'une image plus innovante, plus durable, aussi bien en interne qu'auprès de leurs clients. Nous développons, actuellement, des solutions d'autopartage interentreprises entre les opérateurs privés et publics. Autre projet de notre société : Mobilités, pour une alternative à la voiture de fonction. Il s'agit de proposer une voiture qui peut être électrique et un crédit de mobilité en complément ou bien un accès à un pool d'autopartage et un crédit de mobilité pour utiliser d'autres modes de transports. ■

Guillaume Besnier

Responsable Développement chez COFELY INEO, filiale du groupe GDF-SUEZ

« L'idée et la demande étaient d'offrir des solutions de transports complémentaires les unes aux autres. »



La mobilité urbaine est au cœur de nos activités. Nous avons une expérience dans les infrastructures électriques et la gestion de l'information pour les voyageurs. Nous avons accompagné le Grand Angoulême pour la mise en place de l'autopartage. L'idée et la demande étaient d'offrir des solutions de transports complémentaires les unes aux autres. L'objectif est de favoriser les déplacements courts et occasionnels. Les facteurs du succès du service sont l'intégration de ce dernier dans la dynamique économique et sociale, dans une offre globale de transport, la communication, le marketing et la simplicité dans l'usage. ■

Laurent Delolme

Directeur Commercial Industrie & Commerce, GNVert

« Le GNV permet dès aujourd'hui des livraisons décarbonées dans les centres villes. »



Il existe plusieurs carburants à base de gaz naturel : le GNV et le GNL. Les atouts environnementaux et de santé publique sont nombreux : pas de particule, pas d'oxyde d'azote, et cela permet de réduire le CO₂. D'autre part, l'utilisation du gaz naturel carburant permet de réduire le bruit par deux, et il est totalement inodore.

Dans la gamme de nos produits, nous valorisons aussi le biogaz en carburant décarboné : le bio-GNV. Liquéfié, il deviendra du bio-GNL. En termes de véhicules, le gaz naturel est le carburant qui offre le spectre le plus large. Il existe toute une gamme de véhicules professionnels, allant du véhicule léger au camion benne jusqu'à 40 tonnes.

Le GNV offre des solutions mutualisables s'il y a concertation entre les acteurs. Nous sommes le premier pays européen à avoir un réseau aussi important de stations GNV poids lourds. En ce qui concerne le GNL, nous participons à l'installation de trois stations GNL en France l'année prochaine. Il s'agit de disposer sur les grands axes européens d'une station tous les 600 kilomètres. ■

Reynal Mangaretto

Secteur Transport Franprix - Leader Price

« Grâce à la Seine, nous économisons 234 tonnes de CO₂ par an. »



« Franprix entre en Seine » est notre nouveau projet de livraison urbaine par la Seine de nos magasins de proximité. L'objectif est de livrer une centaine de magasins, par voie fluviale, au départ de notre entrepôt de Chennevières-sur-Marne, à destination des arrondissements parisiens les plus proches du quai de déchargement de la Bourdonnais.

Dans un contexte urbain de plus en plus dense et complexe à partager entre les différents acteurs, le transport de marchandises en ville est de plus en plus soumis à une politique réglementaire et fiscale contraignante. La mise en place de l'éco-redevance kilométrique en juillet 2013 pèsera lourd sur nos budgets transport. Nous voulons donc devancer les politiques de demain et le durcissement de la réglementation.

C'est également un engagement durable du groupe Casino, et de l'enseigne Franprix en particulier avec une économie à l'année de 234 tonnes de CO₂, de 450 000 kilomètres routiers évités par an, soit 14 000 heures de présence routière de nos poids lourds en moins sur le réseau francilien. ■

CONFÉRENCE 9

PROSPECTIVE : QUELLE VOITURE ÉCOLOGIQUE POUR DEMAIN ?

Modérateur



Didier Laurent

Rédacteur en chef, L'argus

« Favoriser le covoiturage, utiliser des carburants plus propres, ce n'est plus du militantisme, c'est une nécessité. »

Laurent Buffeteau

Directeur Général de MIA Electric

« Le futur de Mia passera par la pile à combustible. »



Dans notre société, le futur est entre les mains de 80 ingénieurs. La solution du présent est la voiture électrique, même si elle est imparfaite et améliorable. Son vrai problème est l'autonomie. Notre société veut mettre sur le marché 10 000 véhicules électriques à 10 000 euros TTC desquels seront déduits le bonus. Le futur de Mia passera par la pile à combustible. Il s'agit d'un véhicule hybride électricité-hydrogène. Un premier prototype a déjà été réalisé en mars. Il y aura un véhicule léger et un minibus. La sortie de ces véhicules est prévue pour l'horizon 2015-2016. ■

Marcel Deneux

Sénateur de la Somme

« Une voiture écologique est la rencontre d'un carburant le moins carboné possible et d'un véhicule capable de le consommer. »



Aujourd'hui, nous sommes contraints par le réchauffement climatique, la pollution au CO₂ et les Nox. Une voiture écologique est la rencontre d'un carburant le moins carboné possible et d'un véhicule capable de le consommer. La voiture écologique de demain sera celle qui tout au long de sa vie sera la plus écologique possible. Les biocarburants restent une problématique importante.

C'est un combat vieux de 18 ans qui avait pour objectif l'équipement de 1200 stations-services. Nous avons surtout investi dans l'éthanol, les quatre usines fonctionnant en France représentent 1,5 milliards d'euros d'investissements. Cela ne fait pas concurrence au défi alimentaire du monde puisque seulement 2% des terres agricoles sont dévolues à cet effet.

L'avenir n'est plus aux carburants de 1^{ère} génération même s'ils sont essentiels pour pouvoir financer celui de 2^{ème} génération. Aujourd'hui, l'avenir est à la méthanisation. Cette filière va se développer pour des véhicules de toute nature et notamment pour les poids-lourds. ■



Guillaume Chevrollier, Martial Saddier, Alain Gest, Jean-Paul Chanteguet, et Marc Teyssier d'Orfeuille à l'écoute de Sylvain Demours.



Le futur des véhicules écologiques selon Toyota passe par la pile à combustible et donc l'hydrogène.



Guillaume Chevrollier, Rémi Pavros, Martial Saddier, Patrice Carvalho, Jean-Paul Chanteguet et Alain Gest autour de la Renault ZOE.



La Commission développement durable de l'Assemblée redécouvre les avantages du GPL-c.



Laurent Buffeteau, et Jean-Philippe Brun, présentent aux députés la mia electric.



Christophe Duchatelle présente aux parlementaires l'Ampera, véhicule électrique à autonomie étendue.



DBT CEV, le chargeur rapide AC/DC.



La Furtive eGT, dorénavant commercialisée.



Ce concept BMW i8 a séduit Philippe Streiff, chargé du handicap auprès de la déléguée Sécurité Routière au MEDDE.

Patrick Coroller

Directeur du département Transports et Mobilité de l'ADEME

« La mobilité du futur est la mobilité 2.0, le Smartphone deviendra l'outil de transport. »

Nous devons faire face à des défis majeurs. Le premier est celui de l'énergie, les transports représentent deux tiers de la consommation de pétrole. Il y a aussi le changement climatique, les véhicules représentent un tiers des émissions de CO₂ et 28% des gaz à effet de serre. L'air et la santé avec les particules et le bruit sont deux autres enjeux importants. La mobilité du futur est la mobilité 2.0, le Smartphone deviendra l'outil de transport. Sur l'évolution des carburants, aujourd'hui, trois quarts des véhicules neufs sont diesels. L'essence va rattraper son retard et l'avènement majeur sera l'hybridation des véhicules et le plus intéressant sera le véhicule hybride rechargeable qui permettra de rouler sans émission et sans pollution dans les villes. ■



Édouard Duboille

Président de la Fédération du covoiturage

« La FEDUCO a réfléchi, avec ses partenaires, sur les leviers pour développer le covoiturage de courte distance, qui correspond à la majeure partie des déplacements. »

Notre organisation regroupe les principaux opérateurs du covoiturage. Le covoiturage longue distance est déjà encré dans les esprits. Aujourd'hui, La FEDUCO réfléchit, avec ses partenaires, sur les leviers pour développer le covoiturage de courte distance. C'est 98% des trajets, 60% des kilomètres et 70% des émissions de CO₂.

Pour développer ce covoiturage courte distance, il faut développer des infrastructures avec des aires dédiées au covoiturage. Ces aires organiseront les flux pour régler les problèmes de congestion. Il faudra les normaliser grâce à un label et un référencement.

Le développement de ce type de covoiturage dépendra aussi de la fiscalité et des assurances. ■



3 ANS DÉJÀ ... LES RIVE, VUES PAR LES CONGRESSITES, PARTENAIRES ET CONFÉRENCIERS, C'EST ...

LE PREMIER CIRCUIT DU MONDE DANS UN PARC NATIONAL PROTÉGÉ

Thierry Hesse, Commissaire général du Mondial de l'Automobile

« Les RIVE ont démarré à Alès. J'ai eu la chance et l'honneur de participer les 2 premières années. C'est une super idée ! »

Louis Nègre, Sénateur-maire des Alpes-Maritimes, Rapporteur du Livre Vert
« Quand Marc m'a parlé d'Alès, je lui ai demandé où cela se trouvait (...) Vous avez quand même fait ce pari en 2010 de venir, et de participer, et la mayonnaise a pris ! Aux vues de son succès, il n'y a aucun risque maintenant, on peut continuer... »

Jean-Pierre Saez, Maire de Venelles, Vice-Président délégué au développement durable Agglomération du Pays d'Aix

« L'organisation des ces Rencontres sur ce magnifique Pôle Mécanique a été le choix le plus pertinent qu'on puisse imaginer sur le territoire national, et je dirai même en Europe. [...] Tout était strictement parfait. »

... IDÉAL POUR ESSAYER LES VOITURES ÉCOLOGIQUES

Joël Pedessac, Directeur général, Comité Français Butane Propane (GPL)

« Les voitures écologiques existent et le pôle mécanique d'Alès permet de bien les essayer. Le GPL sera représenté l'année prochaine. »

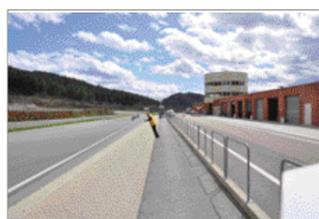
Jean-Marc Sarret, Direction de la Communication, Groupe PSA Peugeot - Citroën

« Nous vous avons présenté à Alès le premier full hybride diesel avec 3008 Hybrid 4, qui allie à la fois les bienfaits de l'électrique en ville avec l'avantage du diesel sur route et autoroute. »

Roland Ries, Sénateur-maire de Strasbourg, Président du GART

« En faisant le tour des stands ce matin, j'ai été frappé par la rapidité des évolutions. J'ai conduit un véhicule sans aucune émission polluante ce matin, dont je n'imaginais pas qu'il puisse avoir ce niveau de performances. »

UN LIEU D'ÉCHANGES PARTICULIER ENTRE PUBLICS ET PRIVÉS...



Jean-Paul Chanteguet,

Député de l'Indre, Président de la Commission Développement Durable et Aménagement du Territoire de l'Assemblée Nationale

« Nous avons bien entendu l'invitation qui

nous a été transmise par Max Roustan de délocaliser les travaux de la commission pendant 2 jours en juillet 2013 à Alès. Si notre emploi du temps le permet, nous y répondrons favorablement. »

SE Bernard Fautrier, Ministre plénipotentiaire, Vice-Président CEO Fondation Prince Albert II de Monaco

« Vous pouvez être assurés de l'intérêt que porte le Prince à poursuivre ce partenariat »

Thomas Peaucelle, Directeur général adjoint stratégie, COFELY-INEO groupe GDF-Suez

« Les échanges publics - privés étaient de grande qualité. Nous reviendrons l'année prochaine. »

Jean-Pierre Raffarin, Sénateur de la Vienne, Ancien Premier Ministre

« Les lieux de rencontre de l'intelligence sont de toute première importance. »



Bénédicte Barbry, directrice, Relations extérieures et institutionnelles, Mobivia groupe

« Nous sommes très heureux des nombreux contacts professionnels que nous avons recueilli aux RIVE »

Jean-Michel Cavret, Directeur de la Stratégie Electro-mobilité, BMW France

« Toutes mes félicitations pour l'excellente tenue et l'organisation des RIVE 2012 »

Sophie Glemet, Responsable relations

presse et institutionnelles, Toyota France

« Merci pour ces deux jours de conférences, un moment privilégié pour nous pour rencontrer et écouter tous les acteurs de la mobilité que vous avez su mobiliser. »

... DANS UNE AMBIANCE CONVIVIALE UNIQUE

Nathalie Morlot, Présidente de la Fonderie d'Événements Publics, co-Fondatrice des RIVE

« Le site est particulièrement original et intéressant. Il nous a permis de mettre en place une terrasse d'échanges qui surplombe tout le circuit. Côté networking, le pari était réussi. »

Philippe Brendel, Directeur de l'Observatoire du Véhicule d'Entreprise (OVE)

« Il y a des conférences et des intervenants de qualité. Il y a la place, il y a le temps, et c'est très bien organisé. Nous reviendrons l'année prochaine ! » ■

RIVE 2012 en quelques chiffres

- 1 Député Européen
- 2 Anciens ministres : 1 Ambassadeur chargé pour la France des négociations sur les changements climatiques, 1 Président de l'ADEME
- 2 ONG : France Nature Environnement, WWF
- 4 ministères : Redressement productif ; Ecologie, Développement durable et l'énergie ; Enseignement supérieur ; ainsi le ministère fédéral de l'économie autrichien.
- 5 Sénateurs, dont le Président de la Commission du développement durable et les 2 co-présidents du groupe d'études mobilités du Sénat
- 6 entités fondatrices
- 8 nationalités (USA, Chine, Autriche, Singapour, Bulgarie, Belgique, Hongrie, Danemark), dont le Consul des Etats-Unis de Lyon
- 12 Députés, dont le Président de la Commission du développement durable et 1 vice-Président de l'Assemblée Nationale
- 13 partenaires économiques : Renault, Toyota, BMW i, Opel, mia electric, CFBP (GPL), bioéthanol, EDF, Mobivia groupe, Carbox, MAAF, Prix Auto Environnement, ALD Automotive
- 17 élus locaux (maires, adjoints, présidents et vice-présidents d'EPCI)
- 18 Collectivités (exécutif, responsables politiques, services techniques)
- 191 congressistes, décideurs publics privés, constructeurs, énergéticiens, gestionnaires de flottes et de réseaux, services de mobilité et d'écoconduite, représentants diplomatiques et d'associations d'élus.



RIVE 2013 : SAS le Prince Albert II confirme sa venue à Alès

SAS le Prince Albert II a présidé un déjeuner des Clubs du Dernier Kilomètre de Livraison et des Voitures Écologiques au Palais du Luxembourg le 29 octobre 2012. Accueilli par Bariza Khiari, Vice-Présidente du Sénat, au nom de Jean-Pierre Bel, il a souhaité rappeler tout son engagement en faveur de la mobilité durable. Il a également souligné l'importance des événements pour permettre de faire avancer cette problématique au cœur des échanges entre public et privé.



Après le salon EVER qui se tiendra à Monaco du 27 au 30 mars, il a donné rendez-vous aux participants des RIVE 2013 sur le Pôle Mécanique d'Alès Cévennes les 3 et 4 juillet 2013.

RENDEZ-VOUS AUX RIVE 2013 LES 3 ET 4 JUILLET À ALÈS !



Discours de clôture

Max Roustan, Maire d'Alès, membre honoraire du Parlement

« Après la mine, nous souhaitons avec vous faire d'Alès le haut lieu du véhicule décarboné »

Cela fait 2 jours que les débats sont très riches grâce à votre participation à tous. Je me réjouis que le Club des Voitures Écologiques ait décidé d'organiser les Rencontres Internationales des Voitures Écologiques à Alès en 2013. C'est pour nous la reconnaissance de notre engagement pour l'environnement. Notre agglomération de 100 000 habitants a remporté une Marianne d'Or, sa 4e fleur, et dispose du seul circuit au monde dans un parc naturel protégé. Rappelons que le Parc National des Cévennes est classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Alès souhaite être le symbole de la révolution industrielle. Berceau de l'aluminium avec 28000 mineurs qui travaillaient pour Pechiney, nous nous tournons aujourd'hui vers le décarboné avec la voiture écologique de demain.

Avec les RIVE, vous avez la possibilité d'échanger comme vous l'avez fait à Paris, mais aussi et surtout d'essayer les voitures

écologiques sur les circuits du pôle mécanique. Prendre le temps de la conduite sous le soleil. 6 pistes sont à votre service : rapide, kart, 4x4, rallye et cross.

Vous avez également bien sûr la possibilité d'admirer les voitures sur le paddock. Nous souhaitons faire d'Alès le Davos de la voiture écologique.

Pour cela, la confirmation de la participation du Prince Albert II de Monaco est une première pierre. C'est en effet un peu le parrain de l'événement depuis 2010.

J'invite également les Ministres de l'Industrie et de l'Écologie, le Président de la Commission développement durable ici présent, à se délocaliser pendant 48 heures. Il s'agit de faire de la France le haut lieu des partenaires publics - privés, afin de construire ensemble demain des villes moins polluées. ■

Bienvenue à Alès !



www.rive2013-ales.fr