

RIVE 2015
Rencontres
Internationales
des Voitures
Écologiques

COMPTE-RENDU

2 JOURS DE RENCONTRES PROFESSIONNELLES LES 7 ET 8 JUILLET 2015 AU PÔLE MÉCANIQUE D'ALÈS

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

Marc Teyssier d'Orfeuill

Co-Fondateur des RIVE, délégué Général du Club des Voitures Écologiques



« Nous avons réussi à faire des RIVE le "Davos" des Voitures Écologiques »

Avec la COP21 début décembre à Paris, chacun doit apporter sa contribution. Pour reprendre les mots de Ban KI-MOON, qui rappelle l'urgence de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 2°C : « Il ne peut pas y avoir de plan B, puisqu'il n'y a pas de planète B ». Du Maroc qui accueillera en 2016 la COP22 à Hong Kong, représenté aujourd'hui par son ministre du développement durable, Monsieur Wong, nous cherchons

tous des solutions pour que nos villes soient moins polluées. Les territoires aussi ont un rôle essentiel à jouer. Alès agglomération et la Fondation Prince Albert II de Monaco vont signer une charte d'échanges de bonnes pratiques, pour renforcer les synergies entre leurs territoires en faveur du développement durable. La signature d'une convention avec le R20, fondé par Arnold Schwarzenegger, est également prévue. ►► page 3



De gauche à droite : S.A.S le Prince Albert II de Monaco, M. Wong, Ministre du développement durable de Hong Kong, Max Roustan, Maire d'Alès, Président d'Alès Agglomération, Jean-Marc Pastor, Sénateur Honoraire, Louis Nègre, Sénateur-maire des Alpes-Maritimes.

K S Wong

Ministre du développement durable, Hong Kong



« J'ATTENDS BEAUCOUP DE NOS ÉCHANGES AUJOURD'HUI »

Nous devons répondre à trois défis à Hong Kong : les gratte-ciel donc la hauteur, la haute densité de population et le climat tropical. Nous avons pour cela un système de transports très efficace : Notre consommation d'énergie est probablement l'une des meilleures au monde ! La plupart des déplacements se font en transports en commun. Nous disposons de mini bus et de tramways électriques, fabriqués par une société française. Eu égard à la densité de population, nous avons lancé il y a deux ans un plan pour la qualité de l'air. Il s'agit par exemple de remplacer les 80000 camions diesel par des poids lourds à carburants alternatifs que nous subventionnons. Nous encourageons également les véhicules électriques en diminuant leur taxation, nous sommes la première ville d'Asie à avoir lancé la culture de betteraves pour produire de l'éthanol et permettre ainsi l'utilisation d'un carburant d'origine renouvelable. Avec le développement des infrastructures de charge et des modèles électriques sur le marché, les immatriculations de véhicules individuels et d'autobus augmentent sensiblement. Sur les bus électriques, nous testons 2 systèmes : l'un à batterie, l'autre à supra condensateur. Dans l'échange et la concertation avec d'autres villes du monde, nous partageons l'information pour rendre le monde plus durable, et c'est pourquoi nous sommes aux RIVE aujourd'hui.

SAS le Prince Albert II de Monaco



« CONSTRUIRE L'ÉCOLOGIE EN MARCHÉ N'EST PAS UNE POSSIBILITÉ MAIS UN DEVOIR »

« Celui qui déplace une montagne commence par déplacer de petites pierres », disait Confucius. Chaque voiture propre, chaque innovation que vous accomplissez, contribue ainsi à cette grande cause de l'écologie en marche. C'est la 3^{ème} fois que je peux participer aux RIVE et c'est toujours avec le même plaisir que je viens ici constater, avec vous, les progrès accomplis, année après année, par les véhicules propres. (...) Le thème de cette année, l'écologie en marche, (...) nous en sommes je pense tous ici les représentants. Chacun, chacune, à notre manière et à notre niveau. L'écologie en marche c'est par exemple ce que nous tâchons tous de développer, jour après jour, dans nos différentes villes ou dans nos différentes sociétés, dans nos différentes organisations. (...) En accompagnant plus de 350 projets avec ma fondation depuis 2006, en faisant de Monaco l'un des États des plus volontaristes en matière de

réduction des émissions de gaz à effet de serre, nous faisons de l'écologie en marche. Mais nos initiatives, aussi pertinentes soient-elles, ne peuvent pas tout. (...) Malgré des progrès incontestables, malgré une mobilisation des opinions publiques qui va s'amplifiant, année après année, les accords demeurent difficiles à trouver. Traversé par de graves crises économique, sanitaire, sécuritaire ou financière, notre monde peine à dégager suffisamment d'énergie, de moyens et de détermination pour prendre à bras-le-corps la crise écologique. Face à ce décalage, le grand défi de notre époque est de faire enfin coïncider la marche de l'écologie concrète et celle de l'écologie institutionnelle. C'est l'un des enjeux majeur de la prochaine Conférence Paris Climat, la COP 21 (...) Car l'essentiel dans la morosité ambiante est de ne pas oublier que l'écologie continue d'avancer, que les progrès existent et que les solutions - on l'a vu - sont possibles. ►► page 3

Anne Hidalgo

Maire de Paris

« LA VILLE DE PARIS S'ENGAGE EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE »



Chers amis de la mobilité durable, je ne peux pas être présente avec vous à ces Rencontres Internationales des Voitures Écologiques, mais je tiens à vous faire part de mon engagement total pour accélérer la montée en puissance des déplacements automobiles non polluants. Nous devons soutenir, et nous soutenons, les constructeurs automobiles qui s'engagent en matière de réduction des gaz à effet de serre et de l'amélioration de la qualité de l'air. Ce qui est bon pour notre santé est bon pour notre climat. La Ville de Paris s'engage donc totalement en faveur de la mobilité douce, avec des plans de circulation automobile conçus à la fois pour bien vivre et pour participer à la protection de la planète. Je me réjouis de notre bienveillance commune pour la planète et je vous salue chaleureusement, en vous souhaitant le meilleur pour les RIVE 2015.

Hakima El Haïte

Ministre déléguée chargée de l'Environnement



« NOUS VOUS ATTENDONS AVEC BEAUCOUP D'IMPATIENCE, L'ANNÉE PROCHAINE À LA COP 22 AU MAROC »



Les RIVE participent à trouver une solution pour la mobilité de demain. A la veille de la COP 21, et avant d'accueillir la COP 22 au Maroc l'année prochaine, nous sommes tous mobilisés pour trouver des solutions innovantes, qui vont nous permettre de contenir le réchauffement climatique à 2°C. Vous êtes au cœur des solutions.

L'innovation sera au cœur de la sauvegarde de la planète Terre et vous en faites partie. Le Maroc est disposé à engager ces solutions opérationnelles sur le terrain. Nous sommes en pourparlers pour modifier notre parc d'engins et migrer vers un parc sobre en carbone. Merci à mon ami Marc Teyssier d'Orfeuill, Président de RIVE, merci à Votre Altesse, Le Prince Albert II de Monaco, merci au Président du réseau R20 pour cette initiative et bienvenue d'avance, au Maroc, lors de la COP 22 !

Max Roustan

Maire d'Alès, Président d'Alès Agglomération



« BIENVENUE AUX RIVE 2015 ! »

Notre territoire a connu la nécessité de se reconstruire après une crise économique sans précédent. Il nous a fallu changer notre culture tout en gardant notre savoir faire industriel, et nous orienter vers le développement durable. Après 20 ans de travail, voici quelques uns de nos résultats : premier agenda 21 labellisé, Marianne d'Or du développement durable, 4e Fleur renouvelée trois fois, premier hôpital HQE de France, Lauréat des Territoires à énergie positive pour la croissance verte, habitat et hôpital chauffés au bois, pistes cyclables et subventions pour l'achat de vélos, premier rallye de véhicules électriques, et, bien sûr, les Rencontres Internationales des Voitures Écologiques depuis 2010.

Ce pôle mécanique sur lequel les congressistes pourront essayer les véhicules écologiques d'aujourd'hui et de demain pendant deux jours, représente 1000 emplois. Un bon nombre d'entre eux sont orientés vers la mobilité durable, avec pour exemple la construction de vélos, de motos et de voitures électriques. Devenu ce lieu d'échanges international incontournable, Alès a le plaisir d'offrir aujourd'hui aux personnalités du monde entier, du Maroc à Hong Kong en passant bien sûr par la présence à nouveau cette année du Prince Albert II de Monaco, la possibilité de dresser un état des lieux économique, social et politique sur le sujet stratégique de la mobilité durable.

Modérateur

Marc Teyssier d'Orfeuil,

délégué général CVE, co-Fondateur des RIVE

“ Le diesel ne va pas s'arrêter demain matin. Avant 2030-2040, il nous faut bonifier toutes les solutions. ”

Les énergies alternatives, l'hybride, l'électrique : il faut que chaque automobiliste trouve le véhicule écologique adapté à son usage. Pour en parler, il nous a semblé intéressant d'inviter aujourd'hui le Maroc, qui accueillera la COP22 l'année prochaine, afin d'assurer dès maintenant cette nécessaire continuité dans nos débats.



Pascal Ruch

PDG, Toyota France



“ La solution unique n'existe pas. Il faut que la mobilité durable soit accessible à tous, en fonction des budgets et des besoins de chaque individu. Notre priorité, c'est de trouver la solution la plus adaptée à chaque usage. ”

Toyota est un constructeur engagé dans la mobilité durable qui commercialise environ 10 millions de véhicules par an, dont 1,2 million d'hybrides. En cumulé, depuis le lancement de Prius en 1997, nous sommes à plus de 8 millions aujourd'hui. 125 000 roulent sur les routes françaises, et la plupart proviennent du site de production de Valenciennes où est produite la Yaris hybride depuis plus de 3 ans. En France, Toyota représente plus de 9000 emplois directs. Pour être un constructeur responsable, Toyota doit répondre à 3 défis : améliorer la qualité de l'air, faire face aux changements climatiques et à la demande en énergie. L'hybride nous permet dès à présent de répondre aux deux défis. La vente de véhicules hybrides depuis 1997 a permis d'éviter 41 millions de tonnes de CO2 par rapport à un équivalent essence. La technologie hybride est la pierre angulaire de notre stratégie car elle ne nécessite pas d'infrastructures de recharge, elle est accessible en terme de tarif, économique à l'usage et bénéficie d'excellentes performances environnementales, tant en terme de gaz à effets de serre que de polluants locaux.

Sur le 3e point, nous préparons l'arrivée de l'hydrogène dans l'automobile, afin de faire face à la diminution inévitable de la production de pétrole. Pour la première fois en dehors du Japon, nous exposons ici à Alès en France en situation réelle et dynamique notre vision de la mobilité durable : le 100% électrique avec l'iRoad, l'ensemble de notre gamme 100% hybride et la Mirai, véhicule à pile à combustible à hydrogène, pour de plus longues distances, avec une autonomie de 500km pour un plein de 2-3 minutes. Les démarrages commerciaux de la Mirai sont très enthousiasmants : depuis son lancement en décembre 2014, l'intégralité de la production a été vendue, et 3000 précommandes ont été enregistrées aux USA.

Le déploiement en Europe est prévu fin 2015 en Allemagne, au Royaume-Uni et au Danemark, eu égard aux stations de rechargement prévues ou installées. Notons que l'hydrogène permettra une plus grande diversité et indépendance énergétique. En France, nous attendons que le réseau de distribution se développe sur le territoire national.

James Rockal

CEO, World LP Gas Association

“ Le gaz carburant représente une opportunité immédiate pour améliorer la qualité de l'air et réduire le CO2. ”



Avec 250 organisations opérant dans plus de 125 pays dans le monde, nous sommes vraiment la voix mondiale du GPL. Au niveau de la planète, 3,7 millions de personnes meurent prématurément en raison de la mauvaise qualité de l'air, dont une grande partie est due aux transports. Un véhicule diesel émet la même quantité de NOx qu'environ 20 véhicules GPL. Les véhicules GPL génèrent près de 30% d'émissions de CO2 de moins que leurs équivalents essence, et quasiment aucune particule lors de la combustion. Et je pense qu'il est très important de rappeler que le gaz carburant est disponible dès maintenant. Le nombre de véhicules a dépassé 25 millions en 2013. Nous avons vu une augmentation de 55% rien que sur les 6 dernières années. Partout dans le monde, il y a plus de 70 000 stations de distribution pour le GPL. La moitié de la demande dans le monde provient de seulement 5 pays : la Corée, la Russie, la Turquie, la Thaïlande et la Pologne. La demande est très clairement liée à la politique du gouvernement. Et dans de nombreux cas, c'est la qualité de l'air qui amène les gouvernements à mettre en place des politiques favorables à l'égard du GPL. Nous avons aussi besoin de briser quelques idées préconçues. Le gaz carburant est sûr : de nombreuses études montrent que les véhicules au gaz sont effectivement plus sûrs que les véhicules à essence lors d'un accident. Le gaz carburant est largement disponible. Le gaz carburant est non seulement le carburant d'aujourd'hui, mais aussi le carburant de demain. Nous avons entendu parler de l'Afrique et du rôle de l'électricité en Afrique. Ce qu'il est intéressant de noter, c'est que l'Afrique est un exportateur net de GPL, pour l'industrie pétrochimique, qui n'est pas idéale pour la planète. Sans ce débouché, le GPL est brûlé en torchères. Il serait plus pertinent de l'utiliser dans les véhicules. Il est donc temps simplement de changer l'image du GPL, d'améliorer notre communication, pour que tous comprennent que la belle histoire du GPL doit se poursuivre dans le futur, pour un meilleur respect de notre planète.



Catherine Chabaud

Conseillère CESE, Navigatrice et journaliste



“ La mer, c'est l'avenir de la Terre : comment la gérer durablement ? ”

Rappelons que l'océan fournit 50% de l'oxygène de l'atmosphère, et qu'il capte 25% de nos émissions de gaz à effet de serre. Avec 80% de la population qui vivra demain sur la frange littorale, la mer est au cœur d'enjeux économiques, sociaux et environnementaux incontournables. Les villes du littoral sont les premières à être exposées aux impacts du réchauffement climatique.

Après deux tours du monde et une traversée de l'Atlantique, j'ai décidé de m'engager contre la pollution marine en créant Innovation Bleue. Il s'agit de promouvoir le développement durable des activités maritimes autour de deux axes : développer des éco-innovations avec un programme Voilier du Futur, et des programmes de sensibilisation avec pour exemple le Tour de France des Solutions pour le Climat.

Sur le premier volet, nous travaillons par exemple sur une aile rigide qui remplacerait la voile, et qui permettrait un gain de 30% d'énergie. Cette aile pourrait être déclinée pour la pêche, les cargos, mais aussi la plaisance. Tout comme le CVE travaille sur le mix énergétique (et nous avons d'ailleurs aussi dans le maritime du GNL), nous travaillons sur un mix de solutions complémentaires : éolien, solaire, hydro-générateur, éco-conception totale du bateau avec des matériaux biosourcés.

Quelques exemples rencontrés durant le Tour de France des solutions : à Cannes, EcoTank collecte les eaux noires et grises du port, à Lunel, un bâtiment à énergie positive développé par l'association négaWatt démontre que la transition énergétique est possible, au large de Brest, puis à Bordeaux, des hydroliennes permettent de profiter des courants marins pour produire de l'énergie, à La Seyne sur Mer et Monaco, des échangeurs thermiques profitent de la différence de température entre l'air et la mer pour chauffer les bâtiments !

Enfin, nous avons créé la plateforme Océan et Climat afin de faire entendre la voix de l'océan pendant la COP21.

Elle regroupe aujourd'hui une soixantaine de membres, scientifiques, associations environnementales ou encore entreprises.

Toutes les rivières mènent à la mer, et nous sommes tous liés. Il y a des synergies entre véhicules terrestres et véhicules maritimes, et tous doivent respecter au mieux l'environnement.

Signature

SIGNATURE DE LA CHARTE D'ÉCHANGES DE BONNES PRATIQUES ENTRE ALÈS AGGLOMÉRATION ET LA FONDATIONS PRINCE ALBERT II DE MONACO



De haut en bas / de gauche à droite : S.A.S le Prince Albert II de Monaco, Didier Martin, Préfet du Gard, Marc Teyssier d'Orfeuil, Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, Co-fondateur des RIVE, SE Bernard Fautrier, Ministre plénipotentiaire de la Principauté de Monaco, Vice-Président de la Fondation Albert II de Monaco, Max Roustan, Maire d'Alès, Président d'Alès Agglomération.

Saïd Mouline

Directeur général, ADEREE (Maroc)



“ Avec la COP21 et la COP22 au Maroc, nous n'en sommes plus au stade de présenter des technologies, nous parlons de solutions. Depuis 2009, avec la vision de Sa Majesté, nous avons pu mettre en place des solutions qui sont aujourd'hui opérationnelles. ”

En Afrique, nous ne sommes pas responsables des changements climatiques, mais nous les subissons. Pourtant, depuis sa création, l'Afrique n'a bénéficié que de 2% des fonds du Mécanisme de Développement Propre (MDP). Il est important que des accords plus volontaires soient trouvés sur ce point durant la COP21.

Au Maroc, dès 2009, la lettre royale a été très claire : priorité aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique dans notre politique. Nos 3 plans éolien, solaire, hydraulique vise à une production d'électricité à 42% d'origine renouvelable en 2020. Un marocain émet en moyenne 7 fois moins de gaz à effets de serre qu'un européen. Pourquoi s'engager dans la transition énergétique alors ? La centrale thermo solaire de Ouarzazate est un bel exemple : elle permet d'améliorer notre indépendance énergétique tout en développant des emplois locaux dans une région qui était plutôt démunie. L'avantage des énergies renouvelables, c'est qu'elles se développent dans des régions très ensoleillées, très ventées, qui n'avaient pas beaucoup d'autres ressources. L'impact est positif sur le plan environnemental, économique et sociétal.

Avec nos 3500 km de côtes, nous étudions également les possibilités de produire des biocarburants à partir des algues.

Dans le secteur des transports, il y a de grandes capacités d'économie d'énergie. Quand on voit ici toutes les technologies qui commencent à se développer, les nouvelles voitures, il est très important que nous accompagnions ce mouvement par des politiques adéquates.

Modérateur

Didier Laurent

Journaliste spécialisé

“ À quelques mois de la conférence sur le climat, le projet de loi sur la transition énergétique a été voté. Quels sont les engagements des pouvoirs publics ? Les principaux leviers, quelles énergies à développer, comment les promouvoir ? ”

Bénédicte BARBRY



Directrice des relations institutionnelles, MOBIVIA Groupe

Le projet de loi de transition énergétique donne une impulsion majeure sur le volet transport. J'ai eu le plaisir de témoigner sur le sujet de l'éco-diagnostic et de l'éco-entretien, en octobre dernier, lors des dernières rencontres internationales des voitures écologiques. Le projet de loi, dans l'article 17 bis, intègre une

obligation de faire un éco-diagnostic lors du contrôle technique. A peu près 40 % des véhicules du parc roulant nécessite des ajustements, ne serait-ce qu'en une année. Il y a vraiment un levier énorme grâce à l'éco-diagnostic et l'éco-entretien. Dans les mois à venir, au-delà du vote de cet article, notre travail va être d'identifier le bon niveau d'émission pour savoir si le véhicule est recalé ou pas au contrôle technique.

Jacques DAMAS

Directeur exécutif ferroviaire et industriel de KEOLIS



KEOLIS, c'est 10 millions de voyages par jour dans 14 pays avec 60 000 salariés. Nous sommes dans tous les pays du monde, essentiellement au service des autorités organisatrices. On fait l'exploitation et la maintenance, d'une autorité organisatrice.

Notre métier ? C'est d'abord la sécurité, la ponctualité, le confort. Ensuite ? Nous conseillons ceux qui sont propriétaires des actifs grâce à notre expérience. Concernant le sujet électrique, c'est d'abord celui des modes massifs. A Lyon, les trois quarts des voyages sont faits en mode électrique entre le métro, le tramway et aussi les trolleybus. Quand on est dans les villes de taille moyenne, comme Dijon ou Orléans, on arrive à des ordres de grandeur de déplacement électrique qui sont de 40 % - 50 % des déplacements en électrique. Ce qui est, pour nous, fondamental, c'est qu'il n'y a pas de solution unique. Il y a des solutions qui collent aux besoins d'une situation d'une ville, d'une exploitation.

Philippe VITEL

Député du Var



Ce texte sur la transition énergétique, est important dans le contexte de la COP 21.

La France doit apporter des gages pour rappeler les engagements de notre pays en matière d'environnement. Le secteur des transports doit tenir une place majeure, dans les réflexions, car le secteur est à l'origine de 27 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 92 % proviennent du transport routier, avec 57 % de véhicules parti-

culiers. Dans ce texte, nous défendons l'incitation qui est donnée à chacun d'entre nous de pouvoir se doter de véhicules non polluants, qu'ils soient électriques ou autres, mais aussi pour les responsables dans les collectivités territoriales d'acquiescer des véhicules vertueux. Concernant, l'objectif de 50 % de parcs de flotte de l'État, des collectivités territoriales, des entreprises nationales, il aura un coût pour ces collectivités à un moment où nous sommes dans une période de réduction de l'argent public.

Louis NÈGRE

Sénateur-maire, Rapporteur PLTE Sénat



Concernant le PLTE et la mobilité, il y a des engagements en faveur des véhicules « propres ». On parle désormais des véhicules à faibles émissions et à très faibles émissions. Peu importe le carburant, et la motorisation, ce que l'on veut c'est le résultat.

La loi va imposer à l'État, et à ses entreprises publiques d'avoir des véhicules de faibles émissions à hauteur de 50 %. Pour les collectivités locales, l'objectif est de 20 %. Si votre véhicule a de très faibles émissions, le projet de loi prévoit que vous aurez des privilèges : circuler dans des zones à circulation restreinte ou un tarif préférentiel dans les parkings et sur autoroutes. Enfin, le Club des Voitures Écologiques nous a transmis un amendement qui disait ceci : « si un promoteur met en place, dans un immeuble collectif, un système d'autopartage, il peut diminuer de 15 % le nombre de parkings qu'ils sont tenus de faire », 15 % en parking souterrain, dans ma région ça coûte 30 000 euros. C'est une avancée considérable.



VISITE DES STANDS : de gauche à droite : Claude Müller, Nissan, Louis Nègre, Sénateur-maire des Alpes-Maritimes, S.A.S le Prince Albert II de Monaco, Marc Teyssier d'Orfeuille, Délégué général du Club des Voitures Écologiques, Co-fondateur des RIVE, Max Roustan, Maire d'Alès, Président d'Alès Agglomération.

Joël PEDESSAC

Directeur général, CFBP GPL



Le GPL, provient de l'exploitation soit du pétrole, soit du gaz naturel. Il y a aujourd'hui des énergies, qui peuvent être du GPL ou du méthane, à partir de la biomasse.

Nous avons un large réseau de distribution qui permet de traverser l'Europe en roulant uniquement avec ce gaz. C'est économique à l'usage et cette maturité technologique rend ce produit abordable.

Ce type de véhicule réduit les émissions de particules, de NOx et de CO₂ qui est l'un des points essentiels de la transition énergétique.

Quels sont les engagements nécessaires pour qu'une solution comme le GPL puisse exister dans le mix énergétique français ? Notre problématique est de savoir si j'investis aujourd'hui un euro, est-ce que je vais pouvoir le rentabiliser d'ici 10 ans ou non. C'est cette stabilité qui fait défaut dans notre industrie. Nous avons besoin de visibilité.

Jean-Noël GUILLOT

Directeur Projets Territoriaux, EDF



Notre action porte sur les questions de recherche et développement. Cela fait plus de 30 ans que le groupe EDF travaille sur les questions de mobilité électrique, c'est aujourd'hui l'un de nos principaux axes de recherche. Cela nous permet d'avoir une forte expertise sur le sujet et

de conseiller les collectivités et entreprises. L'autre volet sur lequel nous travaillons beaucoup, c'est l'infrastructure de recharge. Quels sont les types de bornes existantes sur le marché ? Quels sont les types de bornes que je dois mettre en place en fonction du type de places de parking ? Il s'agit ensuite de mettre en œuvre les solutions avec nos filiales. Enfin, c'est le projet Corridor. Il prévoit, d'ici la fin 2015, l'installation de 200 bornes de recharge rapide sur autoroute. 70 seront présentes fin septembre, début octobre. L'objectif est d'apporter une réassurance à l'utilisateur, notamment pour les trajets interurbains.

SUITE DE LA PAGE 1

►►► Suite du discours de Marc Teyssier d'Orfeuille

Si nous saluons l'adoption de la loi sur la transition énergétique, nous n'avons pas compris la sortie récente de Madame la Ministre sur les pastilles. Chacun de nos concitoyens doit pouvoir trouver un véhicule écologique correspondant à ses usages et cela passe par la mixité

énergétique. Enfin, afin d'accueillir l'ensemble des acteurs de la mobilité, les Rencontres Internationales des Voitures Écologiques deviennent les Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques, tout en restant les RIVE !

►►► Suite de l'allocation de S.A.S le Prince Albert II de Monaco

À cet égard, l'automobile offre des opportunités précieuses. D'une part, parce qu'elle est au cœur de notre civilisation et qu'il ne saurait y avoir d'écologie en marche qui ne règle la question des déplacements propres. Et d'autre part, surtout parce que l'automobile propose d'ores et déjà des perspectives extrêmement innovantes et fécondes, des solutions qui apportent preuve de leur efficacité. Construire l'écologie en marche n'apparaît donc pas ici comme une possibilité mais comme un devoir. En développant des

filiales industrielles créatrices d'emplois, en proposant à nos contemporains des performances technologiques, de l'innovation et du rêve, en poursuivant un idéal d'autonomie et de liberté de déplacement, en inventant une croissance propre, l'automobile incarne aujourd'hui l'un des secteurs les plus prometteurs et les plus riches pour tous ceux qui, comme moi, veulent construire au plus vite un autre modèle de croissance. Un modèle qui ne renie aucun de nos idéaux de progrès, mais s'accorde enfin avec la nature et avec ses exigences.



i-road, stand Toyota de gauche à droite : M. Wong, Ministre d'Etat du développement durable de Hong Kong, S.A.S le Prince Albert II de Monaco.

Modérateur

Marc Teyssier d'Orfeuil

Délégué général CVE, co-fondateur des RIVE

“ Il faut sortir du diesel dans les 20 ans et accompagner l'industrie pour trouver de nouvelles solutions. Les élus locaux ont un rôle important sur ce sujet. ”



Serge Orru

Conseiller d'Anne Hidalgo, maire de Paris, en charge de l'Environnement

“ Nous devons agir en étant innovants, audacieux, en utilisant le bon sens, et la philosophie. ”



Un élu doit montrer la direction. Cela ne donne pas toutes les solutions, qui doivent se trouver ensemble, avec la société civile. Lorsque le maire de Paris a dit « stop au diesel », beaucoup de constructeurs se sont crispés. Pourtant, la mobilité doit être bienveillante à l'égard de la ville, de ses façades, de ses constructions et de ses habitants. Pour cela, elle doit être fluide, et respecter la qualité de l'air.

Pour lutter contre cela, et pour réussir la COP 21 quand bien même la négociation diplomatique est internationale, les collectivités, les territoires, ensemble, dans nos pratiques, nos méthodes, les institutions, les entreprises, les citoyens, parce que ce n'est pas toujours les autres qui sont responsables, nous avons cette responsabilité d'agir.

Serge Clément

PDG, VINCI Park

“ Il n'y a pas de mobilité sans stationnement. ”



Les enjeux et les maturités des villes sont différents sur les politiques de transports. On parle souvent de Paris. Paris a beaucoup d'infrastructures de transports en commun. Ce n'est pas le cas de toutes les villes. Aujourd'hui, investir dans les infrastructures coûte très cher. La voiture restera donc au cœur de la mobilité individuelle mais devra être de plus en plus propre, de plus en plus connectée. Aujourd'hui, pour avoir une politique de stationnement et de mobilité cohérente, il faut mettre en cohérence la voirie et le stationnement en ouvrage. Ce ne sont pas les mêmes enjeux et besoins. Enfin, les demandes des utilisateurs évoluent. Ce que demandent aujourd'hui nos concitoyens, c'est de la liberté, du choix, de la facilité et de la fluidité. Tout cela va être porté par les technologies digitales qui transforment complètement l'usage de la mobilité, les moyens d'utiliser le stationnement. Il y a des actifs physiques, mais les technologies digitales viennent complètement transformer les usages et les besoins de nos clients.

Pascal Blanc

Maire de Bourges

“ Je ne suis pas un partisan des méthodes fortes. Il faut à la fois éduquer et sensibiliser, mais en même temps, donner les moyens à ceux qui sont amenés à se déplacer de faire autrement. ”



La situation de notre planète est préoccupante. Face à cela, il faut surtout sensibiliser et agir concrètement. C'est le rôle de l'élu. Les SCOT, les PDU ou le plan de déplacement de l'entreprise, doivent veiller à

limiter les déplacements, c'est-à-dire densifier un peu l'habitation, le logement, plutôt qu'étaler les territoires.

Nous touchons, à travers les déplacements, une vraie fracture sociale, puisque la précarité est aussi en milieu rural. Les sources d'économie sont donc aussi à travers les consommations liées aux déplacements et à la mobilité.

A Bourges, nous misons sur le développement cyclable, en mettant à disposition des vélos gratuitement, pour ceux qui le souhaitent, et en développant les aménagements urbains.

Sur la mobilité électrique, nous favorisons la mise en place de bornes en lien avec le syndicat d'énergie du Cher, qui va implanter 100 bornes sur le département, soit une tous les 20km.

Pour la ville, cette installation est peu onéreuse : elle coûte normalement 5500€, l'ADEME subventionne à hauteur de 50%, et avec les contributions du syndicat d'électricité et du conseil départemental, nous ne payons que 575€ au final.

Juliette Antoine-Simon

Directrice générale déléguée, SODETREL, groupe EDF

“ Aujourd'hui, les infrastructures sont là, les véhicules électriques sont là. Nous proposons les services qui vont faire que tout cela marche ensemble. ”



La recharge des véhicules électriques se fait essentiellement à domicile et sur le lieu de travail. En complément, nous déployons également des bornes localement avec les collectivités, et sur les autoroutes avec le projet Corridor.

Concrètement, le projet Corridor correspond à 200 bornes de recharge rapide sur les principales autoroutes, soit une borne tous les 80km.

Il reste une brique à apporter, c'est l'itinérance. Les automobilistes ont besoin de services simples. Ils ont besoin qu'on les décharge de toute cette complexité technique

qu'ils sentent sur la mobilité électrique : les standards, les accès, les paiements, etc. C'est pourquoi la recharge sur ces 200 bornes disponibles sur tout le territoire se fera au moyen d'une simple carte. Toutes les bornes sont interopérables. Aujourd'hui, il y en a 3, début octo-

bre elles seront 70 et 200 à la fin de l'année. Il s'agit de construire la colonne vertébrale du réseau de recharge rapide de demain, qui permet à l'utilisateur de retrouver 80% d'autonomie supplémentaire en 20 minutes. Le coût ? pour les abonnés Sode-trel Mobilité, cela coûte 1,5€ les 15 minutes de recharge. Les autres pourront s'acheter un badge à la station service.

Jean-Marie Compas

Responsable solutions réseaux, Compagnie Nationale du Rhône (CNR)

“ La CNR investit dans l'hydrogène vert pour la mobilité, mais aussi pour du stockage d'énergie inter-saisonnier via des projets power to gaz. ”



CNR est historiquement un producteur d'énergie exclusivement renouvelable. Le renouvelable, c'est très sympa mais c'est une énergie fatale et intermittente. Pour valoriser notre énergie, il nous faut trouver des gens qui peuvent consommer quand nous produisons et consommer moins quand nous produisons moins. Cela passe par des clients flexibles et du stockage. La voiture électrique, pour nous, c'est magique. Ce sont des batteries sur roues que nous pouvons charger quand nous en avons besoin, avec l'accord du client.

Nous investissons également dans l'hydrogène qui permet une extension d'autonomie du véhicule électrique. Si nous souhaitons que cet hydrogène soit vert, renouvelable, il suffit de le produire à partir d'électricité renouvelable. C'est également un vecteur de stockage de grande capacité qui nous permet d'imaginer du stockage inter-saisonnier. La CNR travaille sur des projets power to gaz afin que l'hydrogène produit avec le surplus d'électricité verte, qui coûte cher à stocker, soit injecté dans des réseaux de gaz.

Philippe Viala

Directeur ERDF du Gard

“ Le plus important dans le déploiement des bornes, c'est de pouvoir piloter les charges grâce au mode 3 pour pouvoir gérer au mieux le réseau et les appels de puissance. ”



Notre mission consiste à raccorder les bornes entre elles. Lorsqu'une collectivité souhaite implanter une borne, nous regardons avec elle l'endroit où le réseau est le plus adapté pour l'accueillir.

A l'avenir, les centaines de milliers de véhicules électriques prévus d'ici 2040 consommeraient 25% de notre production électrique. Pour anticiper cette montée en puissance, nous disposons de bornes en mode 3, qui permettent de piloter la charge et de faire les appels de puissance durant les heures creuses. Cela permet également d'assurer que le parc de véhicules

électriques est bien chargé le lendemain à moindre frais pour la collectivité ou l'entreprise.

Enfin, avec la domotique, nous pouvons imaginer que ces centaines de véhicules électriques branchés à un instant t puissent fournir de l'énergie au réseau en cas de fort appel de puissance. Les clients deviendront producteurs d'énergie pendant ces périodes en mettant à disposition l'énergie contenue dans leurs batteries.

Richard Mallié

Maire de Bouc Bel Air, Premier vice-Président du Pays d'Aix en charge de l'Ecomobilité

“ Tout ce que nous entendons aux RIVE depuis six ans est formidable, mais il faut absolument que nous l'exportions ! L'avenir de notre planète est en Chine, en Inde et en Afrique ! ”



L'électromobilité, c'est devenu facile. Souvent, les gens achetaient leur véhicule électrique comme 2^e véhicule, puis cela devenait peu à peu le premier car la conduite est très sympathique, et ils se rendent compte surtout que cela correspond à l'essentiel de leurs déplacements.

De notre côté, Maryse Joissains, maire d'Aix et présidente du Pays d'Aix, a la volonté d'aider les communes à s'équiper. Entre les aides de

l'Etat, du département, et de l'EPCI, un véhicule qui coûte 16 000 euros, nous le payons 4 000 ! Auquel nous rajoutons naturellement des bornes, elles aussi subventionnées.

Nous aidons également nos concitoyens à s'équiper en vélos à assistance électrique, appréciables dans nos territoires vallonnés.

S'il est important d'œuvrer dans nos territoires, il nous faut aussi nous ouvrir aux autres pays. L'avenir de notre planète n'est pas ici. La population mondiale est en Chine, en Inde, et demain en Afrique. C'est là bas que nous devons exporter nos savoir-faire !

Max Roustan,

Maire d'Alès, Président d'Alès Agglomération

“ Je crois que les collectivités représentent le pilier essentiel du développement durable. ”



Il est de notre devoir en France de montrer l'exemple en terme d'environnement et je crois que les collectivités représentent le pilier essentiel du développement durable.

Lorsque nous avons lancé les RIVE il y a six ans sur le pôle mécanique, il n'y avait pas de borne de recharge. C'est chose faite. Depuis, le président du syndicat d'électrification du Gard a souhaité s'associer à cette démarche, et 175 bornes vont être installées. Pour donner l'exemple, Alès s'est équipé de véhicules électriques et de véhicules au gaz. Nous proposons également des primes aux Alésiens qui s'achètent des vélos : nous avons distribué 5600 subventions sur une ville de 40000 habitants, ce qui correspond à 2 millions de chiffre d'affaires pour nos vendeurs de vélos alésiens.

Hervé Renucci

Directeur Logistique et Bâtiments, Métropole de Lyon

“ Nous disposons de véhicules électriques, GPL et GNV. L'idée est de ne pas mettre tous nos œufs dans le même panier et de réduire l'empreinte diesel. ”



Pourquoi ce lien entre les bâtiments de la collectivité et le parc de véhicules que nous gérons ? Dans les deux cas, il y a consommation d'énergie, donc une stratégie d'économie à mettre en place. Pour la Métropole, le parc est constitué de 1400 véhicules légers, gérés à 90% en régie. Conformément à la loi, nous disposons d'un peu plus de 20% de véhicules dits propres : environ 18% de véhicules GPL, une trentaine de véhicules électriques positionnés sur l'auto-partage entre agents, et nous venons de rentrer nos dix premiers véhicules GNV. Par ailleurs, nous rationalisons le parc au moment des mutations, retraites, ou départ des agents de la collectivité : 80 véhicules ont été sortis grâce à la mise en pool des véhicules. Les résultats sont parlants : depuis 2008, nous avons réalisé une économie en volume de 30% de carburant pour les mêmes services rendus à la population.

Cela nous permet d'investir sur les véhicules électriques et GNV, avec l'arrivée d'une station récente à Villeurbanne. Si d'autres stations ouvrent, nous pourrions poursuivre cette dynamique. Petit à petit, nous mutualiserons l'utilisation d'autres énergies pour nos agents.

Bertrand Amelot

Directeur Commercial France, McPhy Energy

“ L'hydrogène permet une mobilité zéro émission et le stockage des énergies renouvelables intermittentes dans les territoires. Pour cela, nous leur proposons des stations calibrées à leurs besoins. ”



L'hydrogène est une solution pour la transition énergétique. Les surplus d'électricité intermittente issue des énergies renouvelables sont transformés en hydrogène que nous pouvons dorénavant stocker. Cet hydrogène est un très bon vecteur pour de nombreuses applications la mobilité est un bel exemple mais aussi le stockage de masse dans les réseaux ou l'industrie. En matière de mobilité l'hydrogène est particulièrement intéressant puisqu'il ne rejette que de l'eau. En Europe, en terme d'infrastructures, nous serions entre 600 à 800 stations de recharge hydrogène, dont une centaine en France à horizon 2020. En parallèle du Corridor électrique, cela suffirait à avoir un corridor hydrogène performant. Enfin, McPhy livre des stations avec électrolyseurs pour les territoires, qui permettent de stocker et d'avoir une pompe à hydrogène pour les véhicules. En fonction de leurs besoins, nous calibrons la station. Par exemple à Montélimar et à Valence, ils veulent commencer par des petites stations. Lorsqu'elles accueilleront 10, 20, 30 véhicules, nous pourrions l'adapter.

Signature



LA CHARTE DES VILLES DISQUE VERT

de gauche à droite : Jean-Marc Pastor, Sénateur Honoraire, Louis Nègre, Sénateur-maire des Alpes-Maritimes, Arnaud Robinet, Député-maire de Reims, Patrice Miran, Adjoint au maire de Vence, Marc Teyssier d'Orfeuill, Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, Co-fondateur des RIVE, Jean Lacave, Directeur adjoint des Espaces publics et déplacements urbains, Mairie de Bordeaux.

CONFÉRENCE 4

mercredi 8 juillet • à 09h15
LES RÉGIONNALES 2015

Modérateur

Marc Teyssier d'Orfeuill

Délégué général CVE, co-fondateur des RIVE

“ Suite à la refonte de la carte des régions et à l'approche des élections régionales, les élus doivent prendre position sur les sujets de mobilité qui sont essentiels à la vie des territoires. ”



Christophe Rivenc

Conseiller régional Languedoc-Roussillon et candidat Les Républicains aux élections régionales
Directeur de cabinet de Max Roustan, Maire d'Alès

“ Les élections régionales tourneront autour de deux enjeux : la mobilité et le développement économique. ”



La modification de la carte des régions pose des enjeux de mobilité extraordinaires. Organiser les déplacements des populations sera un enjeu majeur des élections régionales, notamment dans les villes moyennes. Il s'agit d'éviter l'hyper-concentration de la population sur des grands centres urbains et d'enrayer la décroissance des territoires plus reculés. Sur le développement de la mobilité écologique, la région pourrait également être mobilisée en mettant en place des aides différenciées pour aider les territoires les moins bien dotés. Plusieurs mesures ont déjà été mises en place à Alès, notamment des aides à l'acquisition de véhicules propres en complément des aides gouvernementales ainsi que le disque vert qui permet aux automobilistes roulant en voiture écologique de bénéficier d'1h30 de stationnement gratuit en voirie.

Nathalie Fanfant

Conseillère de Paris, Vice-Présidente du groupe Les Républicains, candidate Les Républicains-NC aux élections régionales

“ Le transport participe également à la vitalité économique des territoires. ”



Les enjeux ne sont naturellement pas les mêmes dans Paris intra-muros que dans les territoires. Nous avons la chance de disposer de services de mobilité opérants quoique de multiples autres enjeux se posent. La congestion des voies de circulation, l'engorgement des transports en commun, le manque de places de stationnement sont autant de sujets pour lesquels la ville, le Grand Paris et naturellement la Région doivent trouver des solutions. Il y a bien sûr le sujet sous-jacent de la vitalité économique de la ville. Nous venons de terminer une Mission d'Information et d'Evaluation sur le thème du « Fabriqué à Paris ». Dans ce cadre la question de la logistique et du transport s'est évidemment posée.

Nelly Frontanau

Conseillère régionale Languedoc-Roussillon et candidate PS aux élections régionales
Présidente de Languedoc-Roussillon Aménagement

“ Il est nécessaire de désenclaver nos territoires avec un impératif d'accessibilité économique. ”

La nouvelle région devra évidemment se positionner sur la question de la mobilité durable. Il est essentiel d'aller vers de nouvelles énergies. Alors que la priorité a d'abord été de favoriser le maillage ferroviaire qui est le coeur de compétence de la région, il faut également s'intéresser à la mobilité individuelle.

Il y a un sujet d'équipement difficile, alors que certains territoires ruraux peinent à maintenir leurs stations services. Pourtant les lignes bougent. S'agissant de l'électromobilité, le syndicat d'électrification du Gard développe aujourd'hui un programme de déploiement de bornes de recharge. La région doit également s'engager notamment par le soutien aux entreprises innovantes et l'intégration de véhicules écologiques au sein de son propre parc.



Stéphane Copepy

Conseiller technique de M. Jean-Yves Petit, Vice-Président EELV au transport et à l'éco-mobilité de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur
Animateur du réseau des élus écologistes transport

“ L'intermodalité doit être au coeur de nos politiques. ”



À la veille de la COP21, plusieurs enjeux se posent en matière de mobilité : la lutte contre le dérèglement climatique et les pollutions locales, les économies d'énergie, la maîtrise en ville de l'espace public. S'agissant de la mobilité individuelle, il y a naturellement un travail à fournir pour favoriser différents types de motorisation, il faut effectivement parler d'un panel de solutions. Il y a un effort à fournir sur le déploiement de bornes de recharge et d'adaptation du réseau. Pour les territoires ruraux, on pourrait imaginer une utilisation mutualisée avec une implantation stratégique dans les bureaux de poste par exemple. Selon les territoires, le véhicule particulier ne peut pas constituer une solution unique. Il faut faire des propositions en matière de transport collectif, de covoiturage et d'intermodalité en les rendant attractifs aux usagers.

Modérateur

Didier LAURENT,

Journaliste spécialisé

« *Qu'est-ce qu'un véhicule propre ? Véhicules à basses émissions ou à très basses émissions ? Il faut prendre en considération toute la durée du cycle de vie du véhicule : construction, utilisation et déconstruction.* »

Arnaud ROBINET

Député-maire de Reims



« *Il faut jouer sur l'inter-mobilité entre mode de transport.* »

Il faut faire deux constats : les bassins de vie s'étendent et 30 % des émissions de gaz à effet de serre sont dues aux transports.

Il y a deux réponses que nous pouvons apporter : soit le zéro voiture ou le zéro émission. Je ne fais pas partie des élus qui veulent bannir la voiture des centres villes. Nous avons mis en place une heure de stationnement gratuit dans les parcs en ouvrage. Nous avons moins de voitures qui circulent pour trouver des places de stationnement en voirie. Nous pouvons inciter, nos concitoyens à utiliser les transports en commun, ou les véhicules propres. Il faut jouer sur l'inter-mobilité entre mode de transport.

Concernant la définition de la voiture propre : Il y a les voitures électriques, GPL, GNV. A Reims, nous avons un pôle de compétitivité à vocation internationale basé sur les agro-ressources, pour la production de bioéthanol.

Johan RANSQUIN

Chef du pôle mobilité et transports, ADEME

« *Nous pensons qu'il y a de la place pour toutes les technologies et énergies.* »

On nous pose parfois la question à l'ADEME : « Mais finalement, le véhicule de demain, c'est quoi ? » La réponse c'est que ce n'est pas un véhicule, c'est très probablement une organisation.

Concernant le véhicule, l'ADEME est neutre technologiquement. Nous pensons qu'il y a de la place pour toutes les technologies et énergies.

Ce qui est intéressant de regarder, ce sont les émissions des véhicules en situation réelle. Le cycle d'homologation, NEDC, ne rend plus compte des conditions réelles de circulation. En septembre 2017, le cycle WLTP sera plus précis.

A horizon 2030-2050, on voit plutôt dans un premier temps les carburants gazeux et l'électromobilité se développer, et puis l'hydrogène, dans un deuxième temps.



Nicolas RIALLAND

Responsable des relations extérieures, CGB collective



« *Le E85 est économique, en moyenne 85 centimes le litre* »

Le super-éthanol E85 est composé d'éthanol jusqu'à 85 %, il est renouvelable et on le trouve dans 640 points de vente. Il est économique : en moyenne 85 centimes le litre.

Pour l'utiliser, il faut posséder une voiture flex-fuel ou installer un boîtier flex-fuel sur sa voiture essence. Volkswagen, dès la rentrée, va proposer trois modèles flex-fuel, compatibles à l'E85.

Quels sont les avantages lorsqu'on roule à l'E85 ? Pour les particuliers c'est une exonération des frais de carte grise. Pour le malus, ces véhicules bénéficient d'un abattement de 40 % des émissions de CO₂. Pour les entreprises : amortissement du véhicule possible sur 12 mois, et récupération de 80 % de la TVA sur le carburant.

Nos actions, aujourd'hui, c'est de faire homologuer les boîtiers, qui permettent la conversion de véhicules essence existants en voitures flex-fuel.

Sophie GLÉMET

Responsable relations et communication institutionnelle et RSE, Toyota France

« *La technologie hybride est vraiment le pivot de notre mobilité.* »

Pour la première fois, on expose notre vision complète de la mobilité. De l'électrique avec i-Road, en passant par l'hybride et la



Hervé BORGOLTZ

PDG, DBT-CEV

« *Certaines de nos bornes sont utilisées 9 000 fois par mois, 30 fois par jour, 15 heures par jour.* »

Nous sommes un petit acteur, même si on est présent dans 43 pays, avec le plus gros réseau de bornes rapides installées dans le monde. A Berlin, on a une station avec 12 points de recharge pour des taxis. Certaines de nos bornes sont utilisées 9 000 fois par mois, 30 fois par jour, 15 heures par jour. C'est ça, la confiance dans les systèmes de recharge et dans le fait de pouvoir trouver une borne. Cela fait disparaître le problème de l'autonomie de la voiture électrique.

Pour rappel, en Norvège, les trois premières voitures vendues sont des voitures électriques, l'i-Golf, la Leaf et la Tesla S, ça fait 33 % du marché !

Un autre élément stratégique, la valeur de revente des véhicules, Tesla vous garantit après 4 ans la reprise à 50 % du prix de la voiture. Pour les loueurs, ça veut dire qu'une Tesla S, on a des locations à 450 € à 500 € par mois, ce qui est très intéressant.

Joseph BERETTA

Président de l'AVERE France

« *Il faudra définir quelques avantages à l'usage pour ces véhicules* »

Quand on parle de la voiture électrique, il ne faut pas se limiter à la voiture il faut parler de mobilité électrique. Concernant les chiffres

Mirai qui fonctionne à l'hydrogène.

Concernant la Mirai, les 2 000 exemplaires qui ont été prévus pour la première année ont déjà été commercialisés. Elle a été lancée dans un premier temps au Japon, aux États-Unis, et prochainement dans trois pays européens.

Dans toutes les discussions sur le projet de loi de la transition énergétique, l'hybride et l'hybride rechargeable ont été oubliés à nos yeux.

En France, plus de 40 % de notre mix est composé de véhicules hybrides. La technologie hybride est vraiment le pivot de notre mobilité.



Gérard PLANCHE

Directeur Produits & Services, Green GT

« *Une voiture à pile à combustible, résout les deux problèmes principaux, des voitures à batterie* »

On a entendu : l'hydrogène c'est pour demain. Mettez vos montres à l'heure, l'hydrogène, avec le lancement de la green GT

fonctionnant avec de l'hydrogène, c'est aujourd'hui. Elle atteint des performances équivalentes à celles des GT d'aujourd'hui.

Une autonomie de 50 minutes en compétition. Une voiture à pile à combustible, résout les deux problèmes principaux, des voitures à batterie : le temps de charge et l'autonomie.

L'hydrogène est produit par électrolyse, avec de l'eau, on fait passer un courant électrique, on sépare l'hydrogène de l'oxygène, et si le courant est d'origine renouvelable, on a un carburant qui est très propre. De surcroît, c'est une solution intéressante de stockage notamment pour les énergies renouvelables.

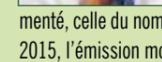
Didier BLOCUS

Responsable Nouvelles Mobilités, ALD Automotive

« *The right car at the right place* »

Nous avons en gestion quelque 345 000 véhicules, dont 14 500 véhicules hybrides et hybride rechargeable.

Nous gérons aussi un parc de 5 000 véhicules électriques. Si la courbe du nombre de véhicules que nous avons augmenté, celle du nombre des émissions de CO₂, elle, diminue. En 2015, l'émission moyenne est à 107g de CO₂.



2 JOURS D'ESSAIS AUTOMOBILES ET DE RENCONTRES PROFESSIONNELLES



Démonstration de la Green GT, première voiture de sport à hydrogène.



REMISE DES PR



Remise du prix du CVE à M. KS WONG, Ministre du développement durable de Hong Kong.



Remise du prix du CVE à M. Saïd Mouline, Directeur général de l'ADRESSER (équivalent de l'ADEME au Maroc).

S'agissant d'ALD Automotive et de la gestion de parc, on a un modèle de pragmatisme : « The right car at the right place ». L'hybride, l'électrique, représente 5-6 % du parc. Ce qui veut dire que l'on a plus de 90 % de nos véhicules qui sont diesel. S'agissant de la définition du véhicule propre, en tant que loueurs, il est difficile d'utiliser ce terme car cela sous-entendrait que le reste des voitures sont sales.

Guy LE BRAS

Directeur général, GART

« Il ne faut pas se brider. »

Les transports représenteraient 25% des émissions de gaz à effet de serre. Les bus comptent pour 1,5 %. Si l'on mettait tous les automobilistes dans des bus, on résoudrait 94 % du problème.

Naturellement, c'est une équation impossible. Concernant la norme Euro 6, il n'y a que 0,5 % des autobus qui sont conformes à cette norme. 27,4 % du parc est inférieur à la norme Euro 3. Il y a un énorme travail.

Ce qui est important pour les collectivités, ce sont les fonds publics pour financer ces évolutions technologiques. Enfin, on parle en objectifs de performance, en non plus en matière de technologie. Dans les années qui viennent, il peut encore y avoir des évolutions technologiques intéressantes. Il ne faut pas se brider.



Charles-Édouard DELPIERRE Responsable commercial Cofely-Ineo, Groupe ENGIE

« On va moins aller sur des notions de propriété d'un véhicule, mais plus d'utilisation. »

Je voudrais insister sur trois points.

Premier point, à Toulouse, on fournit de l'électricité issue de panneaux photovoltaïques destinée à une flotte d'autopartage. Deuxième exemple, La Compagnie Nationale du Rhône, dans notre groupe fournit de l'électricité pour les véhicules électriques, qui est issue majoritairement d'hydro-électricité. Deuxième point les territoires.

Il va falloir adapter la mobilité : transports en commun, automobile... Ces mobilités devront être connectées. Le troisième point, c'est la notion d'usage.



Gilles Baustert

Directeur Marketing et Communication, Scania France

« On a beaucoup de solutions qui sont déjà disponibles. »



Il existe des technologies alternatives en matière de mobilité qui ont l'immense avantage d'être d'ores et déjà disponibles. En tant que constructeur de véhicules industriels Scania a investi massivement dans la recherche et le développement de nouvelles carburations. La solution électrique n'est pas viable pour les véhicules de gros tonnage mais nous travaillons aujourd'hui sur plusieurs solutions notamment le gaz ou bio-méthane, le biodiesel et le bioéthanol. Outre les problématiques d'avitaillement et de surcoût, il y a un enjeu de réglementation. Certaines technologies, pourtant intéressantes, ne sont pas développées parce qu'il n'y a pas d'autorisation. C'est le cas de l'ED95 qui est un éthanol produit à partir du marc de raisin. Une analyse cycle de vie a montré qu'il y avait une réduction des émissions de CO₂ de plus de 85% par rapport au diesel. Cette solution est techniquement disponible et déjà utilisée à Stockholm et nous attendons le feu vert du Ministère pour la développer en France.

Bertrand Chauvet

Directeur Marketing, Symbio FCell

« La pile à combustible hydrogène est un réservoir d'innovation. »



Il est important de rappeler qu'un véhicule utilisant une pile à hydrogène est un véhicule électrique. Seule la manière de stocker l'énergie diffère. Comme les véhicules électriques classiques, les véhicules à piles à hydrogène permettent de répondre à un besoin de mobilité dans les centres villes, notamment sur la livraison du dernier kilomètre. L'équipement d'un véhicule électrique avec un prolongateur d'autonomie pile à hydrogène permet aux professionnels de bénéficier d'une autonomie de 300km, suffisante pour effectuer leur tournée, et recharger en seulement quelques minutes. Il y a des projets en cours pour le développement d'une solution 100% pile à hydrogène, l'adaptation sur véhicules lourds ou encore d'autres modes de transports tels que les tramways et les bateaux. La pile à combustible hydrogène est réellement un réservoir d'innovation. Nous sommes encore au début du cycle d'innovation, il faut maintenant travailler à réduire les coûts.

IX CVE



Remise du prix d CVE à Arnaud Robinet, Député-Maire de Reims.

Bastien Batt

EV Charging Infrastructure & electromobility project specialist, Nissan West Europe

« Nous avons pris le parti de développer toute une offre de service autour de nos véhicules électriques. »



Dans la commercialisation de nos véhicules électriques, nous nous sommes aperçus qu'il y a un travail de pédagogie à faire auprès des clients potentiels. Nous tentons de répondre point par point à leurs interrogations. Sur les questions de recharge et la nécessité qu'ont ponctuellement nos

clients de faire de longs trajets, nous avons créé des partenariats avec l'agence de location de véhicule Hertz et le service de transport de véhicules de la SNCF auto-train. Egalement, nous travaillons au déploiement d'un réseau de charge avec des énergéticiens tels que Sodetrel mais aussi des enseignes de

grande distribution telles que Auchan et Ikea. Enfin, pour nos clients qui souhaitent utiliser de l'électricité renouvelable, nous avons créé un partenariat avec la CNR. Partant du postulat que nos clients sont les meilleurs ambassadeurs de nos produits, il s'agit de créer une véritable communauté autour de nos véhicules.

Jean-Marc Pastor

Sénateur Honoraire, Président de l'association PHyRENEES

« Les territoires ont un rôle crucial à jouer dans le développement de l'hydrogène. »



Dans tous les pays qui se sont emparés de la question de l'hydrogène, il y a eu une impulsion politique. En France aussi, il faut créer les conditions du développement d'une filière hydrogène, notamment en coordonnant les opérateurs publics et privés.

Entre autres applications, l'hydrogène offre de formidables perspectives en matière de mobilité et bénéficiera du développement déjà bien engagé du véhicule électrique à batterie. Les territoires ont un rôle crucial à jouer dans le développement de nouvelles énergies. Tant qu'il n'y aura pas de plan gouvernemental ambitieux, ce sont les territoires qui devront servir de levier. Il en est de même pour le biogaz issu du traitement des déchets ménagers. C'est un projet qui a été porté dans mon département du Tarn et que je me félicite de voir aujourd'hui élargi aux départements avoisinants.

Eric Barbaroux

Président, Formula E

« Le sport peut apporter beaucoup en matière d'innovation. »



Le sport automobile a toujours été au service de l'innovation en matière de mobilité. C'est valable sur la performance mais également sur la sécurité. L'aventure Formula E est née de la volonté d'étendre ce postulat à l'impact environnemental, sujet peu investi par le sport jusqu'alors.

La problématique qui se posait à nous était qu'il fallait que cela reste un spectacle. Nous avons réussi à mettre au point une voiture 100% électrique qui peut atteindre jusqu'à 200 kW de puissance, permettant de passer de 0 à 100km/h en trois secondes et pouvant atteindre une vitesse de pointe de 225km/h. Ce premier modèle a permis de montrer à tout le monde comment cela marchait. Nous avons aujourd'hui huit nouveaux constructeurs-motoristes qui arrivent dans dix écuries. C'est un très grand succès.



Remise du prix du CVE à Gilles Barissat, Fondateur du China International New Energy Vehicle Show.

Pascal Mauberger

Président, APHYPAC

“ Nous sommes en train de vivre l'avènement de l'hydrogène. ”



On a beaucoup parlé d'hydrogène alors qu'on n'avait pas encore les véhicules. C'est en train de changer. On a des véhicules utilitaires, des véhicules particuliers et même des voitures de sport ; en témoigne la Green GT. Les impératifs de déploiement de points de charge sont moindres que pour les véhicules électriques à batterie puisque la recharge s'effectue en quelques minutes seulement. Dans un premier temps nous cibons les flottes captives susceptibles de rentabiliser une pompe à hydrogène, notamment les entreprises de transport qui opèrent des livraisons en centre-ville. L'amorce de ce réseau va ensuite permettre d'ouvrir des stations aux véhicules particuliers. Il existe également des véhicules plus lourds tels que des bus. S'ils sont encore très chers, un nouveau programme européen va permettre aux villes de se regrouper pour passer des commandes communes. Plusieurs villes françaises se sont déjà engagées dans l'acquisition de bus à hydrogène

Didier Blocus

Responsable Nouvelles Mobilités, ALD Automotive

“ Chaque véhicule doit correspondre à un usage. ”



En tant que loueur longue durée de véhicules, nous devons prendre en considération les besoins et usages de nos clients. Pour cela, nous avons développé des outils pour introduire au mieux les véhicules dans des conditions adéquates. Un système télématique embarqué nous permet d'analyser les déplacements des véhicules de nos clients et de leur dire par exemple s'ils sont ou pas « électro compatibles ». Au delà de la carburant, il faut également travailler au développement de nouvelles solutions pour une mobilité optimisée. Les véhicules seront dans l'avenir de plus en plus connectés et partagés avec tout ce que ça suppose comme services. Il faut envisager le véhicule dans son environnement, mettre en place des solutions d'intermodalité.

Thierry Fargas

CEO, Clean Data Innov

“ Les usagers sont en demande d'indices de performance. ”



La mobilité durable passe aussi par la mise à disposition du consommateur d'outils lui permettant d'être averti et proactif sur ces sujets. Constatant le manque de précision en matière de performances environnementales, nous avons développé une technologie que nous avons validée dans de multiples écosystèmes professionnels. Il s'agit d'une petite puce qui permet de modéliser en permanence ce qui se passe dans le véhicule, à la fois en matière d'émissions de CO₂, de NOX, de particules, mais aussi sur le vieillissement de la batterie, sa performance etc. Cette connaissance peut, par la suite, être mise en commun pour créer une connaissance collective et former des communautés d'intérêts.

Gilles Vesco

Conseiller délégué aux nouvelles mobilités, Métropole de Lyon

“ Il faudra que toutes les motorisations propres et tous les carburants se combinent. ”



La population urbaine croît fortement et s'accompagne de nouveaux besoins et enjeux de mobilité. Nous avons beaucoup parlé de CO₂ et il nous faut maintenant prendre en compte la pollution locale avec notamment la problématique des particules fines. Il n'y a pas de solution magique, il faudra que toutes les motorisations propres et tous les carburants se combinent. Au Grand Lyon nous avons pris le parti d'intégrer à notre parc automobile des véhicules 100% électriques ainsi que des véhicules fonctionnant au gaz naturel biogaz, aux biocarburants et à l'hydrogène. C'est le rôle de la collectivité d'opérer cet amorce et de créer un effet incitatif. En plus du parc automobile, il y a naturellement le sujet des transports en commun. Plusieurs projets sont engagés notamment sur le bus électrique.

Eric Muret

Responsable Département EVCI, ABB France

“ L'infrastructure doit suivre l'évolution de la technologie des batteries et des constructeurs. ”



En matière d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques il faut prêter attention aux différentes technologies disponibles. Il y a la charge normale, la charge accélérée et la charge à rapide auxquelles correspondent des niveaux de puissance. L'enjeu est de permettre à tous de se recharger en fonction des besoins des automobilistes et des capacités du véhicule. En outre, il faut anticiper les besoins de demain. Ainsi, eu égard aux travaux engagés en matière d'autonomie des batteries et le déploiement de véhicules plus lourds, il faut comprendre que la charge dite accélérée d'aujourd'hui sera la charge lente des années à venir. Enfin, il faut assurer l'interopérabilité de l'ensemble des services, avec une problématique sur le système de paiement mais aussi pour toutes les opérations de maintenance et d'upgrade puisqu'on a la chance d'être sur un marché qui est en perpétuelle évolution.

2 JOURS DE CONVIVIALITÉ



RENDEZ-VOUS AUX RIVE 2016

Dîner à la Maison de l'Amérique latine à Paris le 5 juillet 2016

2 jours de conférences au mondial de l'Automobile de Paris les 4 et 5

ILS ONT PARTICIPÉ AUX RIVE 2015

1 chef d'Etat
2 ministres
7 parlementaires
46 élus et agents municipaux
92 décideurs publics et plus de 700 professionnels constructeurs, motoristes, énergéticiens, distributeurs, loueurs, réparateurs etc.

ÉVÈNEMENT LABELLISÉ COP21



www.rive2015-ales.fr

RIVE - 10 rue de Sèze - 75009 Paris • Tél 01 44 18 14 57 • Email : compublics.com • Directeur de la publication : Marc Teyssier d'Orfeuil • Périodicité : annuelle • Imprimé par : E.COM-X 27 rue Jean-Jacques Rousseau 75001 PARIS • Conception visuelle et rédaction : Com'Publics • Rédacteur en chef : Guillaume Métivier • Photographies : Com'Publics

PARTENAIRES

FONDATEURS



OFFICIELS



INSTITUTIONNELS



EXPOSANTS

