

RIVE 2016

Rencontres
Internationales
des Véhicules
Écologiques



COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES DU 5 JUILLET 2016



Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Co-Fondateur des RIVE
Délégué général du Club des Voitures Écologiques
« Valoriser l'ensemble des solutions de mobilité »

Vous êtes aujourd'hui près de 400 inscrits sur l'ensemble du cycle de conférences afin de valoriser les solutions nous permettant de répondre aux besoins de mobilité croissants, tout en diminuant notre impact sur l'environnement et la santé publique. Ces réponses sont des technologies telles que l'hybride, l'éthanol E85, le GPL et le GNV, que nous connaissons tous. Leur avenir est déjà présent, avec par exemple l'ED95, éthanol qui peut être produit à base de résidus viniques, le BioGNV issu de la méthanisation, et son pendant le BioGPL, ou encore l'hydrogène qui offre de nouvelles perspectives à l'électromobilité.

Avec l'implication des associations d'élus, et des outils pragmatiques tels que le disque vert, qui sera dorénavant disponible directement dans les horodateurs, la transition énergétique est portée par les territoires. Nous souhaitons démontrer le

savoir français en matière de mobilité durable à Marrakech en novembre durant la COP22.

La présence d'Hakima El Haite, ministre du Maroc, et du directeur général de l'ADEREE Saïd Mouline, sont des signaux forts pour que nous préparions dès cette 7^e édition des RIVE le terrain pour une COP 22 tournée vers les solutions de mobilité.



S.E Bernard FAUTRIER

Ministre plénipotentiaire, Principauté de Monaco
« Faire advenir la mobilité propre, c'est permettre à la planète d'aller mieux »

Le défi climatique est l'un des plus importants, si ce n'est le plus important de ce siècle. On sait que le réchauffement est en grande partie lié à l'usage des énergies fossiles, notamment dans les transports. La mobilité a directement trait aux choix individuels et collectifs de chacun d'entre nous. Faire advenir une mobilité propre, c'est permettre à la planète d'aller mieux.

Avant d'envisager des actions internationales fortes en faveur de la mobilité durable, il vaut mieux envisager une alliance entre les aspirations des citoyens, les stratégies des industriels et les politiques des États. Il s'agit de développer une offre satisfaisante de produits attractifs qui donne envie aux citoyens de changer leur manière de se déplacer.

La question, comme celle que pose TESLA par exemple, c'est celle de la réelle capacité des industriels à répondre à cette demande. TESLA pourrait-il livrer ses futurs véhicules dans des délais rai-

sonnables ? C'est pourquoi il faut, bien entendu, qu'interviennent d'autres acteurs, les pouvoirs publics nationaux ou locaux. Par exemple, à Monaco, nous avons passé le cap des 3 % de véhicules écologiques, dont moins de 15% seulement proviennent des administrations. Cela prouve que les politiques gouvernementales, lorsqu'elles sont bien orientées, peuvent satisfaire une vraie demande du public.



Denez L'HOSTIS

Président, France Nature Environnement (FNE)
« Le cadre de l'accord de Paris n'inclut pas tout le secteur des transports »

Vous n'ignorez pas que le secteur des transports joue un rôle déterminant concernant le changement climatique. Par exemple, en France, il pèse près de 30% des gaz à effet de serre. Le transport routier représente à lui seul 93 % des émissions du secteur des transports dont la moitié provient des véhicules particuliers. À ce titre, on ne peut qu'être surpris de voir que dans le cadre de l'accord de Pa-

ris, le secteur maritime et le secteur aérien ne sont pas directement pris en compte. L'une des difficultés, c'est de savoir comment concilier l'augmentation de la demande en déplacements, notamment aériens, et le respect de l'environnement. À ce jour, les progrès et l'efficacité énergétique, estimés à environ 1,5 % par an, sont loin de compenser la hausse du trafic aérien de 4 % à 5 %.

LA MOBILITÉ DURABLE À L'INTERNATIONAL

TÉMOIGNAGES

Hakima EL HAITE

Ministre déléguée à l'Environnement,
Royaume du Maroc

« Il nous faut mettre en œuvre ensemble à Marrakech l'accord de Paris ! »

Il y a un an, 195 pays sont venus ici, à Paris. Cet accord est historique parce qu'il traduit le sens de la solidarité internationale. Paris est maintenant derrière nous et Marrakech se pointe à l'horizon. Et les attentes des peuples sont importantes.

Aujourd'hui, nous commençons un processus où nous devons changer de civilisation, changer de modes de production et d'industrialisation, changer nos habitudes de consommation, démocratiser l'information.

Aujourd'hui, nous sommes devant ce challenge. Seules des personnalités comme vous, avec vos compétences, peuvent faire émerger le monde que nous voulons pour demain. Seuls des innovateurs comme celui qui m'a donné le privilège et le luxe de venir dans une voiture hydrogène à cette conférence peuvent faire la différence. L'humanité a su réagir à chaque fois qu'il y avait des crises.



Aujourd'hui, nous sommes en train de créer une révolution technologique et nous avons besoin de personnes telles que vous. Non seulement pour inventer de nouvelles technologies mais aussi pour sensibiliser le citoyen du monde, parce que,

aujourd'hui, les changements climatiques n'ont plus de frontières. Merci de votre soutien, merci de ce que vous faites.

Le succès de la COP de Paris n'est pas dans la signature de l'accord. Le succès de Paris ne peut être que dans la capacité de nos peuples et de nos leaders à mettre en œuvre cet accord et à respecter leurs engagements.

Je voudrais finir en vous souhaitant d'avance la bienvenue au Maroc, à Marrakech du 7 au 18 novembre. La COP n'est pas terminée, elle ne fait que commencer, et le processus de changement de civilisation, vous en êtes générateurs !



Saïd MOULINE

Directeur général, ADEREE,
Royaume du Maroc

« Pour convaincre sur l'écologie, il faut de la viabilité économique ! »

Le Royaume du Maroc a décidé, dès 2009, d'avoir une orientation politique très forte, aussi bien pour les énergies renouvelables que pour l'efficacité énergétique.

Ce qui s'est passé dans les énergies renouvelables est assez remarquable. Nous sommes arrivés à des prix exceptionnellement bas et donc à des modèles économiques intéressants.

Concernant la mobilité durable, une automobile marocaine consomme en moyenne 50% de plus qu'une voiture italienne. Donc nous avons un parc vétuste, une qualité de carburant catastrophique. Le débat ne porte pas beaucoup sur les émissions de CO₂ mais plus sur la qualité de l'air, surtout dans les grandes villes. Parmi nos actions, nous avons mis en place une prime à la casse pour les taxis, pour orienter vers des

véhicules peu consommateurs, ou des nouveaux véhicules hybrides. Nous avons également mené des formations à l'écoconduite pour les flottes captives, qui ont tout de suite perçu l'intérêt économique. Je préfère un vrai prix de l'énergie car il aide à convaincre !

Durant la COP, nous allons recevoir une épreuve de Formula E, pour démontrer que l'électrique peut avoir des performances exceptionnelles. Cela nous aide à faire accepter la technologie par les citoyens. La COP 22 va être une COP à Marrakech mais c'est une COP aussi en terre d'Afrique, pour montrer que les pays d'Afrique aussi ont leur rôle à jouer : ils peuvent avoir de l'innovation, sauter certaines étapes, et bénéficier d'impacts environnementaux, économiques et sociaux par le biais de transferts technologiques.



Leïla AICHI

Sénatrice de Paris, Rapporteuse de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air

Avec le Sénateur Jean-François Husson, nous avons fait le rapport sur le coût économique et financier de la pollution de l'air, considérant qu'en faisant la démonstration que cela avait également un coût économique important, nous arriverions à changer de paradigme. L'objet de ce rapport était de jeter des ponts entre l'ensemble des acteurs de notre société et d'être force de propositions. Nous en avons formulé 61, votées à l'unanimité du spectre politique. Ces propositions concernent la fiscalité, l'autopartage... J'ai toujours voulu défendre la lutte contre la pollution de l'air et soutenu les technologies propres. Ce sont les emplois de demain.



Laurent MICHEL

Directeur général de l'Énergie et du Climat, Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

Il faut continuer de travailler le cadre réglementaire, financier et organisationnel pour créer les conditions du développement des véhicules écologiques. Dans la stratégie nationale bas carbone, le secteur du transport doit, entre 2015 et 2028, baisser de 29 % ses émissions de gaz. Pour garder cette trajectoire ambitieuse, nous travaillons sur plusieurs pistes : l'innovation, à la fois sur les motorisations, l'allègement des véhicules, l'implantation d'infrastructures de recharge. La réglementation, avec notamment la création de zones à circulation restreinte dans les collectivités. Enfin, l'obligation d'achat par les acteurs publics : l'État va acquérir 50 % de véhicules à faibles émissions, les collectivités 20 %, puis tous les acteurs du transport public 50 % en 2020.



Jean-François HUSSON

Sénateur de la Meurthe-et-Moselle, Président de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air

Lorsque nous avons commencé cette commission d'enquête, on nous prédisait le pire. Cela s'est terminé par le meilleur, une adoption à l'unanimité du rapport. Dans un premier temps, on a eu un accueil fabuleux des pouvoirs publics qui nous ont expliqué que des annonces allaient être faites huit jours après. Nous n'avons

jamais rien vu venir. Puis est arrivé le dieselgate. Tout à coup, ce qui avait été mis au placard est ressorti. Cependant, le législateur ne peut pas tout. Il doit fixer un cadre d'actions de référence. Davantage que le levier fiscal, c'est la réglementation qui est l'outil privilégié pour faire évoluer les comportements.

Nicolas RIALLAND

Responsable des relations extérieures, Collective du bioéthanol



Le bioéthanol est un carburant d'origine renouvelable. Selon l'ADEME, il réduit les émissions de gaz à effet de serre de 60% par rapport à son équivalent fossile. Ce chiffre atteint plus de 80% dans le cas de l'utilisation de résidus.

Depuis plusieurs mois, nous travaillons avec la DGEC sur l'homologation des boîtiers flexfuel. Ils permettent de transformer une voiture essence pour qu'elle accepte du E85. S'agissant du carburant ED95, il est composé à 95 % d'éthanol. C'est un carburant destiné aux véhicules lourds, autobus et autocars, qui a été autorisé sur le territoire français début 2016.

Concernant le décret visant à encadrer le renouvellement des flottes d'autobus et autocars, nous ne comprenons pas que le ED95 ne figure pas dans le groupe des carburants les plus vertueux.



Pascal RUCH

Président de TOYOTA France

En 2050, Toyota souhaite réduire de 90 % les rejets de CO₂ comparés à 2010. Dès 2020, notre objectif est de réduire nos émissions de CO₂ de 25 %. À court terme, cela passe essentiellement par la démocratisation de l'hybride. Entre 1997 et 2007, nous avons vendu un million de véhicules hybrides. Aujourd'hui, il se vend 1 million de véhicules hybrides tous les dix mois. Concernant les véhicules hydrogène, nous avons démarré la commercialisation au Japon en 2015. Nous l'avons poursuivie aux Etats-Unis et nous entamons la commercialisation en Europe avec un certain nombre de pays, plutôt dans le nord de l'Europe.

La bonne nouvelle, c'est que la France va se rajouter à cette liste de pays européens d'ici la fin de l'année.



« Toyota va diminuer ses rejets de CO₂ de 90% d'ici 2050 en généralisant l'hybride, et en développant l'hydrogène. »

Jérôme BUDUA

Directeur, Raisinor France

« Comment expliquer que le ED95 ne soit pas dans le groupe 1 des solutions pour le transport en commun. »



Notre société coopérative vise à dépolluer la filière viticole en produisant un biocarburant avancé, l'ED95, à partir des résidus viniques. Dès 2010, nous avons commencé à exporter l'ED95. A Stockholm, environ 800 bus circulent avec ce carburant. Nous venons d'obtenir début 2016 son homologation en France. Dans l'analyse de cycle de vie (ACV), l'ED95, à partir de résidus viniques, gagne 95% de CO₂ et 50% de NOx par rapport au diesel. Pourquoi nos bus ne sont pas dans le groupe 1 avec ces résultats là ? Je vais être obligé de vendre à nouveau mon carburant à l'export ! Ce manque de visibilité remet en cause notre projet d'usine de déshydratation à Labarthe-Inard (31) et les emplois qui vont avec. C'est dommage.



Serge ORRU

Conseiller d'Anne Hidalgo en charge de l'Économie circulaire, du Développement durable, du Climat, des Énergies et de l'Environnement, Ville de Paris

Il y a une vraie volonté d'Anne Hidalgo de proposer un air plus propre à ses concitoyens. C'est pourquoi elle a créé avec le réseau *Cities for air* un observatoire mondial des villes pour la qualité de l'air (*GUAPO = Global Urban Air Pollution Observatory*). Ça coûte une fortune à la collectivité, la santé !

Aujourd'hui, les capteurs électroniques sont beaucoup moins coûteux : ils nous permettent de connaître avec précisions les différents polluants rue par rue. C'est vrai que les constructeurs automobiles font des efforts. Mais il n'y a pas que les moteurs qui produisent des particules fines. Il faut dès aujourd'hui une mobilité plus propre.



Marie-Noëlle LIEMANN

Sénatrice de Paris, Présidente de la Fédération des coopératives HLM

« L'enjeu pour la France, c'est la généralisation et l'accès à ces nouvelles mobilités pour les couches populaires. »

Ce qui est important, c'est de développer l'usage de véhicules écologiques pour tous. Nous avons besoin de moyens pour engager ces mutations. Pour exemple, nous avons développé dans nos HLM un autopartage afin d'éviter aux habitants d'avoir besoin de garer une 2^e voiture. Nous avons besoin, pour développer ce type de pratiques, d'une clarification juridique : comment développer l'autopartage dans les HLM ? Qu'est ce qui est financé ? Quelle articulation avec le stationnement ? L'enjeu pour la France, c'est la généralisa-

tion et l'accès à ces nouvelles mobilités pour les couches populaires. Il faut absolument que le financement de l'autopartage ou des formes de véhicules écologiques partagés soient systématiquement engagés, réfléchis et financés.

Joël PEDESSAC

Directeur général, Comité Français Butane Propane (GPL)

Dès mars 2017, Primagaz va vendre du BioGPL. Les industriels que nous sommes sont sortis du confort de l'énergie fossile pour aller vers le renouvelable. Nous avons réalisé des tests en condition réelle de circulation (RDE), puis WLTC. Pour le CO₂ nous obtenons -20% par rapport à l'équivalent EURO 6. Les résultats sont également excellents concernant les particules, les oxydes d'azote et le monoxyde de carbone. C'est pourquoi les véhicules gaz, GPL et GNV ont été classés en catégorie 1. Quelle que soit la date de mise en circulation, vous pourrez en-





Jacques LAINE

Directeur des marchés industriels, Direction énergie, PRIMAGAZ

En mars 2017, nous allons livrer nos premiers clients avec du bio GPL, qui est un gaz issu de déchets de matières organiques. Pour PRIMAGAZ, c'est la sortie du monde du fossile vers le monde du renouvelable. Ce bioGPL, on le destine aujourd'hui à deux marchés principaux : le secteur de l'habitat, mais aussi celui du transport. Le bioGPL a pour qualité première de pouvoir réduire, si on l'utilise d'une manière pure, de 80 % nos gaz à effet de serre. C'est une réduction d'un facteur 9. Il est à noter que les véhicules GPL actuels peuvent utiliser sans aucune contrainte le bioPL.

Avec ce bioGPL on va pouvoir être un acteur pertinent en matière de réduction des gaz à effet de serre mais aussi en matière de baisse des émissions de particules et de NOx.

Thierry ARCHAMBAULT

Président délégué, CSIAM



Les performances environnementales sont bien intégrées dans les feuilles de route des constructeurs et sont devenues un facteur de concurrence clé. Nous soutenons bien sûr l'approche de neutralité technologique. Un grand nombre de solutions différentes sont testées en R&D par les constructeurs. Il faut considérer la performance de chacune de ces solutions au regard de l'usage auquel elle est dédiée. Ainsi, comme l'indique Louis Nègre dans son rapport du 8 juin, le diesel garde sa pertinence sur certains segments de marché et pour certains usages.

Il y a toutefois un levier très puissant sur lequel on peut agir pour améliorer la qualité de l'air : il s'agit de l'accélération du renouvellement du parc des anciens diesels. Tout soutien à ce renouvellement est le bienvenu. L'ensemble de ces avancées ont déjà des retours bénéfiques. AirParif constate une baisse des teneurs moyennes en particules fines en agglomération de 55 % entre 2000 et 2012. C'est un succès collectif dont on peut se féliciter.



Johan RANSQUIN

Chef du service Transports et Mobilité, ADEME

Les collectivités sont en demande d'information sur la livraison urbaine. Il y a deux évolutions concomitantes à considérer, celles de nature technologique et celles de nature organisationnelle. Nous disposons d'un panel de solutions : électromobilité, qu'elle soit à batterie ou hy-

drogène, GNV, GPL etc. qui viennent s'intégrer dans les flottes des professionnels pour les livraisons. Pour ce qui est des solutions organisationnelles, il y a des réflexions en matière de mutualisation à poursuivre pour optimiser les chargements, limiter les retours à vide. Sur ce point, le numérique change beaucoup de choses.



Louis Nègre

Sénateur Maire de Cagnes-sur-Mer, Président du GART

Le sujet du transport de marchandises en ville est un enjeu pour les élus locaux. Ce d'autant plus avec l'évolution des Autorités Organisatrices de Transports en Autorités Organisatrices de la Mobilité. Les livraisons sont souvent identifiées comme une source de nuisances : bruit, pollution... J'ai participé à la commission d'enquête qui indique que la pollution urbaine est un enjeu majeur de santé publique. Dans le même temps, on s'aperçoit que seuls 20% des plans de déplacements urbains prévoient des actions de lutte contre la pollution de l'air. Il faut une véritable prise conscience.



François-Michel LAMBERT

Député des Bouches-du-Rhône, Président de la Commission Nationale Logistique

Dans le cadre de la commission nationale logistique que je préside, nous avons réuni les acteurs représentant l'ensemble de la chaîne logistique. La France est l'un des rares pays à ne pas avoir de vision nationale sur la logistique. De ce processus de concertation est née la Stratégie France Logistique 2025. L'activité logistique doit être considérée comme un atout. Elle pourra représenter 20 à

60 milliards de performances économiques d'ici 10 ans si nous agissons. Pour cela, il faudra s'appuyer sur le numérique qui va bouleverser nos modèles et représenter autant d'opportunités.



Joseph BERETTA

Président, AVERE France

Les élus sont très intéressés par le développement de l'électromobilité. Il faut bien sûr considérer le véhicule électrique à batterie mais également les véhicules à hydrogène et les hybrides rechargeables. C'est un bon panel de solutions pour renouveler le parc, notamment en zones urbaines où se posent les problématiques de qualité de l'air et de nuisance sonores. Si l'électromobilité constitue une solution extrêmement vertueuse, il reste à lever des freins en matière de viabilité économique et d'information des publics. Il faut se retourner les poches côté industriels et côté pouvoirs publics.



Véronique BEL

Chef de projet mobilité durable GNV-BioGNV, GrDF

La technologie GNV constitue une solution intéressante pour les transporteurs de marchandises. Elle permet de répondre aux besoins de chargement et d'autonomie et contribue à améliorer la qualité de l'air. Lorsque l'on parle de GNV, il faut bien sûr parler du biométhane, la version 100% renouvelable du GNV produite à partir de nos déchets.

Il y a déjà 21 sites en France qui injectent du BioGNV dans les réseaux pour une capacité annuelle d'environ 300 GWh, ce qui correspond à peu près à 1200 camions.

En 2018, nous devrions disposer de suffisamment de bioGNV pour faire rouler les véhicules GNV au bioGNV.

Plusieurs projets ont déjà vu le jour : Carrefour qui fera rouler d'ici fin 2017, 270 camions au BioGNV produit à partir des déchets des magasins, City Logistics à Lyon avec 20 camions de 19T BioGNV ou encore Ikea.

« Les véhicules qui roulent au GNV aujourd'hui rouleront au BioGNV demain. »



trer dans tous les centres urbains. Avec 1750 stations en France, nous sommes l'énergie alternative la plus distribuée. Ce réseau servira également pour distribuer le BioGPL. Quelqu'un qui n'a pas les moyens de s'acheter un véhicule neuf pour remplacer son véhicule diesel peut acheter un véhicule essence d'occasion, et le faire équiper au GPL : c'est une solution économique pour tous ! Il faudrait simplement que les pouvoirs publics portent ce message.

pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. Pour aller plus loin, nous aurons une station d'autopartage et peut être une seconde intégrée dans notre quartier de logements sociaux. Enfin, nous avons adopté le disque vert, et je vais signer la convention de mise en réseau. Chacun d'entre vous qui roulez en véhicule écologique, vous pourrez bénéficier de deux heures de stationnement gratuit en voirie !

Jonathan Rodrigues

Maire adjoint délégué au développement durable, Ville d'Epernay



Epernay est une ville moyenne de 24000 habitants située en zone rurale : la voiture reste indispensable. La voiture partagée, l'autopartage, le co-voiturage, c'est ce qui permet de pallier au manque de transports en commun. Nous avons été labellisés « Territoire à énergie positive pour la croissance verte », et l'une des 25 villes respirables de France. Nous installons des bornes de charge



Max Roustan

Maire d'Alès, Président d'Alès Agglomération

À Alès, nous avons souhaité orienter notre Pôle Mécanique vers le développement durable en accueillant les RIVE. Nous avons été la deuxième ville disque vert après Bordeaux, et la première à signer la mise en réseau. En nous rapprochant de Nîmes, nous avons installé 130 bornes pour véhicules électriques, et organisé un rallye des véhicules décarbonés. Le Rallye de Montecarlo des Energies Nouvelles passera d'ailleurs par Alès bientôt !



Jérôme DOUY

Directeur délégué aux Pôles Multimodal, Supply Chain et Développement durable, TLF

La logistique est un secteur très concurrentiel. Ainsi, si nos entreprises savent faire preuve d'adaptabilité, il faut pouvoir garantir l'équilibre économique. Cela implique de disposer de matériel performant et rentable dans la durée.

Nous nous intéressons de près à la solution gaz qui présente déjà un catalogue véhicules qui permet de couvrir l'ensemble de nos métiers avec un réseau de charge en développement.

Sur l'intermodalité, il faut développer le fluvial et le ferroviaire, mais la route restera majoritaire car elle permet une meilleure flexibilité.

Bruno LECHEVIN

Président de l'ADEME

« Toutes les technologies ont leur place dans le mix énergétique de demain »

La mobilité durable est un enjeu environnemental mais aussi économique et social. La transition énergétique passera par la mise en œuvre simultanée de différentes solutions portant aussi bien sur les technologies que sur les comportements.

Il faut bien sûr encourager l'acquisition de véhicules plus respectueux de l'environnement. Quelle que soit la motorisation employée, il faut veiller à l'utiliser là où elle est la plus adaptée. Par exemple, le véhicule électrique doit être utilisé de façon intensive dans le cadre de services de mobilité comme l'autopartage. L'hydrogène est aussi une voie d'avenir. Le GNV pourrait être une option de substitution progressive du diesel avec le développement du biométhane produit à partir de déchets. Toutes les énergies et toutes les technologies ont leur place dans ce mix énergétique de demain.

Il faut également faire évoluer les comportements pour optimiser le flux des déplacements, réduire le nombre de trajets, augmenter les taux de remplissage des véhicules. Nous devons passer d'une logique de possession à une logique d'usage et de partage de nos véhicules.

Les collectivités ont elles aussi un rôle à jouer, par exemple en favorisant le développement des véhicules moins polluants. C'est l'objet du Disque Vert que nous soutenons depuis mars dernier. Ce dispositif prend bien avec les collectivités, et nous allons signer de nouvelles conventions aujourd'hui.

Tout cela nous démontre qu'il est possible, en mettant en commun toutes nos énergies, de développer les bonnes pratiques et de les généraliser, de transformer nos façons de nous déplacer.



Valérie NOUVEL,
Vice-Présidente en charge de la transition énergétique, Conseil départemental de la Manche

Dans le département de la Manche, nous avons dix Kangoo hydrogène. Au sein du parc routier départemental, on s'interroge sur le remplacement des véhicules, à chaque fois, pour le remplacer par un véhicule hydrogène.

« Au sein du parc routier départemental, on cherche à remplacer nos véhicules par des véhicules hydrogène. »

Nos pompiers forment les pompiers de la France entière à la maîtrise du risque hydrogène et à son acceptabilité. Ce sont nos meilleurs ambassadeurs.

La Région vient de voter, dans le cadre de ses aides économiques, une aide de 7 000€ par véhicule. Si vous cumulez ces 7 000€ avec le bonus écologique et les aides ADEME, ces véhicules hydrogènes sont à un prix comparable à un véhicule classique. Le département investit sur les stations de recharge, et la Région sur les achats de véhicules.



Bertrand AMELOT
Directeur Commercial et Marketing Europe, McPhy Energy

Il faut déployer une infrastructure équilibrée qui combine simultanément la mobilité des véhicules et des infrastructures. De surcroît, il faut être en capacité d'accompagner la croissance de la demande d'hydrogène de ces stations. Notre conviction, c'est qu'il est intéressant de démarrer petit, et d'avoir une infrastructure évolutive. On ne peut pas dire aux élus « vous achetez une petite station, puis dans deux ans une plus grosse ». Donc on déploie une première station qui fait la transition vers l'infrastructure définitive qui arrive un an ou deux ans après, une fois que le projet est développé. La petite est transportable, modulable, vous pouvez la déplacer. Nous pensons qu'il y aura facilement en France une grosse station pour cinq petites. Enfin, la maîtrise de la chaîne hydrogène. On parle d'un écosystème complet, la production d'électricité verte, qui peut être du solaire, de l'éolien ou de l'hydro-électrique, une infrastructure, et ensuite des stations de distribution.

François LE NAOUR,
Responsable Programme, CEA LITEN



Dans le cadre du plan « Nouvelle France industrielle » une partie concerne le stockage de l'énergie, qui est inscrit comme solution de mobilité écologique.

Depuis deux ans, nous expérimentons des solutions hydrogène, en matière de mobilité et de stockage de l'énergie. Notre conclusion : il faut mener de front le développement des véhicules et celui de l'infrastructure de recharge, d'où l'appel à projet Territoires Hydrogène. Il y a une forte demande de la part des territoires.

On mène une révolution qui est la décentralisation de l'énergie électrique, puisqu'on produit de plus en plus de l'énergie au travers de parcs éoliens et solaires. Maintenant, il faut absolument baisser les coûts.

Il y a trois points principaux : il faut un marché suffisant pour avoir de la production en nombre. Il faut trouver des solutions économiquement intéressantes et donc plus efficaces. Enfin, il faut des modèles économiques pertinents, qui s'inscrivent dans une économie de territoire, en croisant l'ensemble des solutions énergétiques.

Fabio FERRARI
PDG, SymbioFCCell, Président de H2 Mobilité France



On a réussi à motiver l'Europe à aider au déploiement des infrastructures hydrogène dans la région de la Manche. On va avoir la première région au monde à avoir une densité de stations aussi forte. Seconde première mondiale, à Grenoble et à Lyon, un déploiement de 50 véhicules à hydrogène autour de deux stations. C'est une des plus grandes flottes déployées autour de cette technologie.

Nous pensons qu'il faut travailler à un déploiement simultané de l'infrastructure et des véhicules. L'idée c'est de mettre une petite station avec un nombre suffisant de véhicules pour que la station soit utilisée. Cela implique des investissements lourds. Cette méthodologie de déploiement à partir de petites stations permet de montrer qu'on a une appétence du territoire et des utilisateurs. Aujourd'hui, nous avons une quarantaine de points sur la carte. Nous avons encore besoin de financements publics pour poursuivre le déploiement. L'objectif est de 100 stations - 1 000 véhicules subventionnés. À partir de ce point, nous pensons que la filière française décollera.



LES RIVE 2016 EN QUELQUES CHIFFRES

- 2 Ministres
- 6 associations d'élus
- 15 représentants du Gouvernement, des ministères et de l'administration
- 18 parlementaires
- 27 collectivités représentées
- 54 Présidents / CEO / Directeurs généraux d'entités économiques de toutes tailles
- plus de 400 décideurs publics / privés inscrits

Partenaires officiels



Partenaires exposants



Partenaires médias



Membres fondateurs



Partenaires institutionnels



Discours de clôture de Louis NÈGRE

Sénateur-maire

des Alpes-Maritimes, Président du GART
« Si les RIVE n'existaient pas, il faudrait les créer ! »

Grace à ces tables rondes, nous nous projetons à demain et à après-demain. C'est plaisant de voir le Président de l'ADEME marocain nous indiquer qu'ils ont débuté en 2009, et de voir le chemin qu'ils ont parcouru depuis. Il nous faut prendre conscience que le monde bouge, et que certains pays avancent très vite ! La conclusion finale, c'est que non seulement nous avons besoin de ces échanges là, mais également profitons de l'occasion qui nous est donnée, de dire « j'en fais partie », de ceux qui croient de manière positive à l'avenir de notre pays et à la mobilité durable !

Les 11 et 12 juillet 2017 : rendez-vous à Alès pour les RIVE 2017

Pour cette 8^e édition, le pôle mécanique d'Alès-Cévennes permettra à nouveau d'essayer les véhicules écologiques d'aujourd'hui et de demain. 2 jours professionnels de rencontres et d'essais, placés sous le signe de la transition entre la COP22 du Maroc, et la COP23 en Asie.

A l'arrivée du nouveau Gouvernement les nouveaux élus et ministères seront conviés, tout comme les parlementaires européens, à dresser un état des lieux et des perspectives en matière de mobilité durable. Vous y êtes toutes et tous les bienvenus !