

RENCONTRES INTERNATIONALES DES VOITURES ECOLOGIQUES 2014

COMPTE-RENDU

DES 2 JOURS PROFESSIONNELS DE RENCONTRES

LES 7 ET 8 OCTOBRE 2014 AU MONDIAL DE L'AUTOMOBILE



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

RIVE 2014 : LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS L'HÉMICYCLE ET AU MONDIAL

Quand les Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques (RIVE) ont été créées il y a 6 ans, Thierry Hesse s'est rapidement rapproché de nous, pour que nous construisions nos événements ensemble. Il est venu à Alès dès la première année, aux côtés du Prince Albert II de Monaco, et nous voici aujourd'hui comme tous les deux ans sur le Mondial.

Il n'y a pas un stand ici qui ne propose pas au moins un modèle écologique.

Dans le même temps, nos députés discutent à l'Assemblée Nationale du projet de loi sur la transition énergétique qui ouvre de belles perspectives concernant le mix

énergétique de nos transports. L'avenir est à l'électrique, bien sûr, mais également aux hybrides, au GPL, au GNV ou encore à l'éthanol. En ce sens, nous poussons dans le cadre du club plusieurs idées qui, nous l'espérons, seront reprises dans la Loi. L'idée d'un crédit de télépéage de 500€, pour 2 millions de propriétaires de véhicules écologiques. Mais aussi l'idée d'intégrer des systèmes d'autopartage de véhicules électriques dans les nouveaux immeubles, qui auraient alors moins de parkings à construire. Au delà de cette loi, nous poursuivons notre travail auprès des territoires, avec par exemple le disque vert, qui offre 1h30 de



stationnement gratuit en voirie aux véhicules écologiques ou autopartagés. La possibilité d'instaurer des tarifs préférentiels dans les parkings, avec un bel exemple cette année dans le rapprochement entre Q-Park et Toyota, pour une réduction de 30% en faveur des heureux propriétaires d'hybrides. Une communication positive, bien sûr, avec par exemple le panneau

« Bienvenue au GPL » à l'entrée des parcs, qui se développe rapidement, comme récemment à Reims. Toutes ces idées naissent dans le dialogue, et c'est l'objet de ces rencontres annuelles. De nombreux élus, parlementaires, et diplomates, avec aujourd'hui l'Ambassadeur de Norvège, sont venus discuter pour trouver ensemble non pas une, mais des solutions en faveur de la mobilité

Marc Teyssier d'Orfeuil

Co-fondateur des RIVE

durable. Lorsque l'Elysée, par le biais de Nicolas Hulot, nous demande de préparer la visite d'Arnold Schwarzenegger au Mondial, c'est que notre travail commence à être reconnu. Il le sera d'autant plus que vous êtes aujourd'hui plus de 200 décideurs publics / privés à vous associer à nos travaux durant ces deux jours. ■



Thierry Hesse

Commissaire général du Mondial de l'Automobile

« LES RIVE SUR LE MONDIAL, C'EST UNE BELLE VITRINE »

« Le Mondial de l'Automobile est le plus grand salon automobile du monde. Nous devrions atteindre cette année près d'1 300

000 visiteurs, dont 12 à 13 000 journalistes d'une centaine de pays différents. Cela permet aux Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques de bénéficier d'une belle vitrine à Paris les années paires.

Il est vrai qu'Alès bénéficie d'un gros avantage par rapport à Paris, c'est qu'il y a plus de place : les essais sont plus pratiques à l'extérieur. Mais Paris reste Paris, et nous accueillons ici les plus grandes personnalités politiques : le Président de la République, le Premier ministre, et une grande partie du Gouvernement sont déjà venus cette année. Récemment, c'était Ségolène Royal et Emmanuel Macron, qui sont très sensibilisés aux problématiques de véhicules écologiques qui vous intéressent plus particulièrement.

Les constructeurs ont fait de gros effort en ce sens : GPL, électriques, hybrides, l'industrie a pleinement investi ces sujets d'avenir. Il me semble aujourd'hui important que les politiques s'en emparent pleinement. L'exemple des bornes de recharge est flagrant. Moi qui habite au 5^e étage à Paris, j'aimerais rouler à l'électrique... mais c'est difficile encore aujourd'hui.

C'est pourquoi je me réjouis de cet équilibre que nous avons trouvé avec Marc sur la tenue de ces Rencontres : les années impaires à Alès, et les autres sur le Mondial à Paris, qui reste une belle vitrine, et qui permet aux décideurs ici présents de faire une pause de deux jours pour réfléchir et pour agir. Grâce aux débats et au programme de conférences, et aux comptes rendus de ces échanges, nous sensibilisons les acteurs publics à cette nécessité d'avancer ensemble pour soutenir l'industrie automobile qui nous fait tant rêver ! » ■



SE Rolf Einar Fife

Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Norvège en France

« NOTRE GOUVERNEMENT ENCOURAGE LES VÉHICULES ÉCOLOGIQUES, ET ÇA MARCHÉ ! »

« Merci à Marc de m'avoir invité à ses Rencontres, d'autant que l'Ambassadeur

de France à Oslo s'appelle Monsieur RIVES, ce n'est pas un hasard !

La voiture écologique représente selon nous un enjeu majeur, notamment à l'approche des négociations climatiques qui auront lieu ici à Paris en décembre prochain. Si la Norvège produit 20% du gaz naturel européen, elle cherche à développer autant que possible les énergies renouvelables : hydraulique, éolien et solaire. En ce sens, le véhicule électrique est parfaitement adapté, car il permet de lisser les pics de production, et le caractère aléatoire de ces énergies.

Notre gouvernement a décidé de mettre en œuvre une politique visant à développer les voitures à zéro émission pour trois raisons : réduire les émissions de gaz carboniques, diminuer la pollution de l'air, et développer de nouvelles technologies ce qui a un impact sur la croissance économique et sur l'emploi.

Pour inciter le consommateur à opter pour l'achat d'une voiture à zéro émission, plusieurs mesures concrètes ont été adoptées : une réduction des taxes, et zéro TVA, un stationnement gratuit en centre-ville dans les parkings publics, l'exonération de péage autour des grandes villes, ainsi que l'autorisation de circuler dans le couloir réservé aux transports collectifs.

Enfin, le gouvernement norvégien accorde un soutien économique aux projets de recherche sur les technologies des piles et pour le développement des infrastructures de recharge.

Les résultats sont au rendez-vous : avec plus de 30000 véhicules électriques, nous sommes le pays au monde qui a le plus grand nombre de voitures électriques par habitant. Et ceci malgré les conditions météorologiques souvent très difficiles, problème que la France n'a pas. L'achat de voitures écologiques est devenu une sorte de style de vie ! Nous souhaitons faire bénéficier de notre expérience à d'autres pays qui souhaiteraient opter pour la voiture écologique, notamment la France.

Comme ce colloque peut le démontrer, ces échanges sont d'une importance capitale. Il s'agit de provoquer cette conscience de l'économie verte, dans laquelle les transports ont toute leur place. » ■



FONDATEURS

INSTITUTIONNELS

PARTENAIRES



Modérateur

Jean-Luc Moreau

Rédacteur en chef, Magazine Voiture Ecologique, journaliste



Aux RIVE, le VE, ce n'est pas véhicule électrique, mais bien véhicule écologique. dimanche matin, sur RMC, on me pose la question assez souvent : « qu'est-ce que je dois choisir comme véhicule si je désire

rouler propre ? ». Il n'y a pas de réponse. Enfin, plutôt, il n'y a pas UNE réponse, il y a DES réponses. Chaque type de voiture, dans un usage particulier, à un endroit particulier, peut être une voiture écologique. Marc les a cités tout à l'heure : le gaz qui se développe dans de nombreux pays du monde, pas en France, il faudra peut-être qu'un jour on arrive à se poser la question : pourquoi est-ce que la France est toujours à contre-pied des autres pays de la planète ?

Il y a les GPL qui existent chez nous, depuis des années : solution qu'on a tour à tour défendue puis descendue... On reviendra sur la Norvège, pour connaître les perspectives de développement, et ce qui se passera peut-être après 2017 : à partir du moment où on coupe les aides publiques, est-ce que les gens sont toujours aussi intéressés par la voiture électrique ?

Et puis on évoquera le cas d'autres énergies, qui se développent un peu partout dans le monde.



Hugues Van Honacker

Team leader - Clean transport and urban transport - DG MOVE - Commission européenne



Nous avons, à la Commission Européenne, une vision plus horizontale que la simple stratégie électromobilité : il nous faut réfléchir sur tous les carburants, tous types de locomotion et tous les modes de transport. À partir de 2009, nous avons

soutenu les projets de démonstration et de recherche sur l'électromobilité. Une bonne partie des fonds financiers est également consacrée à l'infrastructure innovante, notamment électrique. Concernant les normes sur les bornes de charge, la directive du 29/09/2014 définit le Type 2 et le combo 2 comme standard commun, mais donne la possibilité aux industriels d'installer une autre prise en parallèle, dès lors que la norme commune est présente. Le biocarburant fait partie de la stratégie qui a été proposée par l'Europe en janvier 2013, tout comme le GPL, le GNC et les carburants synthétiques. Des projets de recherche sur les 2^e et 3^e génération sont cofinancés, et la 1^{ère} génération fait toujours débat. Pourquoi ne pas la réserver aux transports aériens, qui n'ont pas d'autres moyens de substitution pour réduire les émissions ? C'est tout l'intérêt d'avoir une stratégie globale : adapter les carburants de substitution aux différents modes de transport.

Max Grüenig

Senior Fellow, EU Research, Ecologic Institute (Allemagne)



Nous faisons de la recherche en sciences politiques, avec notamment un projet qui se nomme « post carbon cities of tomorrow », avec une dimension importante sur la mobilité. En Allemagne, la priorité est fixée sur la recherche, et pas forcément sur l'électromobilité. La

mobilisation pour les véhicules électriques est concentrée sur quelques régions pilotes, mais les résultats sont plutôt décevants. Nous aimerions avoir plus de mobilisation des politiques en Allemagne et en Europe à ce sujet. Il y a deux

chemins pour y arriver : soit démontrer l'avantage pour le consommateur, comme nous avons pu le faire avec le téléphone portable. L'utilisateur recherche un nouveau confort. Soit créer une situation qui porte le changement, comme nous l'avons fait en interdisant les ampoules incandescentes par exemple.

Tout le monde est passé de fait à la basse consommation. Les subventions sont naturellement un moyen d'aider au développement du marché : le parking gratuit, les taxes réduites... mais cela doit être à mon sens accompagné par une politique qui réduit l'avantage de rouler avec des voitures conventionnelles. Pour des raisons de santé, de qualité de vie et avoir un avenir soutenable, il nous faut commencer maintenant le changement.

Alexander Stöhr

Autogas Manager, World LP Gas Association



Le GPL est l'une des énergies alternatives les plus anciennes, et les plus éprouvées. L'industrie du GPL a essuyé la quasi totalité des pots cassés que nous pouvions essuyer. Mais nous avons tout de même rencontré

quelques succès à Séoul, Tokyo ou encore Hong Kong, par le biais des flottes de taxis. En effet, impossible pour eux de rouler en véhicule électrique et de recharger suffisamment rapidement plusieurs fois par jour : ils ont besoin de conduire, et la majorité des taxis roulent donc au diesel.

Cela constitue pour le GPL un marché de niche intéressant, lorsque les pouvoirs publics mettent en avant les limites du diesel en terme de qualité de l'air. Pour atteindre le grand public, il est en effet nécessaire d'avoir des politiques incitatives très ambitieuses. Comme nous le voyons encore aujourd'hui, l'automobiliste va d'abord comparer avec ce qu'il perd par rapport à un véhicule classique : l'autonomie, le réseau d'approvisionnement, ... C'est pourquoi il me semble important de nous concentrer dans un premier temps sur les flottes captives, qui représentent un véritable marché.

Aujourd'hui, la principale alternative au véhicule de transport essence, ce n'est pas le GPL, ce n'est pas l'électrique, ce n'est pas le gaz naturel ni l'éthanol, c'est le diesel ! Il est temps d'agir !

Leif Naess

Director, Electric Mobility Norway (Norvège)



Actuellement, l'avantage le plus important pour le véhicule électrique en Norvège est l'exonération de TVA : une réduction de 25% du prix par rapport aux autres voitures ! Il y a un réel débat pour savoir si nous allons poursuivre cette exonération. C'est une question européenne, car la récente directive sur les

carburants du futur a tendance à orienter l'ensemble des pays membres vers l'électromobilité. De nombreux pays viennent prendre exemple sur la politique qui a été mise en place en Norvège. Le budget de l'Etat sera publié demain. Quelle part faut-il consacrer à la réduction de notre impact environnemental aujourd'hui ? Pour augmenter notre efficacité sur les gaz à effets de serre, faut-il également viser une plus grande part du parc automobile, et donc inciter au développement de l'hybride et des autres véhicules écologiques ? Nous le saurons demain.

Phil Gott

Long Range Planning, IHS Automotive (USA)



Le groupe IHS propose des études prospectives pour les dirigeants d'entreprises ou gouvernementaux, notamment dans les domaines de l'automobile, de l'énergie ou encore des technologies. Concernant le véhicule

écologique, 3 facteurs déterminent le coût en fine du développement : le stockage de l'énergie, le moteur, et l'approvisionnement en carburant. Pour 2040, IHS anticipe un développement important du mix énergétique : la part de l'essence passerait de 80 à 50%, le diesel de 20 à 11%, au bénéfice des énergies alternatives, avec 8% de véhicules

full hybrides essence, 8% d'hybrides rechargeables essence, 6,5% de flexfuel E85, 6,5% de GPL, 5% de véhicules électriques et 5% de GNV. Par exemple, les véhicules au gaz roulent dès aujourd'hui, et ils sont disponibles pour le plus grand nombre, y compris dans des véhicules à bas coût. Les solutions s'ajoutent donc,

et l'efficacité des moteurs s'améliorera également. L'urbanisation continuera de s'accroître, passant de 83% à 87% aux USA, et de 77% à 82% en Europe. Si la plupart des élus locaux se concentrent sur la limitation des embouteillages, rappelons que la santé économique de la ville dépend d'abord et avant tout de la fluidité de la mobilité. La relation à la voiture change, et l'arrivée de véhicules autonomes en ville peut améliorer encore l'efficacité de nos transports. Pourquoi cherchons nous à imposer le véhicule

électrique à un marché de masse à tout prix ? Avant d'arriver à une autonomie de 700 à 1000km, et un plein en 5 min... il faut se concentrer sur la cible naturelle dans les aires urbaines : les flottes de transports de personnes ou de marchandises dont nous savons que l'autonomie suffit dès aujourd'hui. Pour les autres, il nous faut développer les énergies alternatives qui nous couleront à nous, aux pouvoirs publics et aux constructeurs, beaucoup moins chers. Et cela sera en accord avec les attentes du consommateur.

Modérateur

Marc Teyssier d'Orfeuil

Cofondateur des RIVE



“ Le disque vert favorise la mixité énergétique et la rotation du stationnement ”

Les aides de l'Etat ne viennent qu'une seule fois, alors que celles des collectivités peuvent être permanentes, notamment grâce au levier du stationnement, avec lequel les élus locaux peuvent accélérer la mixité énergétique dans la mobilité. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous proposons le disque vert, qui a été adopté par une quinzaine de collectivités. Il offre 1h30 de stationnement gratuit à tous les véhicules écologiques, GPL, GNV, électriques, hybrides, flexfuel E85, micro citadines ou aux véhicules utilisés en autopartage, et favorise de fait également la rotation. Pour ceux qui n'ont pas de stationnement payant, il est tout à fait possible de faire de la discrimination positive en réservant des places aux propriétaires du disque vert.

Nous nous réjouissons de la décision des Préfets d'Ile de France d'avoir autorisé l'ensemble de ces catégories de véhicules à circuler en cas de pics de pollution. Ils reconnaissent comme nous, que la définition du véhicule écologique est large, et doit être accessible à tous, même aux plus modestes.

Les maires peuvent aussi par le biais des PLU inviter les promoteurs immobiliers à prévoir des systèmes d'autopartage de véhicules électriques dans leurs nouveaux immeubles, moyennant une diminution du nombre de places de parkings à prévoir. C'est le promoteur qui finance dans ce cas le développement de l'électromobilité et des bornes dans sa ville.

Thomas Peaucelle

Directeur général délégué, COFELY-INEO groupe GDF-Suez

“ La mobilité, c'est un problème d'immobilité, de stationnement ”



INEO est spécialiste de l'aspect électrique, telecom, et de toute l'intelligence qu'il y a derrière une borne de recharge pour véhicules électriques. Il faut en effet tout de suite se projeter dans la ville de demain et concevoir une borne et le véhicule électrique comme des objets connectés. La mobilité est un problème de territoire, et non pas un problème national. C'est l'une des libertés essentielles du citoyen. Nous ne sommes pas

favorables aux mesures coercitives, mais bien pour offrir une multitude de solutions à nos concitoyens. Il faut tout essayer : hybrides, hybrides rechargeables, recharge lente, rapide...

Sur l'autopartage, il y a le cas des grandes villes, et celui des petites. Pour celles qui sont de tailles moyennes, le service n'est pas viable économiquement, et il faut une forme de soutien des pouvoirs publics, sous une forme de DSP. Le service doit venir en complément de transports en commun de qualité. Pour Autolib' à Paris, l'avantage principal qui est avancé par les utilisateurs, c'est d'être sûr de trouver une place à l'arrivée : c'est un service ! Cela montre que la mobilité, c'est un problème d'immobilité, de stationnement. Rappelons qu'un tiers des gens dans les embouteillages à Paris sont simplement à la recherche d'une place pour se garer. Nous travaillons donc également sur le stationnement intelligent, qui aide l'automobiliste en lui indiquant s'il trouvera une place ou non à destination. La conclusion que je tire sur des débats sur la transition énergétique, c'est que les territoires souhaitent retrouver une place dans cet avenir énergétique, notamment sur la mobilité où ce sont eux qui décident.

Patrice Pattée

adjoint au maire de Sceaux, vice-Président d'Autolib'



“ Avec Autolib', nous avons la chance d'avoir l'électromobilité économique. L'abonnement Autolib', c'est un douzième du prix d'un an de Pass Navigo ! Combiné à la trace directe qui permet d'être sûr de trouver une place à l'arrivée, nous avons tous les avantages ! ”

Arnaud Robinet

Député-maire de Reims



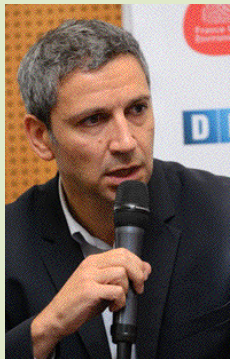
“ Je ne souhaite pas d'un hypercentre sans voiture. Nous offrirons 1h30 de stationnement aux voitures écologiques et autopartagés avec le fameux disque vert. ”

Quelle est la place de la voiture écologique dans notre plan de circulation, et plus spécifiquement dans notre plan de stationnement ? Plus largement, quelle place laisser aux transports publics ? A Reims, nous avons un tramway qui dessert l'hyper centre, et une multitude de lignes de bus essence ou diesel au même endroit. La première étape sera de supprimer ces bus

au profit de petites citadines écologiques. Reims est par ailleurs l'une des villes qui dispose du plus grand nombre d'hypermarchés par habitant, ce qui attire les Rémois en périphérie de la ville. Pour faire vivre les commerçants, il nous faut donc attirer la population en centre ville, par le biais du stationnement. Nos parkings en hypercentres ne sont fréquentés qu'à 30%. En redonnant une place toute particulière aux véhicules écologiques. Cela passe par une heure de gratuité dans les parkings, et l'adoption de ce fameux disque vert, qui offrira prochainement 1h30 de stationnement gratuit en voirie. Enfin, nous réfléchissons avec l'association des commerçants à l'installation d'un système d'autopartage pour permettre des petits déplacements dans l'hypercentre. Je ne souhaite pas un hypercentre sans voiture avec des centres commerciaux en périphéries et des commerces qui ferment en hypercentres : l'utilisation de voitures écologiques pour le plus grand nombre, ou autopartagées, c'est du bon sens !

Christophe Najdovski

Adjoint à la maire de Paris en charge des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public



“ Face au pic de pollution, nous avons un pic de solutions. Il n'y a pas que la mobilité électrique, il y a le GNV et d'autres motorisations ”

Vous avez raison d'insister sur l'importance qu'ont les territoires et les villes dans les questions environnementales. Dans une métropole de 11 millions d'habitants, nous sommes touchés régulièrement par les pics de pollution, dont nous nous souvenons encore, avec notamment la mise en

place de la circulation alternée en mars 2014. Aujourd'hui, nous sommes très au-dessus malheureusement des normes de respect de qualité de l'air, ce qui nous vaut d'ailleurs des menaces de sanction de la part de la Commission européenne, et qui nous oblige donc aussi à inventer cette écomobilité.

Nombre de nos concitoyens ont fait l'achat de véhicules diesel sur la foi d'un bonus - malus qui en 2008 encore les incitait, uniquement sur la base du CO₂, à acheter encore ce type de véhicule. Face à la problématique des particules fines et autres oxydes d'azote il faut inventer d'autres modèles et se tourner vers d'autres motorisations.

Avec Anne HIDALGO, nous voulons faire de 2015 l'année de l'avènement de la mobilité électrique à Paris, notamment dans le cadre très stimulant de la COP21 que nous accueillerons en décembre. Nous avons l'ambition de développer à Paris 700 points de bornes de recharge sur les emplacements de livraison. La recharge sera rapide le jour pour les professionnels, et à la disposition des particuliers la nuit en charge lente.

Nous travaillons également sur le GNV, qui peut accueillir dans son réservoir du biogaz issu de la méthanisation. Nous sommes dans l'économie circulaire : un déchet devient une ressource produit localement. Nous développons avec GrDF un véritable réseau d'avitaillement francilien pour inciter tout un chacun à se tourner vers ces motorisations.

Nous espérons que dans le cadre du projet de loi sur la transition énergétique, notre ministre aura la volonté de certes inciter à la mobilité électrique, mais aussi toute une palette de véhicules écologiques. L'ADEME nous indique que le gain le plus fort que nous pouvons obtenir sur la qualité de l'air est sur le renouvellement des vieux véhicules diesel de 5 à 15 ans. Il faut donc offrir des alternatives pour tous.

Il nous faut également optimiser l'existant : la gestion de l'espace de stationnement, le covoiturage, l'autopartage... Pourquoi ne pas favoriser les véhicules propres, et ceux à fort taux d'occupation en leur autorisant la circulation sur les voies de bus, par exemple ?

Maud Lelièvre

déléguée générale, Association des Eco maires



“ Il nous faut dépasser les pesanteurs réglementaires et aller vers plus d'intermodalité ”

Comme mes collègues élus au sein de l'association, il nous semble important de parler d'usage avant de parler solutions. Il y a 20 ans, la question ne se posait pas : pour aller du point A au point B, nous prenions la voiture. Aujourd'hui, nous sommes sur une population qui a envie de mobilité, de services différents, et qui n'est pas réfractaire à une pluralité d'utilisation des transports. Or, les logiques qui président aux contraintes réglementaires à l'aménagement sont sur des logiques d'il y a 20 ans. Il nous faut dépasser ces pesanteurs.

Prenons l'exemple des taxis à Paris. Il y a eu un conflit, nous n'avons pas apporté les bonnes solutions. Nous avons une population qui a l'habitude d'utiliser son smartphone pour consulter les horaires des transports, réserver un véhicule en autopartage ou partir le week-end en covoiturage. Et on contraint l'utilisation des Smartphone pour les VTC... Parmi les autres pesanteurs sur lesquelles nous travaillons il y a des contraintes sur le stationnement, ou encore l'innovation, avec la Convention de Vienne datant de 1968 qui interdit par exemple aux véhicules autonomes de circuler aujourd'hui en 2014 dans nos rues. Nous n'avons pas la place ni les moyens de construire des transports en commun partout, il faut trouver d'autres solutions. La mobilité ne se règle pas qu'au niveau de la Ville, c'est aussi l'intermodalité avec le train, trouver des solutions réglementaires et d'ouverture sur les enjeux de demain. Enfin, nous avons aujourd'hui une juxtaposition d'écosystèmes : chaque maire ou président d'EPCI décide pour sa collectivité, mais il n'y a pas forcément de cohérence avec la ville voisine. C'est le rôle de l'Etat d'assurer cette continuité et cette planification.

Stéphane Beudet

Président de l'Association des Maires d'Ile de France (AMIF)



“ Ce n'est pas la route qui pollue, c'est ce qu'on met dessus ”

L'écomobilité, ce n'est pas seulement la voiture électrique. La voiture propre est un enjeu de demain de façon beaucoup plus large que la voiture électrique. C'est d'autant plus vrai dans les territoires de grande couronne comme le nôtre où elle permet d'aller jusqu'à la gare. L'étalement urbain, la pression foncière obligent les familles à s'éloigner du centre urbain, et il ne leur reste plus à la fin que la possibilité de venir en voiture. Ce n'est pas la route qui pollue, c'est ce qu'on met dessus. Les investissements routiers sont quasiment à l'arrêt en Ile de France...

Par ailleurs, il y a une dichotomie entre notre volonté politique de vouloir faire de l'écomobilité, et la réalité de la volonté de notre population. Elle ne passera pas à la voiture propre simplement à cause du réchauffement climatique. C'est la praticité qui compte : comment vais-je me garer ? Quel est mon temps de parcours ? Si je mets 25 min en voiture, et 1h30 en transports, je continue naturellement à prendre ma voiture. Si je n'ai pas besoin d'acheter une voiture électrique, je continue de m'acheter une voiture d'occasion diesel. Nous sommes là pour faire cette éducation. Avec le stationnement, nous avons en effet un levier. En Ile de France, nous allons de plus en plus nous saisir de ces questions.

Au delà de la voiture, c'est sur l'ensemble des modes de transports que nous devons agir, quelle que soit notre couleur politique : les Plans de Déplacements d'Entreprise, les plans locaux de déplacements, les pédibus, l'organisation de nos arrêts de bus, sont autant d'outils pour favoriser ensemble l'écomobilité.

Richard Mallié

maire de Bouc Bel Air, 1^{er} vice-Président en charge de l'Ecomobilité, Pays d'Aix



“ Nous développons l'écomobilité tout en sachant que la voiture a encore de belles années devant elle. ”

Le Pays d'Aix, c'est 390 000 habitants, 1000 km² et 36 communes, qui s'échelonnent de 120 habitants à 140 000 habitants. Notre territoire est extrêmement vallonné, et c'est pourquoi nous encourageons à partir du 1^{er} janvier 2015 nos concitoyens à faire l'acquisition de vélos à assistance électrique par le biais d'un chèque d'aide à l'achat. Nous venons d'inaugurer en gare d'Aix un système de gardiennage des vélos pour 10€ par an. Il nous faut développer les transports en commun, les parkings de dissuasion au bord de l'autoroute, qui permettent de favoriser le covoiturage, mais nous savons que la voiture a encore de belles années devant elle car c'est un moyen très facile de se déplacer.

PROJET DE LOI SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : QUELLE PLACE POUR LES ÉNERGIES ALTERNATIVES ?

Modérateur

Marc Teyssier d'Orfeuil

Cofondateur des RIVE



« Les barrières sont en train de tomber. Les avancées technologiques trouvent une résonance politique et légale. D'un discours presque exclusivement porté sur l'électrique, le débat sur le projet de loi transition énergétique s'est finalement ouvert aux autres solutions de mobilité. Il faut que nos élus regardent tout ce qui est disponible » »

Alain Jeanroy

Directeur général de la Confédération Générale des Planteurs de Betteraves

« Nous sommes l'un des éléments, aux côtés de l'électrique, du GNV, du GPL, etc. qui peut contribuer, justement, à diminuer la pollution » »



Le Projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit des objectifs d'intégration de véhicules écologiques dans les flottes publiques définis tels que "les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques". Permettant une réduction de 40% des émissions de gaz à effet de serre, l'éthanol souscrit à ces critères. Nous aurions aimé que cette définition s'inspire davantage du rapport publié par l'OPECST. Entre autres préconisations, ce rapport recommandait une simplification des démarches de changement d'énergie dans les véhicules existants. Nous avons 30 000 véhicules flex fuel, c'est-à-dire qui sortent des chaînes de montage avec un moteur adapté en circulation. Or, pour des raisons que, je crois pouvoir mettre sur le compte de la mauvaise rédaction, ces véhicules ne correspondent pas aux normes Euro 5 b. La production a donc été interrompue. En outre, 60 000 véhicules utilisent des kits flex fuel non homologués bien qu'ils le soient dans de nombreux pays européens. Je ne peux pas imaginer que l'on n'arrive pas rapidement à une homologation de ces kits. C'est une industrie française. C'est produit à Angers. C'est de l'activité économique. Cela crée des emplois. C'est moins polluant. Il y a un véritable engouement des distributeurs de carburant pour mettre en place des pompes à E85. On a donc, de plus en plus d'E85 disponible. Par ailleurs, compte tenu de la surconsommation de l'E85, vous faites une économie d'entre 30 à 40 centimes par litre de carburant.

Jean Lemaistre

Directeur Général Adjoint, GrDF groupe GDF Suez

« Le GNV participe à la complémentarité des différentes solutions de mobilité durable » »



L'histoire du GNV en France n'est pas nouvelle. Il y a 18 millions de véhicules dans le monde. On ne le sait pas suffisamment. Des pays comme les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Italie ou encore les pays asiatiques sont relativement en avance sur ce sujet. C'est une solution économique qui revient en moyenne 30% moins cher que le diesel. Nous avons déjà des champions en France.

Renault Trucks emploie plus de 12 000 personnes en France et est présent dans presque tous les segments des transports lourds. Scania a également des usines en France. De même IVECO, fabrique en France la plupart des moteurs gaz naturel qui sont utilisés sur les véhicules lourds fabriqués en Europe. C'est donc un véritable atout pour l'industrie française. En outre, le développement des techniques de méthanisation offre de nouvelles perspectives sur l'injection dans le réseau de biogaz. Le biométhane est un carburant propre 100% renouvelable, ancré dans les territoires. Actuellement, des choses sont en discussion avec la loi de transition énergétique. Il y a une vraie stratégie de déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs. La loi s'est focalisée, peut-être beaucoup, au début, sur l'électricité, mais elle a été élargie et enrichie. En outre, l'ADEME ambitionne à horizon 2030 d'avoir 10 % de gaz vert dans les réseaux et une utilisation importante avec 200 000 véhicules propres, essentiellement des véhicules lourds.

Louis Nègre

Sénateur-maire des Alpes Maritimes, Président du GART



« Le pouvoir politique doit être beaucoup plus volontariste » »

Il est assez extraordinaire que l'on discute, ici, de ces problèmes de mobilité propre. Il n'est pas ques-

tion de supprimer les voitures, parce que justement il y a un véritable engouement pour avoir une voiture. Par contre, il y a beaucoup de dossiers sur lesquels on peut évoluer. Le véhicule évolue d'année en année. On doit examiner

toutes les pistes technologiques et techniques. Toutes ces énergies qui m'entourent, là, sont donc les bienvenues. A ce titre, il faut que le pouvoir politique donne des signaux clairs. Par exemple, utiliser les parkings, emprunter une autoroute pour les véhicules propres doit être moins chers. Il est également nécessaire de favoriser l'installation de véhicules en autopartage dans les constructions neuves en contrepartie d'une diminution du nombre de places de stationnement obligatoires. Il s'agit par là de mettre le citoyen au milieu de notre raisonnement.

Joël Pedessac

Directeur général CFBP

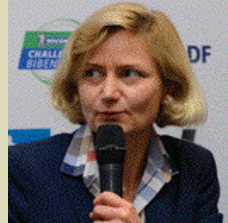
« Il faut reconnaître le besoin d'une diversité des solutions alternatives. Le futur énergétique sera beaucoup plus mixte que le passé ou le présent. » »

Le GPL est un carburant issu principalement du gaz naturel et un petit peu du raffinage de pétrole. Il permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre et n'émet pas de particule fine. En cela, notre offre répond bien aux objectifs qui sont dans la loi de transition énergétique. Pour nous, les enjeux des énergies alternatives, c'est aussi la question de la disponibilité de l'énergie. Sur le GPL, on a un réseau de distribution national conséquent avec 1 550 stations service en France et 28 000 stations en Europe qui couvrent de façon à peu près homogène le territoire. Enfin, la technologie GPL présente l'avantage d'être très abordable. Un véhicule GPL premier prix avec la sécurité et le confort d'un véhicule moderne en Euro 6 coûte 8 600€ sans aucune aide de l'État et en payant la TVA à 20 %. A ce titre, le maintien d'une subvention au diesel est un très mauvais signal pour toutes les autres énergies alternatives qui ont vraiment une grande difficulté à exister. La hausse de la fiscalité sur le diesel prévue au 1er janvier prochain est une bonne chose.



Juliette Antoine-Simon

Directrice générale déléguée, SODETREL, groupe EDF



« Au delà du développement des énergies alternatives, il faut noter la tendance de fond chez nos concitoyens, de consommer le véhicule différemment. » »

L'électricité est véritablement un atout dans la transition énergétique de par son contenu quasiment à 100 % décarboné. Sur la mobilité électrique les volumes ne sont pas encore là. La mobilité électrique dans les villes d'aujourd'hui, c'est d'abord le transport collectif et le dernier kilomètre. Pourtant c'est aussi comme cela qu'on arrivera à diminuer la pollu-

tion des centres-ville. Sur la question de la recharge, la loi fixe un objectif très ambitieux de points de charge. Sur ce sujet, le groupe EDF tient un discours depuis plusieurs années sur la question de la simplification nécessaire de cette question qui est aujourd'hui très complexe, notamment pour l'installation de bornes dans les copropriétés. Il y a

la question également de la charge publique qui représente une charge complémentaire nécessaire et qui rassure les propriétaires de véhicules électriques. Par delà l'innovation technique, il convient de mettre en évidence les évolutions sociétales de fond, notamment sur le partage des véhicules, mais également plus largement sur les économies d'énergie.

Jean-Marie Compas

Responsable réseaux, Compagnie Nationale du Rhône



« Nous avons à cœur que l'utilisateur, le citoyen, soit responsable de ses actes, donc de sa mobilité. » »

Société spécialisée dans la production d'électricité, la CNR développe depuis plus de dix ans maintenant, ce caractère renouvelable par de nouveaux moyens de production, beaucoup moins en hydroélectricité, parce que le potentiel français est peu accessible aujourd'hui, mais surtout dans les parcs éoliens et dans les parcs photovoltaïques. Aujourd'hui, nous sommes deuxième producteur français, derrière EDF avec selon les années 3 à 4 % de la production française. Nous revendiquons le fait de produire français et d'être producteur d'une énergie 100 % renouvelable. Nous avons donc développé une expertise de cette matière première intermittente avec une certaine satisfaction. Nous travaillons également sur des projets d'autoconsommation, c'est-à-dire que c'est votre habitation qui produit, effectivement, une partie de votre consommation

MODÉRATEUR : **Didier Laurent**

Journaliste, consultant pour le groupe Argus

« Aujourd'hui, l'Etat, les collectivités investissent dans l'électro mobilité, les CEE ne permettraient-ils pas d'inciter les opérateurs privés à faire de même ? » »



Hervé Borgoltz

PDG DBT-CEV

« La progression du marché des véhicules électriques est extrêmement forte » »

L'écosystème du véhicule électrique doit se penser à l'échelon mondial. Il n'y a qu'à regarder la taille des acteurs en présence : ils sont énormes. L'accélération connue par le marché est fulgurante. Notons l'exemple de Toyota, qui a mis 20 ans à vendre son premier million de Prius, le deuxième s'est vendu l'année suivante. Comme l'a indiqué l'Ambassadeur de Norvège, quand un pays le veut, il peut se donner les moyens d'agir efficacement contre la pollution en développant de manière massive l'électromobilité.

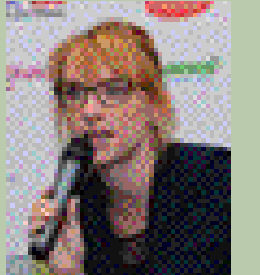


Les capacités de production et d'investissement des constructeurs sur le segment de l'électrique sont impressionnantes : 500 000 voitures par an pour Nissan, qui a investi 5 milliards d'euros, quand BMW crée une marque dédiée aux véhicules électriques.

En rassemblant les 30Md€ d'investissement attendus des 5 premiers constructeurs que sont Toyota, Nissan, GM, Volkswagen et BMW, on peut s'attendre à une production de 10 millions de véhicules en 10 ans. Le parc évolue, les collectifs sont sensibles à la recharge de ces voitures, on peut aujourd'hui compter sur une conduite et une recharge facile et satisfaisante.

Marie Castelli, Secrétaire générale, AVERE-France
« Entre 2010 et 2013, on est passé de 987 à 13 954 immatriculations par an » »

Le marché du véhicule est, contrairement aux apparences, dynamique. En effet, même si les volumes sont marginaux par rapport à l'ensemble des véhicules vendus chaque année en France, le marché croît de



Modérateur

Didier Laurent

Journaliste, consultant pour le groupe Argus



« On est en pleine mutation technologique. Aujourd'hui, on fabrique, pas loin de 75 millions de véhicules par an avec une part grandissante de certaines énergies. Cela bouleverse le marché de l'occasion. Ces nouveaux véhicules quand ils arrivent en seconde main, en revente, il y a des enjeux tout d'abord financiers, mais aussi technologiques et d'entretien. »

Bénédicte Barbry

Directrice des relations extérieures, Mobivia groupe

« Au delà des nouvelles technologies mises sur le marché, il importe d'agir sur le parc roulant. »



À se promener sur les différents stands du Mondial de l'Automobile on peut toucher du doigt toutes les potentialités de tous ces nouveaux modèles qui sont tous plus vertueux les uns que les autres. En dépit de toutes ces avancées technologiques, il faut quand même garder en tête que le nombre d'immatriculations, aujourd'hui, en France, est en baisse. Si on rapporte le nombre de véhicules neufs immatriculés par an au parc roulant, il apparaît qu'il faudra 15 à 18 ans pour renouveler le parc français. Au regard des enjeux environnementaux et sanitaires, nous avons souhaité apporter une contribution. Constatant que le niveau d'émission nominal d'un véhicule diffère souvent du niveau d'émission réel, le groupe Mobivia, aux côtés de la FEDA, de l'ADEME et de l'IFSTTAR, a mis en place et labellisé les dispositifs d'éco entretien et éco diagnostic. Il s'agit d'intervenir directement sur le parc roulant et par là de limiter les émissions dues au vieillissement et mauvais entretien du véhicule. S'agissant du déploiement, plusieurs approches sont possibles. Soit on est dans le cadre du volontariat, comme c'est le cas aujourd'hui, soit on adopte une position plus volontariste avec une véritable impulsion politique. A ce titre, une proposition d'amendement sur le projet de loi transition énergétique est discuté.

Il propose de rendre obligatoire l'éco diagnostic dans le cadre d'une vente sur le marché des véhicules d'occasion. Une sorte d'étiquetage environnemental, comme cela est pratiqué dans le secteur du bâtiment, et qui, nous l'espérons, fera partie des mesures de la transition énergétique.

Jean-Marc Sirera

Responsable du service logistique et moyens généraux, Grand Lyon

« Le Grand Lyon s'est engagé dans le renouvellement de sa flotte automobile. Nous investissons sur différentes technologies. »



La flotte du Grand Lyon compte 1 200 véhicules. On a essayé de garantir un minimum de 20% de véhicules ayant un faible impact environnemental, essentiellement GPL, pour débiter. Compte tenu de l'offre très restreinte en termes de constructeurs, on en vient à diminuer cette part de GPL et on la remplace par une part de véhicules électriques. Ce que l'on perd en GPL, on le comble en électrique. Il y a également une volonté de passer des partenariats en GNV sur des secteurs de la collectivité bien ciblés. Enfin, on a depuis plusieurs années mis en place des pools de véhicules écologiques dans les immeubles en reprenant les véhicules de service des agents. Ce faisant, le parc électrique est idéal pour les véhicules ne devant parcourir que des distances limitées. S'agissant de la revente, les véhicules GPL comme les micro citadines se revendent très bien.

Sébastien Grellier

Chef du Département Relations Extérieures, Environnement et Approvisionnement, Toyota France

« Le groupe Toyota investit énormément dans la recherche et développement avec pas moins de 7 milliards de dollars par an sur différentes technologies. »



Au sein du groupe Toyota, nous avons choisi l'hybride comme pivot technologique. C'est un marché qui devrait continuer à croître. En effet, les futures normes euro 6, euro 7 plus le fait que chaque constructeur devra atteindre 95 grammes en moyenne, d'ici 2021, vont forcément pousser chacun des constructeurs à hybrider de plus en plus leurs véhicules.

Nous poursuivons trois objectifs principaux. Bien sûr la diversification des sources d'énergie pour le monde automobile, la réduction des gaz à effet de serre et des niveaux de polluants, on en a déjà largement parlé, et surtout, pour nous, c'est la seule condition au succès des véhicules propres à l'avenir, c'est de démocratiser toutes ces technologies au plus grand nombre. Il y a encore beaucoup de questions sur ces nouvelles technologies, notamment sur la durée de vie de la batterie. Nous avons donc mis en place deux grands programmes de labélisation avec notre réseau de concessionnaires. Cela permet de rassurer les clients.

Émilie Coquin

Responsable relations extérieures, Comité Français Butane Propane (CFBP)

« On aura besoin de toutes les solutions. Certaines sont plus matures que d'autres. En attendant qu'on ait un mix plus développé, la transformation des véhicules à énergie conventionnelle en énergie plus propre peut être une solution pour améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de CO₂. »



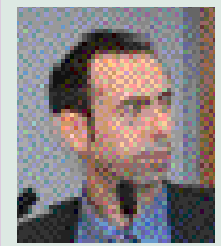
Le GPL est un carburant alternatif qui est reconnu par les pouvoirs publics et par les usagers pour certaines de ses qualités du point de vue environnemental et sanitaire, puisqu'il émet moins de CO₂, pas de particule et beaucoup moins d'oxydes d'azote. C'est le premier parc de véhicules à énergie alternative en France avec quelques 257 000 automobilistes qui roulent au GPL. C'est actuellement un marché qui est assez dynamique du point de vue des véhicules d'occasion. Près de 20 000 véhicules GPL sont achetés chaque année. En dépit de ses vertus

d'un point de vue environnemental et sanitaire, il souffre encore de l'arrêt soudain des mesures de soutien public à ce carburant, la plupart des constructeurs ont choisi d'arrêter la commercialisation de véhicules GPL en France. A ce titre, on attend beaucoup du projet de loi sur la transition énergétique qui peut apporter un signal très positif pour l'ensemble des énergies alternatives dont fait partie le GPL. Cela se jouera notamment dans la définition des véhicules propres qui nécessite d'être clarifiée.

Thibaut Franck

Responsable marketing Valorisations, Groupe Argus

« La cote Argus est la valeur de référence pour tous les professionnels et les particuliers en France et sert de témoin des changements dans le paysage automobile français. »



A regarder les caractéristiques techniques de la voiture moyenne vendue en France de 2010 à 2013, il apparaît que celle-ci est de plus en plus grande et lourde et, en même temps, elle consomme de moins en moins, elle émet de moins en moins de CO₂. Quoi qu'on puisse en dire, les politiques publiques ont un vrai effet sur la qualité des motorisations et sur la diminution des émissions de CO₂. Aujourd'hui, on note un recul de la part de marché des voitures écologiques sur le marché du neuf, dû principalement à l'essoufflement de l'effet électrique qu'on a pu avoir sur 2012 et 2013.

En revanche, la part des véhicules écologiques vendus sur le marché de l'occasion ne cesse d'augmenter. En outre, les cotes Argus réalisées par des particuliers sur les véhicules écologiques, qui reflètent un intérêt pour un véhicule écologique, une intention d'achat, ne cessent d'augmenter depuis 2011.

LE MARCHÉ DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE, DE FORTES ATTENTES

manière exponentielle depuis 2010. 2014 n'est pas aussi exceptionnelle, et ce à cause de deux facteurs : la réduction du bonus écologique qui ne permettrait pas aux véhicules acquis aux termes d'un contrat de LOA ou LLD d'en bénéficier, et, par ailleurs, on passe d'un marché collectivités et flottes captives à celui des particuliers. Pour faciliter ce processus, le programme CEE pour accélérer le déploiement des infrastructures de charge rapides va permettre un meilleur équipement du plus grand nombre. Aujourd'hui, il faut que cette angoisse de la recharge passe.



Jean-Louis Legrand,
Expert marché français du véhicule décarboné

« Le marché du véhicule électrique reste un marché de niche, qui mériterait d'être développé en parallèle du covoiturage pendulaire domicile / travail et de l'autopartage. »

On constate une grande évolution sur le marché des véhicules électriques et sur le positionnement marketing des constructeurs. Aujourd'hui, rares sont les personnes qui savent qu'il n'existe pas moins de 40 véhicules électriques disponibles à la vente. Même les pouvoirs publics se sont acclimatés à cette nouvelle tendance mais le véhicule élec-

trique s'impose à grand peine, en voici des exemples : aujourd'hui, les hybrides rechargeables, très haut de gammes se vendent peu. On évalue le parc entre 1 et 2% d'hybrides dans 15 ans. Pour ce qui concerne l'électrique, le marché est encore de niche. Enfin, on évoque l'autopartage, le covoiturage comme solution de mobilité, or, cela représente 240 000 voitures soit un millième du parc européen. En ce qui concerne les infrastructures de recharge, il convient d'en déployer plusieurs milliers, si possible en recharge rapide, afin de donner de la visibilité au marché. Par ailleurs, le modèle économique de la recharge est à définir, on achète du kilomètre et non de l'électricité. Enfin le trajet domicile-travail, le covoiturage pendulaire nécessite qu'on s'y attarde, c'est un gisement de développement du véhicule électrique.

Laurent Candelier, Directeur du projet régional « Véhicule Électrique », Conseil Régional Nord Pas de Calais

« Le vrai déploiement du véhicule électrique va se faire via l'exemplarité des flottes d'entreprises et des collectivités. »

La Région Nord-Pas-de-Calais a une politique incitative à l'égard du véhicule électrique. A ce titre, c'est un abattement de 30% que nous pratiquons à l'égard des TPE pour qu'elles acquièrent des véhicules écologiques. La Région Nord-Pas-de-Calais a renouvelé son parc d'automobile à hauteur de 25% en électrique, 200 lycées vont en être équipés ainsi que les ports de Boulogne et de Calais.

Par ailleurs, la région accompagne les collectivités locales dans le déploiement des bornes de recharge. Enfin, des programmes de



recherche sont financés sur cette thématique ainsi que des formations pour les professionnels du secteur. Ainsi, en retenant l'objectif 2015 du Livre vert piloté par Jean-Louis Legrand d'1,2% de véhicules électriques en France, ce sont des bornes pour 10 000 voitures électriques qui seront installées dans le Nord Pas de Calais. La région accompagne à hauteur de 80% le financement des bornes. A ce titre, les EPCI déterminent où placer les bornes et l'Etat a élaboré un projet de 3 Millions d'euros, soit 466 points de charge financés, en 2013 sur 5 territoires de la Région. Nous souhaitons ensuite installer un service public de la recharge : pouvoir réserver et accéder à un point de charge avec tout type de véhicule.

Nous misons également sur la capacité de progression de l'autonomie des batteries, qui pourraient, un jour, être de 1000km. L'électrique est source d'évolutions rapides, la transition énergétique est l'opportunité de ménager nos ressources.

François Tanguy, Chargé de mission Moselle Electromobile, Conseil général de Moselle

« La smart électrique est fabriquée dans le département, qui est transfrontalier avec l'Allemagne. C'est ce qui nous a conduit à mon-



ter le projet Chrome. »

Force est de constater que les territoires, chacun à leur échelle, se tournent vers l'électromobilité. Dans la région Nord Pas de Calais, tout a commencé avec l'installation d'un réseau de bornes de recharge dense. En Moselle, la situation transfrontalière et la production de la Smart Electric ont fait le terrain du projet Chrome. Son objectif est de démontrer qu'il est possible de bénéficier de services de chaque côté de la frontière. Des bornes sont ainsi installées en Allemagne et en France dans le cadre du projet « Electra ». En parallèle, des parcs de covoiturage devraient voir le jour.

A ce titre, on désengorge les transports en commun et on crée une coopération, sur le terrain de la mobilité, entre le Luxembourg, la France, l'Allemagne. Dans cette perspective, l'Université de Kaiserslautern et le centre de recherche Henri Tudor au Luxembourg travaillent à la mise en œuvre d'un système interopérable entre les différents parcs en présence.

Par ailleurs, le projet « Moselle, nouvelle mobilité » qui vise les travailleurs frontaliers met en place des parcs relais incitant au covoiturage via une tarification dédiée. Le premier grand projet de mobilité électrique débutera début 2016.

CONFÉRENCE 6

FAIRE DU DERNIER KILOMÈTRE UN ATOUT POUR LES TERRITOIRES



MODÉRATEUR : Benoit Barbedette, rédacteur en chef, Acteur Urbain

« 90% des plus de 3,5 T roulent au diesel. Le véhicule utilitaire de demain n'est pas encore vertueux, il y a beaucoup à faire en la matière »

Patrick Le Cœur, Agence de la mobilité, Ville de Paris
« Il y a une contradiction entre le besoin, pour les métiers de la logistique, d'implantation dans les centres urbains et la pression foncière qui éloigne les bases logistiques de la ville »

Nous devons tous prendre conscience que la logistique urbaine représente en France 1,6 millions d'emplois, non-délocalisables, et ce dans 25 000 entreprises. Il s'agit, à ce titre, d'un véritable atout dans la conjoncture contrainte que nous connaissons. Par ailleurs, nos habitudes de consommation changent et nous souhaitons des livraisons rapides, flexibles alors que la pression urbaine va croissant. À Paris, plus de 30 millions de tonnes de marchandises transitent par la route et via des véhicules diesel qui ne sont pas idéaux sur le plan environnemental. Eu égard à la dégradation de la qualité de l'air constatée, la Mairie de Paris a mis en place une charte marchandises en 2006. Ce texte avait pour objectif de dresser des principes directeurs et d'inviter les acteurs à se réunir et proposer des initiatives vertueuses. Plates formes logistiques connectées et véhicules propres sont au cœur de la charte mise en œuvre en 2013. A titre d'exemple, nous avons mené une expérimentation rail-route avec Monoprix qui fait ainsi transiter 500 tonnes de marchandises par le train jusqu'à Bercy, qui sont par la suite distribuées par des camions GNV à partir de la plateforme intermodale du 12^{ème}. Par ailleurs, des études montrent que



500 000 km par an pourraient être économisés grâce au report modal entre le fleuve et les espaces portuaires. Ensuite, des espaces logistiques ont été mis en place dans des parkings. Ainsi, 1 million de colis sont distribués dans les arrondissements du centre par triporteurs électriques. Un appel d'offres a été émis afin que des bornes soient installées sur des zones de livraison. Ces dernières seront installées au milieu des grandes zones de livraison afin de constituer plusieurs points de charge simultanés. Enfin, la Mairie de Paris travaille aussi sur le vecteur que constitue la livraison à pieds. À partir de l'Espace Logistique Urbain de Concorde, des chariots électriques permettent l'approvisionnement des commerces sur les Champs Elysées. En dernier lieu, je pense que le dernier kilomètre repose sur une volonté politique forte. Merci au CDKL de nous accompagner dans cette dynamique, au service de l'intérêt général.

Patrick Souhait, directeur général, Muses
« Les véhicules électriques de livraison existent. Si nous voulons les faire émerger, il faut que le public, la collectivité, le transporteur et le chargeur se rencontrent »
Muses a été créé il y a 5 ans avec pour objectif de développer des véhicules adaptés à la livraison du centre-ville. Aujourd'hui, les appareils sont homologués en moins de 3,5 tonnes, utilisables avec



un simple permis B et surtout on peut les stationner dans un parking. Généralement, les moins de 3,5 tonnes permettent la livraison de la messagerie, des plateaux repas, des produits de moins de 30 kg. Aujourd'hui, il est possible d'avoir des 9m³ totalement électriques et qui peuvent livrer les centres-villes. Nous avons la chance d'être entourés de grands groupes afin d'approcher le TCO (NDLR : Total Cost Ownership, coût total de possession incluant l'amortissement, le carburant, l'assurance et l'entretien) du diesel. Nous avons été contactés par un transporteur mondial et des représentants d'agglomérations européennes pour déployer nos véhicules dans leurs centres villes. Aujourd'hui, une réelle demande se fait sentir des grands industriels, des acteurs du secteur pharmaceutique souhaitent de plus en plus être en lien avec des transporteurs propres. Aujourd'hui, quatre sphères doivent se rencontrer pour aboutir à un succès : le public, la collectivité, le transporteur et le chargeur (donneur d'ordre). Tous ces éléments existent mais avancent progressivement.

Pascal Houssard, directeur général, SYDEV
« La Vendée a décidé de développer l'électromobilité en parallèle d'énergies renouvelables, notamment d'éolien off shore »
En Vendée, la décision a été prise d'un point de vue politique en décembre 2012 de développer l'électromobilité. Un schéma directeur a été adopté en juin 2013, et une notification du marché de bornes maintenance supervision en janvier 2014. À ce titre, 80 bornes de recharge normales et accélérées et 5 bornes rapides sont prévues. La Vendée est un département rural et très peuplé par des propriétaires. Le département connaît un très faible développement du réseau ferroviaire et paradoxalement un des taux les plus élevés d'équipement des ménages en véhicules. Le Département, qui



avait de fortes ambitions en matière de création d'énergies renouvelables, a décidé de se lancer sur la thématique de l'électromobilité. Aujourd'hui, les 5 bornes de recharge rapide sur le territoire sont placées sur des nœuds routiers et servent la mobilité interdépartementale. Toute cette dynamique fait naître une envie et des projets. J'en veux pour exemple une ferme expérimentale à la Roche-sur-Yon, qui est pilotée par la Chambre d'agriculture, qui a demandé des véhicules utilitaires électriques. Ce sont les usages qui peuvent être initiés tout en partant de l'existant.

Razzy Hammadi, député de Seine Saint Denis, co-président du CDKL
« La Mairie de Paris envisage de mutualiser ses achats avec de grandes villes européennes. Peut-être pourrions nous envisager cette action avec des villes de l'autre côté du périphérique ? »
Je tiens d'abord à remercier Marc Tessier d'Orfeuil et le CDKL pour contribuer à faire vivre, au delà du dialogue social, le dialogue environnemental. Ce travail mené par le Club, notamment aux côtés de France Nature Environnement, d'interpellation des entreprises et des pouvoirs publics est stratégique. Les territoires sont eux aussi au cœur de l'impulsion, seulement, à mon sens la problématique du Grand Paris est mal posée. Quid de l'autre côté du périphérique ? Les enjeux qui se posent aujourd'hui sur le dernier kilomètre sont à penser sur le territoire de l'Île de France. Il n'y a pas un défi posé qui ne soit à l'origine de la création de valeur. Il est essentiel d'adop-

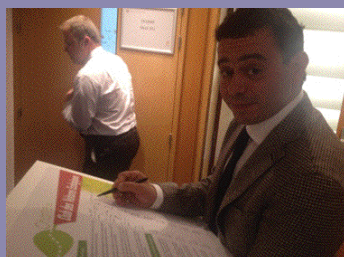
LES RIVE 2014 EN IMAGES



Richard Mallié, maire et 1er vice-Président du Pays d'Aix en charge de l'écomobilité, paraphe la charte du club.



Stéphane Beudet, nouvellement élu président de l'AMIF, fait part de son soutien en faveur des véhicules écologiques.



Le député Razzy Hammadi, coprésident du CDKL, confirme son engagement pour la mobilité durable.



Dans les prolongements des RIVE 2014, Nicolas Hulot, envoyé spécial du Président de la République pour la Planète, a demandé au club de co-organiser la visite du Mondial d'Arnold Schartzzenegger, ancien Gouverneur de Californie, ici intéressé par la Formula E de Venturi

PRIX CVE-CDKL



Bénédictine Barbery reçoit le "prix CVE de l'innovation" des mains du député Arnaud Leroy, pour la mise en place d'écodiagnostics dans les centres Norauto français.



Le Sénateur Louis Nègre, "prix CVE de l'engagement public 2014", pour son implication en faveur de la mobilité durable.



Benoit Barbedette, Marc Teysier d'Orfeuil s'associent à Patrick Lecœur (Ville Paris) pour féliciter Philippe de Clermont Tonnerre (Astre City) de son engagement en faveur du dernier kilomètre de livraison

RIVE 2014 en quelques chiffres

- 1** Ambassadeur Extraordinaire et plénipotentiaire, celui de la Norvège : SE Einar Fife
- 1** ONG : France Nature Environnement
- 2** Sénateurs, dont le Rapporteur pour avis du projet de Loi sur la transition énergétique et la Croissance Verte Monsieur Louis Nègre, et **2** sénateurs représentés par leurs assistants parlementaires
- 4** ministères représentés : Ecologie, Développement durable et l'énergie ; Transports ; Intérieur ; Défense.
- 8** nationalités (USA, Allemagne, Norvège, Danemark, Autriche, Pays-Bas, France, Japon), dont un pays à l'honneur : la Norvège, par la présence de l'Ambassadeur
- 10** Députés, dont le Secrétaire de la Commission du développement durable de l'Assemblée Nationale et **1** vice-Président de l'Assemblée Nationale, et **2** députés représentés par leurs assistants parlementaires
- 10** partenaires économiques : Alès Cévennes, CGB collective bioéthanol, Challenge Bibendum Michelin, COFELY-INEO groupe GDF-Suez, Comité Français Butane Propane (CFBP / GPL), Compagnie Nationale du Rhône (CNR), DBT-CEV, EDF / Sodetrel, Groupe Argus, Mobivia groupe



ter une nouvelle approche de démocratie de concertation en ce qui concerne l'aménagement urbain.

Je travaille avec de grandes entreprises de logistique qui ont du mal à recruter. Il faut s'attarder sur cette thématique ; la logistique recouvre des emplois peu qualifiés mais rapidement qualifiant et

source de perspectives.

Ensuite, il n'y aura pas de stratégie efficiente du dernier kilomètre sans un investissement efficient dans le big data. En France nous avons les éléments pour permettre de réussir, mais pour cela il ne faut pas séparer Paris de la petite couronne.

Alexandre Vesperini, Conseiller de Paris
« Il convient de faire un point sur les données dont on dispose, notamment sur la thématique du stationnement, pour améliorer le dernier kilomètre ».



Quand j'ai participé au petit déjeuner du CDKL autour de Christophe Najdovski le 4 septembre dernier, une question a été posée : combien y a-t-il de places en ouvrage à date à Paris ? Personne n'a su y répondre précisément. À ce titre, il y a, il me semble, une réflexion sur la diffusion des données à engager. On sait qu'il faut libérer du foncier dans nos centres urbains, encourager la mutualisation des espaces disponibles et valoriser les véhicules écologiques.

Enfin, en tant qu' élu du 6ème arrondissement de Paris, je trouve qu'il existe un problème avec les véhicules de grande taille dans l'hyper centre. Quand on circule à Odéon entre les vélos, les vélib, les véhicules de livraison, les véhicules « classiques », les Autolib, les touristes et les 4x4 on constate de grosses difficultés à circuler dans l'hyper centre. Il faut que nous fassions un vrai saut qualitatif dans le numérique !

J'ai récemment évoqué avec un canadien la possibilité de laisser sa place vacante pendant la journée dans un parking privé pour la laisser à d'autres. Là où nous en sommes au stade du questionnement, eux en sont à la réponse.



Un partenariat de plus de 5 ans entre Thierry Hesse, commissaire général du Mondial de l'Automobile, et Marc Teyssier d'Orfeuill, cofondateur des RIVE, pour un événement entre Paris et Alès.



2 jours d'échanges conviviaux au plus haut niveau entre élus, administration, ministères et agents économiques.

20 élus locaux (maires, adjoints, présidents et vice-présidents d'EPCI, conseiller général, conseiller régional)

37 Collectivités représentées (exécutif, responsables politiques, cabinets, gestionnaires de flottes, services techniques)

46 intervenants dont 6 internationaux (représentation mondiale, européenne, norvégienne (2), américaine, allemande) et 4 modérateurs

215 congressistes, décideurs publics privés, constructeurs, énergéticiens, infrastructures de recharge, gestionnaires de flottes et de réseaux, services de mobilité et d'écoconduite, représentants diplomatiques et d'associations d'élus.

CONFÉRENCE

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE & MOBILITÉ



Marc Teyssier d'Orfeuill

Co-fondateur des RIVE

« Pour améliorer l'efficacité dans la mobilité, soulignons la nécessité du dialogue public, privé et associatif »



Il faut souligner la nécessité du dialogue entre le privé, le public et le monde associatif. D'ailleurs, je dis souvent qu'un tabouret tient sur trois pieds. Le pacte républicain doit tenir sur ces trois pieds. Enfin avec Jean-Luc Moreau, nous avons réfléchi dans le cadre du magazine des voitures écologiques à une notation environnementale. C'est une nouvelle forme d'approche des véhicules en intégrant la problématique du CO₂, des NOx et des particules.

Demba Diedhiou

Chargé de mission transports et mobilité durable, France Nature Environnement (FNE)

« Concernant l'efficacité énergétique dans la mobilité, il faut redonner sa juste place à la voiture par le covoiturage, l'autopartage, et la sobriété des véhicules »



L'efficacité énergétique, on en parle depuis des années. La question que nous nous posons, c'est plutôt la voiture « solo ». Au-delà des questions sur la motorisation ou sur le mix énergétique, qui sont des sujets importants en soi, on pense à FNE (France Nature Environnement), qu'il faut faire évoluer notre modèle de mobilité.

Aujourd'hui, il faut qu'on arrive à réinventer ce modèle. Pour nous, il va passer par le développement des alternatives à la mobilité, notamment l'autopartage et le covoiturage.

Concernant l'efficacité énergétique, c'est un sujet essentiel. C'est la conclusion à laquelle nous sommes arrivés avec le groupe Mobivia et la fondation PSA et Kéolis. En effet, si on articule notre mobilité avec du covoiturage, de l'autopartage, du transport public, forcément, la voiture aura sa juste place dans cette chaîne. Là où il faut travailler le plus, c'est sur la sobriété.

Arnaud Leroy

Député des Français établis hors de France, secrétaire de la commission développement durable de l'Assemblée Nationale

« Les transports doivent prendre toute leur place dans la transition énergétique. De nouvelles filières peuvent voir le jour. L'écoentretien pour traiter le parc est intéressant »



Il y a eu un débat sur la transition énergétique en France qui a duré un an et demi. On est plusieurs à avoir essayé d'envoyer des signaux pour que le transport soit un peu plus considéré. Il a été le parent pauvre de ce débat.

Lors de la présentation du projet de loi lui-même, la partie transport était très centrée sur la voiture électrique et pas sur les autres technologies disponibles, sans parler des questions de transport public et de marchandises qui sont aussi très importants.

On a réussi à acter quelque chose sur l'évolution des transports. Cela est un élément très important. On sent qu'une réflexion globale s'est installée. Les grands opérateurs, les constructeurs automobiles français ont pris part aux débats de manière assez marquée. Des filières ont été lancées. La fameuse voiture du futur, avec ses deux litres aux 100, est intéressante d'un point de vue technologique. On a reparlé de l'hydrogène...

Il y a quand même, politiquement, un driver en priorité qui est aujourd'hui la lutte contre le changement climatique. C'est là-dessus aussi qu'on travaille beaucoup. Concernant l'entretien du parc existant au moyen d'éco-diagnostic, je pense que c'est plutôt quelque chose d'intéressant.

Modérateur

Jean-Luc Moreau

Rédacteur en chef, Magazine Voiture Ecologique, journaliste

« On peut imaginer que l'éco-entretien devienne un passage obligé pour améliorer l'efficacité énergétique du parc roulant »



Ne serait-il pas intéressant pour jauger les différentes énergies gaz, GPL, gas-oil, essence... que l'on compare les différents contenus énergétiques ?

Ne serait-il pas intéressant que le gouvernement décide de clarifier tout cela et de mettre une note d'efficacité énergétique sur nos modes de transport, qui tiennent compte de toutes ces énergies ?

Ne serait-il pas intéressant de mettre un prix de l'énergie qui soit le même en kilowattheure, équivalent pour toutes les énergies ? Là, pour le coup, les gens, au moment de payer, se rendraient compte si oui ou non ils ont un mode de transport efficace. Cela veut dire un rééquilibrage de facto de l'essence et du gasoil !

Un contrôle technique est déjà obligatoire pour les véhicules de plus de quatre ans. A priori, on ne détecte pas de dysfonctionnement du parc. Il y a une image que j'aime bien, c'est le cholestérol des voitures. À ne pas faire de sport avec sa voiture, on l'encrasse. On peut le soigner quand ce n'est pas très, très grave. On peut imaginer que l'éco-entretien devienne un passage obligé.

Myriam Maestroni

Présidente, Économie d'Énergie

« Les CEE, c'est un principe d'éco-fiscalité innovant qui a très bien marché. Dans la mobilité, il faudrait encourager l'éco-diagnostic et l'écoentretien par ce biais »



Les Certificats d'Économie d'Énergie sont issus de la loi de Grenelle. Je me plais à répéter que c'est sans doute l'une des rares si ce n'est la seule loi qui a été votée, en France, à l'unanimité moins six abstentions, ce qui est suffisamment important pour être remarqué. Ces CEE obligent les énergéticiens à aider leurs clients à consommer moins d'énergie. Dans ce contexte-là, on leur disait : « soit vous aidez effectivement vos clients à consommer moins et

vous recevez le Certificat d'Économie d'Énergie sur trois cents opérations tracées, dont la rénovation des logements, soit vous ne le faites pas et vous payez une pénalité. » Cela a très bien marché, puisque c'est un principe d'éco-fiscalité innovant, qui colle très bien avec la période difficile dans laquelle on vit.

Maintenant, quand on s'intéresse au parc de voitures existant, il y a l'éco-diagnostic et l'éco-entretien. C'est une initiative très intéressante. Est-ce que ce sera un programme qui permettra à x milliers de voitures de passer par là ? Est-ce que ce sera une fiche CEE qui donnera droit à un montant d'argent pour inciter à le faire ? Je ne sais pas, mais nous allons accompagner ces nouvelles mutations en matière de mobilité.

Bénédicte Barbry

Directrice des relations extérieures, Mobivia groupe

« 75% des véhicules qui font l'éco-diagnostic laissent apparaître des dysfonctionnements. En les corrigeant, on évite des pannes plus importantes : on allie écologie et économie »



Au vu de ce que l'on voit arriver dans les ateliers de Norauto et Midas, il est vrai qu'on se dit qu'on a un rôle à jouer sur le parc roulant. En effet, on observe 75 % de dysfonctionnements sur les diesels, avec des conséquences dramatiques.

Nous nous sommes associés depuis 2008 à la FEDA qui a mené toute une réflexion et tout un chantier sur l'analyse du parc en lien avec l'ADEME et l'INRETS. En fonction de l'usage, les performances du moteur peuvent se dégrader plus ou moins rapidement.

Avec la FEDA nous avons donc mené des travaux pour évaluer l'opportunité de faire un diagnostic. Nous avons travaillé à la mise au point d'un banc de diagnostic. Tout un processus a été mis en place.

C'est ce qu'on appelle le processus d'éco-entretien qui a fait l'objet d'une labellisation ECOCERT. L'éco-diagnostic, c'est moins de 20 euros et 4 minutes. La notion d'éco-entretien englobe ainsi l'écologie et l'économie. On peut donc éviter des frais très importants sur un véhicule.

Pour le déploiement de cet éco-entretien, il y a évidemment différentes pistes. Celle que l'on privilégie, c'est de faire le parallèle avec ce qui s'est fait dans l'habitat. Au moment de la cession d'un véhicule, on rend obligatoire l'éco-diagnostic qui correspond à un label ou à un étiquetage environnemental plus particulièrement.

Enfin, on pourrait rendre obligatoire l'éco-diagnostic, mais par ailleurs, il y a un dispositif, avec les CEE, à même d'abonder financièrement ce type d'initiative.

Modérateur

Didier Laurent

Journaliste, consultant pour le groupe Argus

“ Les sports mécaniques ont toujours été utilisés pour tester des technologies qu'on intègre ensuite dans les voitures de tous les jours ”



Cette table ronde qui est consacrée à un élément qui est à mon sens bien plus important qu'il n'y paraît : le transfert de technologie, et la mobilité durable au travers des sports mécaniques. Parce qu'au-delà de l'indéniable intérêt sportif, les sports mécaniques ont toujours été utilisés à haut niveau, d'abord pour développer, pour tester des nouvelles technologies, qu'on souhaite intégrer ensuite dans les voitures de tous les jours. Parmi ces éléments qui sont en test grandeur nature dans ce championnat de Formula E, on a bien sûr les batteries, l'électronique de gestion et les moteurs électriques.

Bernard Darniche

Journaliste, ancien champion d'Europe des rallyes, vainqueur du rallye de Monte-Carlo des énergies nouvelles 2012

“ Les compétitions ont toujours fait avancer les sociétés. Dans l'automobile, cela oblige les ingénieurs à être inventifs au grand bénéfice de nos voitures du quotidien ”



Les compétitions quelles qu'elles soient font avancer les sociétés. Et dans l'automobile en particulier, on a les meilleurs ingénieurs. Cela oblige les ingénieurs à être inventifs pour faire avancer les choses et pour qu'elles deviennent de plus en plus performantes, au grand bénéfice de nos voitures du quotidien. Il y a quelques années les équipes de GM m'ont demandé de faire le Rallye de Monte-Carlo énergies nouvelles. Je me suis pris au jeu ! Ça été une concentration de tous les instants, et je suis arrivé au bout du Rallye de Monte-Carlo, dans le parc fermé, même les ingénieurs de GM n'en croyaient pas

leurs yeux, avec 80 kilomètres d'autonomie électrique ! Plus largement, une des erreurs de communication qui a été faite, à mon idée, c'est qu'il y a 5 ans, les pouvoirs publics ont expliqué aux gens que tout le monde allait rouler dans une voiture électrique, c'était un tout petit peu précipiter les événements. Aujourd'hui, on a repris conscience des choses, on va rouler dans des hybrides ou hybrides rechargeables, et on va laisser le temps aux ingénieurs de travailler sur la batterie, dans les 10 ou 15 ans qui viennent. Et là on est sur une posture qui me paraît être une posture intelligente.

Antoine Feral

JDirection Affaires Publiques Michelin

“ La Formula E, c'est un laboratoire du véhicule électrique en ville, car 30% de l'énergie utilisée provient de la résistance au roulement liée au pneu ”



Michelin est connu comme étant une entreprise riche en innovations depuis plus de 120 ans. Nous travaillons avec tous les secteurs, avec tous les segments, tout ce qui bouge. On a décidé de s'intéresser à la Formula E depuis l'année dernière. On est très content de cette nouvelle aventure, parce que pour nous c'est un laboratoire. Laboratoire en ville du véhicule électrique. Comment le véhicule électrique est approprié par les gens, par la population, par les plus jeunes ?

Livrer des pneus au kilo c'est une chose, mais travailler sur la hauteur de flanc, la largeur, le poids, de nouveaux matériaux, et la répartition du poids avec la batterie, c'est le défi.

Et le deuxième défi, c'est d'amener ensuite ces innovations dans la voiture de « Monsieur Tout le Monde ». Michelin est très engagé dans le domaine de la mobilité durable depuis des années, et c'est vrai que cette compétition nous satisfait à maints égards, à partir de ce qu'on peut faire ensemble.

Quand vous mettez un plein dans votre véhicule, un plein sur cinq sert à faire avancer le véhicule, quel qu'il soit. C'est le principe de la résistance au roulement.

Pour un véhicule électrique dans des conditions urbaines, la valeur du pneu peut monter jusqu'à 30%. Donc imaginez bien que dans une compétition de formule électrique en ville, le rôle du pneu est crucial.

Depuis 1998, on a lancé le Rallye des Véhicules propres. C'est le Challenge Bibendum. Ça a commencé Place de Jaude, à Clermont-Ferrand, il y avait 30 véhicules, de façon très simple et familiale, pour atteindre aujourd'hui un événement de 7 000 personnes, qui se déroule chaque deux ans et demi sur un continent différent, avec plus de 300 véhicules. Et on essaie de présenter toutes les technologies existantes. La prochaine édition aura lieu à Chengdu en Chine au mois de novembre de cette année.

Jean-Michel Matas

Commissaire général adjoint, Automobile Club de Monaco, coordinateur du rallye de Monte-Carlo des énergies nouvelles 2015

“ Le rallye de montecarlo des énergies nouvelles est un véritable banc d'essai, car il se déroule sur des routes normales ”



Le rallye des énergies alternatives, cela fait longtemps qu'il existe. Il a suivi une évolution. Cette vingtième édition aura lieu du 18 au 22 mars 2015. On a à peu près 200 participants, 24 marques de voitures l'année dernière, 14 nationalités. Notre rallye est un véritable banc d'essai. Pourquoi ? Parce que nous roulons sur des routes normales. Cette année, nous partons de Gap avec une épreuve dite de régularité, où il y a une moyenne imposée. Donc ce n'est pas un rallye de promenade, ça permet de voir tous les types de routes, les cols... Cette année, nous allons gravir à peu près 12 cols, dont le plus haut est à 1 700 mètres.

Eric Barbaroux

Président Formulec, co-fondateur du Championnat Formula E, FIA

“ Le Championnat Formula E a deux objectifs : assurer le développement technologique du véhicule électrique, et favoriser son adoption par les jeunes. ”



Depuis plus d'un siècle, le sport automobile permet d'introduire l'innovation dans l'automobile. On pourrait citer les freins à disque, les phares à iode, le pneu radial, le turbo, voire même les structures carbone, qui arrivent maintenant dans des voitures qui ne sont plus réservées à des super-cars, mais qu'on voit progressivement arriver, avec 10, 20, 30 ans d'écart. Cela étant dit, qu'est-ce que Formula E ? C'est d'abord un championnat, créé par la FIA, pour des monoplaces 100% électriques et sur des circuits urbains. C'est un championnat totalement international, qui a pour vocation d'aller dans les plus grands pays et les plus grandes villes du monde. Il y avait deux objectifs différents. Le premier est d'as-

surer le développement technologique du véhicule électrique. Le second, ce sont les jeunes générations et l'adoption du véhicule électrique. C'est vraiment ces deux objectifs, que la FIA a recherchés, en s'appuyant sur une de ses forces, qui est le pouvoir réglementaire. La FIA a lancé ce championnat, avec un premier calendrier qui, prévoyait une première course le 13 septembre dernier, à Pékin. On a réussi à concentrer sur une journée, qualifications, course et essais libres le matin, avec un petit warm-up l'après-midi. On a le COP21 l'an prochain à Paris, qui est le grand événement mondial sur l'environnement. Il y a une forte volonté politique de la ville de Paris autour du véhicule électrique et nous espérons que la première manche du championnat se déroulera à Paris en 2015.

RENDEZ-VOUS AUX RIVE 2015 LES 8 ET 9 JUILLET À ALÈS !



Visite officielle aux RIVE 2013 à Alès : de gauche à droite : le préfet Bousignes, Marc Teyssier d'Orfeuil, SAS Albert II de Monaco, Roland Ries, Guillaume Métivier et Max Roustan.

**8 et 9 juillet 2015 :
SAS le Prince Albert II
confirme sa venue à Alès**

SAS le Prince Albert II soutient les Rencontres Internationales des Voitures Écologiques (RIVE) depuis leur création en 2010. Il avait d'ailleurs dès cette première année fait le déplacement à Alès, tout comme en 2013 où nous avons eu le plaisir de l'accueillir aux côtés de son ministre en charge des questions environnementales de la Principauté, et de sa Fondation SE Bernard Fautrier.

Après le salon EVER qui se tiendra à Monaco du 31 mars au 2 avril, il a donné rendez-vous aux participants des RIVE 2015 sur le Pôle Mécanique d'Alès Cévennes les 8 et 9 juillet 2015. À bon entendeur !

Discours de clôture

Marc Teyssier d'Orfeuil

Co-fondateur des RIVE

En fait aujourd'hui on arrive à un système qui va s'inverser. C'est l'automobile qui va devenir le partenaire du transport public. Parce qu'il va falloir au moins 20 ans d'investissements sur le Grand Paris pour désengorger le RER B et le RER C, qui vont continuer de monter à saturation. La seule façon de désengorger, c'est d'encourager les automobilistes à rouler à quatre dans leur voiture.

Avec l'Autorité de la mobilité durable, les élus vont s'occuper du transport en général. Aujourd'hui, il va falloir bonifier et pousser un maximum de gens, si possible en véhicules propres mais à quatre dans les voitures, pour pouvoir rouler sur les voies de bus, en tout cas au moins sur les grands axes pour pouvoir demain désengorger le transport public sur lequel il n'y a plus de financement...

Merci à tous, et je vous donne donc rendez-vous en juillet, à Alès, pour nos sixième Rencontres Internationales des Voitures Écologiques où, je l'espère, nous serons très nombreux !

