



COMPTE-RENDU RIVE

ALÈS LES 5 & 6 JUILLET 2023



RIVE

RENCONTRES
INTERNATIONALES
DES VEHICULES
ECOLOGIQUES





Les RIVE permettent chaque année aux personnalités publiques et privées présentes de se réunir pour échanger sur l'avenir de la mobilité. Débats, networking, essais de véhicules et convivialité sont les clés de réussite de l'évènement.





DE G. À D. **MARC TEYSSIER D'ORFEUIL**, CO-FONDATEUR DES RIVE, **CHRISTOPHE RIVENQ**, PRÉSIDENT D'ALÈS AGGLOMÉRATION, CONSEILLER RÉGIONAL D'OCCITANIE, CO-FONDATEUR DES RIVE **MAX ROUSTAN**, MAIRE D'ALÈS, CO-FONDATEUR DES RIVE

LE MOT DES FONDATEURS



C'est avec beaucoup de plaisir, presque d'émotion, que nous avons accueilli plus de 850 participants au sein du Pôle mécanique d'Alès Cévennes pour cette dernière édition des Rencontres Internationales des Véhicules Écologiques. Qui aurait imaginé il y a 14 ans que cet événement aurait pris une telle envergure ? Beaucoup trouvaient l'idée saugrenue, mais nous avons, ensemble, la conviction que les RIVE deviendraient un rendez-vous incontournable pour débattre, découvrir et innover en faveur de la mobilité durable. Pari réussi !

Nous sommes aujourd'hui fiers de l'ancrage territorial des RIVE, qui rappelle que la mobilité, partout en France est synonyme de liberté. Nous sommes également très heureux de la diversité des partenaires qui se font le reflet d'une autre caractéristique de ces rencontres : la mixité énergétique, et la conviction que les solutions de mobilité

décarbonée sont multiples et complémentaires. Nous remercions ainsi nos partenaires, les constructeurs, les énergéticiens, les installateurs d'infrastructures, les collectivités et associations d'élus, les fédérations de transporteurs, les institutions, les ONG, les médias et toutes les structures sans qui cet événement ne serait pas possible. Merci également à nos équipes respectives qui contribuent au succès des RIVE 2023. Ensemble, continuons d'accompagner les solutions innovantes pour préserver notre planète tout en offrant des options de mobilité respectueuses de l'environnement et accessibles à tous.

Retrouvez toutes les informations
sur le RIVE en ligne :

www.rive-event.com



DISCOURS DE SAS LE PRINCE ALBERT II DE MONACO

LU PAR BERNARD FAUTRIER, MINISTRE PLÉNIPOTENTIAIRE DE
LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO

Le Prince Albert II de Monaco avait planifié de participer à la 14^{ème} édition des RIVE. Retenu par d'autres obligations, Bernard Fautrier a ainsi lu le discours au nom de son Excellence. En voici quelques extraits.



Plus que jamais les véhicules écologiques doivent être au cœur de notre avenir. Nous connaissons leurs atouts qu'ils soient environnementaux, sanitaires ou même stratégiques à l'heure où la question de l'approvisionnement énergétique est devenue un enjeu majeur, en particulier pour l'Europe. Dans de nombreux pays, le secteur des transports est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre et elles continuent malheureusement d'augmenter alors que les solutions pour les limiter voire à terme, les supprimer, existent. En effet, le transport routier est un secteur pour lequel des solutions alternatives sont déployées et disponibles immédiatement ; ces rencontres en sont le témoignage.

Il est indispensable de développer les véhicules écologiques rapidement et à grande échelle. C'est ce que nous nous efforçons de faire à Monaco, avec des résultats en progression constante : les véhicules

électriques ou hybrides rechargeables représentent aujourd'hui plus de 15% du parc automobile. Néanmoins à Monaco comme ailleurs, les deux-roues, les véhicules de transports collectifs et surtout les poids lourds sont encore trop majoritairement thermiques, avec tous les inconvénients que cela peut entraîner.

Pour encourager la transition, je crois que nous pouvons aujourd'hui utilement valoriser deux arguments. Le premier est celui de la santé : la pandémie de la COVID-19 a montré combien cet enjeu était capable de mobiliser nos contemporains, au point de les faire renoncer temporairement à un certain nombre de droits essentiels. Le deuxième point, est celui de la liberté : face à l'urgence climatique, de plus en plus de voix se font entendre pour imposer des restrictions plus ou moins brutales ou autoritaires. Je crois que la transition énergétique et la prise en compte des impératifs environnementaux doivent être des occasions de réinvention positive et collective.



CHRISTOPHE BÉCHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE EN VIDÉO



Les RIVE permettent de prendre à bras le corps les enjeux de décarbonation du secteur automobile. C'est un enjeu crucial pour la réussite de la transition écologique de notre pays et pour notre lutte contre le dérèglement climatique. Je tiens à partager avec vous deux convictions qui constituent l'équation à résoudre. Il y a une véritable urgence à agir : les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre de France. C'est donc un levier clé pour atténuer l'empreinte carbone de notre pays, et plus largement notre empreinte environnementale. Il y a également urgence à agir plus vite et plus fort, car c'est le secteur qui est le plus en retard sur sa trajectoire de décarbonation. Pour tenir nos engagements internationaux et l'objectif de neutralité carbone en 2050, nous devons travailler au développement d'alternatives efficaces. Il y a notamment les déplacements du quotidien et l'essor du vélo qui a

progressé de 40% en quelques années. Pour les plus longues distances et le transport de marchandises, c'est sur le développement du train et du fret ferroviaire que nous misons, avec un plan de 100 milliards d'euros annoncé par la Première ministre.

Nous devons également investir dans la transition du secteur en mobilisant tous les leviers et tous les acteurs : l'État, qui doit créer les conditions nécessaires, mais aussi les élus locaux, qui doivent porter dans leur territoire les aménagements indispensables à cette transition. C'est de la mobilisation coordonnée de chacun dont nous avons besoin pour mener à bien ces changements systémiques. Merci et bravo de vous engager pour la décarbonation des territoires et pour votre contribution, au travers des RIVE, pour bâtir les solutions qui n'opposent pas transition et cohésion, mais qui au contraire permettent aux deux d'être conjuguées ensemble.





Mobilités hydrogène, électrique, biosourcée : des vecteurs de notre indépendance énergétique

CONFÉRENCE

ILS SONT INTERVENUS

Pascale Boyer, députée des Hautes-Alpes, Présidente du groupe d'études « nouvelles énergies vertes et hydrogène » à l'Assemblée nationale

Erwan Cotard, Président de l'association française du gaz naturel par véhicules

Jean-Michel Diaz, directeur pour la région Sud et la Corse - Total Energies

Nicolas Doré, responsable national pour les carburants alternatifs - ADEME

Pierre de Firmas, directeur du programme mobilité électrique - Enedis

Marc Lejeune, directeur business intelligence - Renault Trucks (Volvo)

Patrick Pouyanné, PDG - Total Energies (intervention video)

Nicolas Rialland, délégué général de la CGB, porte-parole de la collective du bioéthanol



Nicolas Rialland indique que le bioéthanol a toute sa place dans cette équation, et qu'il connaît un succès croissant grâce à son prix et son intérêt environnemental.

200 000 automobilistes l'utilisent tous les jours, le gain moyen est de 500 euros par an pour 13 000km par rapport à l'essence. Il a appelé de ses vœux l'analyse cycle de vie des différentes solutions pour évaluer le véritable impact carbone du puit à la roue de chacune d'entre elles. Le réseau de distribution est en forte croissance.



Jean-Michel Diaz a confirmé que Total Energies était non seulement impliqué dans le déploiement de l'électrique et de l'hydrogène, mais également dans les carburants alternatifs comme le superéthanol E85 avec 850 stations sur les 3400 de l'enseigne.

Ils organisent également leurs raffineries pour produire du HVO 100 à partir de déchets qui permet de décarboner de 60 à 90% des parcs diesel sans aucune modification du moteur.



Selon **Erwan Cotard**, il est indispensable de laisser également sa place aux véhicules gaz. 30 000 véhicules dont 20 000 poids lourds (cars, bus, camions) circulent

aujourd'hui au Gaz naturel. Dans 10 ans, l'objectif de la filière est que 100% d'entre eux roulent au biogaz, produit à partir de déchets. Il ne faudrait pas que les soutiens aux filières d'avenir se fassent au détriment des énergies alternatives, déjà disponibles pour décarboner à 80% les véhicules lourds par rapport au diesel.



Pierre de Firmas a souligné que le déploiement de l'électrique était très rapide, avec 1,2 millions de véhicules électrifiés qui roulent en France aujourd'hui, et une estimation de 40% du parc roulant en 2035.

Leur mission est d'accompagner cette transformation fondamentale des transports. Le réseau de distribution existe et il s'adapte pour pouvoir adresser les pics de puissance et le déploiement des véhicules décarbonés. L'avantage est que la recharge des véhicules électriques est pilotable.



Renault Trucks a souligné par la voix de **Marc Lejeune** sa conviction que l'électrique à batterie pourrait répondre à bon nombre de besoins notamment dans les poids lourds, en complément du B100 ou du HVO, pour répondre à l'urgence climatique. C'est en effet, la solution la plus sobre en énergie et la plus rationnelle au niveau collectif. Une gamme complète de 16 à 44 tonnes est à la vente et l'objectif est d'atteindre la moitié des ventes à l'électrique en 2030.



Pascale Boyer a rappelé que chaque territoire produit ses énergies et que le déploiement des bornes avance à deux vitesses en fonction des territoires. Dans

les territoires ruraux, l'accent pourrait être mis sur le retrofit pour favoriser le passage du thermique à l'électrique en phase avec le pouvoir d'achat de nos concitoyens. La filière biogaz est également essentielle pour assurer la souveraineté énergétique française. L'hydrogène aurait également toute sa place dans les territoires ruraux et de montagne. Si les coûts de son développement sont importants, ils permettent également de réindustrialiser la France en confortant sa trajectoire de décarbonation notamment pour le ferroviaire.



Patrick Pouyanné a partagé son attachement pour Alès, et regrettait de ne pouvoir intervenir qu'en vidéo alors que les activités du groupe se tournent plus

que jamais vers la décarbonation de la mobilité, notamment par le biais de l'électrique et de l'hydrogène. L'engagement du groupe vise à décarboner la mobilité tout en améliorant la souveraineté énergétique du pays alors que l'Ukraine bouscule le contexte géostratégique international.



Nicolas Doré a rappelé pour l'ADEME, qu'un mix énergétique doit être privilégié dans les transports, autour de 4 familles : électrique batterie, hydrogène, biocarburants liquides, gazeux.

Il s'agit de les adapter aux différents cas d'usage rencontrés dans la mobilité des personnes et des marchandises. Demain, un déploiement de l'hydrogène dans des écosystèmes territoriaux pour des transports lourds intensifs est encouragé.



JEAN-LUC GIBELIN, VICE-PRÉSIDENT, MOBILITÉS POUR TOUS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DE LA RÉGION OCCITANIE



C'est avec plaisir que je représente Carole Delga, Présidente de la Région Occitanie, aux RIVE et à Alès agglomération, auxquelles nous

sommes très attachés et dont nous partageons les valeurs, notamment sur le fléchage du fonds vert. La région Occitanie est engagée sur les mobilités durables et notamment le maillage en infrastructures qu'elle a promu avec la signature des 13 Présidents de régions sur le besoin d'un choc en infrastructures. Cette question est déterminante, sur la route comme

le rail, grâce à des solutions électriques et de piles à combustible. C'est d'ailleurs la mission de mobilité pour toutes et tous et de déploiement d'infrastructures à l'échelle régionale qui m'est confiée. L'État doit prendre sa part et agir sur le sujet.

Nous sommes convaincus que c'est grâce à la mixité énergétique que nous pourrons avancer sur l'enjeu de décarbonation des transports. Pour ce faire, il faut une proximité entre le lieu de production et l'avitaillement. Les RIVE sont un lieu d'échange et de pédagogie important pour le territoire et la Région afin de faire bouger les lignes sur ces grands enjeux.



AGORA

IRVE : QUELS OUTILS POUR ACCOMPAGNER LEUR DÉPLOIEMENT ?



Nous avons tenu à organiser, en partenariat avec la FNCCR, une agora avec l'ensemble des participants afin de permettre à chacun de prendre la parole sur la thématique des infrastructures de recharge.



L'occasion pour **Jean-Luc Dupont**, Vice-président et porte-parole de la FNCCR, de rappeler que les critères pour le maillage des bornes électriques ont évolué ces dix dernières années notamment car l'autonomie

des véhicules a augmenté. Autre donnée assez récente : l'implication des acteurs privés pour accélérer le développement des IRVE, que l'élu d'Indre-et-Loire a salué tout en insistant sur l'importance de prendre davantage en compte les enjeux liés à l'aménagement du territoire en respectant un équilibre des infrastructures entre rural et urbain. La coordination entre ces acteurs privés et les autorités publiques, notamment au travers des schémas directeurs, est ainsi primordiale afin d'assurer un maillage cohérent et performant. Autre défi dont tout le monde prend conscience : celui de la capacité du réseau à fournir les demandes de raccordement et la distribution d'énergie au moment souhaité.



MERCI À TOUS CEUX QUI ONT PARTICIPÉ AUX DÉBATS :

Aimé Cavallé, Vice-président d'Alès agglomération et membre de Territoire d'énergie du Gard, **Jean-Luc Coupez**, Directeur Général Associé - E-Mobility Expert, **Benoît Domingos**, Responsable des relations filières véhicules et stations GNV/ bioGNV - GRDF, **Michel Delpon**, ambassadeur

hydrogène France 2030, **Guillaume Male**, Chef de Service Exploitation - Bouygues Energies & Services, **Christophe Rivenq**, Président d'Alès agglomération, **Stéphane Semeria**, Délégué général - Fédération Française des Associations d'Utilisateurs de Véhicules Électriques.



ILS SONT INTERVENUS

Aleth d'Assignies, Directrice impact - Roole

Emmanuel Flahaut, CEO - Retrofleet

Alexis Landrieu, Directeur général -

Biomotors

Jean-Patrick Masson, Vice-président

Transition écologique, déchets, énergies

renouvelables, réseaux, concessionnaires et

régies - Dijon Métropole

Bruno Millienne, Député des Yvelines (vidéo)

Henri Pons, Vice-président - Métropole Aix-

Marseille Provence en charge de la mobilité

et du transport durable

François de Rugy, Ancien Ministre de

l'Ecologie, Conseiller régional de la Région

Pays de la Loire



CONFÉRENCE

Les ZFE-M : une mesure emblématique de la transition du secteur ?

L'engagement pour la mise en œuvre des Zones à Faibles Émissions (ZFE-m) remonte à plusieurs années, a rappelé **François de Rugy**. Dès 2018, les élus des grandes agglomérations étaient demandeurs de l'instauration d'objectifs de réduction de pollution de l'air. Pour autant, selon lui les ZFE-m sont aujourd'hui vécues comme des contraintes par les citoyens. C'est pourquoi il faudrait trouver un équilibre entre incitations et contraintes, grâce à des obligations progressives et de la continuité dans les incitations.



Pour **Bruno Millienne**, la mise en place des ZFE-m suscite des incompréhensions pour les citoyens avec des calendriers décalés, des interdictions différentes d'une agglomération

à une autre et l'absence de contrôle, ne permettant pas de s'approprier la mesure. Les citoyens doivent donc être accompagnés pour éviter les incompréhensions.

C'est aussi la recommandation formulée par **Aleth d'Assignies**, à travers le club automobile Roole, qui fournit des services à ses 1 million d'automobilistes en les informant et les accompagnant aux enjeux de transition écologique. Selon le baromètre « ZFE-m : comment concilier transition écologique et justice sociale ? » qui a permis d'interroger 25 000 membres dudit club ainsi que plusieurs collectivités locales, 56% des



Français ne savent pas ce qu'est une ZFE-m, et 67% trouvent trop coûteux le fait de changer de véhicule. C'est pourquoi l'accompagnement des citoyens par le Gouvernement et les collectivités est primordial.



Malgré un cadre fixé au niveau national, les collectivités locales restent compétentes dans la mise en place de leurs ZFE-m, comme l'a souligné **Jean-Patrick Masson**. Le vice-président à la Métropole de Dijon a cité pour exemple les diverses mesures prises par son territoire (piétonisation du centre-ville, couloirs de bus, etc.) permettant de réduire nettement la pollution de l'air, jusqu'à être sous les critères ZFE-m. Il rappelle cependant la volonté de la Métropole de mettre en place la ZFE-m, en trouvant des solutions adaptées pour les habitants et pour les personnes extérieures à la zone mais venant y travailler.



Pour d'autres collectivités locales, répondre aux exigences des ZFE-m est un véritable challenge à relever, comme l'a laissé entendre **Henri Pons**. Il a rappelé que la plus grande Métropole de France en termes de superficie a bien avancé sur le déploiement de sa ZFE-m. Il a souligné que, si le début de la mise en place des ZFE-m est acté au 1^{er} janvier 2024, la date d'échéance des résultats est 2032, ce qui laisse du temps aux élus pour réfléchir aux solutions les plus optimales à mettre en place.

Des solutions existent dès maintenant, comme l'a démontré **Emmanuel Flahaut**, en revenant sur la structuration de la filière du retrofit, qui permet notamment de convertir des moteurs de poids lourds et engins industriels thermiques en moteurs électriques. Cette solution doit être adaptée en fonction des besoins. Par exemple, 150km d'autonomie suffisent aux cars scolaires, qui peuvent être facilement rétrofités. Les coûts des véhicules rétrofités sont très compétitifs et cela permet également de ne pas mettre à la casse des véhicules encore en état de fonctionner.



Pour les particuliers, d'autres solutions sont disponibles immédiatement, comme la conversion au bioéthanol. **Alexis Landrieu** rappelle que le boîtier bioéthanol est une solution pragmatique pour les citoyens. Avec 1 station sur 3 distribuant du bioéthanol, un prix autour d'1€/L et un coût moyen du boîtier entre 700 et 1000€, la mise en place d'un boîtier bioéthanol est vite rentabilisée. De plus, certaines régions proposent des aides à l'installation. Pourtant, les véhicules au bioéthanol n'ont toujours pas accès à la pastille Crit'Air 1, même si certaines Métropoles, comme Montpellier ou Reims, mettent en place des dérogations pour les véhicules circulant au bioéthanol.





KARIMA DELLI, DÉPUTÉE EUROPÉENNE, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME DU PARLEMENT EUROPÉEN

“

On ne pourra pas déployer davantage les véhicules électriques sans avoir les infrastructures suffisantes : c'est la raison pour laquelle, lorsque nous avons pris la décision historique de mettre fin à la vente des véhicules thermiques pour 2035, nous avons mis en place en parallèle une directive relative aux bornes de recharge visant notamment à une harmonisation des objectifs, des infrastructures et des modalités de paiement. En octobre dernier, le Parlement européen a voté une décision en faveur d'une exigence minimale de bornes de recharge électriques tous les 60 km sur les autoroutes dans les états membres. En France, bien que nous accusions un retard par rapport à nos objectifs de déploiement des infrastructures, nous sommes le deuxième pays d'Europe sur le nombre de bornes. J'appelle de mes vœux à ce que nous apportions désormais davantage d'attention aux zones situées en dehors des centres-villes, où les alternatives à la voiture sont encore trop peu nombreuses.

Je plaide également pour l'instauration d'un ticket climat, en s'inspirant par exemple de ce qui a été fait en Allemagne ou en Autriche : il s'agit d'un abonnement à prix raisonnable qui permet d'accéder - au réseau public ferroviaire et aux transports en commun. Le ticket climat ne doit pas être seulement un slogan, c'est un levier qui vise à transformer notre rapport à la mobilité. D'abord, le ticket climat est un bon modèle pour le pouvoir d'achat. Ensuite, dans un contexte d'urgence climatique, je suis convaincue que le transport ferroviaire peut très largement contribuer à la baisse des émissions du secteur, qui peine à infléchir son impact sur l'environnement et la santé publique.

Alors que j'arrive au terme de mon second mandat à la tête de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement européen, dont je suis très fière d'avoir été la première femme présidente, je me réjouis du virage pris par cette institution et de l'impulsion donnée, notamment au travers du Green Deal, pour inciter tous les acteurs du secteur à renforcer leurs efforts en faveur de la transition écologique et énergétique.

ILS SONT INTERVENUS

Olivier David, Chef du service du climat et de l'efficacité énergétique à la DGEC, Ministère de la Transition écologique

Gautier Chatelus, Directeur adjoint du Département Infrastructures et Mobilité - Banque des territoires

Ehsan Emami, PDG - Qovoltis

Jean-Luc Fugit, Député du Rhône, Président du Conseil Supérieur de l'Energie (intervention video)

Philippe Ribot, Président de l'Association des maires et des présidents d'EPCI du Gard, Maire de Saint-Privat-des-Vieux

Mobilité : quelles ambitions pour la loi de programmation énergie-climat ?



Jean-Luc Fugit, Président du conseil de l'énergie est revenu sur les précédentes lois qui ont permis d'amorcer la transition énergétique. Il a rappelé que leur philosophie visait à assurer un mix énergétique équilibré pour décarboner notre économie. Pour le transport, il s'agit d'ajouter les solutions pour peu à peu sortir des énergies fossiles, et c'est la philosophie du projet de loi énergie – climat en cours de préparation. Une stratégie de déploiement des mobilités durables y sera développée en intégrant les innovations.



Olivier David a confirmé que le guide de l'action de l'Etat est la neutralité carbone en 2050 et une réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990. Le transport représente 30% d'entre elles et l'objectif de -30% dans les transports d'ici 2030 sera inscrit dans la loi de programmation énergie climat qui sera présentée au second semestre et dans la Stratégie Nationale Bas Carbone. Selon lui, toutes les solutions sont nécessaires pour atteindre cet objectif. L'électrification du parc ne représentera qu'un tiers, le reste étant ciblé sur le report modal, la sobriété, le covoiturage, le développement des biocarburants et gaz verts. Concernant le déploiement de bornes de recharge, la planification, le réseau et les aides devraient permettre de prévoir sur les années à venir les recharges rapides, le maillage rural et périurbain et l'arrivée des véhicules lourds.



Gautier Chatelus a indiqué que la CDC investira 100 milliards d'euros pour la transition énergétique et plus spécifiquement sur la mobilité pour lutter contre l'autosolisme utilisant une énergie fossile. Les investissements s'orientent vers les infrastructures, bornes de recharge, stations de

carburants alternatifs (hydrogène ou biogaz), des outils d'investissements dans des flottes de véhicules ou les nouveaux services de mobilité. À l'image par exemple de Logivolt qui vient apporter une réponse à la recharge en copropriété ou encore trouver des solutions pour gérer les points de charge sans forcément surdimensionner les réseaux.

Concernant le déploiement des bornes de recharge, **Ehsan Emami** a rappelé l'enjeu de la pression



exercée sur le réseau par la recharge des véhicules électriques. Qovoltis se propose de piloter de manière intelligente l'ensemble des recharges en tenant compte des contraintes du réseau et de quelle manière son offre de bornes intelligentes et bidirectionnelles contribue à améliorer le bilan carbone du couple véhicule – énergie et de développer les énergies renouvelables. Une économie d'une tonne de CO2 par an et par foyer pourrait être réalisée de cette manière. Il faudrait pour cela que le cadre législatif évolue et soit bien défini notamment pour ceux prêts à faire du rééquilibrage de réseau grâce à leurs véhicules.

Du côté des collectivités, **Philippe Ribot** pour



l'AMF a rappelé que les élus locaux représentent toute la diversité d'usage des mobilités rencontrées par leurs concitoyens. En territoire rural, le covoiturage, l'autopartage et les nouveaux carburants auront donc toute leur place, là où les transports publics prendront la leur dans les espaces urbains et périurbains. Les 350 millions d'euros prévus pour le vélo lui paraissent insuffisants, et le relai de la Banque des Territoires sur le sujet serait le bienvenu. Concernant l'hydrogène, il est important pour les pouvoirs publics de valider les modèles économiques de chacune des énergies pour décarboner de manière durable la mobilité.

CONFÉRENCE





Moment fort des RIVE : la visite officielle. Une délégation composée de l'ensemble des élus locaux et nationaux découvre l'ensemble des espaces d'exposition. L'occasion de découvrir auprès de nos partenaires les innovations qui font et feront la mobilité de demain.





Logistique urbaine durable : une accélération de la décarbonation ?

CONFÉRENCE

ILS SONT INTERVENUS

Moises Costa, Directeur des affaires publiques – Symbio

Julien Etienne, Chief Commercial Officer – Hyvia

Geneviève Laferrère, Pilote du réseau Transports et mobilités - France Nature Environnement

François de Rugy, Ancien Ministre de l'Ecologie, Conseiller régional de la Région Pays de la Loire

Dans le cadre de cette conférence consacrée à la logistique durable, **François de Rugy**



a rappelé la nécessaire prise en compte de l'intégralité des solutions disponibles pour répondre à l'explosion du « e-commerce » en centre-ville tout en maintenant le commerce traditionnel. Selon lui, le verdissement des flottes par les transporteurs s'est développé tout comme la cyclo-logistique. Il faudrait donc encourager l'innovation comme avec la production d'hydrogène vert sur le territoire français. Trouver le bon dosage entre innovations technologiques et contraintes réglementaires en conservant la fonction économique de la ville, qui reste un lieu d'échange, est nécessaire. Enfin, même si

la France développe le fluvial notamment grâce au numérique, elle reste selon lui trop lente en matière de logistique durable.

Geneviève Laferrère a abondé en ce sens : la mixité énergétique et le report modal sont des solutions à la décarbonation de la logistique en ville. Il est selon elle important de prendre en compte les artisans, TPE et PME qui doivent conjuguer avec certaines problématiques : difficultés de stationnement, explosion des amendes, etc. La ville apaisée c'est se déplacer autrement tout en maintenant l'attractivité économique pour les professionnels. Elle a rappelé qu'il y a eu 12 millions d'euros investis en 2021 en faveur de la cyclo-logistique. Enfin, l'opportunité des JO 2024 a pour elle un effet rebond sur les innovations et initiatives durables en ville pour le transport de personnes et de marchandises.



Moises Costa l'a souligné : Symbio (détenu à part égale par Michelin, Faurecia et bientôt Stellantis) développe une technologie de pile à combustible sur le segment des VUL et reste complémentaire aux véhicules



à batteries. Plusieurs projets sont en cours sur des tracteurs, des chariots élévateurs, le maritime et le ferroviaire. Il a appelé à augmenter les aides afin de passer à l'échelle. Si le marché hydrogène français est développé (Peugeot expert, Citroen Jumpy ou encore Opel Vivaro), les ventes se font principalement en Allemagne car les aides y sont largement supérieures.



Par ailleurs, **Julien Etienne**, qui propose également une offre de VUL, l'a rappelé : Hyvia, filiale de Renault propose des VUL à temps de charge très courts (5 minutes) et dotés d'une grande autonomie.

Cela permet d'utiliser les véhicules de manière intensive et répond au besoin du secteur de la logistique (comme avec des chariots élévateurs). Dans le cadre de déploiement des ZFE-m, il a également appelé à la mise en œuvre de subventions locales comme le fait l'Allemagne, afin de faire augmenter les volumes et de réduire les coûts. Enfin, il faudrait selon lui combiner l'offre véhicule/stations pour adresser le marché du véhicule commercial lorsque l'infrastructure est trop peu développée.

Autre élément caractéristique des RIVE à Alès : le circuit d'essai, qui permet à tous les participants de se mettre au volant de nombreux véhicules écologiques. De la citadine à la benne à ordures en passant par la voiture de course, chaque édition est l'occasion de tester de nouveaux véhicules dans des conditions optimales.





La place de la mobilité dans les politiques de réindustrialisation de la France

CONFÉRENCE

ILS SONT INTERVENUS

Dorothee Dayraut, Directrice des Affaires publiques et de la communication – Mobilians

Nicolas Pelissier, Directeur Collectivités et Relations Institutionnelles – KEOLIS

Pierre Guerrier, Directeur Général Délégué – Solvéo Energies

Laurent Dubois, Administrateur – FNTR Occitanie Méditerranée

Pour **Dorothee Dayraut**, la prise en compte de la souveraineté dans les politiques de réindustrialisation est un mouvement assez tardif en Europe et en France. Aujourd'hui, la Chine et les USA ont un avantage compétitif sur la France et sur l'Europe. Il faut donc avoir des dispositifs publics qui puissent favoriser les produits européens. C'est pourquoi les industriels doivent être accompagnés, notamment grâce aux subventions publiques, et en travaillant à une vraie solidarité au sein de la filière tout en favorisant le Made in Europe. Même si les ventes de véhicules électriques français augmentent, il ne faut pas hésiter à inclure dans les politiques de décarbonation des solutions de transition comme les véhicules hybrides, les vélos cargos, vélos électriques ou encore le retrofit, qui pourrait être intégrés dans le renouvellement



des flottes publiques. Cela permettrait de laisser le temps à la filière des véhicules électriques française et au maillage des bornes de recharge de se structurer complètement.



Pour **Nicolas Pelissier**, le retrofit français est également une solution de transition à développer pour encourager le développement de la réindustrialisation. La

réindustrialisation française devient ainsi une réelle question de souveraineté pour avoir des solutions de transports en commun construits en Europe. En effet, la filière des transports terrestres est une filière à développer car les solutions de mobilité françaises s'exportent facilement à l'étranger. Ainsi, il serait utile de mettre en place des politiques de réindustrialisation concrètes pour favoriser l'exportation des solutions françaises, sans négliger la mobilité urbaine, interurbaine et scolaire. Les transporteurs et énergéticiens sont également engagés pour une réindustrialisation française.



Néanmoins, selon **Laurent Dubois**, les transporteurs font face à une offre relativement faible de la part des constructeurs français.

De plus les corridors d'alimentation verte ne sont pas encore bien établis en France, ce qui n'encourage pas les constructeurs à investir dans la réindustrialisation des solutions de mobilité. Bien que certaines régions mettent en place des initiatives locales pour dynamiser cette réindustrialisation, il y a un réel besoin de vision nationale et long-terme pour que les professionnels puissent investir dans la réindustrialisation.

Concernant la production d'énergies renouvelables en France, elle est selon **Pierre Guerrier**, déjà très largement européenne, notamment la production de matériaux pour la construction des éoliennes et des panneaux photovoltaïques. Les installations sur le sol français se développent, avec aujourd'hui 300 installations éoliennes et photovoltaïques en France pour Solvéo Énergies, producteur français d'énergies renouvelables. Désormais, il faut travailler sur l'accélération administrative d'acceptation des projets pour développer l'installation d'unités de production d'énergies renouvelables, afin de livrer une énergie renouvelable massive et à un coût compétitif en France.



CONFÉRENCE

ILS SONT INTERVENUS

Jean-Luc Dupont, Maire de Chinon, Président du SIEIL, Vice-Président et porte-parole de la FNCCR Territoire d'énergie

Vincent Garel, Conseiller régional, Président de la Commission Mobilités et Infrastructures de la Région Occitanie

Guy Lebras, Directeur Général – GART
Pascal Terrasse, Directeur Général adjoint - Cerema

Les territoires moteurs de la mixité énergétique et de la décarbonation des transports

Comme chaque année, les RIVE consacrent une conférence à la thématique du rôle central des territoires dans la mise en œuvre de la transition énergétique du secteur des transports. Après avoir mis en relief le fait qu'il fut, il y a plusieurs années, élu du département de



l'Ardèche, **Pascal Terrasse** a rappelé que ce territoire n'avait pas de voies ferrées : ainsi, le seul moyen de déplacement était la voiture et le réseau de bus. Ils ont

alors mis en œuvre un dispositif de covoiturage avec une plateforme dédiée, interne au Département. La pratique du vélo a également été très développée. Il a également souligné que, pour les élus locaux, la mobilité dans le débat public est un élément essentiel mais qu'il est trop peu fait mention des infrastructures, qui sont pourtant essentielles. En effet, pour préparer la France à +4 degrés ces prochaines années, tous nos référentiels techniques devraient désormais être revus.

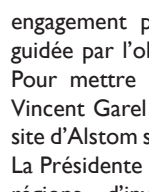


Guy Lebras a évoqué le règlement européen qui édicte les règles à suivre en matière d'émissions carbone pour les véhicules lourds et prévoit qu'à partir de 2030, il ne soit plus

possible d'acquérir des véhicules qui ne seront pas « zéro émission ». Le règlement cible ainsi les bus électriques ou bus à hydrogène, mais exclut de facto les véhicules gaz. Le Directeur général du GART a ainsi rappelé que « notre ligne, c'est la neutralité technologique ». L'association d'élus milite alors pour que les véhicules gaz soient considérés comme des véhicules à très faibles émissions, afin de pouvoir continuer d'utiliser

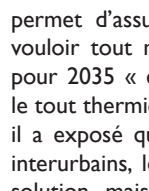
durablement ces véhicules. À ce stade, la révision du règlement « nous l'interdit et c'est totalement irréaliste ».

Vincent Garel, Conseiller régional, a souligné que la Région Occitanie est la seule à rouvrir des lignes ferroviaires. L'élu a constaté que la politique ambitieuse de la Région est largement suivie et partagée par les territoires. Cet



engagement passe par une mixité énergétique, guidée par l'objectif d'atteindre la décarbonation. Pour mettre en relief cet engagement collectif, Vincent Garel a évoqué les travaux menés par le site d'Alstom sur la mobilité ferroviaire hydrogène. La Présidente de région a ainsi convaincu d'autres régions d'investir pour favoriser l'équilibre économique. En 2025, pour l'Occitanie, il y aura ainsi une rame H2 allant de Toulouse à Montréjeau puis Luchon.

Le Maire de Chinon, **Jean-Luc Dupont** a souligné le fait qu'être élu local permettait d'avoir le sens du quotidien et du pragmatisme. Il a également tenu à rappeler qu'en matière de mobilité, c'est la mixité énergétique qui



permet d'assurer une transition. Ainsi, affirmer vouloir tout miser sur les véhicules électriques pour 2035 « est aussi incohérent que miser sur le tout thermique en 2000 ». À titre d'illustration, il a exposé que pour les transports urbains ou interurbains, le bus électrique pouvait être une solution, mais que le BioGNV était également une réponse très intéressante qu'il convient de soutenir.



RIVE 2023 : Ce qu'ils en disent...



Les RIVE sont les rendez-vous incontournables du transport décarboné.

Cela fait sens qu'elles

se déroulent en Occitanie, la seule région de France dotée d'un pacte vert qui va plus loin que le Green deal européen. Un événement, à l'image de notre stratégie énergétique : axé sur la mixité ; alliant conférences, lobbying, exposants et essais de véhicules écologiques. Le fait que l'entrée soit libre le rend accessible à tous : curieux, start up, TPE-PME, collectivités... Les temps conviviaux reflètent notre « occitanité » : décontractés, ensoleillés avec des produits de qualité!

Vincent GAREL,

Conseiller régional à la Région Occitanie / Pyrénées- Méditerranée



Les enjeux relatifs aux mobilités sont au cœur de la planification écologique. Obtenir la pleine mobilisation des citoyens exige un travail local et une adaptation à la compréhension des enjeux.



Nous savons que toucher à la liberté que représente le véhicule individuel n'est pas facile et nous en mesurons les crispations avec les ZFE. Nous savons que les mobilités en milieu rural posent aussi des interrogations.

Partenaire des RIVE, le Cerema répond à ces interrogations par une présence accrue sur les territoires. Développer un plan de mobilité ne se résume pas à l'utilisation d'un mode de déplacement. Les infrastructures, les ouvrages d'art, seront impactés par le changement climatique. Les aménagements urbains devront tenir compte des modes actifs et en particulier la sécurisation des cyclistes et des piétons. La compréhension des dynamiques locales est essentielle. L'association de tous les acteurs, citoyens, entreprises, les différentes autorités en charge des mobilités autour d'une vision partagée est incontournable.

Pascal TERRASSE,

Directeur Général Adjoint au Cerema

Bravo et merci à tous, et en particulier à toute l'équipe de l'organisation des RIVE.

Ces RIVE 2023 furent à nouveau très réussies, de nombreuses innovations étonnantes, des débats passionnants, des rencontres et des échanges féconds, le tout avec un soleil estival rayonnant sur les magnifiques Cévennes. Vivement les prochaines RIVE !

Nicolas PELISSIER,

Directeur Délégué aux Collectivités et Relations Institutionnelles



Les Rencontres Internationales des Véhicules Ecologiques (RIVE) représentent une opportunité unique de côtoyer à la fois les professionnels et les décideurs politiques sur des thématiques au cœur de la transition énergétique et écologique. Cet événement atypique rassemble une grande variété d'acteurs : des entreprises de secteur de l'énergie et de la mobilité, de start up qui innovent dans

des solutions de mobilité douce, des collectivités, des élus des territoires, des représentants de l'administration, etc. Entre le contenu varié des

conférences, les stands des partenaires et exposants et la possibilité de faire des essais de véhicules sur circuit, les RIVE constituent un concentré d'informations sur les innovations, sur les projets et sur les dernières évolutions technologiques et réglementaires en matière de mobilité. Enfin, le pôle mécanique et la ville d'Alès offrent un cadre particulièrement agréable et adapté pour rendre ces RIVE attractives et conviviales. Pour l'ensemble de ces raisons, la collective du bioéthanol, qui rassemble les acteurs de la production française de ce biocarburant, est un partenaire historique des RIVE, depuis la toute première édition.

Nicolas Rialland,

Directeur Général de la CGB pour la collective du Bioéthanol

La FNCCR Territoire d'énergie est partenaire institutionnel de l'événement depuis plusieurs années, car les élus locaux que nous représentons sont



très impliqués dans les territoires pour faire avancer la mobilité durable pour tous. Les RIVE parviennent à réunir autour de la même table des collectivités de toutes tailles et des entreprises attachées au mix énergétique, tout comme nous le sommes par nature. Et ce dans un cadre exceptionnel et une convivialité unique. Conduire

une benne à ordures électrique sur circuit au milieu des Cévennes, c'est une expérience que l'on ne peut vivre que grâce aux RIVE !.

Jean-Luc Dupont,

Maire de Chinon, Président du SIEIL, Vice-président de la FNCCR

France Nature Environnement est partenaire des RIVE de longue date. Cette année, j'ai pris le relais de mes prédécesseurs avec un peu d'appréhension : les exposés et exposants ne seront-ils pas trop techniques ? Une représentante d'ONG environnementale sera-t-elle bien accueillie ? Inquiétudes qui pouvaient être fondées puisque notre mouvement (1 million d'adhérents engagés dans plus de 6 500 associations) réclame avec insistance auprès des pouvoirs publics des mesures pour réduire bruits, pollutions et émissions de gaz à effet de serre, limiter la consommation d'énergies fossiles, freiner l'artificialisation des sols... Ces inquiétudes se sont avérées infondées puisque les RIVE réunissent des passionnés qui veulent contribuer dès maintenant au changement et accélérer la mise sur le marché de solutions performantes. Le choix du pôle mécanique d'Alès est pertinent puisqu'il permet de tester et comparer sur piste, en circulation réelle, des véhicules électriques ou hydrogène. J'ai découvert avec intérêt qu'on n'en était plus au concept ou même au prototype pour de nombreux modèles mais à leur mise sur le marché. J'attends avec impatience les retombées des RIVE car ce sera une bonne nouvelle pour la planète.

Geneviève LAFERRÈRE,

Pilote du réseau « Territoires et Mobilités Durables » de France Nature Environnement





AVEC LE SOUTIEN DE



OFFICIELS



BUSINESS



INSTITUTIONNELS ET MÉDIAS



VILLAGE H2

SAFRA
QAIR
HYLIKO
HYWAY
CAETANO BUS
HYUNDAI
H2 TEAMS



CONTACT

RIVE 10 rue de Sèze 75009 Paris

Tél : 01 44 18 14 57 - Mail : pole.mobilite@compublish.com

@RIVEevent Rive-event

Conception/rédaction : Com'Publics - Imprimé sur papier recyclé