

N° SPÉCIAL • COMPTE-RENDU

des Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques



DEUX JOURS PROFESSIONNELS DE RENCONTRES ET D'ESSAIS

Les 3 et 4 juillet 2013 à Alès



SEPTEMBRE 2013

Editorial

Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Délégué général CVE-CDKL, co-fondateur des RIVE

“ Le mix énergétique dans les transports est une nécessité pour la transition énergétique ”



C'est un plaisir de revenir en 2013 à Alès, et de voir que le pôle s'est équipé de bornes de charge pour que tous nos partenaires puissent faire le plein. Nous espérons que le Gouvernement prendra exemple, et qu'il nous soutiendra dans la création d'une fondation d'entreprises visant à accélérer le mouvement sur ce point. De nombreux parlementaires, élus locaux de petites moyennes et grandes villes ont fait le déplacement à Alès. A quelques mois des municipales, il s'agit pour nous de replacer le sujet de la mobilité durable au cœur des priorités. Rappelons également que l'industrie automobile traverse une crise sans précédent. Certains, comme Toyota, qui ont misé sur l'hybride très tôt, semblent aujourd'hui s'en sortir mieux que d'autres. Nous pensons que les véhicules écologiques peuvent apporter une bouffée d'air à nos constructeurs.

Convenons-en, les transports sont les grands oubliés du débat national sur la transition énergétique, et la voiture individuelle à plus forte raison. Si nous saluons la continuité du Gouvernement en faveur du véhicule électrique, nous ne nous expliquons pas son silence concernant les énergies alternatives. GPL, GNV, bioéthanol, électriques ou hybrides, toutes sont complémentaires pour résoudre ensemble les problèmes de qualité de l'air.

C'est pourquoi nous ferons tout pour que soit proposé un crédit de télépéage pour tous les véhicules écologiques, dans le prolongement des incitations que nous relayons dans les territoires. Aujourd'hui, les villes disque vert ont décidé de se mettre en réseau pour donner une visibilité nationale au dispositif. Il y a deux semaines, PARCUB instaurait dans ses parkings à Bordeaux un tarif préférentiel véhicules écologiques en abonnement et à l'horaire. Les candidats aux prochaines municipales doivent s'engager dans cette direction : quand ils veulent, ils peuvent !

Ces enjeux sont internationaux, et nous nous réjouissons de l'axe franco-allemand mis à l'honneur cette année. Notre partenariat avec eCarTech Munich, la présence de la métropole d'Hanovre, du think tank berlinois Ecologic Institute ou encore de Guy Maugis, Président de la Chambre de Commerce franco-allemande, sont autant de signes encourageants. Le Prince Albert II confirme lui aussi son soutien par sa venue, aux côtés de SE Bernard Fautrier, son ministre. Ils ont découvert, ici à Alès, pour la première fois la Toyota iRoad ou, encore, la Peugeot 3008 électrique OpeNeR développée en partenariat avec Bosch. Misons que nos échanges permettront de rapprocher l'industrie de la puissance publique, afin que la mobilité durable se construise dans la concertation.

Max ROUSTAN

Maire d'Alès

“ Soyez les bienvenus à Alès pour cette 4^e édition de nos RIVE ”



Soyez toutes et tous les bienvenus à Alès dans nos belles Cévennes pour cette 4^e édition des RIVE. Nous sommes sur un territoire et une ville qui ont fait le choix de se développer dans le cadre environnemental. Les débats que nous organisons me semblent être d'une utilité et d'une nécessité absolues, qui permettent de se rendre compte, d'année en année, des évolutions et de vos réalisations. Les infrastructures du Pôle Mécanique sont à votre entière disposition pour les valoriser au mieux ! Merci de votre venue !

Roland RIES

Sénateur-maire de Strasbourg, Président du GART

“ Les autorités organisatrices doivent gérer la gamme complète des offres de transport, qui donne toute sa place aux véhicules écologiques individuels. ”



Au départ, le GART était un lobby en faveur du transport en commun contre l'automobile. Aujourd'hui, nous avons beaucoup évolué : nous sommes sur l'intermodalité, la coexistence des modes en fonction des territoires et des zones de pertinence. Dans

l'Acte III de la décentralisation actuellement en discussion, nous demandons à devenir « Les Autorités Organisatrices de la mobilité urbaine ou durable ». Il s'agit de donner aux autorités organisatrices la gamme complète des offres de transport, qui donne toute sa place au véhicule écologique individuel utilisé individuellement ou en autopartage.



Hugues Bousigues, Préfet du Gard, SE Bernard Fautrier, ministre plénipotentiaire (derrière), Marc Teyssier d'Orfeuil, co-fondateur des RIVE, SAS le Prince Albert II de Monaco, Roland Ries, Sénateur-maire de Strasbourg, Président du GART, Guillaume Métivier et Max Roustan, maire d'Alès, à l'occasion de la visite officielle des stands RIVE 2013 le 3 juillet dernier.



3 ans après les 1^{er} tours de roue de la Peugeot 3008 hybrid 4 sur le circuit d'Alès pour les RIVE 2010, SAS le Prince Albert II prend le volant de la Peugeot 3008 100% électrique du projet européen Bosch OpeneR dévoilé pour la 1^{er} fois en France aux RIVE 2013.

“ L'automobile doit renouer avec l'esprit de conquête. L'espoir réside dans les perspectives offertes par la mobilité propre. ”

L'industrie automobile, autrefois fleuron de notre continent, est traversée d'interrogations profondes. L'automobile est née grâce à la formidable soif de progrès. Elle s'est développée en conquérant les peuples, en leur offrant du confort, du rêve et de la liberté. Elle pâtit aujourd'hui de n'avoir pas su anticiper des défis

SAS le Prince Albert II de MONACO

nouveaux : la raréfaction des énergies fossiles, et surtout la nécessité de lutter contre les conséquences néfastes de nos déplacements sur l'environnement, la santé et le climat. Nous sommes à un tournant de son histoire. Victime aujourd'hui d'un certain désamour accentué par la crise, l'automobile doit améliorer les technologies existantes, et surtout renouer avec l'esprit de conquête, de défi, de rêve qui fut celui de ses débuts. L'espoir réside aujourd'hui dans les perspectives de la mobilité propre. Sur le salon EVER de Monaco comme aux RIVE, nous constatons que les véhicules écologiques sont arrivés à maturité : leurs performances sont remarquables, leur fiabilité établie, leur coût en baisse constante.

Nos administrations monégasques vivent concrètement chaque jour ces progrès. Ce qui manque aujourd'hui, c'est donc un peu d'audace et de volonté de la part des constructeurs, des pouvoirs publics, et au delà, des consommateurs, afin d'adopter de nouvelles approches à l'usage de la voiture. Les initiatives

d'autopartage fleurissent dans les grandes villes : c'est un exemple frappant du changement d'attitude à l'égard de l'automobile, en particulier chez les jeunes. Ce changement est pour nous tous un motif d'espoir, en même temps que d'exigence. Il nous prouve que le rêve automobile a encore de beaux jours devant lui, mais il nous rappelle qu'il nous appartient à tous d'accompagner sa transition.

Pour les industriels, il s'agit de réinventer l'aventure automobile par des véhicules écologiques, pour les pouvoirs publics, de les favoriser, par une fiscalité attractive, par des initiatives ou encore la mise en œuvre d'infrastructures simples et accessibles. Pour conclure, puisque ces Rencontres sont placées sous le signe de l'Europe, citons l'un de ses pères fondateurs, Jean Monnet, qui disait : « La modernisation n'est pas un état de choses, mais un état d'esprit ». C'est cet état d'esprit que nous devons cultiver en nous et autour de nous, et notamment à l'occasion de ces rencontres auxquelles je souhaite beaucoup de succès !

FONDATEURS



PARTENAIRES OFFICIELS



PARTENAIRES INSTITUTIONNELS



CO-ORGANISÉES PAR :



CONFÉRENCE 1 LES VOITURES ÉCOLOGIQUES : UNE OPPORTUNITÉ POUR L'EUROPE ?

François TANGUY

Responsable du projet électro-mobilité, Conseil Général de la Moselle

“ Sous l'impulsion du département, il y aura la possibilité de circuler depuis le Luxembourg jusqu'en Suisse en véhicule électrique ”



La politique de mobilité de la Moselle, voisine du Luxembourg et de l'Allemagne, se focalise sur les initiatives à caractère transfrontalier. Depuis 2010, nous sommes associés au projet CROME en tant que territoire d'expérimentation. Nous avons cofinancé une flotte de Smart électrique et déployé une quinzaine de bornes de recharge possédant une prise de type 2 : une première en France ! Dans la continuité du projet, nous avons réalisé avec NISSAN, EDF, CORA et DBT un corridor permettant de circuler en véhicule électrique depuis le Luxembourg jusqu'en Suisse grâce à des bornes de recharge tous les 40km. Dans un second temps, le projet ELECTRA, cofinancé par l'Europe, développe des parcs relais pouvant accueillir des services de véhicules propres en autopartage. Enfin, le projet « Moselle Nouvelles Mobilités » propose un grand service de Mobilité électrique vers le Luxembourg. Il est prévu de former le plus grand projet d'autopartage de véhicules sur le périmètre urbain et transfrontalier avec, à terme, 800 véhicules en 2018-2019.

Joël PEDESSAC

Directeur général, Comité Français Butane Propane (CFBP)

“ Le GPL souffre d'un manque de visibilité en France comme en Europe ”



Aujourd'hui, 6,7 millions de véhicules roulent au GPL en Europe (soit 3% du parc automobile), dont 250 000 en France. Ce chiffre progresse chaque année de 3 à 4%. Le GPL est le carburant alternatif le plus diffusé en Europe : 27 000 stations le distribuent. La part de marché des véhicules GPL oscille entre 1 et 15%, en fonction du nombre de stations services et du prix du carburant. Avec un prix moyen de 69 centimes, le GPL incite les consommateurs à changer leurs habitudes. En terme d'avantages, le GPL réduit les émissions de CO₂. Développer le GPL améliorerait en outre la balance commerciale de l'Europe car la majorité du GPL est produite sur nos territoires. Cela permettrait de réduire les importations de diesel et de devenir auto-suffisants. Parce que le réseau de distribution et l'offre constructeur existent, le GPL représente une réelle opportunité pour l'Europe.



Franck CAZENAVE

Directeur Innovation, Robert Bosch France

“ Nous travaillons, en partenariat avec les constructeurs français et allemands sur tous les fronts des nouvelles technologies. ”



Bosch développe le moteur de demain : un moteur thermique qui répondrait aux normes européennes à venir. Concernant les voitures écologiques, nous développons des technologies moins polluantes et adaptées à tous les budgets. C'est le cas par exemple de l'OpEnER, 100% électrique, née d'une collaboration entre PSA et Bosch qui promet 200 km d'autonomie grâce à l'innovation « roulage libre ». Si les constructeurs le souhaitent, cette technologie peut arriver sur nos routes prochainement. Avec PSA, nous développons également une solution alternative à l'hybridation électrique : l'Hybrid Air, qui utilise un accumulateur à air comprimé. Selon Bosch, ces technologies sont susceptibles de s'imposer à l'avenir aux côtés de l'électrification avec l'innovation, le Start & Stop (qui a déjà conquis un million de conducteur en Europe) et le Mild Hybrid.



Plus de 400 décideurs publics - privés ont assisté à la conférence inaugurale de la 4e édition des RIVE 2013, pour laquelle Anne Hidalgo, candidate à la mairie de Paris, a enregistré un message vidéo indiquant les mesures qu'elle entend mettre en place dans la capitale en faveur de l'électromobilité.



Pascal Ruch, PDG de Toyota France, accueille SAS le Prince Albert II aux côtés de Roland Ries à bord de la Toyota Prius rechargeable pour une présentation de la voiture utilisée à Strasbourg en autopartage.

MODÉRATEUR

Jean-Luc MOREAU

Rédacteur en chef du magazine Voiture Ecologique

“ Aujourd'hui, les constructeurs ont fait leur travail. Nous espérons qu'en Europe, les entreprises et les collectivités vont mettre le grand braquet, comme ils disent, sur le Tour de France. ”



Philippe LAVAUD

Maire d'Angoulême, membre du réseau européen Hi-er.

“ Avec le réseau Hi-er, Angoulême travaille à la promotion de l'électromobilité au niveau européen. ”



Angoulême est l'une des 32 collectivités européennes qui travaillent en association avec des entreprises sur la promotion de l'électromobilité. En partenariat avec Cofely Ineo et le constructeur mia Electric, nous sommes arrivés à proposer un réseau d'autopartage électrique, sur un circuit économique local, et transposable à l'échelle européenne. Ce réseau Mobiliti'volt offre

aujourd'hui un moyen de mobilité à des gens grâce à un système de bornes de rechargement étendu à l'ensemble de la ville et un abonnement peu onéreux. Angoulême est convaincue que ce réseau Mobiliti'volt incitera l'acheteur potentiel à acheter un véhicule électrique. Aujourd'hui, Angoulême est la première ville moyenne de France à se lancer dans cette dynamique véhicules électriques et autopartage, convaincue qu'il y a un très grand intérêt pour la France et l'Europe à développer cette voie.

Malte A. BEYER

Directeur eCarTech Paris, MunichExpo (Allemagne)

“ Organisateur du plus grand salon international des véhicules électriques et hybrides à Munich, nous sommes ravis d'être partenaires des RIVE. ”



Nous sommes ravis d'être partenaires de ces rencontres. Organisateur du plus grand salon international des véhicules électriques et hybrides à Munich avec plus de 500 exposants et 13 000 visiteurs, les synergies avec les RIVE sont naturelles. L'axe franco-allemand et européen est

indispensable pour nous. Les présences de MM. Nowak et Gruenig à nos côtés aujourd'hui démontrent cette volonté forte de rapprochement entre nos deux pays. En mai 2014, à Paris, nous serons ravis de mettre à l'honneur vos initiatives, celles des collectivités territoriales et des régions actives dans le secteur de l'électromobilité. Très bonnes rencontres et à très bientôt donc, à Munich ou à Paris !

Max GRÜENIG

En charge des transports et de la mobilité, Ecologic Institute, Berlin, Allemagne.

“ Parce que l'on vit à une époque d'urbanisation, le véhicule électrique a vraiment un bel avenir en Europe. ”



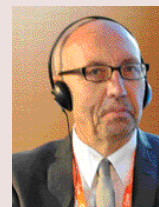
Aujourd'hui malheureusement on considère plus le coût initial d'un véhicule électrique que ses bénéfices à long terme. C'est donc un facteur psychologique qui joue contre l'électromobilité. Il y a également un manque d'infrastructures de recharge en Europe. Pour résoudre ces deux problèmes, il faudrait des objectifs plus agressifs, qui soient accompagnés de solutions innovantes. Avec la mise en place des initiatives pour l'achat de

véhicules propres, la France est un bon exemple au sein de l'Union Européenne. En Norvège 3 % des voitures vendues sont des véhicules électriques. L'Ecologic Institute pense qu'il est important d'axer les stratégies sur les aides à l'innovation, comme c'est déjà le cas aux Etats-Unis. Cela permettra d'atteindre les objectifs CO₂ fixés par l'Union Européenne et de stimuler les ventes grâce aux aides d'achat. En tout les cas, les véhicules électriques ont vraiment un bel avenir : le changement démographique et la simplicité de la technologie seront favorables à une nouvelle mobilité dans les 20 à 30 ans.

Raimund NOWAK

Directeur général, Metropolregion GmbH (Göttingen - Hanovre, Allemagne).

“ L'automobile n'aura pas d'avenir en Europe si on continue à construire les voitures comme par le passé. ”



Dans ma région, l'industrie automobile est la base économique. Aujourd'hui, le marché recule. Nous sommes persuadés que l'automobile n'aura pas d'avenir si nous continuons à construire les voitures comme par le passé. C'est pourquoi nous avons un projet européen : construire ensemble des véhicules fonctionnant sans moteur thermique.

En Allemagne, nous avons pour objectif d'atteindre 1 million de véhicules électriques en 2020. Nous savons que nous y arriverons uniquement à condition de ne pas compter que sur les constructeurs allemands. C'est pour cela que nous favorisons les voitures électriques françaises en Allemagne. Selon nous, l'Europe n'avancera que si nous construisons ensemble des projets à succès. L'un de ces projets, c'est de concevoir ensemble les véhicules électriques les plus novateurs.

Pascal RUCH

PDG, Toyota France

“ Le challenge, pour tous les groupes automobiles est de penser à la mobilité de demain. ”



Même si la stratégie de Toyota consiste à travailler de front sur l'ensemble des technologies existantes, notamment sur l'hybride rechargeable, le 100% électrique, la pile à combustible, nous faisons le constat que ces technologies restent limitées à cause de leur prix et du manque d'infrastructures. C'est pourquoi Toyota développe depuis 20 ans les voitures hybrides. 5 millions de ces véhicules circulent aujourd'hui dans le monde. Cette technologie possède beaucoup d'avantages, notamment un coût d'entretien peu élevé qui la rend extrêmement rentable. Par ailleurs, nous avons le choix de produire en France, à Valenciennes, à moins de 200 km de 130 millions de consommateurs européens. Notre usine très moderne répond à des critères environnementaux et de qualité qui lui permettent d'assurer sa compétitivité sur le marché mondial.

A noter que grâce au bonus de 2000 euros, une Yaris sur trois vendue en France est hybride, répondant à la fois aux besoins des consommateurs, des entreprises et des collectivités. Ces dernières se rendent compte que le TCO est particulièrement intéressant sur l'hybride : exonération de TVS, bonus à l'achat, moins de carburant et carte grise gratuite dans de nombreuses régions.

CONFÉRENCE 2 TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : VERS UN MIX ÉNERGÉTIQUE ÉQUILIBRÉ DANS LES TRANSPORTS ?

MODÉRATEUR



Jean-Luc MOREAU

Rédacteur en chef du magazine Voiture Ecologique

“ Notre Gouvernement a un peu oublié le volet transport dans la transition énergétique. En France, contrairement à nos voisins européens, il ne semble pas y avoir de place pour les solutions alternatives qui ont pourtant fait leur preuve ! ”

Michel COUTURE

Directeur de la mobilité électrique, EDF

“ Quand on parle de transition énergétique, le véhicule électrique a toute sa place. Il n'émet ni CO₂, ni polluants locaux. ”



L'énergie électrique produite en France présente l'avantage d'être quasiment décarbonée : sur 630 TWh produits, 500 sont nucléaires et 50 des énergies renouvelables (hydraulique, éolien et solaire). Si nous prenons l'hypothèse optimiste de 2 millions de véhicules électriques en 2020, cela représente entre 4 et 5TWh de production pour la recharge.

Avec les économies d'énergie projetées sur le bâti, il n'y a donc aucun problème côté production. Il est très important en revanche de piloter cette recharge, pour éviter de stresser le réseau. Si tout le monde fait un appel de puis-

sance en rentrant du travail à 19h, là cela pose problème. Et c'est pourquoi EDF travaille son offre en ce sens. L'idée est au contraire de pouvoir recharger les véhicules pour lisser les pics de production des énergies renouvelables, pourquoi pas grâce à un signal prix plus intéressant. Rappelons que nous sommes les premiers producteurs d'énergie verte en France, et que nous proposons une offre de recharge 100% renouvelable grâce aux certificats de garantie d'origine.

Pour autant, à moins d'un réseau dédié qui n'existe pas aujourd'hui, rappelons que même quand vous passez par un concurrent qui ne produit que du renouvelable, 80% des électrons qui arrivent dans votre voiture sont d'origine nucléaire.

Joël PEDESSAC

Directeur général, Comité Français Butane Propane (CFBP)

“ Pour rééquilibrer le mix énergétique français, nous n'avons pas besoin de financements supplémentaires : simplement que les pouvoirs publics rappellent que les énergies alternatives existent ! ”



Alors qu'en Europe, 30% du GPL est vendu sous forme de carburant, cette part n'est que de 5% en France. Pourtant, 1750 stations le distribuent grâce aux investissements des industriels, qui rentabiliseront cette infrastructure à partir d'un million de véhicules. Aujourd'hui, 250.000 sont en circulation dans

l'hexagone. Pourtant, ses gains en matière de CO₂, et à plus forte raison en termes d'oxydes d'azote et de particules sont avérés. C'est pourquoi la fiscalité sur le carburant est avantageuse : 6 centimes de TICPE par litre contre 50 pour le diesel et 60 pour l'essence. Pour autant, près de 75% des véhicules vendus aujourd'hui sont diesel, et c'est pourquoi nous parlons de rééquilibrer les prix entre essence et diesel à la pompe. L'ADEME confirme que les véhicules électriques, GPL, GNV et hybrides ont tous une place à prendre dans nos déplacements à venir.

Pour rééquilibrer le mix, toutes les initiatives qui vont dans ce sens, comme le disque vert porté par le club, les tarifs préférentiels dans les parkings que nous avons inaugurés il y a peu à Bordeaux, sont à encourager. Nous ne demandons pas de financements nouveaux, simplement que le Gouvernement rappelle que les énergies alternatives existent. En période de transition énergétique, c'est le moment.

Thomas PEAUCELLE

Directeur général délégué, COFELY-INEO groupe GDF SUEZ



“ La transition énergétique, c'est le renouvelable et la décentralisation de l'énergie qui va avec, l'efficacité énergétique et la sobriété. Notre métier est d'accompagner les collectivités et les particuliers vers une solution globale qui tient

compte de ces 3 piliers. ”

La mixité énergétique n'est pas une fin en soi. Nous devons proposer aux collectivités, aux entreprises et à nos concitoyens un service de mobilité qui soit de qualité en fonction de leurs usages. Cela peut également être des transports en commun, avec des bus au gaz naturel, ou des tramways électriques, ou encore de l'autopartage... et bien sur un mix de tous ces modes.

En fonction d'un problème donné, quelle est la solution la plus efficace rendant l'usage le plus pertinent ?

Par ailleurs, quand nous parlons mobilité et consommation énergétique, n'oublions pas « l'immobilité » !

90% du temps d'utilisation d'une voiture c'est du stationnement. Plus de 20% du temps de transports à Paris est consacré à la recherche d'une place, qui reste disponible en surface dans la capitale moins de 3 minutes. L'enjeu est là : trouver des systèmes de stationnement intelligents qui permettent en temps réel d'orienter l'automobiliste vers des places disponibles. Nous gagnerons en temps, en énergie et en pollution !

Gilles VESCO

Vice-Président en charge des nouvelles mobilités, Grand Lyon

“ Pour la transition énergétique des transports, la collectivité a valeur d'exemple. Au Grand Lyon, nous développons l'autopartage électrique à énergie renouvelable, l'emploi local et le covoiturage pour nos agents. ”



Les collectivités ont un rôle de vitrine pour la mobilité de demain. Lyon a la chance d'être traversée par le Rhône, qui est une source d'énergie inépuisable. Avec la CNR, nous récupérons une partie de cette énergie pour alimenter les véhicules électriques de notre parc communautaire, optimisé par un pool qui développe le covoiturage des agents.

Bolloré nous accompagne par ailleurs dans la mise en place de Bluely, 250 véhicules électriques qui seront disponibles en autopartage dans 100 stations à partir de septembre. Tous seront rechargés grâce à l'énergie verte de la CNR, qui profitera de ce contrat pour développer son outil de production d'énergie renouvelable.

En parallèle, nous accueillons un démonstrateur, NEDO, qui propose des immeubles à énergie positive pour recharger 30 véhicules électriques « Sunmove » en autopartage grâce à l'énergie solaire.

Enfin, l'usine Brandt qui faisait des machines à laver à Lyon a récemment été rachetée pour produire notamment des véhicules électriques. En faisant l'acquisition de deux d'entre eux, la collectivité participe à la sauvegarde des 400 emplois de l'usine. Nous sommes bien dans la transition énergétique des transports : la mobilité électrique urbaine qui permet de sortir peu à peu du nucléaire tout en limitant les gaz à effets de serre, et en créant de nouveaux emplois tournés vers l'avenir.



Toute une gamme de véhicules GPL était présentée et disponible à l'essai sur le circuit du pôle mécanique, allant de la citadine à la sportive en passant par le 4x4 et l'utilitaire low cost.



Ce Kangoo peut lorsqu'il roule au bioGNV être alimenté par une énergie 100% renouvelable issue de nos déchets. Une solution idéale tant pour le dernier kilomètre que pour les flottes d'entreprises et de collectivités !



Caroline MARCHAIS

Déléguée générale, Club Biogaz ATEE



“ En France, nous pourrions nourrir aujourd'hui un tiers du parc automobile avec nos déchets grâce au bioGNV ! ”

La France a du retard par rapport à ses voisins européens. Les exemples de l'Allemagne et de la Suède sont intéressants : ils se sont lancés il y a une dizaine d'années sur le bioGNV, et utilisent comme carburant de transition le GNV qui offre des performances environnementales intéressantes tant en terme de CO₂ que de polluants locaux. Le bioGNV est issue de la méthanisation de nos déchets organiques non ligneux : alimentaires, industriels, agricoles... Le gaz est ensuite épuré puis compressé avant d'être utilisé comme carburant 100% renouvelable. Le surplus, appelé digestat, est par ailleurs réutilisé dans les cultures comme engrais.

Pour cela, il est nécessaire de disposer d'une station de compression, et c'est pourquoi les flottes de véhicules publiques / privées sont privilégiées. Aujourd'hui, dans l'hexagone, il existe 300 stations privées en entreprises ou collectivités contre 30 disponibles par carte bleue au public.

En France, nous avons un potentiel de production de 150 TWh, qui permettrait de nourrir un tiers du parc automobile actuel. Notons que le GNV est adapté à toutes les distances, pour des charges utiles qui peuvent être importantes. Nous attendons des collectivités qu'elles soient motrices sur le sujet, car il existe il est vrai une certaine inertie au niveau national.

Nicolas RIALLAND

Responsable relations extérieures et bioénergies, CGB, filière bioéthanol

“ Développer le E85, c'est garantir aux automobilistes un carburant écologique et renouvelable produit en France ”



Rappelons tout d'abord que nos agriculteurs produisent près de 6% de l'énergie nécessaire à nos déplacements. En consacrant moins de 1% de nos terres cultivables à sa production, nous sommes le premier pays européen producteur de bioéthanol : 2/3 est consommée en France, 1/3 exportée chez nos voisins européens.

Rappelons en outre que 30 à 50% d'un hectare cultivé pour l'éthanol est réutilisé dans l'alimentation animale et qu'il permet un gain de 60% d'émissions de CO₂ du puits à la roue par rapport à l'essence.

Concernant la polémique de 2008 sur les émeutes de la faim, notons

que les prix de céréales sont redescendus en 2009 alors que la production d'éthanol a continué de progresser, preuve que les deux sont décorrélés. La réglementation européenne en vigueur fixe un objectif de 10% d'incorporation d'énergies renouvelables dans nos carburants.

L'éthanol de 1^{re} génération a naturellement un rôle important à jouer en ce sens, la 2^e génération n'étant pas attendue avant les années 2018-2020. Personne n'investira dans cette 2^e génération en Europe si les règles du jeu changent en cours de route et que l'objectif passe de 10 à 5%.

Enfin, concernant le réseau de distribution, nous avons 300 stations service qui proposent du E85 aujourd'hui. 40 à 50 nouveaux points sont attendus prochainement : là où il est distribué, le E85 se vend aussi bien que le SP95, le SP98 et le SP95-E10.

CONFÉRENCE 3 INCITATIONS : LE RÔLE DES ÉLUS EN FAVEUR DES VOITURES ÉCOLOGIQUES

MODÉRATEUR

Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Délégué général du Club des Voitures Ecologiques



“ Les élus pourraient inciter les promoteurs immobiliers à proposer 2-3 véhicules électriques en autopartage accessibles pour tous leurs clients. Cela réglerait le problème de la recharge en copropriété. ”



Michel Couture, Directeur de la mobilité électrique, EDF, Shigetumi Goto, Directeur général, Toyota Motors Europe, Guy Lacroix, PDG, COFELY INED, Roland Ries, Sénateur-maire de Strasbourg, Max Roustan, maire d'Alès, Philippe Lavaud, maire d'Angoulême, Michel Germaineau, vice-Président du Grand Angoulême et Marc Teyssier d'Orfeuil à l'occasion de la remise des prix projets du CVE.



Pour la 1^{re} fois aux RIVE, un rallye a été proposé par la ville d'Alès.



SAS le Prince Albert II de Monaco teste l'Exagone Furtive eGT de Luc Marchetti.

Roland RIES

Sénateur-maire de Strasbourg, Président du GART

“ Si nous souhaitons développer les véhicules écologiques, nous devons agir sur les mentalités et l'inconscient collectif. ”



Afin d'accélérer le développement du véhicule électrique, il faut agir sur son coût, ce que fait le Gouvernement avec le superbonus de 7000 euros.

Certaines régions abondent : l'Alsace par exemple ajoutait 5000 euros. Il faut également agir sur les mentalités : dans l'inconscient collectif, le véhicule électrique n'est pas un vrai véhicule. Le travail qui est fait ici aux RIVE est essentiel, car nous nous rendons compte des performances réelles de ces voitures.

Enfin, parmi les leviers essentiels qui permettraient aux élus d'agir concrètement en faveur de la mobilité durable, c'est la décentralisation et la dépenalisation du stationnement. Le Sénat a voté la mesure à l'unanimité, et nous espérons que les députés suivront. Il s'agit simplement pour un maire de pouvoir fixer le prix de son amende, et de gérer son recouvrement. Si à Alès, Max Roustan se dit prêt à le descendre, il va de soi qu'il augmentera à Paris pour orienter nos concitoyens vers les transports en commun. Plus l'espace est contraint, plus la ville se doit de développer l'offre de transports en commun, et la décentralisation lui permettrait de financer cette nouvelle mobilité.



La Yaris hybride de Toyota, première voiture à avoir reçu le label "Origine France garantie", démontre sur circuit sa sobriété : 3,4 litres aux 100km, pour 89g/km de CO₂.



Plusieurs solutions pour le "Dernier km de livraison" ont été proposées à l'essai.

Max ROUSTAN

Maire d'Alès

“ Le pôle mécanique nous montre aujourd'hui que les véhicules écologiques existent, mais qu'il nous faut appuyer sur l'accélérateur. Tout cela avance et les élus doivent avancer avec ! ”



La mobilité durable est indispensable, et les évolutions sont très rapides. A Alès, nous avons commencé par la création de pistes cyclables.

Puis nous avons subventionné l'achat de 3000 vélos pour nos concitoyens.

À l'inverse de Vélib', nous n'avons aucun frais d'entretien : chacun est responsable de son 2 roues !

Nous avons également mis en place une navette gratuite, et une deuxième est à l'étude sur une ligne perpendiculaire pour pouvoir irriguer l'ensemble du territoire. Nous aimerions qu'elle soit électrique mais les prix ne sont pas les mêmes. L'étude est en cours.

Concernant les voitures, nous avons en effet été la première ville après Bordeaux à mettre en place le disque vert, et nous sommes très heureux de signer aujourd'hui la convention de mise en réseau.

C'est également ce qui nous a donné envie de vous accueillir sur le pôle mécanique depuis 2010, afin que vous puissiez essayer ces technologies sur circuit. D'année en année, entre les cycles de conférences et les véhicules écologiques à l'essai, nous nous rendons compte de la rapidité des progrès techniques. Il est important que nous nous retrouvions régulièrement, nous, élus, pour faire un état des lieux, échanger les bonnes pratiques puis le faire savoir à nos administrés.

Jean-Philippe NOËL

Directeur général, Parcub

“ PARCUB est un acteur responsable et volontariste en faveur de la mobilité durable. C'est en ce sens que nous offrons une réduction de 50% en abonnement, et de 30% en horaire pour tous les véhicules écologiques qui ont également droit au disque vert à Bordeaux. ”



Nous sommes un établissement public qui dépend de la Communauté urbaine de Bordeaux. Nous avons une mission de service public concernant la mobilité durable, notamment en cette période de transition écologique.

Nous proposons par exemple à ceux qui laisse stationnée leur voiture dans nos parcs la possibilité d'utiliser gratuitement des vélos, y compris à assistance électrique.

Dès 2008, Bordeaux était la première ville à expérimenter le disque vert qui offre une heure trente de stationnement gratuit aux véhicules écologiques en voirie. Dans le prolongement de cette initiative qui fait école aujourd'hui, et comme nous l'avons fait pour les résidents, Parcub développe une offre dédiée aux propriétaires de véhicules écologiques.

Aujourd'hui, grâce au système de lecture de plaque d'immatriculation présent dans la plupart de nos parcs, nous pouvons non seulement offrir 50% aux abonnés qui ont fait le choix du véhicule écologique, mais également 30% aux utilisateurs horaire.

Il leur suffit pour cela de se faire connaître la première fois qu'ils entrent, et de justifier par leur carte grise qu'ils sont bien propriétaires d'un véhicule GPL, GNV, électriques, hybride, flexfuel E85 ou de taille inférieure à 3 mètres. En abonnement, cela représente une économie annuelle de près de 700 euros !

Louis COSTEPLANE

Vice-Président, Grand Avignon

“ Les élus sont longs à comprendre, il faut qu'ils assimilent. Ils ne deviennent opérationnels qu'une fois qu'ils ont assimilé. ”



Le véhicule écologique fait partie d'un ensemble que nous cadrans au travers de notre plan de déplacements urbains. Il nous faut pour cela sensibiliser la population. L'idée est de développer l'intermodalité : les vélos, des navettes électriques en centre ville en lieu et place des bus diesel que nous avions avant, des parkings gratuits en périphérie des remparts, des bornes de charge dans les parkings relais en surface. Nous allons également plus loin en développant des plans de déplacements interentreprises. Pour nos services, nous venons de mettre à disposition un véhicule électrique en autopartage : il est utilisé pour nos déplacements professionnels la journée, puis permet aux agents de covoiturer en fonction de leur lieu d'habitation le soir. Par ailleurs, nous sommes en phase de révision de notre Schéma de cohérence territoriale (SCOT) afin de le « Grenelliser ». Pourquoi ne pas y intégrer des préconisations de véhicules écologiques en autopartage au sein des immeubles en construction ?

Jérôme SAFAR

Premier adjoint au maire de Grenoble

“ Je fais ici une promesse : la ville de Grenoble s'engagera très vite sur la question du Disque Vert, et je vais voir avec Michel Destot comment on peut aider à développer le réseau. ”



À Grenoble, nous avons la chance d'avoir un tissu économique particulièrement en phase avec le développement de l'écomobilité. Avec un certain nombre de champions internationaux comme Schneider Electric, le CEA, STMicroelectronics et de grands énergéticiens, nous avons la volonté de développer parallèlement écologie et économie. En ce sens, l'avenir de la mobilité passe par l'hydrogène. Avec notre pôle de compétitivité Tenerrdis, nous avons développé les moteurs d'Ariane, demain des solutions combustibles hydrogène pour Airbus

industries. Cela représente 1000 emplois nouveaux dans le bassin grenoblois d'ici à 10 ans.

Par ailleurs, nous sommes à moins de 100km de Lyon, et il nous paraît pertinent de développer encore l'interconnexion entre nos métropoles. En effet, c'est par les réseaux d'élus que nous pourrions passer à la vitesse supérieure dans la mobilité. En ce sens, nous sommes très intéressés par votre disque vert. La ville de Grenoble s'engagera très vite sur cette question, et il me semble important que Michel Destot voit comment nous pouvons développer rapidement le réseau notamment en sa qualité de Président des Maires des Grandes Villes de France.



Jean Lacave, Ville de Bordeaux, Max Roustan, maire d'Alès, Philippe Lavaud, maire d'Angoulême, Guillaume Métivier, délégué collectivités, CVE et Michel Chirinian, adjoint au maire d'Avignon, après la signature de la convention des villes disque vert. Leurs administrés propriétaires de véhicules écologiques peuvent désormais bénéficier d'1h30 de stationnement gratuit dans toutes les villes partenaires.

CONFÉRENCE 4 QUELLE IMPLICATION DES ÉLUS LOCAUX POUR UNE OPTIMISATION DE LA LOGISTIQUE URBAINE ?



Geoffroy Ehrismann, Astre City, Patrick Le Coeur, Ville de Paris, Philippe Laviolle, président CCI Essonne, Philippe Vitel, Député du Var, François-Michel Lambert, Député des Bouches du Rhône, Max Roustan, maire d'Alès, Marcel Deneux, Sénateur de la Somme et Marc Tessier d'Orfeuille à l'occasion de la remise des prix du CDKL le 4 juillet.

MODÉRATEUR

Benoît BARBEDETTE

Rédacteur en chef du magazine *Acteurs Urbains*

“ La logistique urbaine prend de plus en plus d'importance dans les débats concernant les agglomérations et les communautés urbaines. La marchandise présente de nombreux enjeux. ”



Philippe Laviolle

Président de la CCI d'Essonne

“ La mise en place de Clubs territoriaux permet d'instaurer un dialogue innovant entre élus et logisticiens ”



En créant le Club Fret et Logistique en Essonne, nous voulons, avec le Conseil Général, l'Agence pour l'économie et la CCI, avoir une vision globale dans une logique de développement durable. Nous souhaitons avoir droit à des expérimentations et prendre des initiatives locales. Ce Club Fret-Logistique permet de montrer les exigences économiques qu'il faut pouvoir conserver afin de trouver des équilibres qui permettent d'investir. En effet, s'il n'y a pas de marge dans cette activité, vu la pression économique, il n'y aura pas d'investissement et d'initiatives novatrices. (...) Pour répondre aux enjeux du club, nous avons établi une série d'actions à mettre en place dans une logique collaborative et transversale : rationaliser la desserte routière, définir des itinéraires poids lourds... Nous souhaitons également créer dans l'année, un observatoire des flux des activités qui permettra d'actualiser et de partager les informations afin d'alimenter les réflexions régionales et proposer si nécessaire des mesures plus adaptées.

Geoffroy EHRISMANN

Responsable réseau, Astre City

“ Nous souhaitons participer à l'élaboration des règles de distribution dans les villes aux côtés des autorités compétentes. Nous voulons contribuer à un meilleur vivre-ensemble. ”



En tant que transporteurs de marchandises plutôt lourdes, nous nous rendons compte que nous avons une très mauvaise image dans les villes : « des camions qui sont sales, des chauffeurs qui sont parfois agressifs, des bouchons, des accidents... » Nous souhaitons redorer le blason des transporteurs dans les villes, parce qu'il y aura toujours besoin d'aller livrer dans les villes, aussi bien de la messagerie que des palettes lourdes. Nous sommes tout à fait pour favoriser les petits véhicules, mais tous les types de biens ne peuvent pas forcément être livrables avec des véhicules type tri-cycle électrique ! (...) Aujourd'hui, il est fréquent de

voir dans une même rue 10 commerces recevoir chacun 2 livraisons par jour avec 20 transporteurs différents. (...) Le marché des livraisons évolue complètement. Il faut tenir compte des nouveaux paramètres tels que les livraisons à domicile plus nombreuses et plus rapides. Le concept d'Astre City, c'est de travailler sur la globalité de la problématique de la livraison en ville, et pas seulement les émissions de CO₂, en commençant par faire disparaître les véhicules qui sont en fin de vie, pour les remplacer par des véhicules moins polluants. En effet, il faut avoir des camions qui soient beaucoup plus modernes dans les villes, donc investir sur du matériel de pointe qui permettra de diminuer le CO₂ et de réduire les nuisances sonores, tout en utilisant des matériaux recyclables.

Demba DIEHDOU

Chargé de mission Transports et Mobilité Durable, France Nature Environnement

“ Pour des livraisons plus écologiques, FNE pousse pour l'élaboration d'un cadre référentiel général à décliner dans les territoires ”



La question de la pollution de l'air est centrale. Cette question de santé publique concerne les citoyens, mais aussi les élus. France Nature Environnement pilote une étude visant à démontrer si de tels impacts existent vraiment. Cela nous permettrait de donner des éléments et des outils d'aide à la décision aux élus. (...) Nous poussons à l'élaboration d'un cadre général comme référentiel d'actions pour les élus, pour ensuite s'adapter aux spécificités des territoires. Les collectivités territoriales pourront ensuite engager des démarches locales, telles que des chartes de marchandises, qui sont mises en place aujourd'hui à Paris, à Lyon, et plus récemment, à Toulouse. Ces initiatives très importantes permettraient d'engager une gouvernance et une bonne concertation. Il faut que les acteurs territoriaux puissent accompagner et soutenir les initiatives vertueuses du secteur privé avec des leviers réglementaires et une maîtrise des réserves foncières.

Jean-Michel GENESTIER

Directeur général adjoint SNCF GEODIS

“ Les villes et les agglomérations ont toute légitimité pour s'impliquer dans une logistique urbaine plus vertueuse, tout en gardant à l'esprit l'importance du rôle économique des logisticiens dans la bonne gestion d'une ville. ”



La logistique urbaine est un service dans un secteur concurrentiel et contraignant, ce qui pénalise énormément la profession. Je pense aux heures de livraison, à la circulation, aux embouteillages ; à la pluralité des livreurs en propre ou de sociétés, aux règlements tous très différents dans les collectivités...

De plus, nous sommes aujourd'hui dans une conjoncture plutôt difficile qui risque de limiter les expériences innovantes. Pour favoriser la performance économique et l'efficacité de la filière, voici ce que nous attendons des élus : faciliter les accès à l'infrastructure, aux aires de livraison, intégrer la logistique dans la ville par le biais des PLU, assurer un contrôle du respect de la réglementation municipale, favoriser la transition de la logistique urbaine vers un modèle durable en soutenant les initiatives des professionnels, créer un cadre propice aux solutions écologiques et organiser la concertation autour des acteurs d'une ville afin de partager des objectifs.

Enfin, il est indispensable que la réglementation soit cohérente à l'échelle de l'agglomération. À l'approche des municipales, nous sentons vraiment que les élus prennent le dossier en main.



Près de 1500 essais cumulés de véhicules écologiques ont été effectués durant les 2 jours des RIVE 2013

François-Michel LAMBERT

Député des Bouches-du-Rhône

“ En ma qualité d'élu national, je dois permettre à chaque acteur du territoire d'être dans l'innovation pour améliorer les livraisons tout en respectant mieux la qualité de l'air. ”



Les enjeux de santé sont primordiaux. La France est d'ailleurs sous le coup d'amendes européennes de 200 à 300 millions d'euros, si nous n'agissons pas mieux sur la pollution atmosphérique. En tant qu'élu national, je dois avoir en tête de permettre à chaque acteur d'être dans l'innovation dans son territoire. Nous avons quelques outils à notre disposition pour cela, et notamment le PDU et le PLU, qui va devenir intercommunal. Si nous ne faisons pas un changement de nos modes de livraison, nos propres territoires vont régresser. Nous devons penser à la santé économique de la

ville ! Car c'est bien la logistique qui fait vivre, et fonctionner des territoires et des espaces. (...) La ville de Montpellier par exemple a bien intégré cet enjeu de déplacement de marchandises et de logistique urbaine. Elle a régénéré un centre urbain historique qui a une activité économique forte, tout en ayant à côté des pôles économiques puissants. Comment ? Sans attendre des pouvoirs publics nationaux, ils ont mis tout le monde autour de la table. Pour travailler sur la réglementation, sur une progressivité des contraintes, tout en donnant une certaine liberté aux différents acteurs. Cela donne à la fois une efficacité de livraison et du commerce. Tout le monde est gagnant dans cette façon d'approcher le service.

Guy Le Bras

Directeur général, GART

“ Dans l'Acte III de la décentralisation, nous proposons la création d'autorités organisatrices de la mobilité urbaine qui permettront de fixer un cadre national porteur d'initiatives locales. ”



Le GART travaille depuis des années sur le Plan de Déplacement Urbain qui comporte obligatoirement un volet logistique urbaine. En les étudiant il y a quelques années, nous avons constaté qu'au niveau national, seules 20% des préconisations qui sont faites par ces volets logistiques de PDU sont véritablement mis en œuvre. Pourquoi ces outils n'ont-ils pas le succès escompté ? L'approche nationale n'est pas assez structurée au niveau local on se heurte à un émiettement des responsabilités. Pour nous, l'échelon pertinent de travail sur ces questions-là est à minima les agglomérations. De ce point de vue-là, il faut travailler et certainement fixer un cadre national qui soit porteur d'initiatives locales et qui permette d'obtenir des résultats. (...) Dans l'Acte III de la décentralisation, nous avons introduit un certain nombre de notions très importantes. La première d'entre elles est la notion d'autorités organisatrices de la mobilité urbaine. L'AOMU est une entité extrêmement importante qui traitera de sujets connexes : stationnement, transport public de personnes, logistique urbaine, nouveaux moyens de mobilité (avec le vélo, l'autopartage etc.), ... Ces sujets complémentaires doivent être analysés à l'échelle du territoire, des métropoles et des agglomérations.

CONFÉRENCE 5 VOITURES ÉLECTRIQUES, INFRASTRUCTURES DE RECHARGE : L'HEURE DE VÉRITÉ ? 1^{re} partie : LES FREINS AU DÉVELOPPEMENT

MODÉRATEUR

Didier LAURENT

Directeur des rédactions, groupe L'argus



“ Pour ceux qui ne le savent pas encore, rouler en véhicule électrique, c'est très agréable. C'est une expérience de conduite très inattendue. Malheureusement, il reste des freins, et les infrastructures de recharge actuelles en France en sont un. ”

Le chargeur AC/DC universel proposé par Nissan et DBT permet de recharger rapidement l'ensemble des véhicules électriques et hybrides rechargeables du marché.



François-Michel LAMBERT

Député des Bouches du Rhône, Vice-Président de la commission développement durable de l'Assemblée nationale

“ Concernant les véhicules électriques, les élus doivent être exemplaires. Je suis le premier parlementaire à rouler en ZOE et je la prête aux mairies de ma circonscription. ”



En égard à l'intérêt stratégique de l'arrivée des véhicules électriques en France, les élus ont un rôle d'exemplarité à jouer. Nous devrions en avoir plus à l'Assemblée nationale. Idem dans les collectivités : pourquoi ne pas équiper les services de police municipale ?

C'est pourquoi j'ai été le premier parlementaire à commander une Renault ZOE dès son arrivée en concession.

C'est une voiture extraordinaire : en terme de confort, de souplesse, de reprise... Difficile de revenir sur du thermique après.

J'ai parcouru 5000 kilomètres depuis mars sans aucun problème dans ma circonscription et je n'hésite pas à la prêter aux mairies pour qu'elles l'essaient. Pour aller plus loin, je me suis fixé de venir ici aux RIVE avec ma ZOE. Là, ça a été plus compliqué. Je ne savais pas qu'il y avait une borne sur le pôle mécanique. J'ai donc dû laisser ma voiture en concession pour la recharger. Il y a encore des progrès à faire sur le maillage et l'information en temps réel pour les utilisateurs. Pour les parkings, il faut également rassurer, et j'entends les réserves d'Effia quant aux nouvelles normes de sécurité. Pour ma part à Aix, j'ai été particulièrement heureux le soir de la fête de la musique : tandis que tout le monde cherchait une place, je n'ai eu qu'à prendre celle qui était réservée aux véhicules électriques : bel accueil !

Patrick CORRAL

Directeur du développement, ErDF

“ Il nous faut développer l'acceptabilité sociale, l'interopérabilité entre les différents acteurs et un système de réassurance au niveau national. ”



Pour un déploiement des véhicules électriques, il nous faut améliorer l'acceptabilité sociale en donnant l'exemple dans nos flottes. Si EDF et ErDF jouent vraiment le jeu, il me semble que les collectivités devraient s'engager plus avant en ce sens.

Par ailleurs, l'interopérabilité entre les différents acteurs est nécessaire : tout doit être compatible. Enfin, nous devons disposer d'un nombre suffisant de bornes semi-rapides et rapides pour rassurer les utilisateurs.

Pour cela, la compétence appartient aux collectivités locales, qui doivent s'organiser. Sur le plan technique, le principal souci réside dans l'appel de puissance que nous devons gérer, notamment si tous les utilisateurs souhaitent être rechargés au même moment en rentrant du travail. Nous pouvons transformer cette contrainte en opportunité grâce au pilotage de la recharge. Un réseau intelligent permettrait au contraire de le stabiliser. Pour 2 millions de véhicules en 2020, cela correspondrait à un investissement de 3 à 5 milliards d'euros, soit 1 ou 2% d'augmentation de la facture par an. Les pouvoirs publics freinent des quatre fers sur ce point. De notre côté, nous créons cet été le GIREVE aux côtés d'EDF, de la Caisse des Dépôts, de Renault et de la CNR. Son objectif est d'identifier l'ensemble des bornes sur l'espace public, en donnant la possibilité de les réserver à distance. La société vise également à faire de l'intermédiation en termes de gestion de données entre opérateurs.



Frédéric CHEREAU

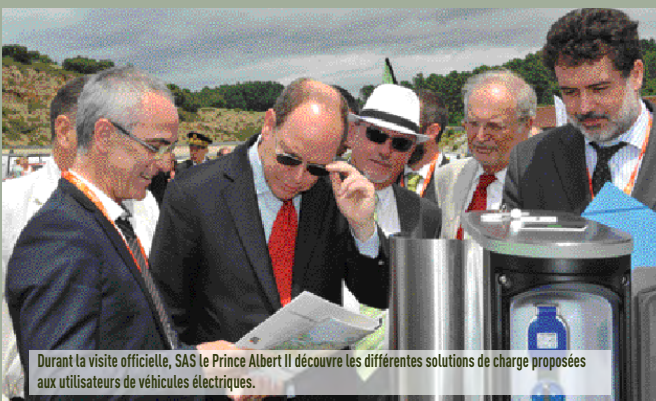
Conseiller régional, Région Nord Pas de Calais

“ Pour atteindre 2500 points de charge sur notre territoire, nous cofinçons une partie de l'implantation et mettons à la disposition des collectivités notre savoir faire. ”



Pour encourager nos concitoyens à passer au véhicule électrique, il nous semble indispensable de proposer une infrastructure de recharge suffisante. A l'échelle régionale, nous visons 10000 véhicules électriques, rechargés par 2500 points de charge sur 1250 bornes. Nous aidons pour cela les collectivités dans leur montage financier avec l'aide de l'ADEME : 50% sont financés par l'Etat, 30%

par la région, dès lors que l'agglomération répond au cahier des charges que nous leur mettons à disposition. Afin de limiter les problèmes de compatibilité, nous installons systématiquement les 3 prises : l'ancienne standard de type 1, l'allemande de type 2 et la française de type 3. À 80 euros la prise, cela limite les risques. Dans un premier temps, ce sont 580 points de charge qui vont voir le jour dans les 4 premières agglomérations pilotes. Parmi elles, le Pays de Saint Omer qui associe 6 communes montre toute la pertinence d'un développement en milieu rural également. À noter que nous cherchons à orienter nos concitoyens vers la recharge lente par des prix dissuasifs. Seuls 40 points à 43 KVA permettront de secourir ceux qui en ont besoin. Autre réflexion importante : nous devons faciliter le paiement de la recharge. Pour cela, de nombreux badges de transport existent aujourd'hui, malheureusement tous différents. Dans le cadre de la loi sur la décentralisation, peut-être pourrions nous donner cette compétence aux régions pour harmoniser et rendre compatible la recharge sur leur territoire ?



Durant la visite officielle, SAS le Prince Albert II découvre les différentes solutions de charge proposées aux utilisateurs de véhicules électriques.

Joseph BERETTA

Président AVERE France

“ Si nous souhaitons atteindre un objectif raisonnable de véhicules électriques d'ici 2020, il nous faut accélérer le déploiement des infrastructures de recharge ! ”



L'AVERE est une association qui regroupe l'écosystème de la mobilité électrique : constructeurs, équipementiers, organismes institutionnels, services...

Nous pensons qu'une standardisation européenne de la recharge est souhaitable sans pour autant démonter ce qui est déjà existant.

Si pour le véhicule électrique, 2013 est l'année zéro avec des ventes multipliées par deux d'une année sur l'autre, nous sommes à l'année -1 des infrastructures.

Regardons ce qui se passe à travers le monde, où les États-Unis et le Japon sont devant nous concernant les véhicules en circulation. Comme l'Allemagne, les États-Unis ont investi dans une infrastructure lente avant l'arrivée des véhicules. Le Japon fait figure d'exception : les industriels ont financé la quasi totalité des bornes de charge rapides.

Pour la recharge, rappelons nous que nos véhicules stationnent 92% du temps. Se pose alors la question de leur lieu de stationnement : 40% en habitat individuel, 20% en habitat collectif, 20% en entreprise... et 20% sur le domaine public. Il nous faut accélérer le mouvement sur le déploiement des infrastructures si nous voulons atteindre un objectif raisonnable de véhicules électriques en 2020.

Frédéric BAVEREZ

Président Directeur Général, Effia

“ Le bon sens voudrait que l'on installe des places de rechargement à l'intérieur des parkings en ouvrage. Pourtant ça ne décolle pas, car nous devons pour cela faire sauter 3 verrous. ”



Les gestionnaires de parcs sont tout à fait prêts à accueillir la recharge des véhicules électriques dans les parkings en ouvrage. Face à la légère baisse de fréquentation qu'ils connaissent, cela constituerait un relais de croissance. Il y a cinq bonnes raisons à les y encourager : sur le plan technique, il est plus facile de tirer des câbles dans un parking qu'en voirie. Le temps de stationnement est plus important

qu'en voirie, ce qui est plus adapté à la recharge. Sur le plan juridique, il est par ailleurs risqué de réserver un emplacement aux seuls véhicules électriques. Côté progressivité, il est plus simple de gérer les évolutions dans les parkings qu'en voirie. Enfin, sur le plan financier, bon nombre de collectivités ont des difficultés pour investir alors même que les opérateurs de stationnement sont prêts à franchir le cap. Pour cela, il leur faut lever 3 verrous aujourd'hui : les normes réglementaires imposent, au nom de la lutte incendie, l'installation de systèmes très coûteux : entre 6 à 7000 euros par place. Dans le monde, seule la France a des exigences sécuritaires aussi pointues.

Deuxième point : l'État souhaite proposer la gratuité du stationnement pour les véhicules électriques, sans contrepartie financière. Aucun acteur économique ne peut investir en ces termes. Enfin, aujourd'hui, les pouvoirs publics refusent aux gestionnaires de parcs de vendre l'électricité sur la base de la consommation effective, au motif qu'ils ne sont pas distributeur agréé d'électricité. Dès lors, comment faire pour vendre le service au juste prix ?



Parmi les possibilités de rechargement, les stations équipées de panneaux solaires permettent de garantir une énergie 100% renouvelable.



Parmi les véhicules disponibles à l'essai, de gauche à droite : l'Alpha Roméo MITO multiair GPL, la 3008 100% électrique du projet Bosch OpEner, la Passat équipée d'un Stop/Start Bosch avec embrayage automatisé ou encore la Renault ZOE.

Patrick LE CŒUR

Agence de la mobilité, Ville de Paris

“ Nous cherchons à étendre le réseau de recharge public par 700 points de charge supplémentaires (...) Un appel d'offres verra le jour en 2014 à ce sujet. ”



Vous le savez, le Maire de Paris mène une politique ambitieuse pour un partage de la voirie qui favorise à chaque fois que cela est possible les piétons et les transports en commun. Ces dix dernières années, nous avons supprimé 2200 places de stationnement sur voirie, notamment pour installer les 500 stations Autolib' en voirie (plus de 2200 places). La moitié propose « la cinquième borne » qui permet à d'autres véhicules électriques de se recharger. Mais nous cherchons à étendre cette infrastructure avec 700 points de charge supplémentaires publics. Un appel d'offres verra le jour en 2014 à ce sujet.

Étant donné les contraintes liées à l'espace public, nous envisageons d'optimiser encore les 10000 places réservées à la livraison. Nous pourrions mettre des points de charge à la fois semi-rapides le jour et lents la nuit, à destination des livreurs mais aussi de tous les professionnels mobiles (dépanneurs, coursiers,...) afin de les encourager à passer à l'électromobilité. Aujourd'hui, une soixantaine de parcs de stationnement sont équipés de points de charge. Nous avons engagé une démarche auprès des sociétés concessionnaires pour que soient installés des coffrets de chargement, et des places réservées. À noter que sur ce point, la réglementation crée des contraintes importantes aux exploitants.

Claude MÜLLER

Manager Electric Vehicle & Infrastructure, Nissan West Europe

“ Nous ne développons pas simplement une voiture électrique mais tout l'écosystème ”



Nissan commercialise la Leaf qui est le véhicule électrique le plus vendu au monde avec 67000 exemplaires. Pour la rendre accessible au plus grand nombre, nous proposons des offres à partir de 17000€. Nous préparons également l'arrivée d'un nouveau modèle pour juin 2014 : l'ENV200 qui sera proposé également en version utilitaire. Notre retour d'expérience confirme notre stratégie : nous ne développons pas simplement une voiture électrique, mais tout l'écosystème.

C'est pourquoi nous participons au déploiement des infrastructures de charge rapide multistandard en Europe. Ainsi, nos 200 concessionnaires français sont équipés, dont 45 de bornes de charge rapides. Nous travaillons également avec des partenaires privés comme SODETREL ou DBT pour accélérer le mouvement. Par exemple, le projet CROME en partenariat avec CORA a permis la création d'un corridor en Alsace.

Une centaine de bornes rapides sont aujourd'hui installées. Notre objectif est de doubler avant la fin de l'année. Un partenariat récent avec IKEA équipera les 30 magasins français pour septembre.

Autre exemple de partenariat avec la SNCF : avec sa Leaf, le client parisien laisse sa voiture en gare de Paris-Bercy, il prend le TGV. Il la récupère rechargée au maximum à destination, par exemple à Nice. Le premier trajet lui est offert, les suivants sont à -30%.

Enfin, dernier exemple en attendant que les bornes soient déployées : 4 semaines de location gratuites chez Hertz. Si un client Leaf souhaite partir en vacances en véhicule thermique, c'est Nissan qui l'invite ! Cela permet de lever le problème de l'autonomie qui est bien souvent psychologique pour nos prospects.

Au total, ce sont près de 1200 décideurs publics - privés, congressistes, intervenants et exposants, qui ont fait le déplacement sur les 2 jours pour assister aux 7 conférences des RIVE 2013.



Sylvie MOULET

Directrice adjointe de la mobilité électrique, EDF

“ Réfléchir c'est bien, mais EDF s'est dit qu'agir c'était mieux. ”



Cela fait 50 ans qu'EDF avance sur la mobilité électrique. La question de l'infrastructure est essentielle. C'est pourquoi nous avons créé deux filiales dédiées : SODETREL et ELISE.

En charge d'apporter des solutions concrètes pour les acteurs publics et privés, SODETREL a par exemple, signé un partenariat récent avec VINCI Park pour équiper progressivement l'ensemble des parkings dans les grandes agglomérations.

Nous travaillons également avec la grande distribution afin de faciliter la recharge « en temps masqué ». L'idée est de pouvoir récupérer une partie d'autonomie sans contrainte pour l'utilisateur. Enfin, l'idée de développer des corridors de recharge rapide pour permettre des plus longs trajets est intéressante. Comme nous l'avons fait en Alsace, nous développons des partenariats publics et privés pour créer un axe électrique Paris-Lille et pourquoi pas demain Paris-Bruxelles.

Parallèlement, il est important de travailler sur l'acceptabilité du véhicule électrique, notamment avec les flottes. Pour cela, nous développons des offres de car sharing (autopartage) et de car pulling. ELISE propose une offre de location moyenne durée. Comme essayer l'électrique, c'est l'adopter, nous avons bien souvent nos contrats de 23 mois renouvelés une fois puis achat après 46 mois. Les gestionnaires de flottes se rendent compte que l'électrique est finalement adapté aux usages de leurs salariés.

Enfin, EDF progresse également dans l'électrification des transports publics et des livraisons urbaines qui sont de vraies solutions pour la qualité de l'air de nos agglomérations.

Guillaume DELMAS

Directeur délégué, COFELY INEO groupe GDF-Suez

“ COFELY INEO développe des solutions d'intégration des systèmes telecoms pour que les infrastructures puissent dialoguer avec les véhicules, les autres bornes et les usagers. ”



Nous avons beaucoup parlé d'interopérabilité et cela nous semble être une clef de succès essentielle pour le déploiement des infrastructures de charge sur le domaine public.

Nous venons par exemple de mettre en place les bornes de charge pour l'autopartage à Angoulême. Tout utilisateur peut se recharger au moyen d'une carte RFID qui est différente s'il se rend à La Rochelle, où il lui faudra racheter une autre carte. Pour un tour de France, il faut donc avoir 50 cartes pour pouvoir se recharger.

Même problème de compatibilité sur les véhicules : en région Poitou-Charente, il est impossible de recharger la ZOE qui vient juste de sortir car nous ne voulions pas installer un champignon avec 50 prises.

Enfin, qu'en est-il du roaming ? La possibilité qui vous permettrait d'être facturé par votre fournisseur d'énergie où que vous rechargez en France, est tout simplement impossible aujourd'hui.

Nous attirons l'attention des pouvoirs sur les syndicats d'électricité qui prennent souvent la main sur l'installation des bornes puis passent des marchés dans lesquels ils souhaitent de bornes qui ne communiquent pas. Il sera ensuite impossible pour un utilisateur de savoir si les prises sont disponibles, et encore moins bien sûr de les réserver à distance.

Sur ce point, nous suivons de près les travaux du GIREVE qui avancent, nous semble-t-il, dans le bon sens pour qu'un réseau intelligent national facilite l'émergence de l'électromobilité.

REMISE DE PRIX LORS DES RENCONTRES INTERNATIONALES DES VOITURES ÉCOLOGIQUES 2013

PRIX DU CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES

Prix du visionnaire : SAS le Prince Albert II de Monaco, SE Bernard Fautrier

Prix de la tenacité : Alain Jeanroy, Directeur général, CGB

Prix de l'énergie pour tous : Joël Pedessac, Directeur général, CFBP

Prix d'honneur : Max Roustan, maire d'Alès

Prix de la mobilité durable : Gilles Vesco, vice-président en charge des nouvelles mobilités, Grand-Lyon, maire-adjoint, Ville de Lyon

Prix de la prospective : Région Nord-Pas-de-Calais, représentée par Frédéric Chéreau, conseiller régional

Prix Produire en France : Pascal Ruch, PDG, Toyota France

Prix de l'autopartage pour tous : pour Mobil'volt (système d'autopartage électrique)

● Grand Angoulême : Philippe Lavaud, Président et Michel Germaneau, vice-Président

● COFELY-INEO groupe GDF-Suez : Guy Lacroix, Président Directeur Général



Marc Teyssier d'Orfeuille remet le prix du visionnaire à SAS le Prince Albert II de Monaco et à SE Bernard Fautrier à l'issue de la conférence inaugurale.



Prix projet : pour l'autopartage iRoad à Grenoble

● Grenoble : Jérôme Safar, 1er adjoint en charge des finances, de la politique de la ville

● EDF : Michel Couture, Directeur de la mobilité électrique

● Toyota : Michel Gardel, vice-Président, Toyota Motors Europe

Prix des pionniers : Pour le projet d'expérimentation Prius rechargeable à Strasbourg

● Communauté Urbaine de Strasbourg : Roland Ries, Sénateur-maire

● EDF : Sylvie Moulet, Directrice adjointe de la mobilité électriques

● Toyota : Shigefumi Goto, Directeur général, Toyota Motors Europe

PRIX DU CLUB DU DERNIER KILOMÈTRE DE LIVRAISON

Prix de l'action :

● CCI de l'Essonne : Philippe Lavialle, Président

● Astre City : Geoffroy Ehrismann, responsable animation réseau

Prix de l'impulsion : Ville de Paris, représentée par Patrick Le Coeur, Direction de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris, Agence de la mobilité

Alain DORISON

Ingénieur général des Mines, Mission Hirtzman, MRP / MEDDE

“ La mission Hirtzman a pour but d'identifier et de lever les freins qui existent pour les infrastructures de recharge. ”



La mission Hirtzman est une « task-force » qui travaille pour le compte des ministères du Redressement productif et de l'Écologie.

Son but est d'identifier et de lever les freins qui existent pour les infrastructures de recharge tout en mobilisant les acteurs autour du sujet. Nous travaillons donc en réseau avec des collectivités locales, des professionnels et des associations. L'action de l'État est double : essayer de faire sauter les différents verrous qui pourraient freiner la diffusion de ces véhicules et, d'autre part, faire décoller le marché. En effet, on estime qu'à l'horizon 2015, il faudrait 5 véhicules électriques pour 1 000 habitants, et donc un point de charge pour 5 véhicules. Il y a donc 60 000 bornes de recharge à implanter. Nous en avons déjà 10 000, il en reste 50 000 à construire !

Pour cela, des aides sont mises en place : 50 millions d'euros pour les collectivités, gérés par l'ADEME qui peut subventionner jusqu'à 50% des points de charge lents, et 30% de la recharge rapide dès lors qu'ils sont ouverts au public. Il faut pour cela que le projet dépasse 400K€ d'investissements, pour un territoire regroupant plus de 200 000 habitants. En contrepartie la collectivité s'engage à proposer une gratuité du stationnement en surface. Cet appel d'offres est ouvert jusqu'au 16 décembre 2014.



L'Opel Ampera est le premier véhicule électrique à autonomie étendue. Une fois rechargé sur une prise de courant 220V standard, il parcourt 40 à 80km en tout électrique, avant qu'un générateur essence prenne le relais et produise l'électricité à bord.

Didier BLOCUS

Responsable Electromobilité & car sharing, ALD Automotive France

“ Le véhicule électrique ne répond pas à tous les usages. Si vous trouvez le bon usage dans votre entreprise, vous avez tout à y gagner ! ”



Sur 7 millions de véhicules professionnels, 1,4 millions sont gérés par les loueurs longue durée, dont 300 000 par ALD. Dans ce parc, 5000 sont des véhicules hybrides, 2000 électriques et nous en recevons 500 nouveaux prochainement.

L'introduction du véhicule électrique se fera par les collectivités territoriales et les entreprises, et nous devons accompagner nos clients en ce sens. Aujourd'hui, ils connaissent très bien l'automobile thermique mais comptent sur notre expertise pour découvrir l'électromobilité. Quand j'entends « faire le tour de France en voiture électrique », ce n'est pas le véhicule qui a un problème, c'est le conducteur. Le véhicule électrique ne remplacera jamais le thermique, ce n'est pas le même usage.

C'est pourquoi nous avons lancé ALD Automotive expérience ZE : faire venir une flotte de véhicules électriques chez nos clients pour qu'ils essaient les voitures.

Nous avons également un showroom pour la découverte des véhicules et comprendre la recharge. Ensuite, nous réorientons nos clients vers les professionnels à même d'apporter une réponse appropriée à leurs besoins de charge.

Dans un premier temps, il me semble qu'il faut encourager la recharge simple. Ensuite nous parlerons de réseaux intelligents mais il faut que le marché décolle d'abord.

Concernant le coût total d'utilisation (TCO), beaucoup indiquent qu'il est comparable entre un Kangoo ZE et un Kangoo diesel. Si à l'achat le premier est plus cher, l'utilisateur s'y retrouve en matière de carburant et de frais de réparation. À noter que les constructeurs nous font des remises de 15% sur le diesel, contre 3-4% sur l'électrique... Reste également la question du prix de revente. Il nous faut prévoir la valeur de revente et le nombre de véhicules électriques vendus dans 5 ans. Mais c'est notre métier.

CONFÉRENCE 6 L'INTERMODALITÉ : DU RÊVE À LA RÉALITÉ

MODÉRATEUR

Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Co-Fondateur des RIVE

« Lorsque il y a une volonté politique d'un côté, des solutions nouvelles et de modernité de l'autre, l'intermodalité fonctionne »



Michel GARDEL

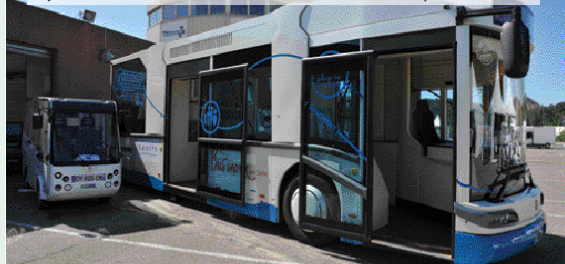
Vice-Président Toyota Motor Europe

« Le développement de l'intermodalité passe par le mariage des talents. »



L'intermodalité redonne une place aux véhicules dans la ville, en complément des autres modes de transport. Elle permet d'allier transport en commun et mobilité individuelle. Toyota a mis en place le projet i-Road avec la ville de Grenoble et son agglomération, en association avec EDF et une société d'autopartage nommée Cité Lib. Il s'agit d'un mariage entre différents types de transports avec un seul pass multimodal. Un seul engagement : la simplicité avec 70 véhicules à disposition. Le projet sera testé à partir de 2014 et jusqu'en 2017. Toyota a choisi Grenoble car la ville a déjà mené une réflexion sur la mobilité et son schéma de transport est très développé. Avec son empreinte au sol réduite, l'i-Road permet d'obtenir la même mobilité qu'un 2 roues en ayant le même confort qu'une voiture. Le développement de l'intermodalité passe par le mariage des talents : partenariats publics-privés, des alliances avec des énergéticiens, des spécialistes du transport.

Pour la première fois présenté sur un salon par KEOLIS, le Businova multi-hybride permet dès aujourd'hui aux collectivités de faire des économies substantielles sur le poste carburant.



Marcel DENEUX

Sénateur de la Somme

« Si l'on veut donner le ton d'une transition énergétique progressive, les collectivités publiques doivent donner l'exemple. »



Le Club des Voitures Écologiques a d'abord été lancé pour lutter contre la pollution. Aujourd'hui, l'imagination de chacun sur ce thème a permis de répondre à tous les besoins de mobilité. Personnellement, j'utilise un véhicule hybride pour me rendre à la gare où je prends un train afin d'être en adéquation avec ma volonté de ne pas polluer d'avantage que nécessaire. À partir des différentes rencontres et colloques organisés par le CVE et d'autres syndicats, il y a de l'action. Le rôle des élus nationaux est important mais celui des consommateurs l'est d'autant plus. Les collectivités publiques jouent, elles-aussi, un rôle essentiel, surtout les mairies et les régions pour la mise en place d'infrastructures dont l'absence est un blocage. Si l'on veut donner le ton d'une transition énergétique progressive, les collectivités publiques doivent donner l'exemple. Pour la réussir, il faut que la société change dans son ensemble.



Le dîner de gala du 3 juillet au soir s'est déroulé dans les jardins de la Tour Vieille sur invitation de la Ville d'Alès.



Philippe VITEL

Député du Var

« Le rôle d'un élu est de rendre possible ce qui est nécessaire. »



L'intermodalité est l'équation entre ce que la technique permet et ce que l'humain accepte. Aujourd'hui, le blocage réside dans la force des habitudes. Le rôle d'un élu est de rendre possible ce qui est nécessaire. Il y a plusieurs années, le conseil général du Var a lancé un plan de déplacements entreprise pour ses 5 200 agents. Après une évaluation financière et environnementale, des préconisations ont été proposées. L'objectif est d'équiper à l'horizon 2017 la collectivité de 10 véhicules électriques, de mettre en place des stages d'éco-conduite ainsi qu'atteindre 3 % de covoiturage. De plus, un prêt à taux 0 sera proposé par la collectivité aux personnes souhaitant s'équiper en vélo à assistance électrique. Toutes ces préconisations entraîneront une économie de 5% du budget. En termes environnementaux, cela fait 18% de CO₂ émis en moins. Si les collectivités territoriales montrent l'exemple, une prise de conscience et une évolution positive vers des comportements vertueux s'opéreront.

Patrick PIRODON

Président de la FNMS

« Le stationnement est un levier essentiel à la mobilité. »



La FNMS travaille sur le thème de l'intermodalité depuis plus de 10 ans. Le stationnement est un levier essentiel à la mobilité. Pour la FNMS, le développement de l'intermodalité réside dans l'accueil de nouveaux services et un nouvel usage de la voiture en ville. Le parc de stationnement devient alors un « hub » de mobilité. Les véhicules électriques représentent un enjeu important pour l'intermodalité et encore plus

lorsqu'ils sont associés à l'autopartage. Néanmoins, l'excès de normes dans les parkings pour l'installation des bornes peut nuire à leur développement. Au delà du covoiturage et de l'autopartage, nous nous dirigeons vers la mutualisation du stationnement : les parcs ont un profil différent selon les moments de la journée. De plus, le développement des centrales de mobilité permet aux consommateurs de préparer leurs déplacements en associant les différents modes de transport et de déplacement disponibles, du point de départ jusqu'à l'arrivée.

RIVE 2013 EN QUELQUES CHIFFRES

- 1 Chef d'État, SAS le Prince Albert II de Monaco
- 1 Ministre, SE Bernard Fautrier
- 1 Nation mise à l'honneur : l'Allemagne . Avec le partenariat eCarTech, les participations de Raimund Nowak, Max Gruenig, Malte A. Beyer
- 3 ministères représentés : redressement productif ; transports ; écologie, développement durable et énergie
- 8 parlementaires, 4 sénateurs, 4 députés : Roland Ries, Gérard Miquel, François-Michel Lambert, Marcel Deneux, Philippe Vitel, William Dumas, Fabrice Verdier, Pierre Hérisson
- 42 élus locaux dont 39 exécutifs locaux 13 maires, 17 adjoints, 2 Présidents, 7 vices Présidents
- 61 collectivités présentes dont 40 villes (Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg, Nice, Toulouse...), 10 EPCI (Grand Lyon, Pays d'Aix, ...), 9 Conseils généraux (13, 06, 91...), 2 Conseils Régionaux (Languedoc Roussillon, Nord Pas de Calais)
- 3 collectivités signataires de la convention des villes disques vert le 3 juillet (Angoulême, Alès, Avignon),
- 5 déclarations d'intention sur place pour rejoindre le réseau dans les semaines à venir (Bordeaux, Orléans, Chamalières, Tassin-la-Demi-Lune, Grenoble)
- 29 partenaires privés, 13 partenaires institutionnels, 6 partenaires media
- 29 journalistes (PQR, presse spécialisée, TV, radio, internet)
- 47 intervenants pour 12h de débats réparties en 7 conférences thématiques, animées par 4 modérateurs
- 1200 acteurs et décideurs publics - privés sur les 2 jours
- 40 véhicules écologiques présentés et/ou disponibles à l'essai
- 1500 essais cumulés
- 3 exclusivités : 1^{ers} tours de roues en France de la Peugeot 3008 OpeneR (projet européen en partenariat avec Bosch), Toyota iRoad (futur véhicule électrique en autopartage dans l'agglomération de Grenoble), Businova multihybride présenté par Keolis

www.rive2013-ales.fr

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

PARTENAIRES EXPOSANTS



PARTENAIRES WORKSHOP



PARTENAIRES MEDIA

