

# N° SPÉCIAL • COMPTE-RENDU des Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques

DEUX JOURS PROFESSIONNELS DE RENCONTRES ET D'ESSAIS

Les 7 et 8 juillet 2010 à Alès

SOUS LES HAUTS PATRONAGES DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ; DU MINISTRE D'ÉTAT DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER ; DU MINISTRE DE L'INDUSTRIE ; DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ÉCOLOGIE



## Editorial



**Marc TEYSSIER**  
d'ORFEUIL

Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, Co-fondateur des RIVE

Cette première édition des Rencontres Internationales des voitures écologiques, résultat d'un « pari fou » soutenu par des parlementaires mobilisés, un gouvernement volontariste, des élus locaux et des partenaires privés qui ont dépassé les clichés pour s'unir autour d'un même circuit, d'une même table ronde, a connu un succès qui a dépassé nos espérances. Près de 1500 décideurs publics et privés, plus d'une cinquantaine de collectivités représentées, près d'une trentaine de partenaires, 13 conférences plénières et ateliers, et plus d'une cinquantaine de véhicules à l'essai pendant deux jours : pour reprendre un communiqué de l'AFP, Alès est devenue les 7 et 8 juillet la « capitale mondiale des voitures écologiques », et ce grâce à la participation de tous. Ce journal compte-rendu a pour vocation de vous faire partager le contenu des débats qui ont animé ces deux jours. Bonne lecture !

### Max ROUSTAN

Député-maire d'Alès

Je suis très heureux, aujourd'hui, d'accueillir les RIVE 2010 et Marc TEYSSIER d'ORFEUIL, pour que nous puissions, chaque année, nous retrouver, débattre et faire avancer les choses. Nous sommes là dans un renouveau extraordinaire et il va falloir, pour ce XXI<sup>e</sup> siècle, se mettre autour de la table, avec les lobbies d'un côté, avec les inconvénients de l'autre, trouver les bonnes solutions... Je crois que nos collègues politiques et industriels sont là pour faire avancer les choses. Nous avançons dans les bonnes règles de l'environnement, et nous comptons sur vous pour que cet événement reste dans nos mémoires et qu'il nous permette d'avancer. Merci à vous de votre présence.



### Louis NÈGRE

Sénateur des Alpes Maritimes – Rapporteur du volet transports du Grenelle II, 1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE



Le climat change. Et il change à une vitesse qu'on n'a jamais vue. Qu'est-ce qu'on fait ? Au niveau national, on a mis tout le monde autour de la table et ça a donné les conclusions du Grenelle : une loi Grenelle I votée à l'unanimité, et une loi Grenelle II. Ces lois nous permettent d'entrer dans le XXI<sup>e</sup> siècle et de faire face à ce changement climatique et à ce changement énergétique. Il nous appartient de faire bouger les lignes, parce qu'au-delà des discours, des textes de lois, des décrets, des arrêtés et du papier, il y a du concret, il y a du réel. Nous sommes tous là pour dire qu'on est dans une phase de changement, de transition considérable. Il faut accompagner la population. Les élus sont là, que ce soit l'Assemblée nationale, le Sénat ou le gouvernement, je crois qu'aujourd'hui, on joue le jeu.



### Valérie LETARD

Extraits du discours de la Secrétaire d'Etat au Développement durable

« Le gouvernement a fait du développement des voitures et des véhicules écologiques, une priorité importante »

Le Grenelle de l'environnement (...) a conduit à un constat partagé par tous : notre modèle de développement économique, fondé sur l'illusion des ressources illimitées, n'est pas viable sur le long terme. Il nous faut donc agir (...). La première priorité (...) c'est de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour contenir à deux degrés l'évolution moyenne de température de notre planète, d'ici à 2050 (...). La France s'est fixé un objectif de division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre, horizon 2050 (...) objectif également partagé par tous les pays de l'Union Européenne (...). Le gouvernement a fait du développement des voitures et des véhicules écologiques, une priorité importante de sa politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux (...). Les nouvelles voitures écologiques arriveront sur le marché français dans moins de sept mois maintenant. En Europe, c'est plus de 35 modèles qui pourraient être disponibles dès 2012. Cette filière devrait générer en France une activité économique de 15 milliards d'euros à horizon 2030, et contribuer au maintien de l'emploi dans la filière automobile. (...) Il nous faut aussi anticiper (...) les transitions professionnelles dans ce secteur qui compte plus d'un million de personnes. La motorisation électrique sera une composante essentielle de cette évolution. (...) « Le développement des véhicules écologiques et hybrides rechargeables constituera donc une double opportunité. Il contribuera tout autant à la lutte contre le changement climatique, qu'à la restructuration d'un secteur aujourd'hui en crise. »



Alfred Trassy Paillogues, Député-maire de Seine-Maritime, Président du groupe d'études automobile à l'Assemblée nationale ; Louis Nègre, Sénateur-maire des Alpes-Maritimes – Rapporteur du volet transports du Grenelle II, 1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE ; S.A.S le Prince Albert II de Monaco ; Valérie Letard, Secrétaire d'Etat au Développement durable ; Max ROUSTAN, Député-maire d'Alès.

Afin d'atteindre ces objectifs, Jean-Louis Borloo a présenté le 1<sup>er</sup> octobre 2009 le plan du gouvernement pour le développement des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. (...) Et afin de garantir aux constructeurs une demande suffisante pour qu'ils puissent lancer la production (...) un groupe de grandes entreprises et d'associations, de collectivités et de représentants de l'Etat ont signé, début avril 2010, (...) une convention de constitution d'un groupement de commandes, pour une quantité estimée à 50.000 véhicules électriques. (...) Concernant les infrastructures, un réseau de 900.000 points de recharge privés, et 75.000 de recharges accessibles au public, sera développé d'ici 2015, porté à 4 millions de points de recharge privés et 400.000 de recharges publiques en 2020. Ces infrastructures nécessiteront un investissement de 4,7 milliards d'euros horizon 2020. (...) Christian Estrosi a annoncé la création d'un comité stratégique chargé de lui faire des propositions pour bâtir

la filière industrielle forte dans le domaine des infrastructures de recharge et des services associés. Pour les années 2010 – 2011, l'objectif est de déployer une infrastructure minimale, de nature à rassurer les premiers acheteurs dans les agglomérations les plus concernées. Treize agglomérations pilotes se sont déjà engagées à déployer des infrastructures de recharge dès 2010 : Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, Le Havre, La Rochelle et le Grand Nancy. (...) Afin de faciliter le déploiement de ces infrastructures, l'Etat s'est engagé à établir un cadre conceptuel et organisationnel, au travers d'un Livre Vert qui sera publié en octobre 2010. L'animation de la rédaction de ce Livre Vert (...) a été confiée à Monsieur Louis Nègre (...). Les RIVE ont le très grand mérite de faire se rencontrer tous ces différents acteurs et de leur permettre de mieux se connaître et d'échanger. Le site du Pôle Mécanique d'Alès se prête formidablement à tous les essais de nombreux modèles, qui sont présentés à l'occasion de ces rencontres. Cela démontre une fois de plus que développement durable et croissance économique ne sont pas incompatibles, bien au contraire, et c'est bien dans cette direction de la croissance verte, synonyme de progrès et d'emplois, que notre gouvernement souhaite continuer à œuvrer, avec votre soutien. (...)

### Alfred TRASSY-PAILLOGUES

Député de Seine-Maritime, Président du groupe d'études automobile à l'Assemblée

En matière de développement durable, la voiture écologique c'est : l'empreinte carbone qu'il faut diminuer, l'indépendance énergétique qu'il faut assurer, ces énergies fossiles qu'il faut progressivement abandonner... avec de nouvelles filières industrielles, le développement économique qui doit être initié, la création d'emplois, de nouveaux savoir-faire qui doivent être inventés ; en matière technologique aussi ; innovation sur le thermique traditionnel, sur



l'hybride essence, sur l'hybride diesel, sur l'électrique, sur l'énergie pile à hydrogène, sur le stockage de l'énergie, les batteries lithium ion, les polymères... Avec un enjeu en terme de sécurité routière : les véhicules écologiques sont synonymes, la plupart du temps, de conduite apaisée. Nous pouvons nous demander quel peut être l'impact des carburants innovants, à la fois sur les économies d'énergie, et pourquoi pas sur un nouveau comportement de vie.

#### PARTENAIRES INSTITUTIONNELS



#### PARTENAIRES OFFICIELS



# 7 JUILLET, 11H00-12H00, CONFÉRENCE INAUGURALE : LA FRANCE FACE AU DÉFI DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET ÉNERGÉTIQUES

La France ne ménage pas ses efforts pour réduire son empreinte écologique. L'urgence a été démontrée, et la mobilité de demain sera différente de celle d'aujourd'hui. Les transports sont responsables de près d'un tiers des gaz à effet de serre de la planète. Suite aux conclusions en demi-teinte du Sommet de Copenhague, décideurs publics, privés et organismes environnementaux s'associent pour rappeler les enjeux de ces défis.

## PRÉSIDENT

### Louis NÈGRE

Sénateur des Alpes Maritimes,  
Rapporteur du volet transports du Grenelle II,  
1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE



« Au-delà des discours, des textes de lois, des décrets, des arrêtés et du papier, il y a du concret, il y a du réel. »

### Guy LACROIX

Président directeur général d'Ineo groupe GDF Suez



Nous souhaitons être des professionnels de l'efficacité énergétique qui a deux objectifs : le premier, c'est d'économiser la facture énergétique et les ressources, et le deuxième, c'est de réaliser moins d'émissions de CO<sub>2</sub>. On se retrouve donc complètement

dans notre démarche d'entreprise citoyenne. Nous sommes là, pendant deux jours, pour parler de la voiture écologique, et notamment de la voiture électrique, et je voudrais dire tout l'intérêt que nous portons à ce développement. Pour que la voiture électrique se développe, il y aura toute une infrastructure pour pouvoir alimenter les véhicules et là c'est totalement notre métier. Mais pour pouvoir faire la gestion, à la fois financière et des charges de batterie, nous aurons besoin de toute une traçabilité pour faire fonctionner ces voitures, de tout un ensemble de systèmes qui vont optimiser l'utilisation de ces véhicules. Évidemment, ces systèmes nous intéressent et nous commençons déjà à travailler sur le sujet.

### Serge ORRU

Directeur général de WWF France

Je crois qu'on est dans les prémices d'une métamorphose. Le Grenelle, c'est un rattrapage historique à l'égard des pays du Nord, mais nous avons réussi tous ensemble, y compris avec nos antagonismes, nos contradictions, nos différences, à « grenelliser » les consciences. Il n'y a plus un maire, il n'y a plus un conseiller général, régional, plus un chef d'entreprise qui ne se dise, avant un acte : « est-ce que c'est grenelle-compatible ? ». Alors maintenant, il faut grenelliser les actes. Il faut de la richesse. La richesse, elle ne vient pas simplement de la sève des arbres, il faut donc produire de la richesse, à distribuer équitablement, dans notre pays, en Europe, et dans le Nord et dans le Sud, sans détruire la richesse du vivant, qui assure notre vie. Ce qui est intéressant, c'est qu'aujourd'hui, le développement humainement durable puisse appartenir à l'ensemble des obédiences, à l'ensemble des groupes d'influences, à l'ensemble des politiques en France. Moi je souhaite la prospérité du vert dans mon pays, et dans l'Europe, bien sûr. Je pense que l'écologie hybride et hybridera la politique. Mais la politique va réinitialiser l'écologie, parce que l'écologie, sans l'économie, ça ne fonctionnera pas. Retrouvons le siècle des lumières, en étant sobre dans notre fonctionnement, et imaginatifs dans le développement humainement durable.



De haut en bas : De nombreuses personnalités politiques et décideurs étaient présents à la conférence inaugurale, tel que : Guy Lacroix, Président directeur général d'Ineo groupe GDF-Suez ; Thomas Peaucelle, Directeur de la stratégie d'Ineo GDF-Suez ; Philippe Vitel, Député du Var ; Max Roustan, Député-maire d'Alès ; SE Bernard Fautrier, Ministre plénipotentiaire de la Principauté de Monaco.



Interview de Valérie Létard, Secrétaire d'État au Développement Durable.



Marc Teyssier d'Orteil, Délégué général du Club des Voitures Écologiques, Co-fondateur des RIVE.



Cocktail Networking sur la terrasse du Pôle Mécanique.



Plus d'une cinquantaine de véhicules étaient disponibles à l'essai sur le circuit du Pôle Mécanique : Renault Fluence, smart Ed, Peugeot 3008 Hybride, Honda FCX Clarity, Honda CRZ, Peugeot Ion, Prius III rechargeable, Chevrolet Volt, Alpha Romeo Mito GPL...

### Pierre-Franck CHEVET

Directeur général de l'énergie et du climat, MEEDDM.

On est à peu près, actuellement, six milliards d'individus sur Terre. En 2050, on sera neuf milliards. Ça veut dire qu'en 2050, nous peserons deux fois plus sur la planète : nous allons avoir des problèmes d'accès aux matières premières énergétiques, quelles qu'elles soient.

Dans ces conditions-là, sans même parler de climat, les économies qui marcheront bien seront des économies qui arriveront à produire les mêmes produits, avec moins d'énergie. Nous avons besoin de préparer nos économies à cela, juste pour pouvoir survivre demain, correctement, à la compétition



économique. Le deuxième effet qui est peut-être plus nouveau dans la prise de conscience, c'est la donnée climatique. Chaque fois que nous consommons des hydrocarbures, nous émettons du CO<sub>2</sub>, c'est à-dire qu'on s'étouffe. C'est le grand axe des lois Grenelle : que peut-on faire entre maintenant et 2020 ? Et la France est bien positionnée en matière de réchauffement climatique. Quelques chiffres : chacun d'entre nous émet 8 tonnes de CO<sub>2</sub> par an environ. Tous nos grands voisins européens sont 20 à 30%

au-dessus, autrement dit entre 10 et 12 tonnes. Les Etats-Unis sont à 24 tonnes. Si nous faisons tout ce qui est prévu, et on a commencé, on passe de 8 tonnes actuellement à 6 tonnes. Au niveau international, quand on discute des grands enjeux pour 2050, ce n'est pas 6 tonnes qu'il faut en moyenne mondiale, il faudrait qu'on arrive à 2 tonnes. Et quand vous regardez ce qui reste dans les 6 tonnes, vous constatez qu'une part importante, de 30 à 40%, concerne les transports. Conclusion : tant qu'on route avec des véhicules de ce type-là, nous ne saurons pas franchir l'étape suivante. En clair, les véhicules propres, les véhicules électriques notamment, sont sans doute la nouvelle frontière que nous avons devant nous.

### Patrick COROLLER

Directeur des transports de l'ADEME

Les transports dépendent à 98% des produits pétroliers, donc on voit bien qu'il va falloir trouver d'autres alternatives, et nous sommes là pour cela. Sur la qualité de l'air, le transport est en première ligne sur les oxydes d'azote, et le problème des particules. L'âge moyen des voitures, aujourd'hui, recule, parce qu'elles sont plus solides, bien entretenues, mais c'est un peu ennuyeux, car le meilleur geste pour l'environnement c'est finalement de renouveler le plus rapidement possible sa voiture au profit des bénéfices technologiques. Sur le plan du poids, c'est pareil. Le véhicule urbain doit être léger. Si on n'est pas champion du monde en football, on est champion d'Europe en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>. La moyenne en France est en 2009 à 133g par km. Ce qu'on constate aussi, c'est que pour la première fois, la moyenne des émissions de véhicules essence était inférieure à celle des véhicules diesel.

Donc on voit aussi là que le taux de dieselisation en France baisse - il a perdu 10 points en 2009 - et que ça va s'accélérer, avec les nouvelles normes Euro 5 et Euro 6. Face aux défis qu'on a, on aura besoin de toutes les énergies : biocarburants, gaz, électricité, véhicules hybrides... qui sont des solutions extrêmement prometteuses pour les nouveaux services de la mobilité.



### Jean-Pierre SAEZ

Maire de Venelles, Vice-président de la Communauté d'Aix, Délégué à l'Environnement et au Développement durable

L'écologie n'appartient pas forcément à un parti. Nos communes, nos départements, nos régions, représentent 75% de l'investissement public en France. Il y a pour nous, collectivités locales, aujourd'hui, une urgence, parce que la fracture énergétique est devant nous. La France, les Français, nos sociétés occidentales, ont une véritable addiction à l'automobile, et donc au pétrole. Et le sevrage va être brutal, avec les réactions qu'on peut imaginer. La voiture est effectivement un des symboles de la liberté aussi : liberté, mobilité, déplacement... Il y a une urgence sociale à trouver des alternatives aux énergies fossiles, pour la mobilité de nos véhicules. Il y a aussi une exigence sanitaire. Je viens d'un territoire, le Pays d'Aix, qui concentre les records d'Europe de concentration d'ozone. Nous atteignons régulièrement 480 microgrammes : quatre fois les limites, les seuils de tolérance de l'Union Européenne ! Plus de 70% des véhicules sont au gasoil, donc des microparticules qui envahissent nos atmosphères périurbaines. Ma collectivité fait partie des treize qui ont été retenues pour porter le projet pilote des infrastructures publiques d'équipement de recharge électrique. Je suis venu ici parmi mes collègues, et j'ai trouvé déjà des réponses à des questions que je me posais, sur le prix des recharges... On a déjà nos budgets qui sont prêts. On y va avec enthousiasme et conviction !



# 7 JUILLET, 12h00-13h00, L'ENJEU DE LA VOITURE ÉCOLOGIQUE

## PRÉSIDENT

### Alfred Trassy-Paillogues

Député de Seine-Maritime,  
Président du groupe d'études auto-  
mobile à l'Assemblée



« Les véhicules écologiques sont synonymes de conduite apaisée. Nous pouvons nous demander quel peut être l'impact des carburants innovants, à la fois sur les économies d'énergie et sur un nouveau comportement de vie. »

### Joël PEDESSAC

Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane



On a un problème dans le secteur des transports : c'est une trop forte dépendance au pétrole. Il n'y a aucune autre énergie qui à ce prix-là arrive à avoir cette efficacité énergétique. Les véhicules hybrides c'est du thermique, pétrole ou gaz, avec une motorisation électrique permettant d'abaisser significativement les émissions de CO<sub>2</sub>. Il faut poser la question aux constructeurs automobiles : peuvent-ils faire des véhicules hybrides au gaz et vont-ils l'offrir ? Je sais qu'il y a un Coréen qui le fait dans son pays, qui regarde pour apporter cet hybride GPL en France. Pour répondre aux enjeux actuels, le GPL peut réduire immédiatement de 10 à 12% les émissions de CO<sub>2</sub>. On divise par 30 les émissions d'oxyde d'azote par rapport à une motorisation diesel, et puis on réduit aussi sensiblement les particules, puisqu'un moteur GPL n'émet pas de particules. Il faut qu'on trouve notre mix énergétique de demain : il doit être plus équilibré. 70% de véhicules diesel neufs immatriculés aujourd'hui, ce n'est pas normal. Le coût de la subvention du diesel dans le budget de l'Etat est de l'ordre de 8 milliards d'euros. En 2020, les objectifs en matière de véhicules électriques ont été annoncés par les pouvoirs publics : c'est 10% du flux annuel à peu près. Ça veut dire qu'il y a 90% du sujet, si l'on atteint ces 10%, qui sont encore à traiter. On pourra les traiter, par du GPL, par du GNV, par des véhicules au biocarburant, et peut-être par des solutions hybrides, qui sont aujourd'hui largement disponibles sur le marché. L'enjeu du véhicule écologique doit répondre à trois critères : répondre aux attentes des pouvoirs publics, de la société au sens large, aux industriels en leur donnant une visibilité suffisante pour qu'ils investissent. Ensuite, il faut des consommateurs, qui aient une connaissance précise des produits qu'on leur offre, avec un prix du véhicule, un prix du carburant, un prix des assurances, et que tout ça soit simple à comprendre. Un véhicule GPL aujourd'hui, c'est un véhicule qui coûte nettement moins de 10.000 euros. Il y a des clients qui peuvent acheter ces véhicules avec les moyens financiers dont ils disposent aujourd'hui, en émettant beaucoup moins de particules, d'oxyde d'azote et de CO<sub>2</sub>, et puis en même temps en roulant moins cher qu'au diesel.

### Jill LEDGER

Membre du directoire, en charge de la politique communication et environnement de Saft Groupe SA



Notre expérience de fabricants de batteries françaises et indépendants nous permet de travailler, et de discuter avec tous les constructeurs automobiles dans le monde, bien sûr en Europe, mais également aux Etats-Unis, et aussi en Chine, les marchés japonais et coréens n'étant pas ouverts aux fabricants de batteries occidentaux.)

Selon nos dernières études, il faut être international : les marchés nationaux n'auront pas les volumes nécessaires pour faire baisser les coûts suffisamment rapidement. Il faut avoir les trois types d'électrification [NDLR électrique, hybride et hybride rechargeable] aussi pour pénétrer le marché. On investit beaucoup en R&D. Notre centre de recherches est à Bordeaux, c'est la clé de réussite dans un domaine de haute performance comme les batteries de haute technologie : en France, on a le crédit impôt recherche qui est vraiment une excellente mesure, qui est parmi les plus généreuses dans le monde. On bénéficie d'un portefeuille de technologies qui sont éprouvées, justement dans d'autres domaines : on a commencé la technologie lithium ion dans le domaine spatial.

On a une capacité de production industrielle, qui est déjà installée en France. On a investi également dans d'autres pays où le marché se développe.

Pour nous, un des facteurs de réussite, c'est d'avoir rapidement des volumes de production qui permettent d'atteindre des économies d'échelle. Nous sommes prêts à nous engager encore plus auprès des industriels français, et des pouvoirs publics français, dans le domaine des véhicules décarbonés, et dans le stockage des énergies renouvelables. L'idée, dans les batteries, c'est de fabriquer dans les grands centres, des grands volumes d'éléments (les briques de base des batteries), et ensuite, de faire l'assemblage beaucoup plus proche des clients.

### S E Bernard FAUTRIER

Ministre plénipotentiaire de la Principauté de Monaco,  
Vice-président de la Fondation Prince Albert II



Le souci du Prince, qui est un environnementaliste convaincu (...) c'est effectivement, à travers sa fondation, d'aider à mieux faire connaître les procédures, les technologies, qui permettent d'améliorer la situation, et d'aider dans une certaine mesure, à sauvegarder la planète (...)

Sur Monaco, on a une politique très volontariste (...) en matière de véhicules électriques (...)

Dans les flottes des administrations, ou des sociétés concessionnaires (...) 40 à 50% des flottes sont des véhicules électriques. (...)

Nous avons lancé un certain nombre d'accords avec (...) Mitsubishi (...) l'alliance Renault - Nissan (...) Daimler, dans le cadre de livraison de smarts. L'expérience qu'on a des véhicules électriques nous permet de dire avec certitude qu'aujourd'hui, avec les technologies qui sont celles des batteries lithium, on a des véhicules qui sont parfaitement adaptés à une mobilité urbaine ou périurbaine.

(...) Il est malheureusement indispensable, pour que l'attrait pour les véhicules électriques et écologiques se développe, que les pouvoirs publics apportent des soutiens financiers, compte tenu des différentiels de coûts en investissement qui sont ceux de ces véhicules. Donc à Monaco, on a mis en place une politique, depuis très longtemps, qui consiste à subventionner à hauteur de 30% le prix d'achat du véhicule.



Peugeot 3008 Hybride suivie de la BI-scot.



Louis Nègre, Sénateur-maire des Alpes Maritimes; Richard Mallié, Premier Ouesteur de l'Assemblée nationale, Député des Bouches-du-Rhône, et Alfred Trassy-Paillogues, Député-maire de Seine-Maritime.



Iveo GDF-Suez.



Citroën C-Zero.



Mitsubishi Monaco.

### Frédéric BAVEREZ

Directeur général adjoint, Keolis



Keolis est effectivement le premier exploitant de véhicules de transports en commun en France. En matière d'énergies alternatives, on a tout essayé : on a essayé, dans la filière gaz, le GNV, on a essayé le biogaz, qui est issu de la méthanisation de déchets, on a essayé le GPL. On est présents sur les biocarburants, évidemment l'électrique, les véhicules hybrides. Enfin, on a même testé, à titre expérimental, la filière combustible, puisqu'on a fait tourner, dans le cadre du programme européen CUTE des bus fonctionnant sur le principe de la pile à l'hydrogène. Au titre de l'activité parking, il est évident que les parkings sont des endroits privilégiés pour recharger des véhicules électriques.

Le problème que nous avons, c'est qu'on a le droit d'offrir l'électricité, mais on n'a pas le droit de la vendre. La philanthropie trouve ici ses limites, et dans le cadre du véhicule électrique, une des contraintes qu'il faudra faire sauter, c'est la possibilité, pour les stationneurs, de vendre de l'électricité.

Pour être plus incitatifs et plus pédagogiques vis-à-vis de nos concitoyens, nous avons eu une première mesure qui concernait les petits véhicules. C'est-à-dire que sur de petits véhicules, on a fait des places à tarif réduit. On a, dans tous nos parkings, des prises pour rechargement, et donc tous les véhicules électriques qui viennent aujourd'hui peuvent se brancher et se recharger.

### Sylvain FRESNAULT

Directeur des Achats du courrier, groupe La Poste



La Poste a décidé d'utiliser des véhicules électriques depuis de nombreuses années.

On a fait partie du premier programme sur les voitures nickel - cadmium. Il y a quelques années, nous avons décidé de faire partie d'un projet pour utiliser des voitures au lithium ion. Nous avons décidé d'avoir une gamme de véhicules qui soient adaptés aux personnes qui les utilisent, et aux situations dans lesquelles on les utilise.

Nous nous sommes rendu compte que, pour les centres-villes notamment, la solution n'était pas uniquement de remplacer des véhicules thermiques par des véhicules électriques, mais qu'il fallait penser dimension, usage, fluidité dans la circulation.

Nous avons des quadricycles légers ou lourds électriques. Ça nous permet d'avoir des véhicules qui ont des vitesses limitées, mais bien suffisantes pour les centres-villes, plus petits.

Aujourd'hui on a plus de 8.000 vélos à assistance électrique sur la route, un peu plus de 200 véhicules quadricycles légers électriques qui roulent, plus de 260 voitures...

La Poste est en train d'animer, avec un groupement d'entreprises et avec le soutien de l'UGAP, une consultation qui est la plus grande au monde : nous avons l'ambition d'acquiescir 25 à 50.000 véhicules électriques. Nous sommes en train de démontrer que le véhicule électrique va devenir une réalité à court terme. Il faut savoir partir un jour, et l'une des chances de la France, c'est de partir maintenant.

Il y a une grande bataille mondiale qui se joue en ce moment dans la mise au point de ces batteries, et il est important que la France, notamment par la demande, fasse que des réalisations se mettent en place.



Discours de Valérie Létard entourée de SE Bernard Fautrier, Sylvain Fresnault, Frédéric Baveréz, Joël Pedessac, Jill Ledger.

# Atelier 1: RELEVER LE DÉFI DU PLAN VÉHICULES ÉLECTRIQUES ; INFRASTRUCTURES DE RECHARGE & RÉSEAUX – ASSOCIER LES COLLECTIVITÉS AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

## PRÉSIDENT

### Louis NÈGRE

*Sénateur des Alpes-Maritimes, Rapporteur du volet transports du Grenelle II, 1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE*



Sur les réseaux et les prises de recharge, nous sommes au début de l'histoire. Le gouvernement s'est placé dans un plan cohérent, qui aujourd'hui, selon le Vice Président de Nissan que j'ai rencontré à Tokyo, est le plus avancé du monde.

Deuxièmement, nous avons lancé un appel d'offres compétitif, avec les vingt plus grandes entreprises françaises, pour faire un marché de 50.000 véhicules électriques. Là aussi, nous sommes numéro 1 dans le monde. La troisième chose, c'est s'adresser aux flottes captives, que ce soit les grandes entreprises ou les collectivités locales. Dans les collectivités locales, cela se décline pour arriver au fameux Livre Vert sur les bornes de recharges. Enfin, il faut savoir que nous sommes au début de l'histoire, si nous sommes les premiers, si nous savons rester les premiers, on créera des emplois pour nos enfants... C'est peut-être ça le plus important.

### Thomas ORSINI

*Directeur Business Development chez Renault*



Pour Renault, les véhicules électriques, c'est un engagement de longue date. Renault a développé un programme entier sur le véhicule électrique. 80% des volumes sont fabriqués en France, et nous prévoyons d'ores et déjà des capacités de production qui nous permettraient de fournir 40.000 voitures pour le marché français, sur les années 2011 et 2012.

Pour réussir le véhicule électrique, il va falloir réussir les infrastructures. Il est donc absolument indispensable que, dans les horizons que j'ai indiqués, on commence à voir des infrastructures, et que le client ait accès à la charge. Je pense que la France a aujourd'hui tous les atouts pour être le leader du véhicule électrique en Europe, voire à travers le monde. Ce que l'on cherche à construire dans notre pays est également copié dans les différents pays d'Europe. Les gouvernements s'engagent également sur des plans assez proches de ce qu'on développe dans le cadre du plan Borloo. L'Europe se met en marche.

### Michel COUTURE

*Directeur du projet infrastructure, direction des collectivités territoriales, EDF*



EDF est engagée depuis de très nombreuses années dans le domaine de la mobilité électrique et dans la promotion du véhicule décarboné. EDF est dotée d'une solide expérience technique et scientifique dans les domaines des batteries. Nous pensons que la recharge doit se faire à 95% sur le lieu de travail ou à domicile et seulement à 5% sur le domaine public ; et que la charge doit être représentée à 95% en recharge lente, et seulement 5% en charge semi-rapide ou rapide. Une fois que l'installation de l'infrastructure est faite, et que le réseau est installé, encore faut-il le faire vivre. Nous imaginons une approche globale appelée « Service de stationnement plus électricité » : il y a le parking, l'infrastructure... ainsi qu'un peu d'électricité. Tous les nouveaux modèles d'affaires sont très fortement impactés, à la fois par les compteurs intelligents et surtout les Smartgrids, ces fameux réseaux intelligents que nous allons installer dans la décennie qui vient, et qui permettront de rendre, aux heures qui vont bien, l'électricité que la batterie aura emmagasinée.

### Jacques MOLLARD

*Alors Président de l'AVERE*



Parlons toujours voitures et branchements. Pour les véhicules légers – scooters, vélos à assistance électrique, cyclomoteurs, motocyclettes et quadricycles – on aura, certainement, à faire appel à la solution classique de prise. Il faut ajuster les moyens aux besoins réels. Pour les véhicules de transport en commun, il existe des minibus avec différents types de recharges. Sur les nouvelles gammes, GP Bus, notamment, a pu se débarrasser des problèmes de charge, grâce à l'apport de la batterie lithium, avec des autonomies qui atteignent 120 à 150 km, sans avoir de manipulation d'échange de batteries. Cependant, il reste effectivement la nécessité d'une infrastructure de recharge dédiée. La plupart des villes ont abandonné les camions de livraison ainsi que des bennes à ordures ménagères électriques par problème d'autonomie. Par contre, on peut à mon avis, aller très facilement vers un retour de l'hybride, ou du prolongateur d'énergie, pour ce type de véhicules, qui viendrait permettre à la benne d'aller à coup sûr jusqu'à son point de déchargement. La conclusion de ce message est qu'il faut se lancer dans l'aventure.

### Thomas PEAUCELLE

*Directeur de la stratégie d'Inéo GDF-Suez*



Le décollage du marché des voitures électriques passera par l'impression, pour l'utilisateur, qu'il dispose des infrastructures partout où il le veut. Ce déploiement de l'infrastructure sur la voie publique est donc indispensable. L'autre problématique de l'infrastructure concerne la question budgétaire. Le problème va être renvoyé vers les gestionnaires des collectivités locales et nous aurons donc à trouver ensemble des solutions de financement à long terme pour la réalisation de ces réseaux. Mais une place de recharge concerne aussi le problème du stationnement de la collectivité, car les recharges, surtout quand elles sont lentes, prennent un certain temps. La question de l'organisation de la mobilité au sein d'une ville se pose également. Certes, il y a le véhicule particulier, mais il y a aussi la gestion de l'inter-modalité : c'est la voie du futur, cette espèce de « mobilité intelligente ». Pour toutes ces raisons, l'implication de la collectivité est un aspect très important. D'autre part, il ne faut pas oublier que, derrière l'infrastructure de recharge, il y a un réseau électrique à adapter ou à prévoir, soit par du renforcement, soit, surtout, par de la gestion intelligente qui va piloter le rythme de la charge des différents véhicules. Nous sommes finalement, au début, d'une période de développements technologiques qui vont être très importants sur cette question.

### Jérôme RISCHARD

*Director Automotive Alliance, Better Place Europe*



Better Place est un opérateur de mobilité électrique. Nous avons progressivement déployé notre capacité et notre développement dans deux pays principalement : Israël et le Danemark. Better Place installe chez les clients une borne de recharge à leur domicile et leur lieu de travail, pour que chacun reparte le matin avec un véhicule totalement chargé. Le gros plus de Better Place, c'est la station d'échange de batteries, qui libère de toute contrainte en terme d'autonomie, à partir du moment où le réseau est correctement dimensionné et déployé, ce qui sera le cas en fin d'année prochaine en Israël et au Danemark. Notre première station d'échange de batterie opérationnelle, c'est un programme de taxis à Tokyo. Notre partenaire principal est Renault pour les véhicules Fluence et Zoé, qui sont équipés d'échange de batteries. Un mot sur la France : nous commençons à être relativement présents auprès des instances du pays. Nous avons participé au groupe de travail Véhicules électriques et je participe avec Jean-Louis Borloo au groupe de travail Monétique. L'impression que nous donnons tous ces contacts à haut niveau, c'est que la charge rapide n'a pas vraiment vocation à se développer à grande échelle, dans la mesure où l'utilisation est très marginale, et où le coût va être très important. Donc une réflexion s'impose avant de mettre en place dans une ville de nombreuses stations de recharge rapide.



Louis Nègre, Sénateur des Alpes-Maritimes, Rapporteur du volet transports du Grenelle II, 1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE ; Jérôme Rischard, Director Automotive Alliance, Better Place Europe ; Jonathan Naas, Membre du cabinet de Roland Ries ; Thomas PEAUCELLE, Directeur de la stratégie d'Inéo GDF-Suez ; Jacques Mollard, Président de l'AVERE ; Michel Couture, Directeur du projet infrastructure, direction des collectivités territoriales, EDF ; Thomas Orsini, Directeur du projet infrastructure, direction des collectivités territoriales, EDF ; Thomas Orsini,



Voiture électrique de La Poste

### Hervé BORGOLTZ

*Président directeur général de DBT*



Nous sommes une petite PME, et on a le plus gros réseau de bornes installées au monde. Nos projets, c'est d'abord 500 bornes à Chicago, avec Nissan. Ensuite, nous avons signé fin février 2010 avec François Fillon, un projet d'équipement de tout le site de Palmyre en Syrie : il n'y aura plus de voitures thermiques à Palmyre dans deux ans, il n'y aura plus que de la voiture électrique, et une infrastructure qui sera faite par DBT. Le défi de la voiture électrique est important, et aujourd'hui le marché est beaucoup plus tonique à l'étranger qu'en France. J'ai apprécié la démarche Schneider de faire qu'on se présente devant le consortium, et qu'on se propose comme « une Française à l'étranger ». Je souhaiterais que ce soit plus vrai entre un certain nombre de fabricants de bornes et des constructeurs de voitures. Je vois ce qu'il se passe en Chine ou aux Etats-Unis : on ne nous attend pas, nous Français, au contraire, mais on a des billes. La meilleure preuve c'est Chicago ça va être le plus gros site aux Etats-Unis assez rapidement, qu'il y a beaucoup de gens qui souhaiteraient travailler avec des entreprises françaises. Il n'y a qu'un énorme défaut, c'est que les étrangers ne font pas confiance aux Français parce qu'on arrive tout seuls, et on n'arrive pas ensemble.



### Jonathan NAAS

*Membre du cabinet de Roland RIES*



Il me revient de vous présenter le projet Véhicules Hybrides Rechargeables, qui a été lancé au mois d'avril 2010, en partenariat avec l'ADEME, EDF et Toyota. En quelques mots, les caractéristiques du projet : une centaine de véhicules hybrides rechargeables qui ont été placés sous forme de leasing dans des administrations et des entreprises. Les véhicules ont été loués pour une durée de trois ans, et restent la propriété de Toyota. Une infrastructure de charge a été déployée en lien avec EDF. Les bornes de recharge qui ont été développées, au nombre de 150 environ, ont été placées au domicile des utilisateurs – testeurs, au niveau des employeurs, et également sur l'espace public. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : sur l'espace public, on a uniquement 28 bornes, 18 dans les parkings publics et 8 qui sont sur la voirie elle-même. Les chiffres de l'expérimentation en cours nous diront justement si les bornes sur voirie sont moyennement utilisées ou pas.

# Atelier 2: AUTOMOBILE ET VECTEUR D'IMAGES : QUELLES RÈGLES POUR LES COURSES DE VOITURES ÉCOLOGIQUES DE DEMAIN ?

## MODÉRATEUR

Jean-Pierre DOOR



Député du Loiret, Président du groupe d'études sports mécaniques de l'Assemblée nationale

« La passion automobile transpire à l'Assemblée Nationale, puisqu'il y a quand même au moins six parlementaires qui sont présents ici, plus le Ministre qui est venu. »

## S.A.S le Prince Albert de MONACO



Il est possible de parvenir aux mêmes performances avec des moteurs plus propres. Pour cela, nous devons nous mobiliser, avec tous les acteurs de la compétition automobile, constructeurs, organisateurs, pouvoirs publics, jusqu'au simple amateur, pour que se développent ces courses d'un nouveau genre, intégrant des visées environnementales, et où le suspens et le spectacle seront tout aussi importants. Chacun y gagnera, bien sûr : le public, mais aussi les constructeurs, pour lesquels les courses sont d'irremplaçables vitrines de leur capacité d'innovation et d'adaptation. D'ores et déjà, le rallye des véhicules à énergie alternative, organisé chaque année par l'Automobile Club de Monaco à l'occasion du Salon EVER, prouve que voiture et nature peuvent se conjuguer avec succès. Je pense bien entendu aussi au jour où Monaco accueillera un grand prix de Formule 1 neutre en émission de CO<sub>2</sub>. Il s'agit peut-être là d'un rêve un peu inaccessible aujourd'hui, mais je ne peux m'empêcher d'espérer qu'il se réalise un jour.

## Nicolas DESCHAUX

Président de la FFSA (Fédération Française du Sport Automobile)



La majorité des Français considère le sport automobile encore comme un laboratoire technologique fort et accélérateur des tendances en matière automobile. La stratégie que développe la FFSA vise à dire quelle est exactement la nature de la pollution qui est engendrée par le sport automobile. Aujourd'hui, la FFSA est la première fédération à faire son bilan carbone complet de l'activité des sports mécaniques français auprès de nos 400 associations sportives, à dessein simplement de pouvoir comparer par rapport à d'autres sports. Ce qu'il faut faire, c'est que le sport automobile opère sa propre révolution copernicienne. Et ça se fera bien évidemment avec les constructeurs, et avec un pouvoir fédéral qui doit évoluer. Une dernière image de la stratégie de la Fédération consiste à sensibiliser les très jeunes. Et le troisième élément consiste à sensibiliser nos organisateurs, c'est-à-dire à établir un guide de bonnes méthodes. Aujourd'hui, le règlement, ce n'est plus la performance, mais ça va être l'indice énergétique.

## Alain SCHLESINGER

Directeur général de COURAGE Technology



Il n'est pas besoin de rappeler ici que la voiture a structuré nos vies et nos villes, et il est évident qu'elle doit devenir vertueuse. Je ne crois pas que ce monde puisse se redéployer sans rêve, et je pense que le sport a besoin, notamment au niveau de l'automobile, de recréer le désir, de créer la lumière. C'est ce qu'on va essayer de faire, en ce qui nous concerne, à COURAGE Technology, puisque nous engageons la première voiture 100% électrique aux 24 heures 2011. Très concrètement, demain, technologiquement, il est absolument envisageable de faire rouler des Formules 1 électriques. Aujourd'hui, notre voiture roule à 315 km/h, en changeant de batterie toutes les 32 mn. On espère monter à 40 mn, à mettre en perspective avec les 45-50 mn des voitures thermiques. Il est temps de redonner au sport automobile sa vraie dimension de recherche et développement.

## Alexandre VINCENDET

Membre de la Section sports automobile à l'ASCAN



L'écologie et la course automobile, jusqu'à maintenant, c'étaient deux choses qui étaient bien séparées. Mais je crois qu'aujourd'hui, à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle, sport automobile et écologie peuvent rimer ensemble. Quand le système de récupération de l'énergie cinétique est arrivé en Formule 1 l'année dernière, les écuries et les constructeurs ont été plus ou moins favorables à ce système : c'était trop cher, ça rajoutait pas grand-chose au spectacle. Après, on a vu que la Formule 1 perdait des spectateurs à cause de cette prise de conscience écologique, et bizarrement on voit les constructeurs, aujourd'hui, revenir vers une technologie verte. Dès 2013, on veut essayer de mettre des moteurs beaucoup plus propres, avec une cylindrée moindre, certainement avec du Turbo, qui vont consommer beaucoup moins, qui vont également émettre moins de CO<sub>2</sub>, mais ce seront des voitures qui ne perdront pas en performance.



Peugeot 3008 Hybride



GDF Suez Toyota hybride au gaz naturel



Honda FCX Clarity



Tesla DBT



Sylvain Filippi, Jean-Pierre Door, Alain Schesinger, S.A.S Prince Albert II de Monaco, Bernard Fautrier



## Sylvain FILIPPI

Managing Director of EV Cup Ltd



L'EV Cup, c'est un championnat automobile exclusivement pour véhicules électriques. Notre idée est de fournir une plateforme, qui va servir aux constructeurs, aux équipementiers, pour faire la démonstration et la promotion de ces technologies. L'idée, derrière tout ça, c'est d'avoir plusieurs courses successives, sur un week-end, avec des formules monotypes et des voitures toutes équivalentes. C'est le pilote qui va faire la différence. Le format des courses va être d'une demi-heure, entre 15 et 18 tours selon les circuits. La vitesse de pointe est de 200 à 220 km/h ; on est encore loin d'être au niveau des voitures essence. Enfin, nous travaillons depuis un an avec la Motor Sports Association en Grande-Bretagne sur les règles de la course et les réglementations du sport automobile. Il y a deux types de règles : les règles de courses, qu'on va pouvoir en gros copier-coller, et les règles techniques, qui sont neuves. L'EV Cup commence l'année prochaine, avec une première course en mai 2011 et ensuite, nous essayerons d'organiser des courses ailleurs en Europe.

## Laurent CORRIC

Directeur du Pôle Mécanique d'Alès



Je voudrais parler de ce que je connais bien : c'est la médiatisation des disciplines. Les organisateurs, les promoteurs vendent à des diffuseurs une exclusivité, mais je pense que cette exclusivité nuit aux disciplines. Je vous donne un exemple, la Formule 1 qui est diffusée sur TF1 : ça veut dire que chaque grand prix est vu par trois ou quatre millions de téléspectateurs, alors qu'il y a une soixante-cinq millions de téléspectateurs potentiels en France.

Bien évidemment, c'est une manne financière intéressante pour un organisateur. Je pense que le sport est victime de cette guerre des chaînes. En effet, qu'est-ce qui se passe ? Les autres chaînes ne parlent pas de la Formule 1, pour éviter de faire la promotion de TF1. Qui est perdant dans cette histoire ? Bien sûr, c'est le sport. Je pense qu'il serait intéressant de réfléchir et de raisonner sur un nouveau mode de médiatisation, qui pourrait être différent, à savoir qu'on prendrait le contre-pied exact de ce qui se passe actuellement et d'essayer de faire en sorte de diffuser ces images au plus grand nombre de chaînes possible, et, à ce moment-là, chaque chaîne personnaliserait son produit. Cela peut paraître un peu utopique, mais je trouve que ça mérite de s'y pencher.

## Pierre BOIS

Directeur Adjoint de l'Ecole des Mines



On voit apparaître de nouveaux critères de performance telles que l'autonomie, la fiabilité, le respect de l'environnement... La course automobile a le devoir de rester un lieu de transfert de technologie, en élaborant des règles de course qui soient évolutives. L'innovation et la capacité de transfert de technologie se trouvent aujourd'hui en grande partie dans les écoles, dans les universités, pas seulement dans les bureaux d'étude. Aujourd'hui, je suis fier de pouvoir vous présenter un véhicule conçu par des élèves de l'Ecole des Mines d'Alès : un véhicule à moteur thermique qui fait boucler le cycle du carbone en récupérant son CO<sub>2</sub> pour créer du carburant à partir de ferme d'algues marines. Il utilise des matériaux recyclés pour la carrosserie, du liège pour la sellerie. Ce véhicule est un champ d'innovation, et il a su se mettre en avant à travers des compétitions.

## Christian TORNATORE

Automobile Club de Monaco, organisateur du rallye Monte Carlo des véhicules écologiques



Sur le Rallye Monte-Carlo des Energies Alternatives, nous sommes dit qu'il était temps d'inclure avec les voitures électriques, toutes les voitures à énergies nouvelles, et notamment les voitures hybrides et les voitures à bio-combustible : nous avons aussi bien de l'hydrogène, que du GNV, que du GPL, bien entendu, et nous prenons toutes les voitures qui émettent moins de 115g. Nous nous sommes rendu compte que la difficulté dans ces courses automobiles, c'est la réglementation. On continue de gérer les courses avec trois critères, qui sont le poids, la consommation et la performance. Mais nous avons du mal à faire comprendre aux spectateurs comment se déroule la course et comment est désigné le vainqueur. Le ravitaillement pose également problème : en France, il est interdit de transporter et d'utiliser de l'hydrogène. Il faudrait je crois commencer par établir des règles, qui permettent l'utilisation de carburants nouveaux en France. Nous sommes obligés, pour organiser le Rallye, de faire venir les carburants de l'étranger. C'est quand même un paradoxe. Je pense que tôt ou tard tout cela va évoluer, et j'espère que l'on ira vers une simplification.

## PRÉSIDENT

### SAS le Prince Albert II de MONACO

(...) Alors que notre planète, pour la première fois dans l'histoire, compte depuis quelques mois plus de citoyens que de ruraux, c'est un sujet capital. L'équation est très simple et elle tient en trois constats. Premièrement, la population urbaine mondiale devrait doubler d'ici à 2050 (...). Dans le même temps, le parc automobile mondial devrait lui aussi presque doubler, passant selon les estimations de 1,2 à 2 milliards de véhicules.

Troisième donnée, enfin, de notre équation : le secteur des transports est dès aujourd'hui responsable de 23% des émissions de gaz à effet de serre au niveau planétaire et de plus encore dans certains pays, dont Monaco, où il dépasse les 30%. Parmi ces émissions, 40% sont dues aux seules voitures. Il y a donc urgence à se pencher très sérieusement sur ce qui est, plus encore qu'un défi technique, économique ou écologique, un enjeu majeur de notre civilisation.



**« Les véhicules écologiques sont synonymes de conduite apaisée. Nous pouvons nous demander quel peut être l'impact des carburants innovants, à la fois sur les économies d'énergie et sur un nouveau comportement de vie. »**

aujourd'hui confrontés. Si nous oublions l'un de ces trois enjeux, nous ne pouvons que passer à côté de vraies solutions de l'automobile écologique. Si complexe que soit le défi, je sais qu'il y a là de formidables opportunités pour faire enfin exister ce modèle de croissance que nous appelons de nos vœux et je sais surtout que l'heure est venue de passer aux actes.

Cela fait maintenant une quinzaine d'années que la Principauté de Monaco a décidé de s'engager dans une politique de mobilité propre, favorisant l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides – j'en utilise moi-même personnellement – et continue ainsi à montrer l'exemple. Pourtant, cette politique s'est longtemps heurtée à une offre insuffisante. Or, la multiplication des véhicules hybrides voit arriver des véhicules électriques d'une nouvelle génération

(deux-roues, voitures utilitaires légères) et est aujourd'hui en passe d'ouvrir de nouvelles perspectives, comme nous pouvons le voir aujourd'hui même, au cours de cette très belle manifestation. A Monaco, la mobilité propre devient peu à peu, chaque jour, une réalité. D'autres progrès sont à l'œuvre. Je le constate chaque jour dans les partenariats que mon gouvernement a conclus autour du développement de véhicules électriques à Monaco, partenariat auquel ma fondation apporte également son concours, comme elle le fait pour d'autres projets innovants, y compris dans les biocarburants. Là aussi, nous voyons se mettre en place les outils qui nous permettront demain une action efficace à large échelle. Nous réfléchissons ensemble à ce que Monaco intègre le réseau dont vous avez parlé tout à l'heure [NDLR : réseau des 13 collectivités pilotes en matière d'infrastructures de recharge électrique].

**Comme la roue, comme la vapeur, le nouveau mode de déplacement que nous sommes en train de faire devenir, est porteur d'un nouveau monde**

Nous avons ainsi tous les éléments en main pour faire vraiment changer les choses, d'autant que les derniers progrès techniques accomplis par les fabricants constituent de réels motifs d'espoir, et que la prise de conscience des opinions publiques, comme la détermination des responsables politiques sont nos meilleurs alliés. La présence parmi nous de plusieurs représentants du gouvernement français et de parlementaires, mais aussi de grandes entreprises et de nombreuses institutions, prouve que le travail est déjà engagé. La détermination des organisateurs des RIVE, qui nous accueillent dans ce magnifique Pôle Mécanique d'Alès Cévennes montre, quant à elle, que cette préoccupation est partagée. (...) Comme la roue, comme la vapeur, le nouveau mode de déplacement que nous sommes en train de faire devenir, est porteur d'un nouveau monde. Avec la mobilité propre, c'est un rapport différent à notre environnement et à nos villes que nous sommes en train d'inventer. Un rapport plus respectueux, plus responsable, capable de se projeter à long terme. C'est aussi un autre rapport à l'énergie, l'énergie largement puisée à des sources renouvelables, l'énergie au réseau de production et de distribution profondément modifié, décentralisé, démultiplié. C'est tout un nouveau monde qu'il nous faut désormais imaginer et construire. Je suis heureux pour cela de compter sur votre inventivité, votre détermination et votre dynamisme.

**Quelles que soient nos inquiétudes sur le réchauffement climatique, n'oublions jamais ce que la voiture a apporté et continue d'apporter à l'humanité.**

Au-delà de la réalité des chiffres, l'automobile est en effet une composante majeure du monde contemporain, un élément dangereux, certes, si on l'envisage seulement en termes de consommation d'hydrocarbures, de dégâts causés à l'environnement ou encore de dommages humains liés aux accidents, mais un élément qui est aussi un extraordinaire vecteur de progrès et d'émancipation. Quelles que soient nos inquiétudes sur le réchauffement climatique – elles sont importantes – n'oublions jamais ce que la voiture a apporté et continue d'apporter à l'humanité. (...) Plutôt que de souhaiter sa disparition comme certains pourraient être tentés de le faire, nous devons donc impérativement envisager son adaptation aux conditions climatiques, environnementales et urbaines du XXI<sup>e</sup> siècle. Le rêve de véhicules électriques ou utilisant des énergies alternatives est aussi vieux que l'automobile elle-même. Dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, différents moteurs avaient été imaginés et construits avant que la combustion interne ne s'impose. Ce rêve a été éclipsé par le succès du pétrole que l'on a longtemps cru inépuisable. Oui, qui aujourd'hui souhaiterait la préservation de ce modèle fondé sur la destruction des ressources naturelles et la mise en péril de notre planète ?

(...) Les crises se succèdent à un rythme extrêmement soutenu (crise énergétique, économique, écologique), (...) leur accumulation impose aujourd'hui une redéfinition en profondeur de nos modèles de croissance. (...) Dans le secteur de l'automobile en particulier, les difficultés ne manqueront pas. Il nous faudra articuler de manière harmonieuse et efficace des logiques différentes, souvent concurrentes : la logique du développement économique, bien sûr, pour un secteur industriel extrêmement important, qui est aujourd'hui fragilisée, l'impératif d'un développement urbain plus harmonieux, et plus respectueux des humains et de la nature, la nécessité, enfin, de poursuivre l'aventure de la voiture. (...) Ces trois exigences distinctes et complémentaires qui tracent la voie à une automobile réinventée, fidèle à sa tradition d'innovation et de prouesses technologiques, mais également respectueuse des impératifs écologiques auxquels nous sommes



Le Prince Albert II de Monaco, André Correa do Lago, Johann Tomforde, Hervé Borgoltz, Roland Schell

### LES RIVE EN QUELQUES CHIFFRES

- 1 chef d'état, Le Prince Albert II
- 1 ministre, Valérie Létard
- 1 ancien ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot ;
- 12 parlementaires ;
- Plus de 50 de collectivités représentées ;
- Près de 1500 décideurs publics et privés ;
- 40 partenaires privés ;
- 17 partenaires institutionnels ;
- 12 conférences ;
- 65 intervenants ;
- Plus de 50 véhicules à l'essai ;
- 2000 essais cumulés
- 1 exclusivité mondiale : la Peugeot 3008 Hybride ;
- 1 première en France : la FCX Clarity de Honda.

Pour plus d'information, allez sur [www.rive2010-ales.fr](http://www.rive2010-ales.fr)



SAS Le Prince Albert 2 de Monaco et Marc Teysseier d'Orfeuille



SAS Le Prince Albert 2 de Monaco et SE Bernard Fautier



SAS Le Prince Albert 2 de Monaco et Valérie Létard

### Anne-Marie IDRAC

Secrétaire d'Etat au commerce extérieur  
Message vidéo enregistré



Je regrette beaucoup de ne pas pouvoir être là en chair et en os, mais j'ai tenu à vous témoigner de l'intérêt que je porte à cette question, celle des voitures écologiques. Ces rencontres me semblent tout à fait utiles et elles se situent au confluent de préoccupations majeures pour notre avenir. (...) La voiture écologique, en complément des transports collectifs, peut contribuer à répondre à une partie de la demande de mobilité. (...) Nous, Français, sommes particulièrement bien placés potentiellement, parce que le véhicule électrique se trouve à la confluence de deux secteurs industriels traditionnellement forts en France. Je veux dire les transports et l'automobile, puis le secteur de l'énergie, en particulier dans le domaine des infrastructures. Il faudrait ajouter le secteur des services puisqu'encore une fois, il s'agira de plus en plus d'électricité. (...) Il faut donc dans une logique de filières que ces acteurs s'organisent pour structurer une offre française performante et lisible aux yeux des clients potentiels, étran-

gers mais aussi français. De ce point de vue-là, je voudrais souligner l'importance des pôles de recherche et des pôles de compétitivité. (...) C'est très important de pouvoir disposer ainsi de plateformes d'échanges, de relations entre les milieux académiques et les entreprises et aussi de ces marques que représentent désormais à l'international les pôles de compétitivité français. Je voudrais terminer bien sûr sur la dimension mondiale du travail sur le véhicule électrique. (...) Que ce soit sur le plan industriel, sur le plan des usages de la voiture, sur le plan des usages de la ville, sur le plan des relations avec les transports collectifs, sur le plan de l'appropriation ou non de l'automobile, on voit se rejoindre des tendances technologiques, des tendances sociologiques qui méritent vraiment beaucoup une approche par l'expérimentation, et par l'expérimentation locale. Donc, en ce moment, il est particulièrement pertinent et indispensable, d'échanger sur ces expérimentations au plan international. C'est l'objet de vos rencontres à Alès. Je vous souhaite la meilleure réussite. Je lirai avec grand intérêt les résultats de vos travaux.

## MODÉRATEUR

### Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Délégué général du Club des Voitures Écologiques, Cofondateur des RIVE

Les citoyens européens, les populations mondiales ainsi que la classe politique au niveau mondial ont aujourd'hui pris la pleine mesure de la nécessité d'agir pour la planète. Nous faisons face à un défi au sein duquel l'industrie automobile, qui est elle-même de dimension mondiale, a un rôle majeur à jouer. Ce débat dépasse nos frontières. Les avis divergent sur les solutions idéales, et nous avons l'intime conviction que c'est la somme des efforts des uns et des autres qui permettront aux consommateurs de choisir les véhicules adaptés à leurs besoins, moins polluants et plus écologiques.



### André CORREA DO LAGO

Directeur du département de l'énergie du Ministère des Affaires Étrangères, Brésil



« La grande expérience brésilienne est plutôt dans le domaine des biocarburants ». En effet, deux types d'essence sont proposés à la pompe au Brésil : le E25 (25% d'éthanol, 75% de super SP95), ou le E100, qui est constitué à 100% d'éthanol. Tous

les véhicules importés au Brésil sont préparés pour pouvoir rouler au E25, et 95% des véhicules sont flex fuel, c'est-à-dire qu'ils acceptent les deux.

« Les biocarburants provoquent des grands débats. Je crois que la question clé est une question d'information ». Pour ce qui concerne les véhicules, la technologie existe, est prouvée, elle est simple et bon marché. Le carburant, quant

à lui, permet des gains substantiels en terme d'émissions de CO<sub>2</sub>, en tenant compte de l'ensemble du cycle de vie du produit. Les chiffres communiqués sont bien souvent « assez détournés ». Au Brésil, 6<sup>e</sup> marché automobile mondial, 55% des voitures essence ont été remplacées par des véhicules flex fuel. Leur consommation est assurée par la production d'éthanol brésilien, qui couvre 1,5% des terres arables du pays (l'Amazonie et les autres régions protégées en étant exclues). Il s'agit d'une nouvelle fonction de l'agriculture, tout en conservant une large majorité des terres pour l'alimentation. En effet, le biocarburant développé au Brésil est facilement accessible, il emploie des agriculteurs en nombre, et il a un excellent rendement. De plus, les excédents de canne à sucre sont utilisés pour produire de l'électricité.

### Hervé BORGOLTZ

Président directeur général de DBT



Il y a un partenariat entre la ville de Paris et la ville de Chicago » Il y a 15 ans, DBT installait sa première borne de recharge de véhicules électriques à Paris. Aujourd'hui, Bertrand Delanoë a proposé au maire de Chicago de passer par la société française, qui possède une véritable expertise en la matière. Des l'arrivée des bornes à Chicago, les ingénieurs ont voulu tester le système simplement en adaptant une prise américaine. Le succès de ce test, et la possibilité de l'adapter rapidement, a remporté l'adhésion de la plus grande ville américaine, ce qui permet à DBT de préempter industriellement ce marché. Il est difficile en effet pour les autres de changer de borne de recharge une fois qu'un premier standard a été implanté.

« Nous avons vendu 3000 exemplaires dans le monde ». « La voiture électrique c'est vraiment un enjeu mondial » : A Abu Dhabi, le gouvernement a voté un budget de 1000 milliards de dollars pour créer la première ville au monde zéro émission à El Masdar, trois projets similaires existeraient également en Chine. Ces projets mondiaux sont une chance pour la France si elle sait les exploiter.

« Il faut absolument qu'on crée une task-force française. C'est indispensable. » Plutôt que de répondre aux marchés chacun dans son coin, nous proposons de s'allier, d'ajouter toutes les références de marché français, pour apparaître comme leaders de ce marché. D'ici à deux ans, il sera trop tard.

« La sensibilisation des élus est quelque chose d'absolument indispensable, sachant que c'est un enjeu industriel. L'industrie de la voiture électrique est une industrie propre et surtout une industrie indispensable et incontournable. Soit on est dedans, soit on sera out pour des millénaires.



Marc Teyssier d'Orfeuil, André Correa do Lago, Johann Tomforde, Hervé Borgoltz, Roland Schell.

### Johann TOMFORDE

Conseiller auprès du Ministère allemand de la Recherche sur la mobilité électrique, Allemagne



« Avec des designers et des ingénieurs, nous avons développé de nombreux projets et nous avons fini par créer la smart ».

« Les nouveaux clients n'aiment plus, n'apprécient plus ces voitures opulentes, luxueuses, coûteuses. Les gens aujourd'hui ont besoin de voitures plus intelligentes. »

Les voitures doivent être respectueuses de la nature, sûres et fiables (notamment pour la technologie électrique et les recharges). Le projet Teamo, novateur en matière de véhicule électrique, se veut être un compromis entre un coût abordable, et un système de recharge électrique efficace. Le châssis de la voiture est en aluminium, ce qui lui permet d'économiser plus de 200 kg par rapport à une voiture normale. De plus, les infrastructures sont essentielles. Nous

avons besoin de meilleures solutions pour recharger les voitures électriques. À l'avenir, les solutions s'amélioreront. Pour exemple, 25 bornes de recharge parlantes sans fil, produisant une grande quantité d'électricité, ont été testées avec succès en Allemagne.

Nous avons besoin de plus de place de parkings dans les villes. Facteur clé de succès, il est important que les véhicules électriques puissent se garer aisément, notamment dans les vieilles villes, afin de se recharger. À Munich, un projet pilote leur permet de bénéficier d'emplacement qui recharge le véhicule sans fil. D'autre part, la principale raison pour laquelle on achète une voiture, c'est l'émotion. De l'importance de créer des voitures électriques bien dessinées, d'autant qu'à Tokyo par exemple, elles sont principalement achetées par des jeunes de 18 à 25 ans. Il est donc pertinent de penser à y ajouter de nouveaux concepts adaptés à cette clientèle tournée vers l'avenir.



Hervé Borgoltz, André Correa do Lago, et SAS Le Prince Albert II de Monaco.



Marc Teyssier d'Orfeuil et SAS Le Prince Albert II de Monaco.



Inéo groupe GDF Suez.



FAM, F-City de U2 City.



Keolis.



Heuliez MIA.



Véhicule ville d'Avignon.



smart for two ed électrique.

### Roland SCHELL

Directeur général de Mercedes Benz France



Deuxième groupe automobile au monde en terme d'investissements R&D, le groupe Daimler prépare l'avenir. La voiture écologique, ce n'est pas seulement l'électrique. C'est aussi l'optimisation des moteurs thermiques, et l'hybridation pour gagner en autonomie.

Pour exemple, Mercedes était le premier constructeur à sortir une limousine haut de gamme hybride avec la S400. Dans deux ans, la S500 hybride permettra de consommer 3,2 litres pour 74g/km de CO<sub>2</sub>.

La marque à l'étoile explore également depuis des années la piste de l'hydrogène, avec une Classe B qui roule dans plusieurs villes allemandes. Des crash tests ont été effectués à 185 km/h avec succès. La technologie est maîtrisée, mais elle n'est pas encore homologuée en France. Non seulement elle permet d'atteindre des autonomies de 400 à 600 km, mais elle permettrait de valoriser les dégagements de dihydrogène de l'industrie nucléaire, énergie aujourd'hui inutilisée.

« La smart électrique est aujourd'hui une réalité » Daimler vend dès aujourd'hui la smart électrique, notamment à la Principauté de Monaco. Sur 2010-2011, 200 seront en test en France dans différents programmes de mobilité, et la mise sur le marché grand public est prévue pour 2012. Aujourd'hui, celle qui est présentée à Alès peut se recharger sur n'importe quelle prise 220 volts, mais il est important de prévoir toutes les infrastructures de recharge, notamment dans les grandes villes, où les automobilistes n'ont pas forcément de garage à disposition. Mais « est-ce que le client, aujourd'hui, est vraiment prêt à payer beaucoup plus pour l'électrique ? Je ne pense pas. » Mercedes estime à 25000 € le prix de la smart ed en 2012, contre 6000 pour une smart classique. Le superbonus de 5000€ suffira-t-il à lancer le marché ? Même en ajoutant les économies réalisées pendant la durée de vie de la voiture sur le poste carburant, le compte n'y est toujours pas... Il faut que le cadre réglementaire et incitatif ne change pas tous les ans, car les industriels développent leurs modèles en 6 ou 7 ans. « Nous avons besoin d'un cadre et de prévisions à minimum 10 ans ».

## Atelier 3: AUTOROUTES, ENTRETIEN, ASSURANCES, PARKINGS...

### Quelles autres pistes pour les voitures écologiques de demain ?

#### PRÉSIDENT

##### Alfred TRASSY-PAILLOGUES

Député de Seine-Maritime, Président du groupe d'études automobile à l'Assemblée



« Si l'on veut avoir une attitude citoyenne et être incitatif, il faut aller de l'avant et préfigurer l'évolution »

##### Philippe BRENDEL

Président de l'Observatoire des Véhicules d'Entreprise

Demain, la mobilité des particuliers et celle des collaborateurs d'entreprises va évoluer vers des véhicules plus propres et plus diversifiés ainsi que vers des modes de transport autres que le tout voiture. Ce sera le règne de la diversité. Parmi ces nouvelles



mobilités, l'autopartage devrait prendre une place de plus en plus importante. Si nous commençons à connaître l'autopartage public dans certaines villes, l'autopartage intra-entreprise et inter-entreprise devrait se développer rapidement et permettre d'optimiser le poste transport et déplacements des entreprises (voitures, taxis, locations...). Les voitures écologiques et plus particulièrement les voitures électriques seront un accélérateur de ces transformations car elles répondent bien à ces nouveaux usages.

##### Jean PECHINOT

Sous-directeur Département Automobile, Particuliers ACPS à la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurance)



La profession de l'assurance est très attentive à l'évolution des modes de circulation car son rôle est de les accompagner. De nombreux facteurs ont déjà modifié le comportement de l'automobiliste : l'instauration des radars a conduit à une diminution de la vitesse moyenne de circulation. Les encombrements dans les grandes agglomérations, le coût du stationnement et le développement des transports en commun font réfléchir de nombreux ménages sur la nécessité de posséder un véhicule. Le Grenelle de l'Environnement ajoute une dimension en faisant prendre conscience de la nécessité de modifier son comportement individuel. La crise financière que nous traversons actuellement a amené les pouvoirs publics à sou-

##### Michel REVEST,

Directeur Recherche et Innovation, COVEA

Les voitures écologiques sont pour les assureurs des risques nouveaux, inconnus, dont ils doivent faire l'apprentissage : la diversité de l'offre des constructeurs et industriels rend d'ailleurs encore plus malaisée la maîtrise de ces risques. C'est vrai pour les véhicules électriques, mais aussi pour les véhicules hybrides. C'est encore plus vrai pour les modes de propulsion à venir. Au-delà des risques liés aux véhicules et à leur motorisation (coût plus élevé, risques électriques,...), et aux limites de capacité de transport (dysfonctionnements, pannes, nécessité d'une "garantie de bonne fin de transport") pénalisant leur diffusion, les voitures écologiques vont modifier les comportements des assurés et permettre une amélioration de la sécurité de la route dont chacun retirera les fruits.



De plus, les voitures écologiques vont être offertes avec des modes contractuels qui modifieront les conditions d'assurance : la location sous toutes ses formes (longue, courte, alternée) se développera, les nouvelles façons d'utiliser les véhicules feront naître de nouveaux besoins d'assurance (covoiturage, autopartage).

Au final, la percée des voitures écologiques s'effectuera en remplaçant les individus au centre des besoins des transports terrestres au lieu des véhicules comme cela est le cas actuellement. Les personnes adopteront leurs modes de transport en fonction de besoins évolutifs dans le temps et intégrant toute la chaîne des transports. Les voitures écologiques devraient avoir un rôle clé dans cette mise en perspective des transports qui changera la façon de s'assurer.

tenir l'activité des constructeurs automobiles en encourageant les Français à céder leurs véhicules anciens pour des neufs, moins polluants mais aussi très généralement plus petits. De ce fait, l'assurance va se trouver confrontée à des demandes très différentes : le particulier propriétaire de son véhicule souhaitera que son assureur, en plus de garantir les dommages que son véhicule peut causer ou subir, lui procure une continuité de mobilité. La société qui mettra des véhicules à disposition, par exemple dans le cadre de l'auto partage, limitera sans doute son recours à l'assurance à la seule garantie obligatoire. La généralisation progressive des véhicules électriques posera la problématique de la propriété des batteries, donc de leur garantie. Toutes ces évolutions sont en passe de remodeler les offres des assureurs pour qu'elles soient les plus adaptées possible aux désirs de mobilité du consommateur.

##### Jean DELCROIX

Président de la FNMS (Fédération nationale des métiers du stationnement)

La FNMS représente les exploitants de stationnement et nous sommes là aujourd'hui pour débattre des mesures, de nature à inciter au développement dans le grand public des véhicules décarbonés. Des éventuelles facilités tarifaires au profit de ces véhicules ne pourraient être mises en œuvre qu'en équilibrant les tarifications des autres catégories de véhicules, dans le respect des termes des contrats entre concédants et concessionnaires. La FNMS souhaite participer activement à toutes les réflexions permettant aux voitures écologiques de trouver leur meilleure place possible.



##### Olivier DELEU

Délégué général de TDIE

Pour TDIE, qui travaille sur toutes les formes de mobilités innovantes dans le cadre de l'aménagement durable des territoires, il était impensable de ne pas participer au premier salon des véhicules décarbonés, RIVE 2010. Cette manifestation, de par la qualité de ses intervenants, nous a permis d'approfondir nos connaissances sur la voiture écologique et d'appréhender globalement les probléma-



tiques qui sont liées aux véhicules routiers, individuels et collectifs, qui demeureront le principal moyen de déplacement de demain. Il était pour nous aussi intéressant de pouvoir tester, grande nature, les véhicules que nous utiliserons rapidement dans notre quotidien. Notre souhait pour la prochaine édition est que l'on puisse aborder plus globalement la thématique mobilité et aménagement des territoires, en traitant non seulement de l'urbain, mais aussi de l'interurbain et des zones rurales.

## Atelier 4: GPL/GNV/E85 : Energies alternatives, quels enjeux pour demain ?

#### PRÉSIDENT

##### Marcel DENEUX

Sénateur de la Somme



« L'objet de ce carrefour, c'est que nous essayons de voir, filière par filière, au niveau des énergies autre que le pétrole pur, comment chacun de vous aborde le marché et quelles sont les perspectives d'avenir »

##### Karine VERNIER

Présidente de GNVERT filiale de GDF-Suez

Le GNV peut être du bio-méthane carburant, c'est du méthane qui est produit à partir des ordures ménagères et de la méthanisation de la biomasse. Quand on arrive à du bio-méthane carburant, les véhicules peuvent être qualifiés de véhicules « décarbonés » : décarboné n'est pas égal à électrique, décarboné peut être égal à électrique plus bio-méthane carburant.



Je pense que la vraie place du GNV, c'est la ville : l'électricité et le bio-méthane carburant, c'est la solution pour qu'il y ait zéro carbone, zéro particules et une réduction de plus de 90% des oxydes d'azote émis par les véhicules en zone urbaine. J'ai un rêve, qui d'abord consiste à dire « on valorise les ordures ménagères qu'on collecte en ville », et à partir de ces ordures ménagères, on produit donc du bio-méthane carburant : ce n'est pas de la science-fiction, ça existe aujourd'hui à Lille. Toutes les livraisons de proximité, toutes les livraisons légères,

ou toutes les livraisons qui ne demandent pas un volume important, peuvent être réalisées à partir de véhicules électriques. Toutes les livraisons qui demandent des volumes plus importants,

par exemple les livraisons de supermarchés, toutes les livraisons qui demandent des grandes distances ou qui font appel à des véhicules frigorifiques, qui viendraient pomper dans une batterie électrique et feraient que le véhicule n'aurait plus d'autonomie, peuvent être effectués par des véhicules GNV, et bio-méthane carburant, donc décarbonés. Il y a également beaucoup d'utilitaires légers qui roulent soit au GNV, soit à l'électricité. En fonction du nombre de kilomètres parcourus, il est parfois pertinent de choisir l'électricité, parfois pertinent de choisir le GNV. Le GNV n'est pas, d'origine, renouvelable. Le bio-méthane l'est. Mais choisir le GNV aujourd'hui, c'est déjà faire un pas énorme en matière d'économie pour la collectivité. L'impact majeur du GNV réside dans les émissions de particules et les émissions de NOx.

##### Xavier HUBERT

Directeur général adjoint chargé des opérations et de l'innovation, Keolis



Le groupe Keolis a une expérience très forte en termes d'énergies alternatives, dans les différents domaines qu'on vient d'évoquer : le GPL, le GNV et le biodiesel.

La Suède est un pays très volontariste dans le domaine des biocarburants, et nous avons la chance d'avoir à exploiter 75% du parc de Stockholm, c'est 300 véhicules. A ce titre, nous pouvons enrichir très fortement notre compétence. Il y a toutes sortes de biocarburants, dont du bioéthanol, effectivement, et du biogaz également. Dès la fin des années 80, nous avions travaillé de façon extrêmement étroite avec les fournisseurs de biocarburants. En ce qui concerne le GNV, c'est seulement à partir des années 90 qu'on a pu commencer à exploiter des quantités significatives de véhicules. Pour exemple, à Lille en ce moment, nous réalisons des essais d'hybridation de véhicules gaz. C'est une nouveauté. En GPL, il y a eu une tentative, sur le marché, de bus et cars, à la fin des années

90, mais aujourd'hui, les constructeurs ne suivent pas, en particulier à cause de l'énorme passage obligé Euro3, Euro4, Euro5. Et puis aujourd'hui, ce qui commence effectivement à arriver, ce sont les véhicules électriques. Alors, en petit volume à ce jour, parce qu'il y a un problème de prix, mais cela va certainement aller en s'accroissant, et en particulier dans les centres-villes. Sur les véhicules électriques, on mène un certain nombre d'expériences dans nos réseaux. C'est vraiment l'intérêt d'être dans un grand groupe : c'est de pouvoir, à travers l'ensemble des réseaux et de nos clients, partager des expériences à travers les différents réseaux Keolis, et acquérir la compétence.

Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'au départ, pour un exploitant, le fait d'avoir à gérer des nouveaux carburants, en général, est une contrainte. Aussi, en interne, on fait attention à faire avec nos clients, et ça reste vrai également avec nos autorités organisatrices. Pour conclure, en tant qu'exploitants, l'enjeu est de maîtriser ce qui existe sur le plan technique, et ça, c'est un travail de tous les jours, et puis aussi sur le plan économique, parce que si on veut que ces filières puissent avancer, il faut qu'au total, pour l'autorité organisatrice, les surcoûts soient minimes, voire nuls.



Karine Vernier, Alain Jeanny, Marcel Deneux, Joël Pedessac, Xavier Hubert.



# Atelier 5: USAGES, VISION ET PROSPECTIVE DE LA MOBILITÉ

## Alain JEANROY

Directeur général de la CGB



Le bioéthanol est un alcool, produit à partir du blé, du maïs ou de la betterave, et on le mélange avec l'essence. Vous consommez actuellement, dans vos voitures à essence, déjà, un mélange essence - bioéthanol, à hauteur de 7% qui va devenir 10% d'ici 2020. C'est le SP95-E10. Il y a également le E85.

C'est une pompe qui distribue un carburant qui contient 85% d'éthanol. Pour quel type de voiture ? Les voitures flex-fuel peuvent utiliser indistinctement de l'essence pure, SP95-E10, SP98, ou l'E85. En novembre 2006, l'Etat a signé une charte E85 - Flex-Fuel, avec des engagements, à la fois pour les pétroliers, et pour les constructeurs de mettre à disposition de clients ces voitures. Notre histoire a été ponctuée par le rendez-vous du Grenelle de l'environnement, où il a fallu, effectivement, vérifier que les biocarburants avaient un bilan énergétique positif : c'est vérifié.

Sur les émissions de gaz à effet de serre, il est avéré que nous diminuons les émissions de CO<sub>2</sub> de 60%. Depuis 2007, l'IFP et l'ADEME ont fait un suivi sur les flottes et les émissions qui indique que quasiment toutes les émissions polluantes diminuent, de façon significative (CO, HC, NOx, butadiène, benzène). Le rapport de l'ADEME est sorti il y a quelques mois, et nous travaillons avec le Ministère, pour la relance de la filière E85. Par ailleurs, du fait d'une fiscalité adaptée aux biocarburants, le litre d'E85 est vendu 85 centimes. Pour les particuliers, c'est une réduction sur les cartes grises, une exonération de malus, nous n'avons pas réussi à avoir le bonus. Pour les entreprises, c'est un amortissement exceptionnel qui est possible, et une exonération de la TVS.

En distribution, on a 320 stations-service, qui distribuent ce carburant, mais les pétroliers sont très en deçà de leurs engagements, de la charte qu'ils avaient signée fin 2006.

On a un objectif, en France, d'avoir 23%, et non pas 20, qui est l'objectif européen, d'énergies renouvelables en 2020, avec 10% d'énergies dans les transports. Pour ce faire, on mobilise à peine 3 ou 4% des surfaces blé - betterave françaises. Je pense qu'il faut vraiment travailler à la promotion de toutes les solutions, et c'est bien l'objet du Club des Voitures Ecologiques.

## Joël PEDESSAC

Directeur général du Comité Français du Butane et du Propane



GPL signifie gaz de pétrole liquéfié. Ce sont les combustibles, butane et propane, que vous trouvez dans les bouteilles de gaz. Ce sont donc des carburants, qui sont liquides et gazeux, facilement transportables et sécurisés. 65% des ressources mondiales proviennent de l'extraction du gaz naturel.

Les carburants alternatifs existent parce qu'ils ont un intérêt principalement environnemental et participe à la diversification énergétique. Pour le GPL, du puits à la roue, c'est-à-dire quand on intègre, la production, le transport et la consommation du véhicule, on s'aperçoit que les émissions de particules sont extrêmement faibles, voire quasi-inexistantes. Au niveau des NOx, on émet dix fois moins que l'essence et trente fois moins que le diesel. Concernant le CO<sub>2</sub>, c'est 14% de moins par rapport à l'essence. Comment un carburant alternatif peut-il exister ? Les carburants sont taxés à 80%, ce qui veut dire que, si on veut exister, il faut forcément jouer sur la taxation. Il existe une directive européenne qui fixe la fiscalité des carburants. Elle donne un niveau de taxation pour le GPL qui est bien plus faible que l'essence et le diesel.

Concernant la distribution, nous avons résolu le problème en faisant les investissements nous-mêmes, à hauteur de 200 millions d'euros sur les dix dernières années, pour construire un réseau de 1.850 stations service. Pour comparaison, en Allemagne, il y en a 5.500. Sur une station service, on vend moins de 5 m<sup>3</sup> de GPL. Le réseau de stations a été dimensionné pour en vendre dix fois plus.

Au niveau européen, vous avez des marchés qui sont en croissance : l'Italie, l'Allemagne, l'Espagne, la Grande-Bretagne, et la France. En France ce sont un peu plus de 60.000 véhicules par an, et la tendance est en train de se renforcer : on risque d'aller vers les 70.000 voitures. Il est à noter que l'évolution du prix des carburants, même pendant la crise pétrolière de 2008, le GPL est resté relativement stable. Le système de bonus écologique aujourd'hui, pour le GPL, c'est jusqu'à 2012 : 2.000 €. Il est clair que les énergies comme les nôtres sont des énergies de transition jusqu'à 2030 - 2040.

## PRÉSIDENT

### Max ROUSTAN

Député-maire d'Alès



Les Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques confortent le positionnement qu'on a voulu donner au Pôle Mécanique d'Alès : l'écologie.

Aujourd'hui, il faut faire un tour de table calmement, pour jumeler des compétences différenciées dans la réforme qu'on est en train de faire sur les territoires, et leur gestion.

Il y a 5 à 10% de la circulation en ville qui pourrait être évitée mais qui est contrainte. La liberté de choix, c'est la qualité de service. On revient à un débat ancien. C'est essentiel et ce ne sont pas que les infrastructures. Il y a un problème de financement que nous ne sommes pas en capacité de résoudre. On sait que les agglomérations, les communautés urbaines ont fait un effort considérable en matière de transport collectif, sauf qu'on est arrivé à un point où il faudra se demander qui doit payer dans l'avenir. Je n'ai pas la réponse. C'est extrêmement compliqué et extrêmement sensible.

### Jean-Claude GAYSSOT

Vice-président du Conseil Régional Languedoc-Roussillon, ancien Ministre des Transports



Notre région, comme toutes les régions de France, est dans cette situation obligatoire de rechercher des solutions pour la mobilité, notamment dans le domaine des déplacements et des transports. On le sait, les transports interviennent de l'ordre de 30% environ par rapport à la couche d'ozone.

Nous sommes avec une croissance démographique tout à fait exceptionnelle. L'urbain se développe de manière considérable, et tout se passe à l'endroit où il y a le plus de transit. Nous sommes donc obligés de penser les déplacements de manière nouvelle. Ainsi, il faut changer de domaine technologique mais également les comportements.

En région parisienne, 80% des déplacements dans Paris se font

en transports collectifs, et 80% des déplacements de banlieue à banlieue se font en voiture. Pourquoi ? Parce que la démarche radiate l'a toujours emporté. On a un problème qui est posé avec la voiture, c'est la congestion des villes ! Si on ne fait pas de la complémentarité, si on ne joue pas la carte du covoiturage, on se heurte à un phénomène objectif : il n'y a pas que l'asphyxie au point de vue des gaz carboniques, il y a une asphyxie du point de vue des déplacements.

Nous sommes à un moment de « rupture ». J'ai le sentiment que c'est ce qui doit nous guider, qu'il s'agisse de la recherche, du développement, de la création d'activités, d'entreprises, qu'il s'agisse de l'intervention publique, qu'il s'agisse, de la fiscalité... La décentralisation est une bonne chose, mais il faut des outils de coordination. Je suis de ceux qui pensent qu'il n'y a pas de progrès de civilisation s'il n'y a pas de progrès de la mobilité.

### Olivier DELEU

Délégué général de TDIE



On parle beaucoup de transport collectif, et tant mieux, parce qu'il en faut mais, quand on regarde les chiffres, aussi bien ceux des trente dernières années que ceux de l'étude INSEE qui est sortie il y a quelques mois, on s'aperçoit que les transports collectifs ont plutôt perdu des parts de marché. Sur les trente dernières années : la part de la route est passée de

75 à 85%. Ça montre qu'il y a encore beaucoup à faire. Il faut des infrastructures supplémentaires, tous modes confondus, pour absorber une plus grande partie du trafic. Il faut également que ces services de transports soient de qualité. Par ailleurs, il n'y a pas un mode qui serait vertueux, et un ou plusieurs modes qui ne le seraient pas. Dire que la route est par définition quelque chose qu'il faut condamner est une hérésie. On ne la remplacera jamais complètement. On doit continuer à investir dans les infrastructures de transport, c'est indispensable pour la société dans laquelle on vit.

### Vivian MAYOR

Membre du Bureau de la Communauté d'Agglomération Nîmes Métropole, délégué au Transport Collectif en site Propre



Pour Nîmes métropole, nous nous sommes basés sur le plan de déplacement urbain, le PDU. Il faut de la complémentarité. On parlait de ne pas engorger les cœurs de villes. C'est vrai que les parcs relais autour des villes doivent exister. De proposer les modes de déplacement doux. Je rappellerai aussi qu'il ne faut pas apprendre aux gens à prendre les transports collectifs, il faut le leur réapprendre. Rappelez-vous dans les années 60, avant l'avènement de la voiture, nous utilisions largement les transports collectifs. Je crois que si on veut inciter les gens à prendre les transports collectifs, il faut

qu'ils soient de qualité, qu'ils soient à l'heure, propres, sécurisés, qu'on se retourne sur leur passage... Concernant les collectivités je voudrais souligner un problème à la fois technologique et financier. Lorsqu'on met en place un transport collectif en site propre, on a quatre choix : un bus à haut niveau, un trolley électrique, un tram et un métro. Que dicte le choix ? Le mode est dicté par la fréquentation. Sur une de nos lignes, on va passer les 40 000, c'est donc un tram. Lorsqu'on est en-dessous, on est sur un bus à haut niveau de service. Pourquoi ? Parce qu'on est entre 10 et 15 000, c'est 7-8 millions d'euros le kilomètre, un tram c'est entre 2,5 et 3 fois plus. Ou est-ce qu'on fait ? On se rabat sur un bus à haut niveau de service avec une capacité qui peut aller jusqu'à 25 000 voyageurs.

## Igor CZERNY

Directeur Transports et véhicules électriques EDF



Nous avons, avec la mobilité, avec le véhicule électrique, avec le transport collectif, un vecteur, créateur de richesses. Je voudrais citer la Chine qui investit massivement dans la mobilité propre, le Japon : 60% des batteries au lithium qui arrivent en France, proviennent du Japon. Les Etats-Unis, Barack

Obama a mis sur le tapis plus de 2 milliards d'euros dans la recherche dans le domaine des batteries. On voit bien que c'est un facteur de richesse.

Quels sont les facteurs clés du succès ? Il faut mettre en place des systèmes simples, économiques et sécurisés. Ne compliquons pas : partons du fait qu'un véhicule est immobilisé 80% du temps, que la moyenne des trajets est de l'ordre de quelques kilomètres par jour. Ne faisons pas une infrastructure de charge pléthorique qui ne servira pas à grand-chose. Utilisons ce que nous avons dans les parkings publics et privés. 90% de la charge se fera là, les expériences le prouvent.

La vision du marché, on la voit d'abord trouver sa légitimité dans le développement du véhicule hybride rechargeable, car il n'y a pas de problème d'autonomie. L'expérimentation qu'on fait à Strasbourg permet d'avoir une autonomie de 20 kilomètres électriques : vous pouvez faire une grande partie des trajets quotidiens. Et le véhicule électrique trouvera d'abord sa légitimité dans les flottes d'entreprise. C'est ce qui a été lancé avec le groupe Bailly. En ce qui concerne le contexte actuel, il nous faut impérativement, pour l'avenir, définir des standards et des normes. Si vous voulez savoir quel type de prise vous mettez côté mur, comment vous allez payer cette infrastructure de recharge, quel type de monétique, comment gérer le protocole de communication entre la voiture et la borne... La mobilité décarbonée et électrique ne sera un succès que si elle est sociale.

Enfin, construisons pour la France et l'Europe, ce que l'on voit aux Etats-Unis, où le département de l'énergie américain fédère la recherche, les entreprises, et les universités.

## Serge GREGORY

Vice-président de Mov'eo



Les pôles de compétitivité ont pour objet de faire le lien entre les entreprises, les centres de recherches, les centres de formation et les collectivités territoriales, pour générer des projets de recherche et développement. Le pôle de compétitivité, dans ce contexte, s'efforce aussi de soutenir les petites et

moyennes entreprises, puisque les grandes entreprises savent à peu près réaliser leurs activités de R&D toutes seules, elles ont besoin, de temps en temps, de partenariats. Il s'agit de les accompagner dans leurs projets, dans leur renforcement international... C'est dans le cadre de cette attente du consommateur sur les besoins de mobilité qu'on a entrepris une étude. A priori, on pourrait être à l'aube d'une rupture, puisque, on constate que les besoins de mobilité de la population sont toujours en croissance constante. L'automobile représente à peu près 80% des besoins de mobilité. On a distingué quatre territoires, « de référence » : Les villes et les centres-villes, où il est certain que la préférence doit être accordée aux transports en commun. Le territoire périurbain où l'on trouve une cohabitation entre les voitures individuelles et les transports collectifs. C'est le cœur de la gestion multimodale. Le troisième domaine, c'est le milieu rural ou urbain où la voiture restera a priori le mode de référence et le mode dominant. Et sur l'interurbain, avec une distance moyenne, située à peu près entre 2 et 600 kilomètres, il est certain qu'il y aura un maillage entre le ferroviaire et la voiture. Enfin, on a distingué des comportements nouveaux et structurants : par exemple, un acheteur préfère s'il est très écologiste, aura un souci sur le prix d'acquisition de son véhicule propre.



# 8 JUILLET, CONFÉRENCE PLÉNIÈRE : QUELLES ACTIONS DES COLLECTIVITÉS LOCALES OU DE L'ÉTAT POUR ACCÉLÉRER L'ACHAT DE VÉHICULES ÉCOLOGIQUES EN FRANCE ?

## Richard MALLIE

Premier Questeur de l'Assemblée nationale,  
Député des Bouches-du-Rhône



Nous ne prenons plus de grosses cylindrées à l'Assemblée nationale. Aujourd'hui les constructeurs savent faire des moteurs à quatre cylindres avec des puissances largement suffisantes compte tenu de la limitation de vitesse et de ce qu'on fait en zone urbaine. Nous avons enlevé toutes les boîtes automatiques, parce qu'elles consomment plus.

Nous avons aussi formé nos chauffeurs, à ce qu'on appelle l'éco-conduite. Nous avons gagné 3,5 litres au cent en consommation moyenne sur l'ensemble du parc. Nous sommes également passés de gros moteurs à essence à de petits moteurs diesel. C'est sur les instructions du Président de l'Assemblée nationale que nous mettons en place ce genre de choses, et vous voyez que nous sommes capables d'évoluer et de montrer l'exemple.

Depuis trois ans, grâce aux Grenelle, on s'aperçoit que dans les têtes, l'état d'esprit change. Si on arrive à faire changer l'état d'esprit, les électeurs vont se tourner vers leurs maires pour leur demander : « dites, les véhicules décarbonés, qu'est-ce que vous en faites, pourquoi vous n'y allez pas ? » C'est ça le plus important.

## Jean-Louis LEGRAND

Coordinateur interministériel du plan véhicules décarbonés

Le plan français sur les véhicules décarbonés comporte un grand volet Recherche - Développement, lancé en 2007 à l'issue du Grenelle de l'Environnement, un volet industriel de l'action des pouvoirs publics et un volet Marché avec le système de bonus - malus, en particulier le super-bonus pour les véhicules électriques, et le sujet de flotte.



Nous avons abordé ce sujet de flottes avec quinze grands groupes français, de manière à cerner des parcs adressables de véhicules électriques.

Demain, nous essaierons de dialoguer avec les instances représentatives des collectivités territoriales, afin de voir ce qu'on peut faire en groupement des achats au niveau de régions, de départements, de communautés urbaines, de communes...

Nous allons réfléchir tous ensemble à l'art et la manière de créer une demande globalisée à afficher aux constructeurs.

Nous sommes vraiment dans un jeu collectif. Les collectivités territoriales ont différentes logiques de mobilité urbaine, de stationnement, de voirie. Les situations sont différentes d'une collectivité à l'autre et il est important d'avoir une démarche au niveau de chaque collectivité. Il y a également d'autres acteurs à prendre en compte : les métiers du stationnement, du mobilier urbain, les autorités de transports...

L'Etat, dans le Livre Vert a une mission de coordination centrale, en particulier sur l'interopérabilité, la standardisation, la normalisation. Dans ce Livre Vert, un des objectifs que nous nous sommes fixés, c'est de travailler une bonne dizaine de modèles économiques différents. Il faut donc avoir en tête qu'on est face à un monde qui change, qu'il n'y a pas un seul modèle économique, mais plusieurs, et que dans chacun de ces cas, il faut qu'on trouve les meilleures solutions adaptées.

## Marc TEYSSIER d'ORFEUIL

Délégué général du Club des Voitures Ecologiques,  
Co-fondateur des RIVE



La complémentarité des aides des collectivités sur le disque vert, sur la gratuité dans les parkings, sera indispensable. Les gens vont additionner les aides auxquelles ils auront droit, pour voir si cela vaut la peine de faire le pas vers des véhicules plus écologiques. L'action au quotidien est importante : si nous agissons tous les ans ou tous les jours, sur le stationnement, sur les parkings, c'est essentiel.

Une des idées que le Club va porter dans les années qui viennent est la suivante : utiliser le levier du péage. Si demain, nous proposons qu'il y ait moins 20 ou moins 30% sur les péages pour tous ceux qui ont des véhicules écologiques, le levier serait gigantesque.

Et puis un autre point sur lequel nous avons porté, déjà, un amendement, serait aussi un prêt à taux zéro, pour l'acquisition des véhicules propres, sur conditions de ressources, qui pourrait venir compléter, remplacer la prime à la casse. On cherchera aussi à arriver avec des idées supplémentaires, parce que nous sentons bien que si nous n'ajoutons pas un certain nombre d'aides, cela ne décollera pas.

## Jean-Pierre SAEZ

Maire de Venelles, Vice-président de la Communauté d'Aix,  
Délégué à l'Environnement et au Développement durable



Nous veillons à ce que notre ville puisse favoriser l'accessibilité, ou privilégier les voitures décarbonées, dans les parkings, d'abord en mettant des prises. Sur le stationnement en voirie, il y a doublement des durées pour le même prix. Sur les véhicules, nous avons prévu de financer, à hauteur de 2.000 € du montant HT, les véhicules décarbonés, les véhicules électriques, pour les communes et d'aider les communes

à hauteur de 50%.... Et pour les particuliers, 1.000 € sur les cent premiers véhicules qui seront achetés. On espère que nos avocats, nos médecins, qui habitent dans le centre-ville d'Aix ou travaillent, auront la démarche du deuxième véhicule. L'achat du deuxième véhicule, dans les cinq ans qui viennent, sera forcé dans une famille de véhicule électrique.

L'initiative que nous prenons également, c'est que La Provence et Le Monde seront les premiers journaux au monde distribués par des voitures électriques. Madame le Président de la Communauté a accepté l'idée de faire distribuer les journaux par des véhicules dans le centre-ville d'Aix. En effet, ce dernier concurrençait en été quatre fois les seuils maximums de la norme européenne en matière d'ozone qui sont à 120 µg par m<sup>3</sup> : nous sommes, en juillet - août, à 480 µg d'ozone par m<sup>3</sup>. Il y a urgence sanitaire à pouvoir développer ces schémas.

## Louis NEGRE

Sénateur des Alpes-Maritimes - Rapporteur du volet transports  
du Grenelle II, 1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE



Nous travaillons la main dans la main sur le Livre Vert qui donnera la marche à suivre pour toutes les collectivités. Il y en a treize qui sont montées au créneau et sont volontaires aujourd'hui. Mais nous avons ouvert la porte à tous ceux qui voudront nous rejoindre.

Nous pouvons jouer sur le quotidien des Français, d'abord en donnant l'exemple. Nous avons donc un

travail de fond, pédagogique, à faire à l'égard de nos concitoyens et même des autres élus. Ensuite, nous avons des actions, démonstratives, exemplaires, et des actions sur le terrain. C'est une idée du Club des Voitures Ecologiques, de faire en sorte que l'on ait un stationnement gratuit, par exemple, pour les véhicules décarbonés. Les collectivités locales ont un rôle important à jouer, et en tous les cas, exemplaire.

Aujourd'hui, nous avons le premier plan de véhicules décarbonés au niveau mondial. L'appel d'offres que nous lançons nous permet d'être premiers là encore. Il ne manque qu'un petit détail : cette filière qui nous permettrait d'être plus incisifs et encore plus dynamiques. D'autant plus que l'union fait la force, et nous pourrions peser beaucoup plus que si chacun se présente dans son coin.



Marcel Deneux, Sénateur ;  
Louis Negre, Sénateur-maire ;  
Richard Mallié, Député ;  
Marc Teyssier d'Orfeuil,  
Max Roustan, Député-maire.



Ambiance terrasse.



Richard Mallié  
et Max Roustan.



## LE DISQUE VERT,

c'est 1h30 de stationnement gratuit pour les voitures écologiques : l'engagement des collectivités territoriales pour les voitures propres

L'objectif est de donner aux villes un levier d'accélération pour l'acquisition par les citoyens, de voitures écologiques.

Cette incitation visible et peu coûteuse constitue un véritable levier incitatif en direction des automobilistes.

Les villes de Bordeaux, Alès, Puteaux, Orléans, Creil, Avignon ont déjà adopté le dispositif.

Contactez le Club des Voitures Ecologiques, à l'initiative du disque vert : 01 44 18 14 57

# Atelier 7: relever le défi du plan véhicules décarbonés / acheteurs publics – acheteurs privés : comment atteindre le cap des 50.000 véhicules ?

## Gérard SIMON-LABRIC

Directeur du réseau de l'Union des Groupements d'Achats Publics (UGAP)

L'objectif qui a été assigné au Président de La Poste, Monsieur BAILLY, était d'organiser et de fédérer les commandes, à la fois d'entreprises publiques, État et collectivités territoriales, et de grandes entreprises privées pour arriver à une masse critique, et permettre une offre de véhicules électriques performante et viable économiquement.



Ces adhérents, au nombre de vingt, comptent La Poste, qui est le plus gros contributeur, avec l'UGAP, mais aussi de grands opérateurs dans le domaine des transports: Areva, EDF, ERDF, France Télécom, GDF Suez, GRDF, RATP, SNCF... puis vous avez les entreprises du secteur de l'environnement, comme Suez et Veolia, et des entreprises du BTP, comme Bouygues, Eiffage, Saur, Spie et Vinci.

Ce sont des entreprises qui disposent de parcs importants, qui sont habituées soit à acheter, soit à louer des véhicules, et à gérer des flottes importantes, donc il était primordial d'arriver à fédérer ce type d'entreprises afin de créer cette « filière » nouvelle des véhicules électriques. Ce groupement de com-

mande représente 50.000 véhicules. C'est le premier groupement de commandes institué entre les entreprises privées et publiques. Cela a été un défi, et nous pouvons nous réjouir que les entreprises privées aient accepté de participer à ce groupement, et de se soumettre aux règles du code des marchés publics.

Les procédures de dialogue compétitif présentent un gros avantage: l'audition des candidats, à la fois sur la partie technique et sur la partie financière. Aujourd'hui, les modèles économiques des constructeurs et opérateurs de ces marchés ne sont pas encore tous connus. Le dialogue compétitif nous permettra de définir ces différents modèles économiques: véhicules acquis, loués avec leurs batteries, acquis mais avec la batterie louée...

Une fois la procédure menée, nous aurons un rôle pédagogique pour faire accepter ces véhicules, encore considérés par beaucoup comme des prototypes du futur, alors que ce sont des véhicules qui, pour certaines formes d'utilisation, sont très adaptés aux besoins et aux attentes de nombreux clients.

## Fabien DERVILLE

Président directeur général de Mobivia groupe



Nous sommes entrant sur l'électrique avec une nouvelle entreprise: O<sup>2</sup> city. Cela fait quarante ans que nous sévissions sur le marché de l'après-vente automobile, au travers de deux grandes enseignes, Norauto et Midas, qui se sont construites sur le multi-marquisme, et la désacralisation de l'entretien. C'est en étant l'alternative du constructeur qu'on a donné naissance à ces entreprises.

Aujourd'hui, le groupe Mobivia a une responsabilité: donner une chance à cette mobilité qu'on va qualifier d'alternative. Si O<sup>2</sup> city arrive à faire émerger ou à donner une chance à de nouveaux constructeurs, ce sera bien pour le consommateur final.

L'électrique fait bouger les lignes et permet à de nouveaux constructeurs de mettre sur le marché des véhicules qui ont toute leur place, en répondant différemment dans l'usage. La vocation d'O<sup>2</sup> city – c'est en cela qu'on peut répondre à cet appel d'air de l'UGAP – c'est de pouvoir donner une chance à ces nouveaux constructeurs. O<sup>2</sup> city a vocation à vendre des voitures en offrant la possibilité aux clients de s'appuyer sur l'ensemble du réseau Norauto. En n'ayant pas de concession, ni de frais de structure, nous n'avons pas les coûts d'un réseau classique de constructeur. Notre vocation est de pouvoir baisser le prix d'entrée de cette nouvelle mobilité. Etre distributeur de véhicules électriques, avec un réseau d'entretien en appui, nous permettra d'ouvrir ce marché au grand public.

## Thomas PEAUCELLE

Directeur de la Stratégie d'INEO groupe GDF Suez



Ce qui m'a le plus frappé, c'est d'abord une implication managériale très forte notamment de la part de la présidence du groupe, de Gérard Mestrallet-lui-même, dans la décision d'y aller. Cette décision a été prise avec la conviction, que la massification des achats permettra de donner l'impulsion initiale à ce marché. De plus, nous sommes une entreprise, nous savons raisonner sur la durée d'utilisation pour savoir ce qu'est un coût total d'utilisation.

C'est donc une démarche de management au départ. C'est également avoir une démarche développement durable, en se demandant: « Est-ce que nos déplacements sont tous nécessaires? Est-ce qu'on peut s'organiser et faire autrement? ». Il y a cet accompagnement et cette démarche qui sont indispensables pour faire prendre conscience aux usagers finaux qu'en modi-

fiant un peu les habitudes, on peut utiliser ce qu'ils croyaient au départ inutilisable. Le message à donner à tout le monde, que ce soit des entreprises privées, des collectivités ou des administrations, c'est de bien prendre en compte la démarche managériale et d'accompagnement pour réussir le passage au véhicule électrique. Nous l'avons dit plusieurs fois ces deux derniers jours: nous sommes en train de vivre une révolution. C'est la révolution industrielle du véhicule, mais c'est aussi une révolution sociologique sur les usages du véhicule.

Nous n'avons pas le droit d'échouer. Mais tout ce que je vois depuis deux jours me rend très optimiste. Après, c'est une question de volonté politique pour les élus, et de volonté managériale pour les entreprises de faire ce qu'il faut pour que ça réussisse.

## Jean-Loup SAVIGNY

Directeur commercial et marketing d'Arval France, filiale de BNP Paribas, Directeur général de DEXIA LLN



Nous sommes des conseillers en gestion de parc automobile. Nous devons aider nos clients à mener des actions concrètes en termes de développement durable, de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub>, de consommation carburant. Le véhicule électrique nous intéresse parce que même s'il ne répond pas aujourd'hui à tous les critères économiques, il répond déjà à la problématique environnementale.

Nous pouvons nous lancer sur le véhicule électrique. Aujourd'hui, nous savons qu'il est tout à fait possible d'envisager une deuxième vie et donc une valeur résiduelle assez compétitive. Nous avons identifié un certain nombre de clients qui ont déjà un profil pour passer à l'électrique dont un certain nombre de sociétés publiques. Nous pouvons utiliser l'électrique, mais il faut répondre à une autre problématique: la recharge.

Nous suivons cet appel d'offres parce que nous pensons que ça va faire un appel d'air. Nous voulons l'utiliser pour montrer que si les plus grandes entreprises se sont posé la question, les plus petites peuvent également y passer, surtout celles en création ou dans les pôles d'activités. Cela est aussi un bon moyen d'obtenir des financements et subventions: il faut rendre compétitif, attractif le véhicule électrique.

Je dirais qu'un bon moyen pour passer à l'électrique, c'est la location longue durée. À ce titre, nous pouvons racheter des parcs automobiles de nos clients, soit pour les louer, soit revendre les plus anciens et mettre en place des véhicules neufs. Je crois qu'on n'est vraiment pas loin de trouver une formule idéale pour se lancer, dans un premier temps sur le véhicule utilitaire.

## Jean-François CHANAL

Directeur général d'ALD Automotive, filiale de la Société Générale



Notre entreprise, ALD Automotive, est une entreprise qui gère des parcs automobiles, sous plusieurs formes: la location longue durée, où nous sommes propriétaires de la voiture et nous assurons l'intégralité des services et des prestations, de l'achat jusqu'à la revente du véhicule, la gestion en fleet management pour des parcs qui ne nous appartiennent pas, où nous gérons dans leurs meilleurs coûts et le meilleur usage possible comme si la voiture nous appartenait.

Ce qui est intéressant, c'est le conseil qu'on va pouvoir amener. ALD gère aujourd'hui plus de 240.000 véhicules, nous avons un historique important et des outils informatiques pour gérer tous ces véhicules. Le rôle qu'on peut avoir est un rôle de conseil pour aider nos clients à trouver la meilleure solution, la meilleure durée de détention, le meilleur kilométrage et à aller vers le TCO le plus optimal.

On est en contact permanent avec les constructeurs pour savoir quels sont les bons modèles, comment on va fonctionner, comment les acheter. La clé de tout cela est évidemment la valeur résiduelle. Notre métier est aussi de suivre la vie du véhicule du début jusqu'à la fin, donc de vérifier que les réseaux sont pertinents, et qu'on va pouvoir optimiser la gestion des parcs. Que ce soit dans le public ou dans le privé, on est dans une démarche d'externalisation. C'est notre métier.

Le métier de loueur et de gestionnaire de parc automobile, va avoir aussi un virage technologique et économique, puisqu'on va devoir bâtir un nouveau modèle économique durable. Aujourd'hui, il faut qu'on fasse parfaitement notre rôle de conseil et que ce soit quelque chose de durable.

## Vanessa CHOCTEAU

Directeur projet, direction Courrier du groupe La Poste

Le premier axe de ce groupement, c'est la finalité, l'objectif. Nous sommes dans une démarche visant à faire émerger le marché du véhicule électrique. Le deuxième axe, c'est que nous avons fait un tour de table d'utilisateurs de grandes flottes captives, et des entreprises qui ont le même code génétique: nous sommes tous utilisateurs.



Le travail sur les usages a été le troisième axe fondateur. Le véhicule électrique doit accrocher à la fois aux usages et à l'utilisation que l'on en fait. Dans cette optique, nous nous sommes attachés à exprimer un cahier des charges.

Autour de cela, nous avons eu le volontarisme de nos présidents et l'enthousiasme des équipes: les directions des achats de chaque entreprise, les directions techniques, les directions juridiques... Nous avons tous bâti une sorte de pacte de confiance. Volonté clairement affichée aussi dès le début, nous représentons

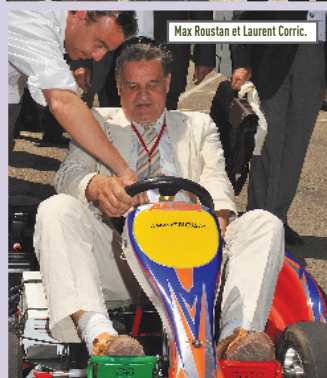
les principaux secteurs d'activité en France, les principaux usages, y compris des collectivités, car des associations d'élus étaient également présentes. Nous représentons un potentiel de 50.000 véhicules adressé au marché.

C'est vraiment une très jeune pousse: nous sommes donc attentifs sur toute la prochaine phase qui va arriver, sur ces sujets-là et leur évolution.

En cela, je rebondirai sur ces deux jours, ces premières rencontres: je pense que ce sont d'excellentes occasions de porter à la connaissance d'un large public les produits. Nous faisons avancer ce projet, qui est un projet sociétal et de révolution, tant au niveau du particulier, que des entreprises, parce que nos conducteurs sont également des conducteurs dans la vie de tous les jours, donc il y a à travailler et à transformer cette perception du véhicule.



Lancement de la marque O<sup>2</sup> City par mobivia groupe avec les parlementaires.



Max Roustan et Laurent Corric.



Gamme Honda.



Alfred Trassy Paillogues au volant de la Think de O<sup>2</sup> City.



Nathalie Morlot, gérante de La Fonderie d'événements publics, co-fondatrice des RIVE; Marcel Deneux, sénateur de la Somme et Marc-Elie Weil, Président du groupe La Fonderie, gérant de La Fonderie d'événements, co-fondateur des RIVE.

# Atelier 6: Quel avenir pour les véhicules hybrides ?

## PRÉSIDENT

### Alfred TRASSY-PAILLOGUES

Député de Seine-Maritime,  
Président du groupe d'études automobile à l'Assemblée nationale

Le thème de notre réflexion est quel peut être l'avenir pour les véhicules hybrides ? Nous misons sur le véhicule « hyper propre », complètement électrique, donc nous pouvons nous poser la question : est-ce que cela va marginaliser l'hybride et les autres carburants ? Est-ce qu'il n'y a pas des hybridations vertueuses qui passeraient par le EB5, le GPL, l'électrique ? On additionnerait les paramètres qualitatifs. Il faut aller vers l'hybride rechargeable qui peut fonctionner en ville sur 25 kms en électrique pur. Se pose aussi la question de la polyvalence du véhicule. Surtout avec les progrès que fait Mov'eo en matière d'optimisation de moteur thermique. On se demande si le nec plus ultra pour le particulier, ce n'est pas l'hybride rechargeable et optimisé, et si l'électrique n'est pas le véhicule qui, dans un premier temps, sera réservé aux flottes d'entreprises et collectivités, pour une utilisation professionnelle par des gens qui sont sûrs que lors de leur déplacement ils trouveront la prise leur permettant de recharger intégralement.



### Joseph BERETTA

Direction Juridique des Relations Institutionnelles  
et de l'Audit groupe PSA

Pour être plus écologique, il faut trouver le meilleur compromis en termes d'énergie, technologie et usage, avec un coût maîtrisé. Nous électrifiions le véhicule thermique avec le Stop and Start sur des moteurs diesel qui va couper le moteur dès 20 km/h et arriver à des gains de consommation importants.

Le deuxième pilier, c'est l'hybride. La question se pose : essence ou diesel ? Si je compare en termes d'économie,



d'usage et de gains, avec un hybride essence je suis meilleur avec mon eHDI à véhicules équivalents, en utilisation urbaine.

Le troisième pilier, c'est l'hybride rechargeable. En augmentant la taille de la batterie nous arrivons à une autonomie de 20 kms. Cela me permet de faire mes trajets quotidiens en électrique et de recharger sans infrastructures spécifiques. Cette solution permet d'étendre l'autonomie du véhicule électrique à moindre coût pour le client et pour la société. Les premiers véhicules hybrides rechargeables seront en expérimentation en 2012. On ne change pas de cap immédiatement, le fait d'introduire un nouveau véhicule prend du temps.

### Frédéric GRANDVOINET

Directeur des ventes sociétés & collectivités, Mercedes-Benz France



Une des réponses est l'optimisation des moteurs à combustion. Le moteur tel qu'on le connaît n'est pas prêt de s'arrêter : nous devons encore le travailler en réduisant les consommations et émissions. Ensuite vient l'hybridation, puis le zéro émission. Pour un constructeur, le but est d'arriver à faire une voiture qui ne va rejeter aucune émission. Tout l'enjeu est d'être capable de le faire à un coût acceptable par le client. Toutes les technologies sont travaillées et sont sur le marché ou vont l'être. D'abord, les voitures tout électrique, dont la smart

électrique. Puis, la pile à combustible : nous n'avons pas besoin de beaucoup d'hydrogène pour produire de l'électricité et le rendement est bon. Cela demande un stockage particulier, mais la technologie a évolué : la pile à combustible a quand même un bel avenir ! Trois types d'hybrides existent : le micro-hybride, avec le Stop and Start; le mild hybride avec le moteur thermique comme moteur principal et en appoint un moteur électrique. Enfin le full hybride, avec un moteur thermique et un moteur électrique qui permet de rouler en tout électrique. On passe à des performances plus importantes en termes de baisse de CO<sub>2</sub>. Cela pose le problème du coût : avant, il fallait un moteur, maintenant on en a deux, plus une batterie lithium ion...

### Fabrice ESTEVE

Directeur Marketing & Communication HONDA

Nous sommes confrontés, constructeurs et pouvoirs publics, à trois enjeux majeurs : l'épuisement progressif des ressources fossiles, la réduction des gaz à effets de serre, la pollution de l'air et la santé des gens avec la réduction des émissions de particules. Nous avons les nouvelles normes, Euro 5 et Euro 6 qui s'attaquent à la réduction de ces émissions et vont avoir un impact sur le mix essence-diesel. En Europe de l'Ouest, nous sommes sur des marchés dieselisés. Par le biais de ces normes, on s'attend à une diminution de l'énergie die-



sel. Nous avons l'impression que la solution de demain ce sont les véhicules électriques et à pile à combustible. Avant ça, il y aura une période de transition où l'hybride va se développer, puisque c'est une technologie maîtrisée, fiable, et proposée à un prix abordable pour le client. Nous développons l'hybride, mais à moyen terme, notre objectif c'est aussi de lancer des énergies alternatives comme la pile à combustible. La question des infrastructures pour l'hydrogène est l'une des questions centrales, comme pour l'électrique.

## 8 JUILLET, DE 16H30 À 17H30, CONFÉRENCE DE CLÔTURE Bilan des Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques

Extrait du discours de Christian ESTROSI, Ministre de l'Industrie, lu par Marc TEYSSIER d'ORFEUIL, Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, Co-fondateur des RIVE

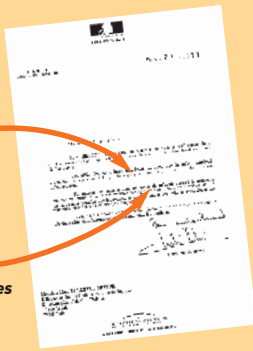


« (...) Le véhicule décarboné n'est pas un sujet industriel comme un autre. C'est l'un des secteurs sur lequel nous voulons que la France devienne un leader mondial. (...) C'est aussi, je le sais, un enjeu d'une importance cruciale pour nos concitoyens (...). Le véhicule décarboné (...) constitue déjà une composante à part entière de la filière automobile, qui doit rester dynamique si nous voulons qu'il conserve toute sa capacité d'innovation. Et puis, tout simplement, le véhicule décarboné et plus particulièrement le véhicule électrique constitue un facteur de création d'emplois considérable. (...) Dans un contexte de crise économique internationale, il est très encourageant de constater que le marché automobile en France offre une bien meilleure résistance que ses compétiteurs étrangers. (...) Ce dynamisme du marché automobile français est donc indirectement une bonne nouvelle pour le développement du véhicule électrique qui va bénéficier des mesures de soutien à l'innovation que nous avons adoptées. Notre priorité, c'est notamment de permettre la constitution d'une filière française de batteries électriques et l'industrialisation des véhicules décarbonés sur le territoire national. L'Etat continuera à s'investir fortement pour atteindre cet objectif. »

### LETTRE DE CHRISTIAN ESTROSI DU 20 JUILLET 2010

"Des contraintes imprévues de mon agenda m'ont empêché d'effectuer ce déplacement. Croyez bien que je regrette et je vous prie de bien vouloir m'en excuser."

"Je note toutefois que les Rencontres Internationales des Voitures Ecologiques ont rencontré un vif succès, ce dont je me réjouis."



Thierry Hesse, Louis Nègre, Max Roustan, Alfred Trassy-Paillogues, Thérèse Martinet

Marc TEYSSIER d'ORFEUIL, Délégué général du Club des Voitures Ecologiques, Co-fondateur des RIVE

Il y a eu des longs débats, beaucoup de réunions, de rencontres, ici, d'interpellations auprès des élus. Les collectivités ont un rôle à jouer, tant par l'exemple que par le rôle d'acheteur, mais aussi par le levier d'influence qu'elles peuvent avoir sur les consommateurs, par le parking et par le péage. On a largement abordé ce point et ça fait partie des sujets que le Club des Voitures Ecologiques veut porter haut et fort auprès de tous les constructeurs et des élus locaux.

Thérèse MARTINET Directrice de l'environnement automobile et du développement durable, PSA

Je m'adresse un peu aux collectivités locales ici présentes, qui ont un rôle d'exemple à jouer, qui doivent inciter aux nouvelles formes de mobilité, et faciliter l'usage des voitures électriques dans les villes. Le deuxième point est le fait qu'il faut des infrastructures que tous les clients puissent utiliser, il faut donc des standards communs et européens.

Louis NÈGRE Sénateur des Alpes-Maritimes, Rapporteur du volet transports du Grenelle II, 1<sup>er</sup> Vice-président du GART, Co-président de TDIE

RIVE est une réussite. De l'avis général, y compris dans les ministères, on considère que c'est un succès. Aujourd'hui, le monde de l'industrie française prend conscience qu'effectivement, il y a un Grenelle, que nos concitoyens attendent un nouveau type de véhicule, pour produire une nouvelle qualité de vie. Nous sommes en train de préparer l'arrivée des infrastructures de recharge

dès l'automne. Avec mes collègues parlementaires, nous lançons tous, un appel au gouvernement français, pour qu'il ait une vision à long terme.

Thierry HESSE Commissaire général du Mondial de l'Automobile Sur un plan global, je trouve que les RIVE sont une belle réussite : c'est bien d'avoir rassemblé tant de monde, d'avoir fait parler de ce secteur. Cette année, le Salon de l'Automobile ouvre ses portes du 2 au 17 octobre, et un hall sera consacré aux nouvelles énergies, sous le parrainage du Ministre de

l'Industrie et du Ministère de l'Ecologie. Tous les grands constructeurs du monde seront là, il y aura beaucoup de nouveautés.

Alfred TRASSY-PAILLOGUES Député de Seine-Maritime, Président du groupe d'études automobile à l'Assemblée nationale Je crois que cette manifestation aura eu cet avantage de nous permettre de nous mélanger, d'échanger, et de voir jusqu'où doit aller la réflexion et l'intellectualisation des problèmes, et où doit commencer l'action.

Max ROUSTAN Député-maire d'Alès

Ces multiples conférences ont permis de faire se rencontrer tous les acteurs, que ce soient les constructeurs, les consommateurs ou les hommes politiques, de telle manière que, de concert, nous essayions d'aller de l'avant. En se posant les problèmes d'énergies fossiles, cela nous oblige à réagir. Aidons la recherche, aidons les entreprises, aidons nos usines de batteries en France : nous avons le potentiel. C'est aujourd'hui qu'il faut prendre les décisions pour demain.

Les RIVE sont co-fondées par le Club des Voitures Ecologiques et la Fonderie d'événements

CONTACTS : Thibaut MOURA, Club des Voitures Ecologiques  
01 44 18 14 57 / 06 88 08 69 56 - Club-voitures-ecologiques@orange.fr  
Guillaume METIVIER, Club des Voitures Ecologiques  
09 50 13 07 80 / 06 60 74 17 46 - Club-voitures-ecologiques@orange.fr  
Rédaction, conception et réalisation : COM'PUBLICS  
Copyright photos : Club des Voitures Ecologiques  
Photographe Cyril TONDUT / Delmas Photo - cyril.tondut@delmasphoto.net, Assemblée Nationale.

www.rive2010-ales.fr

### PARTENAIRES EXPOSANTS



### PARTENAIRES MEDIA



### PARTENAIRES WORKSHOP

Testla, Walther, AVEM, Eco&Mobilité, Véléance, PVI Division, Gépébus, BI-SCOT, Mobigreen, GNVERT, DBT, ERDF, Segway, Primagaz, Ecomobilis, COURB, Tracetel, La Conduite Adaptée, Goelectric, SNR, Technolia, Saintronic, Ecole des mines