



Table ronde sur le véhicule électrique et hybride

Eric BESSON

Ministre chargé de l'Industrie, de l'Énergie
et de l'Économie numérique

Mardi 6 septembre 2011

DOSSIER DE PRESSE



www.economie.gouv.fr

Contacts presse :

Cabinet d'Eric BESSON - Pierre-Antoine LACHAL / Clotilde LARROSE : 01 53 18 45 13



SOMMAIRE

- **La charte des industriels en faveur du véhicule électrique et hybride**
- **Une mobilisation ambitieuse du Gouvernement en faveur du véhicule électrique et hybride**
- **Le programme « Véhicule du futur » des Investissements d'avenir**
- **Les entreprises et institutions participantes à la table ronde**
- **Une mobilisation collective qui porte ses fruits**

→ **Exemples d'offres industrielles arrivant à maturité :**

- GROUPE BOLLORE
- GROUPE RENAULT
- GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN
- BMW FRANCE
- MIA ELECTRIC
- GOUPIL
- LUMENEO
- JDM AUTOMOBILES
- MEGA
- VENTURI
- EDF
- SCHNEIDER FRANCE
- SAGEMCOM
- HAGER
- DBT FRANCE
- PARKEON



LA CHARTE DES INDUSTRIELS EN FAVEUR DU VEHICULE ELECTRIQUE ET HYBRIDE

Mardi 6 septembre 2011

Attendus

L'arrivée sur le marché d'une nouvelle génération de véhicules électriques et hybrides représente une rupture technologique, industrielle et commerciale pour le secteur automobile mondial et les consommateurs.

Le plan français pour le développement des véhicules électriques et hybrides adopté en 2009 par le Gouvernement, le bonus automobile et le programme « Véhicule du futur » des Investissements d'avenir, doté de 750 millions d'euros, illustrent l'engagement des pouvoirs publics en faveur du véhicule décarboné. L'Etat et les collectivités territoriales ont également concrétisé leur implication par la signature le 13 avril 2010, de la Charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques.

Ces engagements accompagnent la mobilisation inédite des industriels français pour faire du véhicule décarboné un succès servant simultanément les préoccupations environnementales de la collectivité et la compétitivité de l'industrie française.

La présente Charte, mise en place à l'initiative du Ministère en charge de l'Industrie, de l'Energie et de l'Economie numérique, contribue à franchir une nouvelle étape dans le déploiement en France du véhicule électrique et hybride. Elle témoigne de la volonté des industriels et professionnels signataires de proposer aux consommateurs des véhicules décarbonés, produits et services associés, présentant le plus haut niveau de performance, de qualité, de simplicité d'usage et de sécurité.

L'industrie française confirme ainsi sa détermination à rester à l'avant-garde mondiale du véhicule du futur.

Dix engagements

Sous l'impulsion de l'Etat, représenté par le Ministre chargé de l'Industrie, de l'Energie et de l'Economie numérique, les industriels signataires de la présente charte prennent les dix engagements suivants, qui prennent effet à la commercialisation des offres de chacun :

- [Engagement n°1 – Proposer des offres de véhicules électriques et hybrides attractives pour les particuliers](#)

Proposer des offres commerciales attractives pour les particuliers désireux d'acquérir un véhicule décarboné, notamment électrique.

Pour les constructeurs disposant de réseaux commerciaux de référence, y organiser, d'ici à la fin du premier trimestre 2012, des journées « Portes ouvertes », présentant au public leurs offres de véhicule(s) électrique (s) ou hybride(s).

- [Engagement n°2 – Promouvoir les véhicules électriques et hybrides auprès des acquéreurs de flottes](#)

Proposer systématiquement les offres de véhicules décarbonés aux clients de flottes.

- **Engagement n°3 – Promouvoir les véhicules électriques et hybrides auprès des collectivités**

Accompagner activement les collectivités locales dans leurs efforts de mise en place d'une offre locale de véhicules décarbonés ou d'installation d'infrastructures de recharge.

- **Engagement n°4 – Assurer le plus haut niveau de sécurité des véhicules**

Mettre en place les dispositifs assurant le plus haut niveau de sécurité des véhicules décarbonés, notamment les dispositifs de contrôle et de surveillance embarqués des batteries. Informer les consommateurs sur l'ensemble de ces dispositifs.

Travailler à la définition d'un label commun, relatif à la sécurité des batteries.

- **Engagement n°5 – Offrir des systèmes de garanties adaptés**

Offrir des systèmes de garanties spécifiques aux véhicules électriques, en particulier en ce qui concerne les batteries.

- **Engagement n°6 – Mettre en place un service après-vente adapté**

Proposer un service après-vente adapté au déploiement des véhicules décarbonés, accessible sur tout le territoire français.

- **Engagement n°7 – Fournir une information transparente sur les conditions d'usage des véhicules**

Informers les clients des caractéristiques des véhicules électriques pour qu'ils s'assurent de la compatibilité avec leurs usages.

Assurer le plus haut niveau de transparence sur l'autonomie effective des véhicules électriques en fonction des usages.

- **Engagement n°8 – Faciliter la recharge des véhicules**

Proposer des solutions simples, sécurisées et à coût maîtrisé de recharge domestique pour les véhicules acquis par les particuliers.

Proposer des solutions simples et à coût maîtrisé pour les clients de flottes.

Promouvoir des solutions techniques adaptées pour la recharge en parking collectif, notamment en copropriétés.

Faciliter la mise en œuvre de ces installations de recharge par des artisans et des entreprises qualifiés.

- **Engagement n°9 – Faciliter l'accès à l'infrastructure publique**

Assurer l'interopérabilité entre d'une part les solutions de recharge proposées pour les véhicules mis sur le marché et, d'autre part, les infrastructures existantes ou à venir conformément aux dispositions définies par le Livre vert français sur les infrastructures de recharge à domicile ou dans l'espace public.

Assurer un bon niveau d'information des utilisateurs sur la localisation et la disponibilité des bornes de recharge, notamment à travers les systèmes de navigation.

Promouvoir la mise en place de systèmes de paiement de la recharge simples, lisibles et facilement accessibles même en cas d'usage occasionnel.

- **Engagement n°10 – Optimiser l'impact environnemental**

Contribuer à la mise en place d'une filière française de recyclage des batteries équipant les véhicules décarbonés.

Signataires

Sous l'égide d'Eric BESSON, Ministre chargé de l'Industrie, de l'Energie et de l'Economie numérique :

▪ Filière automobile

- Carlos GHOSN, Groupe Renault
- Philippe VARIN, Groupe PSA Peugeot Citroën
- Vincent BOLLORE, Groupe Bolloré
- Edwin KOHL, Mia Electric
- Luc MARCHETTI, Exagon Motors
- Daniel MOULENE, Lumeneo
- Luc JAGUELIN, JDM
- Pascal DUCLOS, GOUPIL
- François LIGIER, Driveplanet – Ligier Microcar
- Gildo PALLENCA-PASTOR, Venturi
- Jean-Michel CAVRET, Groupe BMW
- Philippe COLANCON, AIXAM-MEGA

▪ Filière électrique

- Henri PROGLIO, EDF
- Frédéric ABBAL, Schneider Electric
- Gilles SCHNEPP, Legrand
- Patrick SEVIAN, SAGEMCOM
- Pierre VERLET, DBT
- Daniel HAGER, HAGER
- Bertrand BARTHELEMY, Parkeon
- Jean-Marie BETERMIER, IER (groupe BOLLORE)
- Michel MENNY, SEIFEL

▪ Organisations professionnelles

- Patrick BLAIN, CCFA
- Claude CHAM, Plate-forme Automobile
- Frédéric ABBAL, GIMELEC
- Anne VALACHS, SERCE
- Jean-Claude GUILLOT, FFIE



UNE MOBILISATION AMBITIEUSE DU GOUVERNEMENT EN FAVEUR DU VEHICULE ELECTRIQUE ET HYBRIDE

▪ Le plan véhicules décarbonés

Les 14 actions ont été mises en œuvre, avec par exemple :

- le lancement d'un appel d'offres pour l'achat de 50 000 véhicules par l'Etat, La Poste et 18 autres grandes entreprises publiques et privées ((ADP, Air France, Areva, Bouygues, EDF, ERDF, Eiffage, France Télécom Orange, GDF Suez, Suez Environnement, GRT Gaz, GrDF, RATP, SAUR, SNCF, SPIE, Vinci, Veolia) ;
- le développement de solutions (infrastructures et prises) de recharge des véhicules, avec des expérimentations à Nice, Nantes, Strasbourg...
- le soutien à l'innovation ;
- le bonus automobile, qui représente un effort cumulé de 2,9 milliards d'euros depuis 2008 et a qui a soutenu l'acquisition de 3,9 millions de nouveaux véhicules peu polluants.

▪ Le soutien à la mise en place d'un parc automobile moins polluant

Depuis fin 2007, le Gouvernement a engagé une politique ambitieuse pour réduire les quantités de CO₂ émises par les voitures particulières. La création du dispositif de bonus/malus, puis en décembre 2008, de la prime à la casse ont permis de soutenir le marché automobile en injectant du pouvoir d'achat et de réduire significativement les émissions moyennes de CO₂ des véhicules particuliers neufs.

Ces émissions, qui atteignaient encore 149 g CO₂/km en 2007, ont été réduites à 130 g CO₂/km en 2010, soit une baisse de 12,8 % en 3 ans¹, alors que la moyenne européenne est de 141 g CO₂/km. Dans le même temps, la consommation moyenne a été également réduite de plus de 12 %. En 2011, le mouvement se poursuit et pour les premiers mois de l'année, la moyenne des émissions de CO₂ enregistre une nouvelle baisse, pour se rapprocher de 128 g.

Ce résultat, qui place la France au deuxième rang européen des pays les plus vertueux, est notamment à mettre à l'actif aux performances de Renault et PSA Peugeot Citroën (et de leurs partenaires équipementiers), qui occupent 54,5 % du marché national des véhicules particuliers : la moyenne des émissions des véhicules neufs qu'ils ont commercialisé en France en 2010 a été de 128 g CO₂/km.

▪ Le soutien à la recherche et développement

Cette performance est également le fruit des efforts consentis à la recherche et développement (R&D), avec le soutien de l'Etat. La filière automobile se classe au deuxième rang national des dépenses de recherche (14 % de la DIRDE – Dépenses Internes de Recherche et développement – en 2007²), et les grands acteurs (PSA, Renault, Valeo) sont les premiers déposants français de brevets.

¹ Sources : Ademe, CCFA

² Source : Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche

- **Le Programme interministériel de recherche et d'innovation dans les transports terrestres**

Au-delà du Crédit impôt recherche, la filière automobile bénéficie d'aides directes de l'Etat, coordonnées par le Programme interministériel de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), qui rassemble les acteurs publics du soutien à la R&D (Ministère, OSEO, ADEME, ANR). Le PREDIT mobilise ainsi 400 millions d'euros sur 2009/2012 en faveur de la filière.

- **Le soutien aux pôles de compétitivité**

Le soutien de l'Etat se concrétise également par l'accompagnement apporté aux plateformes d'innovation, qui permettent la mise en place d'équipements de R&D et d'essais collectifs, notamment dans le domaine des véhicules décarbonés. La plate forme Mov'eo-DEGE, implantée à Satory, a ainsi bénéficié d'une aide de plus de 14 millions d'euros, apporté à parité par l'Etat et les collectivités.

Cette action est principalement structurée autour des pôles de compétitivité et notamment les quatre pôles dédiés à l'automobile et plus largement à la mobilité :

- Mov'eo
- Id4Car
- Véhicule du futur
- Lyon Urban Trucks and Bus

Depuis sa mise en place en 2005, le Fonds unique interministériel des pôles de compétitivité a permis de soutenir 95 dossiers de R&D du champ transport pour près de 190 millions d'euros d'aide publique, apportée en collaboration par l'Etat et les collectivités locales (environ 30 % du total).

Parmi les principaux thèmes soutenus, figurent l'optimisation des moteurs thermiques et la réduction de leurs émissions CO2 et polluantes pour près de 50 millions d'euros d'aide et les véhicules électrique et hybride avec environ 30 millions d'euros d'aide.

- **Le programme « Véhicule du futur »**

A ces moyens importants déjà mobilisés par l'Etat au profit de la filière automobile en faveur du développement de véhicules plus « vertueux », s'ajoutent désormais 750 millions d'euros avec le programme « Véhicule du Futur » des Investissements d'avenir.



LE PROGRAMME « VÉHICULE DU FUTUR » DES INVESTISSEMENTS D'AVENIR

Dans le cadre du programme « Véhicule du futur » des Investissements d'avenir, l'Etat mobilise 750 millions d'euros au bénéfice de la filière automobile. Cette enveloppe vise à soutenir l'innovation et accompagner le développement de véhicules moins consommateurs d'énergie et moins émetteurs de gaz à effet de serre et de polluants.

Le programme « Véhicule du futur », dont la gestion est confiée à l'Ademe, permet d'accompagner les efforts des industriels et de leurs partenaires de recherche publique pour développer des véhicules, des équipements et des systèmes de mobilité. Les projets soutenus grâce aux Investissements d'avenir doivent déboucher, in fine, sur des innovations facteurs d'emploi et de croissance sur nos territoires.

Le programme « Véhicule du futur » est mis en œuvre sous forme d'appels à manifestations d'intérêts (AMI). Six AMI ont d'ores et déjà été publiés (www.ademe.fr), mobilisant un budget d'aides de plus de 500 millions d'euros. Ces AMI sont organisés autour de plusieurs thèmes stratégiques, au cœur du développement du véhicule décarboné.

- **Mobilité : déplacements quotidiens des personnes et acheminement final des marchandises (25 millions d'euros).** *Cet AMI est maintenant clos et les projets sont en cours d'instruction, pour des premières décisions d'ici quelques semaines.*

Pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre et répondre aux enjeux de réduction de la consommation d'énergies fossiles et d'amélioration de la qualité de l'air, il est essentiel de réfléchir à de nouvelles façons de se déplacer et de transporter nos marchandises. Cet AMI, le premier d'une série relative à la mobilité, se focalise sur les déplacements quotidiens des personnes et sur l'acheminement final des marchandises. Il vise à développer, dans des territoires d'expérimentation, des démonstrateurs destinés à faciliter, pour un trajet, le passage d'un mode de transport à l'autre, et à développer la mobilité dite « en partage » pour réaliser des trajets ponctuels ou quotidiens sans être propriétaire ou dépendant de son véhicule.

- **Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables (50 millions d'euros).** *Cet AMI est ouvert jusque fin 2013.*

Cet AMI permet à l'Etat d'accompagner les collectivités territoriales signataires de la Charte du 13 avril 2010 s'engageant dans le déploiement en phase pilote des infrastructures de recharge pour véhicules hybrides ou électriques rechargeables.

- **Expérimentations liées aux infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables (30 millions d'euros).** *Publié en février 2011, cet AMI est maintenant clos et les projets sont en cours d'expertise.*

Cet AMI s'adresse aux constructeurs, fournisseurs d'équipements et de services, fournisseurs d'énergie, avec l'objectif de faire émerger un ensemble d'expérimentations pour disposer d'un réseau intelligent et performant d'infrastructures de recharge. Il permettra

notamment de tester la sécurité, la fiabilité et la robustesse des infrastructures de recharge et des solutions en conditions réelles et de valider l'interopérabilité et l'adaptabilité des infrastructures de recharge aux niveaux national et européen.

- **Chaîne de traction et auxiliaires des véhicules à motorisation thermique (140 millions d'euros).** *Cet AMI est maintenant clos et les projets sont en cours d'instruction, pour des premières décisions d'ici quelques semaines.*

A court et moyen terme, les motorisations thermiques conserveront une place importante (plus de 90 % du marché des véhicules neufs en 2020). Cet AMI permet de soutenir les travaux d'amélioration de l'efficacité de ces motorisations, avec l'objectif d'atteindre de très bas niveau de consommation, d'émissions de CO2 et de polluants. A cet effet, il se focalise d'une part, sur la chaîne de traction des véhicules équipés d'une motorisation thermique, et d'autre part, sur l'ensemble des auxiliaires du véhicule.

- **Chaînes de traction, auxiliaires et systèmes de stockage d'énergie réversible pour véhicules électriques et hybrides (240 millions d'euros).** *Publié le 12 juillet 2011, cet AMI sera clos le 8 décembre 2011. Les projets sont traités au fur et à mesure de leur dépôt.*

Cet AMI cible l'électrification partielle ou complète des véhicules, avec l'objectif de soutenir des innovations technologiques permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, tout en conservant ou réduisant les niveaux de rejets de polluants et de bruit. Les projets devront porter sur des technologies en lien avec la chaîne de traction électrique et hybride, en particulier le groupe motopropulseur, les transmissions, les systèmes de stockage d'énergie...

- **Allègement, aérodynamique et architecture des véhicules (60 millions d'euros).** *Cet AMI a été publié le 12 juillet 2011. Les dossiers doivent être remis d'ici au 12 décembre 2011.*

L'objectif est ici de soutenir des projets contribuant significativement à la réduction de consommation d'énergie des véhicules routiers, depuis le 2 roues motorisé jusqu'au poids lourd, en passant par le véhicule particulier ou utilitaire, au travers de leur allègement et donc de la réduction de leur besoin de puissance installée. Cet AMI s'inscrit dans un objectif ambitieux d'allègement du véhicule d'au moins 20 % par rapport à un véhicule de référence, de conception classique et à prestations comparables.



LES ENTREPRISES ET INSTITUTIONS PARTICIPANTES A LA TABLE RONDE

▪ Filière automobile

- GROUPE RENAULT
- GROUPE PSA PEUGEOT CITROËN
- GROUPE BOLLORE
- VALEO
- MICHELIN
- RENAULT TRUCKS
- IRISBUS IVECO
- TOYOTA FRANCE
- BMW FRANCE
- MIA ELECTRIC
- AIXAM
- GOUPIL
- LUMENEO
- LIGIER
- JDM AUTOMOBILES
- MEGA
- VENTURI
- FAM AUTO
- BETTER PLACE
- EXAGON MOTORS
- COMITE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILE
- PLATE FORME AUTOMOBILE

▪ Filière électrique

- EDF
- ERDF
- SCHNEIDER FRANCE
- LEGRAND
- SAFT
- BOSCH
- SAGEMCOM
- HAGER
- SEIFEL
- SGTE
- DBT FRANCE
- I.E.R.
- GIMELEC
- SYNDICAT DES ENTREPRISES DU GENIE ELECTRIQUE ET CLIMATIQUE
- FEDERATION ENTREPRISES DU GENIE ELECTRIQUE
- CAPEB

▪ Filière stationnement

- PARKEON
- VINCI PARK

▪ Autres institutions de référence

- LA POSTE
- UGAP
- CLUB DES VOITURES ECOLOGIQUES



**UNE MOBILISATION COLLECTIVE
QUI PORTE SES FRUITS**

EXEMPLES D'OFFRES INDUSTRIELLES ARRIVANT A MATURITE

Fiches établies sous la responsabilité des participants

RENAULT



Renault a mis en place une stratégie très offensive en matière de véhicule électrique avec la sortie d'une gamme complète de 4 modèles. Aujourd'hui Renault est prêt, puisque le calendrier de sortie des véhicules est confirmé :

- Kangoo ZE en octobre 2011,
- Fluence ZE en novembre 2011,
- Twizy en décembre 2011,
- ZOE mi 2012.

80 % des véhicules seront fabriqués en France (Kangoo ZE à Maubeuge, ZOE à Flins). S'y ajoutent la fabrication d'un moteur électrique à Cléon en 2013 et de batteries à Flins en 2014.

Dès la fin du mois de septembre 2011, la totalité du réseau primaire de Renault sera équipée en bornes de recharges, normale et accélérée.

Renault estime que le véhicule électrique peut représenter 10 % du marché automobile annuel à horizon 2020. Il s'adresse aux flottes comme aux particuliers.

L'approche de Renault en matière de véhicule électrique comporte plusieurs originalités :

- des véhicules populaires et abordables, grâce à une fabrication de masse et la mise en location de la batterie. Ainsi, Kangoo ZE est proposé à partir de 15 000 euros HT, incitation, comprise et Twizy à partir de 6 990 euros, hors incitation ;
- des systèmes de recharge très innovants : un système de charge rapide sur ZOE, permettant de réduire considérablement le coût de l'infrastructure et, dans certains pays, l'échange de batteries (quick drop) ;
- enfin, il s'agit d'une stratégie globale impliquant l'ensemble des partenaires du Groupe : Nissan, bien sûr, mais aussi Daimler.

L'ensemble du réseau Renault est en cours de formation et pourra vendre les véhicules électriques. L'achat sera simple, le client se voyant proposer le véhicule, la location de la batterie, une aide à la recharge à la maison ainsi qu'un ensemble de services, lui permettant par exemple de connaître à tout instant l'état de charge de la batterie. L'entretien des véhicules pourra se faire également dans l'ensemble du réseau.

Enfin, Renault salue le dispositif exemplaire de soutien au développement du véhicule électrique en vigueur en France (aide à l'achat, plan infrastructures, appel d'offre commun des grandes entreprises). Un très bon travail a également été fait avec les fournisseurs d'infrastructures.

PSA PEUGEOT CITROËN

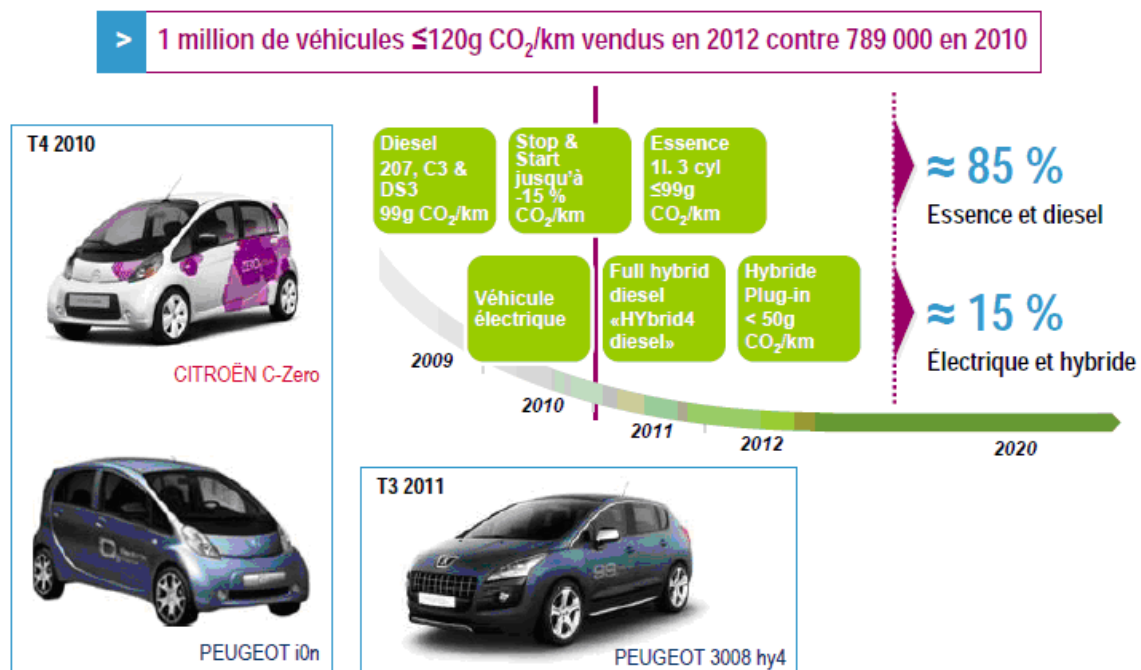
Présentation de PSA Peugeot Citroën

Activité : constructeur automobile des marques Peugeot et Citroën. La première ambition de PSA Peugeot Citroën est celle du coup d'avance dans les domaines du design, des services et des véhicules à faibles émissions de CO₂. En 2010, avec des réponses concrètes, efficaces et innovantes sur tous ces points, le Groupe a su conquérir de nouveaux clients dans le monde. Ventes mondiales : 3 602 200 (39 % hors Europe). Fais de R&D : 2,056 milliards d'euros (5 % du chiffre d'affaires).

Chiffre d'affaires (2010) : 56 milliards d'euros

Salariés (France) : 98 845

Positionnement de PSA Peugeot Citroën vis-à-vis du véhicule électrique



La stratégie de PSA Peugeot Citroën est de proposer un véhicule à faible émission de CO₂ pour chaque client, grâce à un plan structuré autour de 3 technologies - thermique, hybride et électrique.

En 2010, généralisation de la technologie Stop and Start « e-HDi » qui se déploie à travers les gammes Peugeot (308, 3008, 508) et Citroën (C4, C4 Picasso, C5).

Lancement de quatre véhicules électriques : Peugeot i0n et Partner électrique, Citroën C-Zero et Berlingo électrique.

Pour compléter cette dynamique, en septembre 2011 lancement du premier véhicule hybride diesel au monde : la Peugeot 3008 Hybrid4, bientôt suivi par la DS5 Hybrid4.



A la suite des 2 expérimentations successives, MINI E (plus de 600 exemplaires de MINI Cooper transformée 100 % électrique, dont 50 à Paris, dans le but d'analyser le changement de comportement du conducteur au volant d'un véhicule électrique) et BMW ActiveE (plus de 1000 exemplaires de BMW Coupé série 1 transformés 100 % électrique dans le but de tester en grandeur nature la chaîne de traction électrique), le BMW Group a lancé en février 2011 la nouvelle marque BMW i.

BMW i regroupera les véhicules électriques 100 % électrique, BMW i3 et BMW i8 hybride rechargeable (plug in hybrid), mais aussi d'autres services, permettant notamment de maintenir connecté le conducteur et ses passagers à leur environnement.

Les concepts BMW i3 et BMW i8 ont été présentés le 29 juillet 2011 et seront au cœur du stand du BMW Group au Salon IAA de Francfort 2011.

Contrairement à MINI E et BMW ActiveE, qui sont des conversions en électrique de modèles à moteur à combustion interne non commercialisés, la BMW i3 dénommée jusqu'ici « Megacity » a été conçue depuis la feuille blanche pour être 100 % électrique.

Elle sera compacte (3,84 m) et plus légère (1250 kg), grâce au bénéfice d'un châssis en aluminium (Drive) et d'un habitacle en fibre de carbone (Life). Equipée de 4 portes antagonistes, elle offrira 4 places et un coffre de 200 litres. L'autonomie sera de 150 kms et pourra être sensiblement augmentée par un prolongateur d'autonomie (range extendeur). Elle sera disponible au second semestre 2013.

BMW Group :

- Création de la Joint Venture « BMW Peugeot Citroën Electrification » en 2010 : production des composants hybrides et électriques planifiée à Mulhouse-Sochaux (en cours d'agrément par l'autorité de la concurrence-Bruxelles)
- 6 fois N°1 en développement durable – Index Dow Jones
- Fondation BMW de France engagée sur la Sécurité Routière
- Membre de l'AVERE France et du club des voitures écologiques

www.bmw-i.fr



mia electric est un constructeur automobile entièrement dédié à la mobilité sans émission.

Créée en juillet 2010, située à Cerizay dans les Deux-Sèvres, mia electric (société française aux capitaux allemands) a repris une partie du personnel et du savoir-faire d'Heuliez, groupe français fort de plus de quatre-vingts ans d'expérience dans l'automobile.

Créateur de la Peugeot 106 et de la Saxo électriques pour la ville de La Rochelle, Heuliez est un pionnier des véhicules sans émissions, jouissant depuis les années 1990 d'une expérience unique au monde dans le domaine de la propulsion électrique.

Conscient du potentiel de l'entreprise, le groupe allemand Kohlpharma, dirigé par le professeur Edwin Kohl, a décidé de reprendre la branche électrique, en collaboration avec la société allemande con|energy et avec le soutien de la région Poitou-Charentes, où est implantée l'entreprise.

En moins d'un an, sous la direction de Laurent Buffeteau, DG de mia electric, le personnel est passé de 35 à 250 personnes, une usine ultra-moderne est sortie de terre, le département recherche et développement a embauché 80 ingénieurs, et un tout nouveau centre de design a vu le jour sous la houlette de Murat Günak, designer et directeur de la stratégie produit chez mia electric.

En juin 2011, la production de la mia a démarré afin de livrer les premières flottes aux collectivités locales pour leurs nouveaux services de voitures en libre-service, notamment à La Rochelle et Nice. Depuis septembre 2011, la mia est également en vente auprès des particuliers. Dès décembre 2011, la production atteindra 1 000 mia par mois.

Le groupe mia electric se positionne comme un acteur de premier plan pour la mobilité sans émission. La mia est d'ores et déjà déclinée en trois modèles : mia, mia version longue et utilitaire.

L'UTILITAIRE ÉLECTRIQUE G3

En Europe, avec 5 000 véhicules en fonctionnement, une gamme d'équipements très étendue, le Goupil G3 est la référence du petit utilitaire électrique.



100% ÉLECTRIQUE
3000 LITRES

URBAIN

Le Goupil G3, véhicule utilitaire de proximité

Le Goupil G3 est idéal pour les centres villes, les sites industriels, ou villages vacances. Silencieux et non polluant, c'est un véhicule utilitaire fiable et facile d'entretien.

Fonctionnel et ergonomique, ce véhicule électrique utilitaire est étroit et passe partout (1,10 m de large et un rayon de braquage de 3m).

LES DEUX NOUVEAUTÉS G3

Fourgon frigorifique 100% électrique

Route et secteur

- La livraison en ville de produits frais ou surgelés en tout électrique



Aspirateur de feuilles 100% électrique

- Jusqu'à 8 m³ de feuilles aspirées et broyées
- Existe en 2 versions, mixte ou amovible



Les + du G3

100 km d'autonomie

Vitesse 40 km/h

0 grammes de CO₂

Volume utile 2,5 à 3,5 m³

Largeur 1,10 m

Les + du G5

400 km* d'autonomie totale dont 80 km en électrique

Vitesse 70 km/h

40 km/h en électrique pur

Volume utile 4 à 6 m³

Largeur 1,50 m

* en mode hybride

2 véhicules différents



L'UTILITAIRE ÉLECTRIQUE BI-MODE HYBRIDE G5

NOUVEAU



URBAIN - PÉRIURBAIN

Le Goupil G5 : véhicule utilitaire de proximité et pour de plus longues distances

Le Goupil G5 est parfaitement adapté aux usages urbains et périurbains, il est une réponse innovante aux problématiques de livraisons et de logistique notamment lorsque la base logistique est à l'extérieur de la ville. Pour les trajets « haut le pied » entre la base logistique et les abords du centre ville, le véhicule roule

en position hybride. Quand il arrive en ville, il bascule en position électrique et assure les livraisons en « stop and go ». Ainsi, le G5 permet de profiter des qualités de la motorisation électrique pour les trajets « stop and go » en centre ville, sans se limiter en autonomie et en vitesse en périphérie.



Qu'est-ce qu'un véhicule électrique bi-mode hybride ?

Le bi-mode basé sur la technologie brevetée GOUPIL E-hybrid, offre 2 véhicules en 1 :

MODE ÉLECTRIQUE

Les avantages sans compromis : zéro bruit, zéro émission.

MODE HYBRIDE

la jonction de deux motorisations : l'une électrique, l'autre essence pour constituer une propulsion hybride parallèle rechargeable.



Le Goupil G5 : un bilan environnemental favorable

70% de carburant économisé par rapport à un véhicule conventionnel en milieu urbain^(*)

Estimation réalisée pour une application type de livraison de marchandises en ville partant d'une base logistique située à l'extérieur de la ville. Ce parcours comporte deux types de parcours distincts.

	15	50	15
Kms parcourus	15	50	15
Mode	hybride	électrique seul	hybride
Consommation G5	1,2 L	0 L	1,2 L
Temps	30' en parcours de liaison périurbain ^(**)	7 heures en « stop and go » intensif, livraison en circuit urbain	30' en parcours de liaison périurbain ^(**)

consommation G5 : 3 L/100 km
consommation totale véhicule conventionnel : 10,5 L/100 km^(*)

(*) Hypothèse 12 L au 100 en « stop and go » intensif, 8 L au 100 en parcours périurbain.
(**) 50 km/h de moyenne urbaine.

Plus qu'un véhicule, un outil avec plus de 25 équipements disponibles

APPLICATION SPÉCIALE



Le Goupil G5, un nouvel utilitaire avec des équipements adaptés.



www.goupil-industrie.com



Présentation de Lumeneo

Activité : constructeur automobile de véhicules électriques innovants. Conception, développement, fabrication et commercialisation de voitures électriques compactes et ultra compactes.

Actionnaires : les fondateurs et notamment le fonds de la SNCF, Eco Mobilité Partenaires.

Chiffre d'affaires (2010) : 1,7 millions d'euros

Salariés (France) : < 50 personnes.

Positionnement de Lumeneo vis-à-vis du véhicule électrique

Le premier modèle la SMERA, est une vraie voiture, unique au monde. Elle est de la largeur d'un scooter et de 2,5 m de long. Elle est destinée à répondre aux problématiques des encombrements et des difficultés de parking, en sécurité, à l'abri des intempéries.

Elle est suivie par un deuxième modèle NEOMA de 4 places de seulement 2,7 m de long. Fabrication à partir de 2012 dans une usine en France.

Lumeneo développe ses propres véhicules pour des petites et moyennes séries et travaille aussi avec d'autres constructeurs automobiles pour le développement de leurs propres véhicules électriques.

JDM AUTOMOBILES

Créé il y a exactement 30 ans, JDM Automobiles a toujours été à la pointe de la recherche dans le domaine des énergies vertes.

Plus récemment, JDM Automobiles a mis au point et testé plusieurs prototypes de VSP électriques et hybrides :

- 2001 : véhicule prototype équipé de batteries plomb/gel
- 2005 : véhicule prototype équipé de batteries Zebra
- 2009 : véhicule prototype hybride équipé de batteries lithium/phosphate
- 2011 : véhicule prototype équipé de batterie Lithium
- 2011 : lancement d'un grand plan de R&D afin de développer et industrialiser une gamme de véhicules 100 % électriques et hybrides

Installé sur le site industriel Heuliez à Cerizay dans les Deux-Sèvres, JDM Automobiles bénéficie d'un environnement et d'une expérience mutualisée avec la société Heuliez, société reprise l'an passée par le même groupe Baelen Gaillard Industrie (BGI).

Cette synergie permet de bénéficier d'un outil exceptionnel : 42 hectares d'usine dont 16 hectares couverts, maîtrise de tous les univers d'assemblages par robot, soudures automatisées, cataphorèse, assemblages des plastiques, peinture... Heuliez apporte à JDM Automobiles le summum de la technologie de l'industrie automobile.

JDM Automobiles, dans la lignée du groupe BGI, a décidé de placer ses produits et sa marque dans le top des fabricants de petits véhicules urbains verts.

La volonté de développer, industrialiser et commercialiser une gamme complète de véhicules électriques et hybrides se traduira dès le printemps prochains dans les faits.

Déjà très présent à l'export (40 % du CA) avec ses voitures sans permis à motorisation classique, JDM Automobiles entend s'appuyer sur la recherche et l'innovation dans le domaine des énergies et motorisations nouvelles pour accélérer sa croissance à l'international.

A ce jour, JDM Automobiles, c'est 43 employés et 15 M€ de CA. L'objectif est de doubler ces chiffres dans les 3 ans.

Contact : Luc Jaguelin, directeur Général

05 49 81 30 81 / 06 35 27 76 97 – luc.jaguelin@jdm-automobiles.com



Les années 2009 et 2010 ont permis à Mega de s'imposer comme un des acteurs incontournables du secteur des solutions écologiques de transport de proximité.

Depuis 2002, MEGA propose une gamme diversifiée et polyvalente de véhicules répondant à la problématique environnementale :

- des véhicules compacts utilitaires électriques (et diesel à basse émission de CO2) à vocation urbaine avec les quadricycles MEGA Multitruck et les chariots porteurs MEGA Worker ;
- des véhicules compacts berlines électriques à vocation urbaine avec les quadricycles MEGA City.

A ce jour ce sont plus de 10 000 Mega dont plus de 2 000 versions électriques qui circulent sur les routes Européennes et Nord-américaines.

Pour Mega, l'environnement est un enjeu majeur depuis toujours. Cette priorité se traduit par une recherche d'optimisation constante sur les motorisations, l'aérodynamisme et le recyclage de ses véhicules.

La version électrique, en fort développement, est bien sûr la solution idéale en termes de développement durable.

Contact : Emeline Cantinol
04 79 61 42 45 – e.cantinol@aixam-mega.fr

VENTURI



Présentation de Venturi

Filière : constructeur automobile, assembleur et équipementier petite série spécialisé véhicule électrique. Pionnier dans le domaine du véhicule électrique, Venturi est une entreprise en forte croissance qui mène depuis 10 ans une politique d'innovation poussée, maîtrisant les solutions technologiques les plus avancées dans ce secteur. L'expertise de Venturi s'étend du véhicule urbain au véhicule à hautes performances.

Chiffre d'affaires (2010) : 6,4 millions d'euros. Prévisionnel 2011 : 25,6 millions d'euros

Salariés (France) : 31

Site de production : la Manufacture de Véhicules Electriques (MVE), située à Solesmes dans la Sarthe, est l'un des premiers sites d'assemblage spécialisé dans le véhicule électrique. Sa capacité de production actuelle est de 5 000 véhicules par an. A ce jour, MVE a produit 750 véhicules. La production de BMS a également débuté en 2010 chez Ventec.

Positionnement de Venturi vis-à-vis du véhicule électrique

Projets industriels en cours : Tricycles et quadricycles électriques, véhicules spéciaux, véhicules à chenille, véhicules de sport, applications militaires, nouveau véhicule de record, motorisation pour mono-place électrique, recherche, conception et assemblage de moteurs hautes performances et de systèmes batteries.

Venturi est propriétaire d'actifs technologiques forts et de composants clefs :

- système batterie Venergy incorporant le système de management Ventec
- chaîne de traction électrique haute performance Venturi Motors VM-300
- chaîne de traction Venturi Motors très forte puissance (jusqu'à 1 MW)
- calculateurs Venturi dédiés aux véhicules électriques
- transformation « Powered by Venturi » de véhicules thermique en électriques

En parallèle de ses activités dans le domaine du véhicule électrique de sport, Venturi a orienté sa stratégie de développement sur les clients « flotte » et les collectivités qui sont les plus à même aujourd'hui d'acheter des véhicules électriques, mais aussi sur les marchés de niche à forte valeur ajoutée. Pour assurer un développement long terme, il est déterminant pour Venturi, qui assemble en France ses véhicules, d'être compétitif sur ces marchés.

www.venturi.fr



Le développement des véhicules décarbonés est aujourd'hui étroitement associé à des enjeux majeurs sur les plans environnementaux, énergétiques, sociétaux et industriels. Pour EDF, c'est un enjeu fort de développement durable, un projet d'entreprise piloté par la Direction de la Mobilité Electrique.

EDF participe activement à ce processus de développement et de structuration :

- par sa contribution aux différents groupes de travail mis en place par les pouvoirs publics ;
- par ses actions dans le domaine de la standardisation-normalisation, présidence du Focus Group européen CEN/CENELEC, du Groupe franco-allemand, de la norme TC69 ;
- par ses partenariats avec de grands constructeurs et notamment PSA et Renault pour mettre en œuvre des expérimentations, tester des batteries et concevoir des modèles d'affaires de commercialisation de véhicules ;
- par les études de montage de projets de nouvelles mobilités (tel que le projet « Auto-bleu » de Nice) ;
- par une importante participation aux projets d'expérimentation :
 - projet KLEBER avec Toyota à Strasbourg
 - projet SAVE avec Renault
 - projet Franco Allemand Crome
 - projet Mini E avec BMW
- par la constitution en cours d'une filiale du groupe destinée à apporter aux collectivités territoriales un appui, dans un cadre concurrentiel, pour le déploiement des infrastructures de recharge publiques ;
- par sa R&D, en particulier pour la conception des infrastructures de recharge et les tests et évaluations de batteries ;
- par sa veille portant sur tout le spectre de la mobilité électrique.

SCHNEIDER ELECTRIC

Spécialiste mondial de la gestion de l'énergie, présent dans plus de 100 pays, Schneider Electric offre des solutions intégrées pour de nombreux segments de marchés. Le groupe bénéficie d'une position de leader sur ceux des Régies et Infrastructures, Industries & Constructeurs de machines, des Bâtiments non-résidentiels, des Centres de données et Réseaux ainsi que du Résidentiel. Mobilisés pour rendre l'énergie sûre, fiable, efficace, productive et propre, ses plus de 110 000 collaborateurs réalisent 20 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2010 en s'engageant auprès des individus et des organisations afin de les aider à tirer le meilleur de leur énergie.

Schneider Electric a développé une offre complète (EVlink) pour les infrastructures de recharge de véhicules électriques :

- bornes de charge résidentielle, pour une recharge en Mode 3
- bornes de charge pour parkings et voie publique
- stations de charge rapide

Cette offre commerciale apporte sécurité, optimisation du coût complet pour le client (produit et installation), capacité de gestion d'énergie par intégration avec les systèmes de gestion des bâtiments. A travers son réseau d'installateurs certifiés, Schneider Electric apporte également la garantie d'une mise en œuvre professionnelle de ces infrastructures.



Les équipes de développement, basées à Grenoble, développent la prochaine génération d'offre qui s'enrichira notamment de fonctions avancées pour la gestion intelligente de l'énergie.

Schneider Electric est très engagé dans la normalisation mondiale (CEI) qui a abouti en 2010 à la publication des principales normes définissant les fonctions des systèmes de charge. En France, Schneider Electric est actif au sein du Gimelec pour travailler avec toute l'industrie sur le développement des infrastructures de recharge. Le Gimelec a ainsi contribué à l'élaboration du Livre Vert et a réalisé sa traduction en anglais pour en favoriser la diffusion.

Schneider Electric est par ailleurs impliqué et investit dans de nombreux projets en partenariat avec les acteurs locaux pour tester les aspects opérationnels d'utilisation de l'infrastructure, en France et dans des projets européens, en perspective du développement annoncé des réseaux d'énergie intelligents ou Smart Grids.

Enfin, dans une démarche d'entreprise éco-responsable, Schneider Electric équipe également ses propres sites pour être prêts à accueillir les véhicules électriques de ses personnels et visiteurs et a commencé à équiper ses propres flottes de véhicules électriques. Des programmes de sensibilisation du personnel à l'éco-mobilité sont également régulièrement déployés

A travers l'ensemble de ses actions, Schneider Electric s'engage donc résolument pour soutenir le développement des véhicules électriques en France, et en faire l'un des prochains leviers de croissance de l'industrie française.

Contact : Jean-Pierre Gherardi

04 76 60 50 24 – jean-pierre.gherardi@schneider-electric.com

SAGEMCOM

Groupe français de haute technologie à dimension internationale, Sagemcom opère sur les marchés du haut-débit (maison numérique, décodeurs, box Internet, téléphonie et terminaux multimédia), des télécoms et de l'énergie (M2M, infrastructures télécoms, compteurs communicants et management de l'énergie), et de la gestion de documents (terminaux d'impression, logiciels et solutions, dématérialisation).

Avec un chiffre d'affaires de plus de 1,4 milliard d'euros, Sagemcom emploie 6 000 personnes sur les cinq continents, dont 2400 en France. Leader européen sur la plupart de ses marchés clés, Sagemcom a pour ambition de devenir un des leaders mondiaux des terminaux communicants à forte valeur ajoutée. Sagemcom est fortement engagé dans le développement durable à travers le cycle de vie de ses produits : éco-conception, consommation d'énergie, charte éthique responsabilisant l'ensemble de ses fournisseurs.

Sagemcom dispose d'un double savoir faire dans les technologies de communications et le comptage d'énergie. Ce domaine d'activité en forte croissance est d'ailleurs un des axes de développement majeurs du Groupe.

Dans le cadre du véhicule électrique, Sagemcom développe un écosystème comprenant des contrôleurs de charge intelligents (concentrateurs de données communicants) intégrés dans les infrastructures de charge et s'insérant dans les systèmes de gestion d'énergie Enerscape.

Les solutions de gestions de charges de véhicule électrique proposées par Sagemcom sont toujours basées sur des contrôleurs communicants pour s'intégrer dans le système de gestion local de l'énergie dans la maison, le bâtiment ou le parking.

L'utilisation du véhicule électrique comme stockage diffus pour l'intégration de la micro production en provenance des ENR demandera à l'environnement électrique une connaissance plus précise des capacités stockages des véhicules. La communication véhicule / borne permettra alors de transmettre ces données, via les compteurs évolués (tels que Linky en France). Le comptage d'énergie, l'optimisation du transfert de données sont ainsi des savoir-faire reconnus de Sagemcom, qui participe activement aux travaux de normalisation sur ce sujet.

La maîtrise globale de Sagemcom sur les technologies de l'énergie, en particulier dans le domaine des compteurs communicants, ne peut être qu'un atout dans les déploiements nationaux de ces systèmes complexes et intégrés.

www.sagemcom.com

HAGER

Le groupe Hager développe et commercialise des solutions accompagnées de multiples services pour la distribution sécurisée et intelligente de l'énergie électrique dans le résidentiel et le tertiaire. Depuis plus de 50 ans, l'entreprise base son développement sur l'innovation et la proximité avec ses partenaires commerciaux. Cette stratégie gagnante a permis à Hager de devenir aujourd'hui un acteur mondial de l'installation électrique avec près de 4000 collaborateurs en France (environ 110 00 dans le monde) et un chiffre d'affaires dépassant 1,4 milliard d'euros.

Hager propose des bornes de charge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables (VE/VHR) pour contribuer à un mode de transport plus durable face aux problématiques engendrées par les moyens de transport actuels. La nécessité de réduire les émissions de CO2 et la raréfaction des ressources pétrolières nous poussent à trouver de nouvelles solutions en matière de transport. Préparer l'arrivée de véhicules électriques avec nos solutions pour l'infrastructure de charge est l'une de nos contributions au développement d'un mode de transport plus durable.

Les bornes de charges pour les VE/VHR deviendront un équipement standard de l'installation électrique du bâtiment. Les premières études révèlent que les conducteurs rechargent leur véhicule à leur domicile ou au travail dans 80 % des cas, précisément là où se trouvent déjà les systèmes et les solutions de Hager. « Ce nouveau domaine d'activités s'intégrera parfaitement dans l'infrastructure du bâtiment et contribuera à assurer de meilleures performances énergétiques allant dans le sens des réseaux intelligents (Smart Grids) », déclare Daniel Hager, le Président du Directoire de Hager Group.

Spécialiste des systèmes d'installation électrique, Hager propose des bornes de charge répondant à l'ensemble des besoins. Des solutions simples, conviviales et sécurisées aussi bien en accès privé que public et dont la mise en œuvre et l'installation sont aisées. Seuls les installateurs électriciens, nos partenaires professionnels, sont garants de la mise en œuvre des bornes de charge en toute sécurité.

Les solutions d'infrastructure de charge Hager accompagnent déjà plusieurs projets destinés à préparer l'arrivée des véhicules électriques et à valider les solutions de mode de charge adaptées. Menées en partenariat avec les fournisseurs d'énergie, les fabricants de véhicules et les opérateurs de services, ces actions comme Autobleue à Nice Côte d'Azur, l'expérimentation MINI Electrique à Paris, l'expérimentation Toyota VHR Kleber à Strasbourg..., contribuent au développement d'un mode de transport plus durable et préfigurent l'infrastructure de charge de demain.



Créé en 1990 à Douai, la Douaisienne de Basse Tension (DBT) est le leader français dans le domaine des transformateurs de mesure destinés au comptage des tarifs jaune et vert EDF. Fort de cette expérience et de son lien privilégié avec le fournisseur d'électricité, DBT a également développé une gamme complète de bornes et systèmes rétractables pour la distribution d'énergie en zone publique, mais également des systèmes de contrôle d'accès par bornes escamotables en milieu urbain.

Au lancement des premières initiatives d'intégration de véhicules électriques sur le marché au début des années 1990, DBT a développé une large gamme de systèmes de recharge grâce à son département Innovation. Depuis 1994, DBT a installé ses bornes à La Rochelle, Paris, Strasbourg..., mais aussi à Chicago, Amsterdam, Abu Dhabi...

PME de 35 salariés avec un chiffre d'affaire en 2010 de 6 millions d'euros, elle assure depuis près de 20 ans, l'installation et la maintenance du plus grand parc de bornes de recharge pour véhicules électriques. DBT est ainsi devenue le numéro 1 des infrastructures de recharge avec plus de 6 000 points de charge sur plus de 450 sites répartis dans le monde entier. Elle est également au côté de grandes enseignes qui souhaitent se doter de bornes de recharge de véhicules afin de répondre aux attentes de leur clientèle (McDonald's, Novotel, Norauto, National Citer, Nissan...).

La gamme DBT propose ainsi un panel de solutions de recharge pour véhicules électriques, véhicules hybrides rechargeable, bus, ou encore camion selon les modes 1, 2, 3, ou 4.

Marchés occupé sur la recharge de véhicules électrique :

- bornes de recharge autonomes pour particuliers,
- bornes de recharge monétisées pour flottes privées d'entreprises et collectivités,
- bornes de recharge monétisées en libre-service en voirie,
- bornes de recharge pour bus électriques,
- bornes de recharge rapide.

www.dbt.fr

PARKEON

Présentation de Parkeon

Filière : industrie des équipements, systèmes et services de gestion du stationnement, d'infrastructure de recharge pour véhicule électrique et de billettique de transports publics pour les collectivités locales et territoriales, opérateurs privés.

Activité : Parkeon est leader mondial en stationnement, 60 % de part de marché mondial pour les horodateurs de stationnement avec une base installée de plus de 160 000 terminaux dans le monde. Elle offre une solution unique de gestion du stationnement et des solutions billettiques pour les transports publics utilisée par plus de 3000 villes dans le monde pour fluidifier le trafic et faciliter les déplacements

Statut : Parkeon est une PME Française dont le siège social est à Paris. L'usine de production et le centre de développement se situent à Besançon. Elle est présente dans 50 pays avec des filiales opérationnelles dans 8 pays en Europe et en Amérique du Nord

Chiffre d'affaires : 167,9 millions d'euros en 2010 dont 70 % à l'export. Parkeon investit plus de 6 % de son chiffre d'affaire en innovation.

Employés (France) : 747 Employés en France à fin 2010. 70 % de l'effectif est en France.

Positionnement de Parkeon vis-à-vis du véhicule électrique

Parkeon, partie prenante des enjeux du véhicule électrique et des nouveaux concepts de mobilité, a identifié un besoin clé dans le monde : donner la possibilité aux citadins et aux visiteurs des villes, de recharger leur véhicule pendant leur temps de stationnement sur les places publiques. Que ce soit pour le visiteur, pour le résident citadin, pour le pendulaire qui accède au transport public, l'accès à la prise est aussi critique que l'accès à une place de stationnement. Ces 2 enjeux sont liés.

Fort de ce constat et dans une position privilégiée pour promouvoir ce concept de coupler le lieu et temps de stationnement et de recharge, Parkeon a décidé de développer en partenariat avec Schneider une borne de recharge qui est intégrée dans le système de gestion et paiement du stationnement.

La France a toujours été pour Parkeon une vitrine pour ses concepts novateurs et une terre de validation des solutions nouvelles. Pour maintenir notre position de leader mondial nous avons besoin que des références se mettent rapidement en place en France pour très vite être en position de déployer ces solutions à l'export. Parkeon se portera candidat pour les projets de mise en place d'infrastructures soutenus par le Gouvernement.