

FMET : « Nous investissons entre 5 et 40 M€ sur une seule et même opération » (P. Detours, Demeter IM)

Philippe Detours, gérant du fonds FMET
chez Demeter Investment Managers -
© Demeter

« A ce jour, nous avons investi ou engagé une grande partie des 200 M€ dans une douzaine de projets. Il ne nous reste plus que quelques opérations à réaliser », déclare à News Tank [Philippe Detours](#), managing partner chez Demeter Investment Managers, gérant du ~~FMET.(Fonds de modernisation écologique des transports dédié à l'investissement dans les infrastructures prévu par le Plan de relance autoroutier et géré par Demeter)~~ qui a notamment investi dans des projets avec Renault dans le stockage stationnaire d'énergie, avec [Izivia](#) (EDF) et Easy Charge Service ([Vinci Autoroutes](#)) dans des ~~IRVE.(Infrastructures de recharge pour véhicules électriques)~~.

« Nous investissons entre 5 et 40 M€ sur une seule et même opération. Nous pouvons également mettre en place des programmes d'investissement pluriannuels qui permettent d'accompagner le déploiement d'un réseau d'infrastructures. Nous sommes la plupart du temps l'investisseur majoritaire, sauf lorsque nous avons un autre investisseur financier à nos côtés. La [Banque des Territoires](#) est un partenaire régulier de Demeter sur ces projets de mobilité. »

« Les investisseurs ont désormais la perception que le secteur de la mobilité écologique est en forte croissance » (Philippe Detours)

Comment est né le Fonds de modernisation écologique des transports ?

Ce fonds est le fruit de négociations en 2015 entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes Vinci, [APRR](#) et Abertis, actionnaire de [Sanef](#). Ces négociations ont abouti à la création d'un fonds doté de 200 M€ d'une durée de 15 ans avec pour objectif d'investir dans toute infrastructure qui permet de limiter l'empreinte environnementale du transport en France : mobilité électrique, GNV, logistique urbaine, transport fluvial... Demeter a remporté l'appel d'offres pour gérer ce fonds et a démarré l'activité du FMET en septembre 2016. A ce jour, nous avons investi ou engagé une grande partie des 200 M€ dans une douzaine de projets. Il ne nous reste plus que quelques opérations à réaliser.

Quelle est la singularité du FMET ?



Un fonds dédié à 100 % à la mobilité écologique »

C'est le seul fonds dédié à 100 % à la mobilité écologique. Ce qui est aussi novateur, c'est notre positionnement. Dès 2016, le FMET a su se positionner sur un segment de marché qui avait du mal à trouver des investisseurs. Les projets sur lesquels nous nous sommes positionnés étaient en effet considérés comme étant trop risqués et trop petits pour les fonds infrastructure. En revanche, ces mêmes projets représentaient des investissements importants et pas assez innovants pour les fonds Venture. Lorsque le FMET a démarré son activité, nous étions ainsi quasiment les seuls à investir dans des réseaux d'infrastructure de re-

charge. Cela s'explique notamment par le fait que nos souscripteurs sont des industriels qui ont une appétence au risque que n'ont pas, les investisseurs institutionnels classiques (caisses de retraite, compagnies d'assurance). En outre, ces sociétés d'autoroutes connaissent le transport et la mobilité...

Comment a évolué le marché depuis 2016 ?

Les investisseurs ont désormais la perception que le secteur de la mobilité écologique est en forte croissance. La perception du risque a diminué. Nous commençons à voir quelques opérations nécessitant de lever plusieurs centaines de millions d'euros alors que les opérations étaient jusqu'ici limitées à quelques millions. Nous observons une accélération du nombre de transactions, de leur montant ainsi que l'arrivée de nouveaux investisseurs sur ce marché à l'exemple d'Antin Infrastructure Partners qui a récemment investi 150 M€ dans Power Dot, installateur de bornes de recharge rapides sur les parkings. Même des banques sont désormais disposées à prêter de l'argent pour des projets d'IRVE (Infrastructures de recharge pour véhicules électriques) ...

Quelles sont les infras qui attirent les investisseurs ?

Il y existe une appétence pour la logistique urbaine, la mobilité électrique, le GNV. La thématique de l'hydrogène émerge très fortement même si le business modèle n'est, à ce stade, pas simple à trouver...

On parle encore peu du sujet du stockage stationnaire de l'énergie. Estimez-vous que les projets dans ce domaine ont un avenir ?

Nous pensons que cette solution est extrêmement porteuse car elle répond à des enjeux de souveraineté énergétique et permet également de compenser l'intermittence des énergies renouvelables qui prennent une place croissante dans le mix énergétique européen. Par ailleurs l'actualité récente démontre l'importance stratégique pour les agents économiques de dépendre le moins possible de la volatilité croissante des prix de l'énergie. Le stockage d'énergie fait partie des solutions permettant de limiter une telle dépendance. Nous avons ainsi investi dans le programme de Renault "Advanced Battery Storage" qui consiste à utiliser des batteries de voitures de seconde vie pour stocker l'électricité. Ce projet est en cours de déploiement avec une capacité de production d'électricité de 65 MWh dont 40 MWh en France et 25 MWh en Allemagne.

Il faut cependant avoir à l'esprit que ce marché sera à moyen terme impacté par le développement du parc de véhicules électriques et de la technologie du V2G (Vehicle-to-grid..Exploitation des véhicules électriques qui sont connectés au réseau comme moyen de stockage d'électricité en renvoyant l'électricité vers le réseau ou en réduisant le taux de charge.), c'est-à-dire la possibilité pour un véhicule de se charger en électricité, mais aussi dans l'autre sens d'injecter dans le réseau l'électricité stockée dans sa batterie. Un véhicule est en moyenne utilisé 5 % du temps sur 24 heures, le reste du temps, il pourra donc servir pour stocker de l'électricité et contribuer à équilibrer les réseaux électriques. Le parc de VE (qui croît très rapidement) pourra donc être géré comme une centrale virtuelle sur roues.

Comment gérez-vous le FMET ?



Proposer une solution technique et financée »

Nous répondons aux appels à projets privés comme publics sous forme de groupement d'entreprises. Cela nous permet ainsi de proposer une solution opérationnelle via un partenaire industriel, tandis que nous nous occupons de l'expertise sectorielle, la connaissance des acteurs de l'écosystème et bien entendu du volet financier. Par exemple, nous avons remporté l'appel à initiative privée lancé par la Métropole de Lyon pour créer un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Nous avions contacté Izivia, la filiale mobilité électrique d'EDF, pour répondre à cet appel d'offre et proposer à la fois une solution technique et financée. Dans ce cas précis, nous avons signé une convention d'occupation du domaine public, nous versons une redevance pour l'espace occupé. En échange, nous nous rémunérons sur le taux d'utilisation de l'infra.

Il nous arrive aussi de répondre à la demande d'industriels comme Izivia ou Easy Charge, filiale de Vinci Autoroutes, qui cherchent un financement pour développer des projets.

Enfin, nous pouvons également entrer au capital des sociétés qui portent le projet ou plus rarement celui de l'entreprise. Dans le cas de Carlili, le loueur de voitures à domicile, nous avons, à la fois, investi dans la filiale dédiée à l'achat de voitures Tesla et la start-up pour leur permettre de se développer et notamment de recruter. Comme nous sommes présents au conseil d'administration de Carlili, nous leur faisons aussi bénéficier de notre expertise...

Quel est le montant moyen des investissements réalisés dans chaque projet ?

Nous investissons entre 5 et 40 M€ sur une seule et même opération. Nous pouvons également mettre en place des programmes d'investissement pluriannuels qui permettent d'accompagner le déploiement d'un réseau d'infrastructures. Nous sommes la plupart du temps l'investisseur majoritaire, sauf lorsque nous avons un autre investisseur financier à nos côtés. La Banque des Territoires est un partenaire régulier de Demeter sur ces projets de mobilité.



Entre 5 et 40 M€ par opération »

Comment sélectionnez-vous les projets ?

Nous sommes sollicités par des banques d'affaires et nous sommes également à l'origine de certaines opérations, grâce à notre réseau. Nous avons un dialogue régulier avec nos souscripteurs pour les tenir informés des opportunités d'investissement du fonds. Les décisions d'investissement et la structuration des investissements sont réalisés par l'équipe infrastructure de Demeter.

Quel est l'avenir du FMET au-delà de 2031 ?

Le FMET a une durée de vie de 15 ans, en 2031 une extension de la durée de vie pour une ou deux années de plus pourrait être décidée par les investisseurs du fonds, s'ils le souhaitaient.

Liste des investissements du FMET

- [Gireve](#) / Izivia / Métropole de Lyon [Électromobilité : la plateforme d'interopérabilité Gireve intégrée à l'assistance d'Allianz](#) (réseau d'IRVE)
- [Semob](#) - Saint-Etienne Electro Mobilité (réseau d'IRVE)
- [Renault "Advance Battery Storage"](#) (stockage stationnaire d'électricité)
- [Provridis](#) (fournisseur d'infrastructures de distribution de carburants et énergies propres, sous la marque V-Gas : GNV, bioGNV, hydrogène et électricité)
- [CityScoot](#) (location de scooters électriques en free floating)
- [Zeway](#) (location de longue durée de scooters électriques)
- [See you Sun](#) (installation d'ombraries photovoltaïques équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques)
- [Verkor](#) (fabrication de batteries bas carbone pour véhicules électriques)
- [Easy Charge Service](#), filiale de Vinci Autoroutes (réseau d'IRVE)
- [Izivia Express](#), filiale d'EDF, ex-Sodetrel (exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques publics et privés)
- [Carlili](#) (locataire de voitures à domicile)
- [Spie CityNetworks](#) (infrastructures de recharge pour véhicules électriques)
- [Hynamics](#), filiale d'EDF (producteur et distributeur d'hydrogène bas carbone et renouvelable)



Philippe Detours

Managing Partner, gérant du fonds FMET @ Demeter Investment Managers
Board Member @ Cityscoot

Parcours

Depuis octobre 2020

Demeter Investment Managers
Managing Partner, gérant du fonds FMET

Depuis janvier 2020

[Cityscoot](#)
Board Member

Septembre 2013 - octobre 2020

[Demeter Partners](#)
General Partner, membre du conseil d'administration, Head of Infrastructure

Novembre 2005 - août 2013

Macquarie Group
Senior Vice President

2003 - 2005

ABN AMRO Bank
Associate Director Infrastructure Capital (London - Paris)

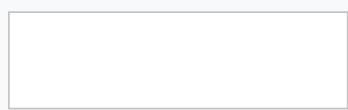
Établissement & diplôme

1994 - 1994

[Sciences Po Paris \(IEP Paris\)](#)

Bachelor of Science (BS) Economics & Finance

Fiche n° 41300, créée le 19/10/2020 à 15:40 - Màj le 01/06/2022 à 14:31



Demeter Partners

- **Demeter est un acteur du capital investissement pour la transition écologique** - investissement de 1 M€ à 30 M€ pour accompagner les entreprises du secteur à tous les stades de leur développement : start-up innovantes, PME et ETI en forte croissance et projets d'infrastructure.
- 1 Md€ de fonds sous gestion, 200 investissements
- Gestion du fonds Fonds de modernisation écologique des transports (FMET) depuis 2016
- **Création :** 2005
- **Effectif :** 38
- **Contact :** [Muriel de Munck](#), office manager/executive assistant
- Tél. : 01 43 12 53 33

Catégorie : Fonds d'investissement

Adresse du siège

7-9, rue de la Boétie
75008 Paris France

Fiche n° 13588, créée le 01/06/2022 à 14:31 - Màj le 01/06/2022 à 17:30