



11 & 12 / 02 / 2016  
Centre Universitaire Méditerranéen  
65, Promenade des Anglais  
Nice, France

## **Assises IRVE 2016 : regards sur la réalité des déploiements**

**Après avoir consacré ses premiers travaux aux politiques publiques en faveur de l'électromobilité, les participants des Assises IRVE 2016 ont porté leurs regards sur la réalité du déploiement des infrastructures de charge, aussi bien au niveau européen avec la mise en œuvre des premiers corridors électriques, qu'au niveau français avec des témoignages sur la mise en œuvre des premiers réseaux de bornes dans le cadre des Projets d'Investissements d'Avenir soutenus par l'ADEME.**

Avec la présence comme grand témoin d'**Olivier Onidi** (Directeur European Mobility Network, DG Move, Commission européenne), les premiers échanges ont logiquement porté sur des retours d'expérience concernant des projets de corridors électriques européens.

### ***Du pionnier RCN au récent Fast-E***

Le premier projet évoqué concernait le réseau RCN (Rapid Charge Network) qui comporte 74 points de charge rapide implantés au Royaume Uni et en Irlande. **Anya Bramich**, Marketing Manager au sein de la firme britannique Zero Carbon Futures qui coordonne ce projet qui implique 4 grands constructeurs (BMW, Nissan, Renault et Volkswagen), a commencé par indiquer les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du réseau, notamment pour trouver les bons emplacements pour les bornes, en particulier dans les régions désertes où l'on ne trouve guère que des moutons. Un autre défi à relever a été celui de l'importance des investissements nécessaires (40 000 euros par point de charge) car il a fallu le plus souvent augmenter la puissance électrique fournie pour supporter la recharge rapide.

Des investissements d'autant plus lourds que les utilisateurs ne sont pas encore prêts à payer le juste prix. S'ils veulent bien déboursier 2 euros par charge, ils ne sont pas disposés à payer 4 euros ce qui serait encore loin de couvrir les frais. Pourtant, le réseau répond à une demande forte des clients et les premiers résultats sont



11 & 12 / 02 / 2016  
Centre Universitaire Méditerranéen  
65, Promenade des Anglais  
Nice, France

prometteurs avec jusqu'à 12 recharges/jour. La charge rapide devient très populaire et est utilisée de plus en plus fréquemment. Une enquête de satisfaction a même montré que les  $\frac{3}{4}$  des utilisateurs n'auraient pas acheté un véhicule électrique si le réseau RCN n'avait pas existé. Des utilisateurs qui souhaitent connaître la disponibilité du point de charge avant de s'y rendre et que leur temps d'attente soit court (la borne ne doit pas être bloquée par quelqu'un parti faire son jogging dicit **Anya Bramich**).

Après le réseau RCN qui fait figure de pionnier en la matière, **Joerg Lohr** (Project Manager EV Charging infrastructure, Allego) présenta un projet plus récent de corridor électrique, le réseau Fast-E qui est en train de s'étendre en Allemagne et en Belgique avec des stations proposant un triple point de charge pour répondre à tous les standards. Actuellement, 25 % des bornes sont opérationnelles sur ce réseau qui doit en comporter 241 en Allemagne et 37 en Belgique. Tout comme pour le réseau RCN, le choix des emplacements des stations est très important pour limiter les coûts en les situant à proximité du réseau électrique existant. Un choix guidé également par la volonté d'aller vers une intermodalité avec d'autres modes de transport comme le rail.

Les premiers retours d'expérience montrent là aussi la difficulté de faire payer les usagers qui ont pris de mauvaises habitudes lors des périodes de test durant lesquelles la recharge était gratuite. Or, pour **Joerg Lohr** il est indispensable, si l'on veut que l'industrie de l'électromobilité puisse un jour être rentable, d'habituer les consommateurs à payer le juste prix. Un prix qui ne peut en aucun cas être inférieur à celui de l'énergie utilisée.

### ***Etats membres et transposition de la Directive européenne***

Si ces deux projets de corridors électriques sont financés en partie par l'Union européenne, **Hugues Van Honecker** (Senior expert au sein de la DG Move) a tenu à souligner ensuite que la stratégie de la Commission européenne visant à développer les carburants alternatifs ne concernait pas uniquement la mobilité électrique. Les 3 piliers de la Directive *Clean Power Transport* résident d'abord dans la volonté de demander aux états membres de déployer des infrastructures de recharge, mais aussi d'aller vers une standardisation avec l'adoption de normes qui devront être respectées dans tous les points de charge d'ici 2017, même si les autres normes existantes n'en seront pas nécessairement exclues.

Le troisième pilier est celui de l'information client avec la nécessité pour la Commission européenne de mieux faire connaître au grand public les avantages de



11 & 12 / 02 / 2016  
Centre Universitaire Méditerranéen  
65, Promenade des Anglais  
Nice, France

la mobilité électrique en termes de coûts par rapport à l'utilisation de l'essence ou du diesel, mais aussi de mieux définir l'étiquetage des différents types de carburant pour que le consommateur soit mieux informé des possibilités de recharge « *lorsqu'il arrive à la pompe* ».

Les états membres devront également permettre aux usagers de mieux connaître la localisation des bornes de recharge. Dans ce domaine la Commission européenne vient de lancer un observatoire qui couvre tous les carburants de substitution et dont le premier site est disponible depuis fin février. Pour le mettre à jour, elle souhaite vivement obtenir la collaboration de l'observatoire français Obs-IRVE. Une demande à laquelle a répondu favorablement **Isabelle Rivière**, la fondatrice de des Assises IRVE, qui est également à l'origine de cet observatoire mis en place en partenariat avec l'ADEME.

### ***L'Observatoire du déploiement français***

Justement, **Isabelle Rivière** présenta ensuite les premières cartographies disponibles sur le site internet d'Obs-IRVE lancé à l'occasion de ces 5<sup>ème</sup> Assises. Un site d'analyse dont l'objectif est de suivre la progression des immatriculations de véhicules électriques, des taux de pénétration ainsi que l'avancement des PIA relatifs aux infrastructures de charge signés par l'ADEME avec les collectivités territoriales ou les syndicats d'énergie. A partir d'une approche scientifique, ces cartes couplées à une analyse de fond doivent permettre de mieux comprendre les mécanismes de développement de l'électromobilité sur les territoires.

A titre d'exemple à partir des cartes d'Obs-IRVE, **Jérôme Cicile** (Ingénieur, Transports, Déplacement, Qualité de l'Air au sein de l'ADEME) dressa un premier bilan des PIA en mettant l'accent sur ceux concernant la Région PACA qui, si elle est partie avec retard sur le déploiement de bornes, s'est bien reprise en 2015 puisque des dossiers ont été déposés dans tous les départements de la région sauf celui du Vaucluse. Autre grand absent de ce dispositif, la ville de Marseille même si, par l'intermédiaire de la Communauté urbaine *Marseille Métropole*, elle a commencé à installer quelques stations de recharge sur son territoire.

### ***Témoignages sur la réalité du déploiement***



Assises Nationales IRVE  
EV Charge Point Symposium



11 & 12 / 02 / 2016  
Centre Universitaire Méditerranéen  
65, Promenade des Anglais  
Nice, France

En conclusion de cette session consacrée aux bonnes pratiques du déploiement, le public eut droit à deux témoignages de deux acteurs de ce déploiement aux profils différents. Le premier fut celui du Député de Vendée **Alain Lebœuf** qui, à la tête du SyDEV, peut être considéré comme un précurseur avec la mise en place d'un schéma départemental de déploiement des infrastructures de recharge qui, à l'origine, prévoyait l'installation de 350 bornes sur 191 communes vendéennes. Si le succès de l'électromobilité est au rendez-vous dans ce département qui a su créer une véritable dynamique autour du véhicule électrique (à La Roche-sur-Yon, le concessionnaire Renault vend aujourd'hui une Zoé pour 3 Clio), c'est en grande partie parce que les élus ont fait preuve d'une grande volonté, mais aussi de pragmatisme.

Ils ont su notamment tenir compte des enseignements tirés de l'utilisation des premières bornes installées, quitte à revoir à la baisse leur plan de déploiement initial et réorienter leurs investissements. Aujourd'hui, 74 bornes sont opérationnelles sur les principaux axes de circulation du département, et une quarantaine supplémentaire le sera encore dans les prochains mois. Par contre, même si la Vendée a démontré que le véhicule électrique n'était pas uniquement destiné à usage urbain mais qu'il a aussi toute sa place dans les campagnes, le SyDEV a estimé, au vu de l'analyse de la fréquentation des bornes, qu'il n'était pas indispensable d'équiper les 191 communes prévues au départ. Réagissant à ce témoignage, le Préfet **Francis Vuibert** souligna l'importance de faire régulièrement le point sur l'utilisation des bornes pour voir s'il était nécessaire d'étendre le réseau ou s'il était préférable de renforcer les stations de recharge existantes afin d'éviter que des queues ne se forment.

Le second témoignage fut celui de **Marc Combes**, un élu de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse qui, avec deux autres communautés d'agglomération de l'Ouest du département (Sophia Antipolis et Pays de Lérins) dans le cadre de leur Plan Climat Energie du Territoire, a déposé en 2015 un PIA auprès de l'ADEME. Leur schéma initial de déploiement de bornes de recharge a en fait été perturbé et bouleversé par le projet Bolloré qui a fait évoluer la réflexion sur le dossier avec son annonce d'une implantation massive dans les grandes agglomérations du littoral azuréen. Au final, la quasi-totalité des bornes des Pays de Lérins qui englobent Cannes, ainsi que la moitié de celles de la CASA seront implantées par Bolloré.

Compte tenu de ses objectifs commerciaux, le groupe Bolloré ne s'est pas intéressé à l'équipement des communes rurales. Aussi le dossier déposé auprès de l'ADEME concerne principalement le haut et le moyen pays car, par souci de solidarité, ces 3 communautés d'agglomération souhaitent qu'au moins une borne soit installée dans chacune des communes qui les composent. A noter que pour optimiser, au niveau



11 & 12 / 02 / 2016  
Centre Universitaire Méditerranéen  
65, Promenade des Anglais  
Nice, France

des coûts, le choix des emplacements des bornes dans ces communes rurales, un partenariat a été conclu avec ERDF qui leur fera profiter de sa connaissance parfaite du réseau électrique et des puissances disponibles. Une collaboration précieuse car le coût d'implantation d'une borne peut varier dans des proportions très importantes en fonction de sa localisation.