



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

## **Assises IRVE 2016 : débats animés autour de l'interopérabilité**

Après avoir examiné à la loupe les politiques publiques en faveur de l'électromobilité et porté un regard sur la réalité du déploiement des bornes de recharge, les Assises Nationales IRVE ont organisé une table ronde sur l'interopérabilité, un sujet dont l'importance s'accroît au fur et à mesure du développement et de la multiplication des réseaux de bornes de recharge. Après cette table ronde, le débat avec la salle fut animé, ce qui montre que le sujet est encore loin de faire l'unanimité.

Grand témoin de la Session, c'est le Préfet **Francis Vuibert** (Délégué ministériel au développement territorial de l'électromobilité) qui introduisit ce débat sur l'interopérabilité, un sujet qui selon lui ne doit pas se limiter aux prescriptions de la Directive européenne sur les carburants alternatifs, visant à mettre à la disposition des usagers des bornes des prises T2 et des prises Combo. L'interopérabilité doit aller plus loin et permettre à l'utilisateur d'avoir aussi une vision exhaustive de l'ensemble des bornes en service et de leur disponibilité, pas simplement autour de chez lui mais aussi sur les axes qu'il pourrait être amené à fréquenter notamment lorsque l'autonomie des véhicules aura progressé.

Il faut également que cette information soit accessible de façon non discriminatoire et que l'accès à la recharge soit possible à tous les conducteurs de véhicules électriques, qu'ils soient ou non abonnés à l'opérateur de la borne. Le plus souvent, l'utilisateur sera abonné à un opérateur de services et il convient d'organiser un système selon lequel, comme pour la téléphonie mobile lorsqu'on se déplace à l'étranger, il pourra utiliser les services d'un autre opérateur tout en étant facturé par celui auquel il est abonné. Pour y parvenir, la voie la plus simple passe par la création d'une structure permettant aux opérateurs de se regrouper et de faciliter leurs échanges. Une plateforme qui devra signer des accords avec ses homologues européens.



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

### ***Le développement de GIREVE en question***

En France, lorsque l'on évoque le sujet de l'interopérabilité, GIREVE (le Groupement pour l'Itinérance de la Recharge Electrique des Véhicules) est souvent en première ligne, même si certains lui reprochent de tarder à mettre réellement en œuvre l'interopérabilité. Dans son intervention, le Président de GIREVE **Bruno Lebrun** fit remarquer qu'avant de pouvoir parler d'interopérabilité, il fallait que les bornes existent concrètement sur le territoire et qu'un écosystème se soit constitué autour d'elles. Depuis la mi-2015, leur déploiement s'accélère et le mouvement va encore s'amplifier en 2016 puisque plus de 70 dossiers ont été déposés auprès de l'ADEME dans le cadre des PIA sur les infrastructures de charge.

Logiquement, l'intensification des actions de GIREVE va de pair avec cette accélération du déploiement comme en témoigne la récente signature d'une convention cadre avec la FNCCR, une fédération à laquelle adhère la quasi-totalité des collectivités territoriales à l'initiative du déploiement en France de 70 réseaux de bornes de recharge. Pour **Bruno Lebrun**, une fois décliné localement (10 Syndicats d'Energie ont déjà signé cette convention), cet accord permettra à ces collectivités de référencer, via la plateforme GIREVE, leurs infrastructures (localisation et disponibilité en temps réel) ; de permettre l'accès à leur réseau de recharge par tout abonné d'un opérateur tiers ainsi que de permettre à leurs propres abonnés d'accéder à d'autres réseaux. Des dispositions qui sont d'ailleurs contenues dans les engagements passés dans le cadre des PIA et qui pourraient bien devenir réglementaires lors de la transposition de la Directive européenne dans la loi française.

### ***L'exemple de plateformes européennes***

L'interopérabilité n'est pas un sujet uniquement en France. La question se pose dans toute l'Europe avec le plus souvent une approche transfrontalière comme celle de la plateforme Hubject que **Murielle Gagnebin** (Manager Développement Europe chez Hubject GmbH) présenta à l'assistance. Créée en Allemagne en 2012 à l'initiative notamment de BMW, Bosch et Daimler, la société s'est rapidement développée sur plusieurs pays à travers son réseau « *Intercharge* ». Elle compte aujourd'hui près de 190 partenaires principalement dans les pays nordiques, mais aussi dans les pays du Benelux, en Italie en Espagne et même en France où l'opérateur de recharge alsacien Freshmile vient de rejoindre la plateforme.



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

L'objectif d'Hubject est de rendre la recharge la plus simple possible pour le conducteur durant ses déplacements dans toute l'Europe. Hubject souhaite que l'interopérabilité puisse aussi devenir une réalité à travers sa plateforme sur toute la France. Pour cela, la concurrence qui existe entre les différentes plateformes européennes n'exclue pas l'existence de partenariats entre elles, notamment avec GIREVE. D'ailleurs, pour le Préfet **Francis Vuibert**, cette coopération entre l'ensemble des plateformes européennes est impérative pour que l'interopérabilité ne reste pas un vain mot.

Un autre exemple de coopération sur ce sujet entre différents acteurs fût donné avec l'annonce lors de ces assises d'un accord entre Sodetrel et PlugSurfing. **Adam Woolway**, l'un des fondateurs de PlugSurfing présenta cette plateforme basée à Berlin et qui couvre six pays en proposant une application permettant de localiser les bornes de recharge et de contrôler leur disponibilité, mais aussi de payer sa recharge. Un paiement également possible avec une Clé de recharge qui sert aussi à activer la borne de recharge en la plaçant sur le lecteur RFID de la station.

Pour **Juliette Antoine Simon** (Directrice Générale de Sodetrel), cet accord avec PlugSurfing permettra aux clients des deux opérateurs de se recharger simplement sur plus de 27 000 points de charge répartis en France, en Allemagne, dans le Benelux, en Autriche, en Suisse et en Italie. Sodetrel favorise également l'interopérabilité en France en rendant accessibles les bornes du réseau de charge rapide Corri-Door, qu'il est en train d'implanter sur les autoroutes, aux abonnés des services de recharge qu'il exploite pour le compte de collectivités comme par exemple la Région Nord Pas de Calais Picardie. Des collectivités auxquelles Sodetrel propose désormais une offre intégrée comprenant, outre l'exploitation et la supervision des bornes, le marketing et la relation finale avec le client, notamment au travers de sites internet dédiés.

### *D'autres exemples d'interopérabilité en marche*

Outre cet accord entre Sodetrel et PlugSurfing, d'autres exemples présentés lors de cette table ronde ont montré que l'interopérabilité était bien en marche en France, même si elle prend parfois des formes différentes. Le premier est un autre accord annoncé dans le cadre de ces 5ème Assises IRVE entre Volkswagen et Easytrip, un fournisseur de services à la mobilité routière qui gère notamment la solution KiWhi Pass. **Antoine Weil**, Chef du service marketing produit chez Volkswagen, indiqua que le constructeur allemand avait l'ambition de devenir l'un des leaders de l'électromobilité et qu'il avait l'intention de sortir une vingtaine de modèles électriques



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

et hybrides rechargeables d'ici à 2020. Pour convertir ses clients à l'électrique, il leur offre désormais de nouveaux services parmi lesquels un an d'abonnement à la carte KiWhi qui donne accès à près de 20 000 bornes à travers l'Europe.

Grâce à l'application KiWhi Pass, Easytrip permet également aux clients de Volkswagen de localiser les bornes de recharge. Directeur de la société Easytrip, **Claude Muller** précisa que la carte KiWhi Pass était aujourd'hui interopérable sur près de 85% du réseau français de bornes de recharge et que désormais 20 000 abonnés l'utilisaient. Easytrip s'efforce de prendre en compte les aspirations de ses clients. Ces derniers sont indifférents à l'identité de l'opérateur du réseau de bornes, mais ils veulent que le service fonctionne correctement. Pour **Claude Muller**, la gratuité du service n'a pas d'avenir et les utilisateurs commencent à en prendre conscience, mais il faut qu'ils puissent payer leur recharge facilement.

Le second exemple d'interopérabilité fut présenté par **Arnaud Tournier**, le Directeur du Syaden, le syndicat d'énergie qui a piloté l'appel d'offres commun lancé par 9 départements de la région Midi-Pyrénées Languedoc-Roussillon pour l'implantation d'un réseau de près de 900 bornes de recharge. Un marché attribué en début d'année à Bouygues Energie & Services avec son offre Alizé. Si le choix d'un appel d'offres commun a été retenu, c'est, outre la volonté d'avoir un périmètre et une taille critique, pour avoir une interopérabilité naturelle sur l'ensemble de la région, sans avoir recours à une plateforme nationale comme GIREVE. Des partenariats ont même été noués avec les régions voisines pour étendre cette interopérabilité.

A l'issue de cette table ronde, le débat s'engagea avec la salle et les interventions furent parfois très animées. Parmi elles, notons celle d'**Olivier Paturet** (General Manager, Zero Emission Strategy, Nissan Europe) qui lança un appel aux opérateurs afin qu'ils veillent à ne pas empiler les marges. Il dénonça aussi la tendance malheureuse à vouloir créer une solution par pays. Un autre reproche a également été formulé par plusieurs orateurs concernant la multiplication des cartes et des abonnements permettant d'accéder aux bornes et de régler la recharge, alors que pour certains la carte bancaire constituerait le moyen idéal de paiement. Un paiement qui ne doit toutefois pas constituer l'unique objet de l'interopérabilité. La conclusion de ces échanges revint naturellement au grand témoin de la session, le Préfet **Francis Vuibert** pour qui les différentes interventions ont montré que le débat autour de l'interopérabilité était loin d'être clos, mais qu'elles avaient permis de l'éclairer utilement.