



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

## **Assises IRVE 2016 : les politiques publiques sur le devant de la scène**

Les politiques publiques ont été au cœur de la première session des Assises Nationales IRVE 2016. Parrain de la 5ème édition, Olivier Onidi (Directeur European Mobility Network au sein de la DG Move de la Commission européenne) a ouvert les débats en évoquant la stratégie de la Commission européenne avant que le Préfet Francis Vuibert ne fasse le point sur les politiques menées en France pour favoriser l'électromobilité, puis que Johan Ransquin (Chef du Service Transports & Mobilité au sein de l'ADEME) ne précise le rôle du véhicule électrique dans la transition énergétique.

Le choix de l'organisatrice et de la fondatrice des Assises Nationales IRVE, **Isabelle Rivière**, de demander à **Olivier Onidi** d'être le parrain de l'édition anniversaire des 5 ans symbolisait bien le rôle moteur, notamment avec l'adoption en 2014 de la Directive Clean Power Transport, joué par la Commission européenne dans la mise en œuvre des politiques publiques en faveur des transports propres au sein des différents pays européens.

### ***La stratégie de la Commission européenne***

Dans son allocution d'ouverture, **Olivier Onidi** a précisé la stratégie de la Commission européenne dans ce domaine, à un moment charnière puisque l'année 2016 verra la Commission présenter un document précisant sa vision d'un réseau de mobilité décarbonée, dans lequel la mobilité électrique occupe une place majeure et dont le développement doit trouver un nouvel élan dans les résultats positifs obtenus lors de la COP21.

L'autre temps fort de cette année sera le dépôt par chacun des 28 pays européens des plans de mobilité qui sont l'une des obligations qui découlent de la Directive européenne. Des plans qui doivent notamment prévoir les différentes façons



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

d'intégrer les carburants alternatifs, mais aussi fixer des objectifs précis en matière de déploiement des infrastructures de charge.

Pour **Olivier Onidi**, les Assises IRVE, qui de franco-française au départ sont devenues de plus en plus européennes au fil des ans, constituent un bon moyen d'échanger sur ces sujets et de tirer profit des bonnes pratiques mises en œuvre dans certains pays. Il s'est d'ailleurs félicité de constater la forte progression des investissements dans le domaine de la mobilité électrique et de voir que se mettaient progressivement en place des corridors transeuropéens, tout en insistant sur la nécessité de continuer à investir dans le développement de réseaux de bornes de recharge rapide.

Pour faciliter ce développement, la Commission européenne travaille à la création de fonds pour accompagner l'engagement d'investisseurs financiers sur le long terme. Des fonds qui, outre le déploiement de bornes, pourraient aussi aider à l'acquisition de véhicules électriques à l'image de ce que la Banque Européenne d'Investissement a déjà mis en place pour moderniser les flottes de transport urbain.

### *La France en pointe dans l'électromobilité*

Après avoir pointé leurs feux en direction de l'Europe, les projecteurs se sont orientés vers la France avec tout d'abord l'intervention du Préfet **Francis Vuibert**, Délégué ministériel au développement territorial de l'électromobilité, heureux de pouvoir une nouvelle fois rencontrer à Nice l'ensemble des acteurs de l'industrie de la mobilité électrique, ainsi que des élus de collectivités territoriales engagées dans le développement de l'électromobilité.

Le Préfet a commencé par souligner l'existence en France d'une politique publique très active dans le soutien à la mobilité électrique, en mettant en exergue les mesures prises depuis l'an dernier comme la promulgation de la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte, mais aussi la pérennisation du bonus écologique de 6 300€ pour l'acquisition d'un véhicule électrique et l'élargissement de la prime à la conversion pour les véhicules diesel de plus de dix ans.

Autre texte, bien plus important qu'il ne parait au premier abord pour **Francis Vuibert**, un décret a été publié en décembre afin de permettre aux collectivités territoriales de confier un mandat de gestion à un organisme public ou privé pour encaisser des recettes tirées de l'exploitation des infrastructures de recharge. Des collectivités qui ont déposé l'an dernier 79 dossiers de financement auprès de



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

l'ADEME pour installer près de 20 000 points de charge supplémentaires qui viendront compléter ceux proposés par les 3 réseaux reconnus de dimension nationale, qui ont pour opérateur Bolloré, la CNR et Sodetrel.

Enfin, le Préfet **Vuibert** a indiqué les points sur lesquels les pouvoirs publics souhaitent désormais intensifier leur action. Ils concernent tout d'abord le développement de solutions de recharge associées à des places de stationnement résidentiel, mais aussi implantées dans les zones d'activité pour permettre aux gens de recharger leurs véhicules pendant qu'ils sont au travail. Des progrès doivent également être accomplis pour aller vers une meilleure connaissance de la disponibilité des bornes de recharge et que leur accès ne soit pas conditionné à une obligation d'abonnement. Des mesures incitant à une plus grande interopérabilité seront contenues dans un texte en préparation au sein duquel on retrouvera la transposition de la plupart des éléments de la Directive européenne sur les carburants alternatifs.

### *L'ADEME dresse le bilan des PIA sur les infrastructures de charge*

L'ADEME participe grandement à la mise en œuvre de la politique française en faveur de l'électromobilité qui trouve notamment sa traduction dans la récente Loi sur la transition énergétique pour une croissance verte. Chef du Service Transport & Mobilité au sein de l'ADEME, **Johan Ransquin** a tout d'abord rappelé les grands objectifs de cette loi : lutte contre la pollution de l'air et réduction de la dépense en énergie fossile, avant d'évoquer les principales mesures de la loi visant au développement de la mobilité électrique, aussi bien en direction des particuliers (bonus – malus) que vers les collectivités territoriales qui devront s'équiper de véhicules dits « à faible émission », et qui pourront mettre en place des Zones de Circulation Restreinte au sein desquelles les véhicules électriques auront le droit de rouler.

Cette loi fixe également un objectif de 7 millions de points de charge à l'horizon 2030, domaine dans lequel l'ADEME joue un rôle clé puisqu'elle a été chargée de la mise en place des Projets d'Investissements d'Avenir relatifs aux infrastructures de charge. Des projets qui devaient être déposés avant le 31 décembre 2015. **Johan Ransquin** a donc pu tirer un premier bilan de cette opération qui s'est révélée être





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

un succès avec 57 millions d'euros de projets déposés alors que le budget initial était de 50 millions d'euros. 90% des départements ont déposé un dossier et l'enjeu consiste désormais à déployer les bornes rapidement.

Le dispositif concernant les collectivités territoriales étant désormais en place, l'ADEME réfléchit actuellement à une orientation de son soutien vers le secteur privé qui, grâce à cette aide, pourrait déployer près de 15 000 bornes dans des centres commerciaux, des parkings d'entreprise ou dans l'habitat collectif. Outre cette réflexion, l'important pour l'ADEME est de conduire un raisonnement sur la mise en place d'un écosystème complet. L'électromobilité dispose en effet d'un fort potentiel pour développer des interactions avec les réseaux et créer de l'emploi, mais le partage des données sera crucial pour faire émerger de nouveaux services.

### *Les conclusions d'Olivier Onidi*

Au terme de cette première session des Assises 2016, mais également des échanges qui ont suivi tout au long de l'après-midi sur les bonnes pratiques de déploiement, l'interopérabilité et les nouveaux services, **Olivier Onidi** a livré les premiers enseignements qu'il tirait de ces débats. Même s'il a constaté que la mobilité électrique peinait encore à trouver son modèle économique, les retours d'expérience ont montré que la charge rapide avait non seulement un avenir, mais qu'elle commençait à se mettre en place, ce que l'on vérifiera concrètement lors de la présentation prochaine des plans de déploiement de chacun des 28 pays européens.

**Olivier Onidi** a par ailleurs imploré les acteurs de l'électromobilité à ne pas créer de dépendance à la gratuité. Même si la plupart des projets financés par l'Union européenne sont encore des projets pilotes pour tester le déploiement, il a invité tous les partenaires de ces projets à commencer à habituer les utilisateurs de ces bornes à un service qui a un coût, qui se paye et qui ne soit pas supporté uniquement par la puissance publique. Une nécessité d'autant plus grande si l'on cherche à attirer des partenaires financiers auxquels on doit présenter des plans de financement, au moins sur une très longue durée, comportant une contribution des utilisateurs.

Concernant l'accès et la réservation des bornes de recharge, il a mis en garde contre la tentation de créer un modèle propre aux véhicules électriques alors qu'il serait préférable d'essayer ceux qui existent pour d'autres secteurs. L'accès à la recharge



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

doit être universel, et avancer vers l'interopérabilité est une nécessité absolue. Pour cela, il ne faut pas continuer à chercher à verrouiller le marché avec des cartes ou des abonnements spécifiques.

Enfin, **Olivier Onidi** a évoqué les actions que la Commission européenne comptait entreprendre cette année pour attirer des investisseurs qui puissent financer aussi bien le développement de bornes de charge, que la mise sur le marché de davantage de véhicules électriques. A ce sujet, il croit moins aux primes qu'à des systèmes de financement de type leasing avec des taux d'intérêt très bas. Une ou deux expériences pilotes verront le jour dans le domaine du financement des bornes de charge et la Commission espère également pouvoir lancer deux ou trois plateformes spécifiques susceptibles de financer l'acquisition de véhicules électriques.