

CHARTE

POUR LE DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES PUBLIQUES DE RECHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES

13 Avril 2010

Attendus

Les grands constructeurs automobiles prévoient le lancement des premiers véhicules électriques ou hybrides rechargeables (VEx) au **tournant de l'année 2011**. Parallèlement aux préoccupations écologiques, la pollution locale pouvant bientôt supplanter l'émission de CO₂ (exemple : restrictions de circulation), la perspective d'un « choc transport terrestre », combinant pic de production pétrolière et explosion du parc automobile dans les pays émergents, se rapproche. La production française d'électricité étant largement décarbonée, le développement des véhicules décarbonés constitue un fort enjeu environnemental.

A partir de la fin 2011, le développement d'un marché de masse nécessitera d'apporter une visibilité suffisante sur les infrastructures de recharge accessibles en dehors de la sphère privée. Pour cela, **il faudra être en position de lancer au premier semestre 2011 les investissements significatifs, et à l'été 2010 d'avoir finalisé le cadre conceptuel et organisationnel.**

Le scénario français de développement du véhicule électrique et hybrides rechargeables table sur des infrastructures de recharge des batteries essentiellement concentrées sur le lieu de stationnement principal, au domicile ou au travail, les parkings publics, et dans une moindre mesure les voies publiques. Il suppose la création de 900 000 points de recharge privés et 75 000 points de recharge accessibles au public dès 2015, portés à 4 millions de points de recharge privés et 400 000 points de recharge publics en 2020.

Dans le projet de loi Grenelle II, l'intervention des collectivités, et notamment des communes ou de leur groupement, est légitimé pour le déploiement des infrastructures de recharge. De nouvelles obligations d'installation des raccordements nécessaires aux bornes de recharges ont également été introduites pour les parkings protégés dans les constructions neuves des habitations et du tertiaire, ainsi que dans le parc existant du tertiaire.

Pour l'ensemble du territoire, l'investissement nécessaire est estimé pour les lieux accessibles au public à 1,5 milliard d'euros à l'horizon 2020, sur un total de 4,75 milliards d'euros, incluant la sphère privée et environ 0,75 milliards pour le renforcement du réseau. Se fondant sur l'hypothèse d'un retour sur investissement insuffisant par la seule recette de l'énergie, **l'Etat a annoncé sa participation au financement des infrastructures partagées.** La problématique est de réussir à développer ces infrastructures dans le juste rythme pour anticiper et accompagner la commercialisation des offres de véhicules.

Entre

Les constructeurs automobiles Renault et PSA,

Les collectivités territoriales pilotes,

L'Etat, représenté par le Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le Ministre auprès de la Ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, chargé de l'industrie

Il est convenu ce qui suit :

1. **Les constructeurs automobiles** s'engagent à commercialiser, pour les grands comptes et les particuliers, des véhicules dans les agglomérations qui développent un réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électrique et hybride rechargeable (VEx) suffisant.

A titre indicatif :

- ¶ PSA commercialisera les Peugeot Ion et Citroën C-Zéro fin 2010, ses premiers utilitaires légers mi 2001.
- ¶ Renault commercialisera les modèles Fluence, Kangoo et Twizy au premier semestre 2011, et la Zoé mi 2012.

Ces constructeurs s'engagent sur leur capacité à commercialiser globalement 60 000 véhicules sur le marché français en 2011-2012, en fonction de la demande du marché.

2. **Les collectivités** s'engagent à mettre en œuvre le déploiement d'infrastructures de recharges publiques dès 2010, si les conditions techniques et réglementaires suffisantes sont réunies.

Ces infrastructures devront préférentiellement couvrir les recharges normale (3 kW) et semi-rapide (24kW), dans les proportions adaptées au territoire; elles permettront également la recharge rapide : recharge de forte puissance, notamment en courant continu (40 à 50 kW) ou par échange de batteries. Les infrastructures devront atteindre une **densité significative** dès le second semestre 2011, puis leur croissance devra accompagner le développement attendu du parc de VEx.

Dans une première étape, les collectivités s'engagent à participer à **l'étude sur les modèles économiques** lancée par l'Etat. Ces travaux visent à :

- échanger sur les modalités juridiques et financières (marché public, PPP...) les plus appropriées et sur les choix à la maille de chaque territoire (concentration du développement des infrastructures publiques de recharge sur les parkings publics qui présentent le meilleur rapport impact / coût après les parkings privés, autour des gares et des centres ville) ;
- mettre au point une conception d'ensemble fondée sur la vision politique des déplacements et des transports sur chaque territoire ;
- étudier l'opportunité de rechercher un effet de levier sur le financement privé des infrastructures, notamment afin de porter les modèles économiques à maturation (le prix de l'électricité étant marginal dans la structure de coûts, le prix de revient par recharge est très sensible au taux d'utilisation) ;

Afin d'accompagner et d'accélérer la montée en puissance des usages, les collectivités s'engagent à **communiquer** sur l'existence de ces infrastructures ou de plans de déploiement.

Les collectivités s'engagent dans un programme d'achats de véhicules électriques dans le cadre du renouvellement de leur flotte. Elles peuvent s'appuyer sur la commande en cours de la centrale d'achat publique, l'UGAP.

Enfin les collectivités s'engagent à désigner un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics pour les questions ayant trait à la réglementation, l'appropriation et l'utilisation des standards, la connaissance des montages techniques et financiers.

3. **L'Etat s'engage à :**

- ¶ Préciser les modalités de **soutien au travers du Grand emprunt**, pour permettre notamment de cofinancer les infrastructures déployées par les collectivités précurseurs. Le soutien visera notamment à partager le risque d'un déploiement raisonnable mais anticipant

le marché des véhicules, en privilégiant les infrastructures nécessaires en charges lentes.

- ¶ Partager tous éléments sur la vision du marché et le rythme de déploiement des VEx en France afin de permettre de dimensionner au mieux les infrastructures de recharge publique et de définir les conditions de leur équilibre économique à terme ; favoriser le partage d'expériences et le suivi dans la durée des projets de déploiement d'infrastructures de recharge par la création d'une organisation consensuelle (centre de compétences, site Internet...);
- ¶ Partager les connaissances en matière de **modèles économiques** d'intervention des collectivités territoriales ;
- ¶ Favoriser, au niveau national, premièrement l'émergence d'offres commerciales pour l'établissement et l'exploitation de réseaux de recharge, couplant l'offre d'énergie et d'autres services, deuxièmement les engagements volontaires des acteurs partenaires du déploiement et enfin l'action d'ERDF pour la réalisation en amont des études de renforcement du réseau ;
- ¶ Recueillir et instruire les nouvelles sollicitations des collectivités concernant la **réglementation** (exemple : recharge dans les parcs de stationnement souterrains) ou le **cadre juridique** (exemple : abonnement d'électricité nomades, non liés à un point de livraison), notamment dans le cadre de la discussion de la loi Grenelle 2 au Parlement ;
- ¶ Favoriser l'émergence de spécifications et **standards** relatifs aux infrastructures ;
- ¶ Développer une vision partagée relative aux moyens de paiement et aux nouveaux services de mobilités offerts ;
- ¶ Rassembler les informations pertinentes pour les collectivités sur les infrastructures dans un **livre vert**, qui sera rendu public en octobre 2010 (guide de déploiement qui reprendrait un planning type, les types d'infrastructures à implanter, les éléments à prendre en compte pour le juste dimensionnement des infrastructures de charge, les rôles des acteurs).

Le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie,
de l'Energie, du Développement durable
et de la Mer, en charge des Technologies vertes
et des Négociations sur le Climat,



Jean-Louis BORLOO

Le ministre chargé de l'industrie



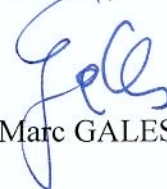
Christian ESTROSI

Le directeur général délégué – Renault,



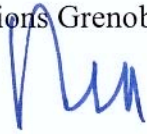
Patrick PELATA

Le directeur des marques
PSA Peugeot Citroën,



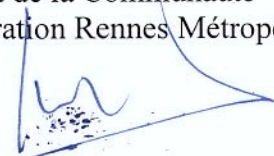
Jean-Marc GALES

Le président de la Communauté
d'Agglomérations Grenoble-Alpes Métropole,



Marc BAIETTO

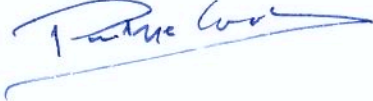
Le président de la Communauté
d'Agglomération Rennes Métropole,



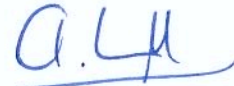
Daniel DELAVEAU

Le maire d'Angoulême,

Philippe LAVAUD



L'Adjointe au maire d'Orléans,



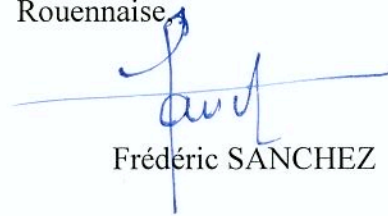
Anne de QUATREBARBES

Le vice-président de la Communauté
d'Agglomérations du Pays d'Aix-en-Provence,



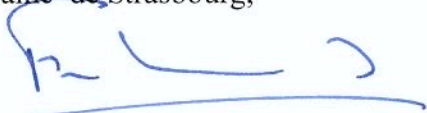
Jean-Pierre SAËZ

Le vice-président de la
Communauté d'Agglomérations
Rouennaise,



Frédéric SANCHEZ

Le vice-président de la Communauté
Urbaine de Strasbourg,



M. Alain FONTANEL

l'adjoint au Maire du Havre,



M. Edouard PHILIPPE

L'adjoint au maire de Nice,



Mme Véronique PAQUIS

Le vice-président de la Communauté
urbaine du Grand Nancy,



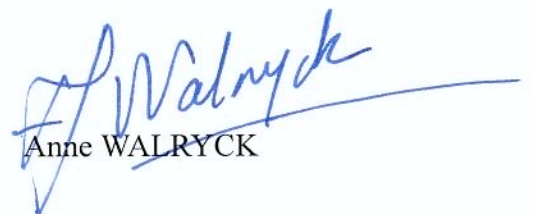
M. Laurent GARCIA

Le vice-président du Syndicat Mixte Autolib,



M. René ROUQUET

L'adjointe au maire de Bordeaux,



Anne WALRYCK

Directeur Général de VINCI

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'X' and 'H' followed by a horizontal line.

Xavier HUIILLARD

Président de l'Association des sociétés
françaises d'Autoroutes

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized 'JF' followed by a long, sweeping line.

Jean-François ROVERATO