

10 FEV. 2016



Convention relative au Programme ADVENIR

*Aide au Développement des Véhicules Electriques
grâce à de Nouvelles Infrastructures de Recharge*

Entre

L'Etat, représenté par **Ségolène ROYAL**, Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie,

Et

L'association nationale pour le développement de la mobilité électrique, AVERE France, association loi 1901 dont le siège est situé au 112 quater rue Marcadet 75018 Paris, numéro SIRET 381 166 792, représentée par **Joseph BERETTA**, son président,

Eco CO2, SAS au capital de 400 000 € dont le siège social est à Nanterre (92000) 62 route des Fusillés de la Résistance, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le n°511 644 601, représentée par son Président **Jacques ALLARD**,

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), représentée par **Bruno LECHEVIN**, président,

EDF, société anonyme au capital social de 960 069 513,50 euros, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 552 081 317, dont le siège social est situé à Paris 8eme, 22 – 30 avenue de Wagram, et représentée par **Jean-Bernard LEVY**, en sa qualité de président-directeur général,

Ci-après individuellement désignés par la « Partie » ou collectivement les « Parties ».

Préambule

L'Avere France, association nationale regroupant les acteurs de la mobilité électrique et Eco CO2, entreprise spécialisée dans la maîtrise de l'énergie et la sensibilisation des consommateurs, proposent un système original afin de promouvoir l'installation de bornes de recharges intelligentes. Le but du programme est de concourir à l'essor rapide du véhicule électrique et hybride rechargeable sur l'ensemble du territoire français.

Le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables est un enjeu environnemental, énergétique, économique et sociétal important pour notre pays. Il apporte des solutions à de nombreuses problématiques liées à l'évolution des modes de transport, au développement durable et à la transition énergétique. Cependant, bien qu'identifié comme une priorité depuis 2009 et malgré l'appui des décideurs publics, de nombreux blocages demeurent. Le premier d'entre eux est le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Plusieurs mesures ont été mises en place afin de répondre à ces enjeux : en premier lieu le CITE (Crédit d'Impôt Transition Energétique), qui finance l'acquisition de systèmes de charge dédiés à domicile pour les particuliers. D'autre part, le dispositif « Déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables » lancé par l'ADEME en 2013, devrait permettre l'installation de plus de 18 000 points de charge publics en voirie. Enfin, le plan industriel « Bornes électriques de recharge », chargé de garantir un maillage optimal du territoire en infrastructures de recharge accessibles au public, et par la désignation d'opérateurs privés de dimension nationale.

Le projet ADVENIR vise, grâce au mécanisme des CEE, à compléter les initiatives en cours. Il permettra ainsi le développement des infrastructures de recharge en parking des flottes et des véhicules des salariés d'entreprises et d'autres personnes publiques d'une part, et en parking résidentiel partagé d'autre part, via les particuliers, les bailleurs sociaux et les syndicats.

Article 1 : Objectifs généraux du programme ADVENIR

Objectifs qualitatifs

Il s'agit, d'ici fin 2018, de permettre, au travers d'aides, l'implantation et le suivi de l'utilisation d'environ 12 000 nouveaux points de charge pour véhicules électriques. Ces bornes couvrent les différents types d'installation suivants :

- Bornes partagées sur les parkings des entreprises et personnes publiques (accessibles aux salariés et aux flottes) désignés ci-après Entreprises : parking privé ;
- Bornes partagées accessibles au public sur des espaces privés, tels les parkings de magasins et services publics ou les parkings en ouvrage, désignés ci-après Entreprises : parking semi-public ;
- Bornes privées en habitat collectif (bornes individuelles, collectives), via les particuliers, les bailleurs sociaux, syndicats ou propriétaires privés, désignés ci-après Résidentiel Collectif ;

En particulier, les infrastructures sur voie publique ne sont pas visées par le dispositif.

Ce programme permettra ainsi de participer d'une part au renforcement du maillage national des infrastructures de recharge et de l'autre de favoriser un accès et une utilisation optimisée des bornes

de recharge intelligentes. Ainsi, ces points de charge seront caractérisés par une capacité de communication, qui permettra de déployer différents services, tant au profit des pouvoirs publics que du consommateur :

- Centralisation des données de recensement des points de charge (lieu et date d'installation, type de borne et de parking). Ces données pourront être transmises aux pouvoirs publics pour réaliser un suivi des IRVE (Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electrique) sur le territoire.
- Remontée des informations de fonctionnement et de disponibilité des points de charge vers le gestionnaire des emplacements lorsque le point de charge est téléopéré. Ces informations permettent un service de gestion de flotte ou de localisation de borne disponible pour l'utilisateur, suivant le type de parking considéré. Ces informations seront également transmises aux pouvoirs publics.
- Interopérabilité d'accès au service délivré par les bornes accessibles au public, à savoir la faculté pour l'utilisateur, titulaire ou non d'un contrat ou d'un abonnement avec un opérateur de mobilité, d'utiliser les réseaux de recharge de différents opérateurs d'infrastructures de recharge sans inscription préalable auprès de l'opérateur exploitant le réseau.
- Recharge intelligente, dans le but de minimiser les émissions de CO2 et de contribuer à une meilleure gestion globale de l'énergie (déport de la charge en Heures Creuses, effacement lors des pics...). Il s'agit d'inciter les acheteurs d'IRVE à utiliser cette fonctionnalité.

Le programme ADVENIR propose une aide financière, matériel et installation, pour chaque point de charge qui dépend essentiellement du type d'installation. Les installations, ou parties d'installations, relevant d'obligations réglementaires sont exclues de l'aide financière. L'aide est définie par un taux, exprimé en pourcentages, et un plafond. Ces deux quantités seront finalisées lors de la phase de préparation du projet, l'hypothèse de travail actuelle étant la suivante :

Type de borne	taux aide Advenir	plafond
Entreprise : Parking privé	40%	1 240 €
Entreprise : Parking semi-public	40%	1 760 €
Résidentiel Collectif : solution individuelle	50%	850 €
Résidentiel Collectif : solution collective	50%	1 550 €

Tableau 1: Taux de financement maximal par point de charge selon le segment de marché.

Les taux d'aide Advenir pourront être réévalués par le comité de pilotage en cours de programme si nécessaire. Un plafond par Groupe d'entreprise bénéficiaire des aides pourra également être instauré. Ces éléments pourront notamment être modulés en fonction des puissances délivrées par les points de charge installés.

Ces chiffres feront l'objet d'une discussion puis d'une validation par le comité de pilotage du programme ADVENIR.

Pour chaque installation d'un point de charge du programme, la somme correspondant à l'aide promise est versée soit au bénéficiaire en remboursement partiel de son achat, soit directement à l'installateur dans le cas où le montant de l'aide aurait déjà été déduit du prix d'achat. Ce choix sera fait lors de la phase de préparation et validé par le comité de pilotage.

Objectifs quantitatifs

Advenir a pour objectif d'ici fin 2017 de financer partiellement l'installation d'environ 12 000 nouveaux points de charge installés avant fin 2018. Parmi ces points, 5 700 viendront accompagner l'habitat résidentiel collectif, tel qu'indiqué dans le Tableau 2. Les 6 300 points de charge restants se répartissent sur les parkings privés, que ce soit ceux réservés au personnel ou aux flottes d'entreprises, ou ceux accessibles au public.

	Bornes aidées	Aides (€)	Répartition budget par segment
<i>Entreprise : Parking privé</i>	3 500	4 368 000 €	28,0%
<i>Entreprise : Parking semi-public</i>	2 836	4 992 000 €	32,0%
Entreprises	6 336	9 360 000 €	60,0%
<i>Résidentiel Collectif : solution individuelle</i>	3 671	3 120 000 €	20,0%
<i>Résidentiel Collectif : solution collective</i>	2 000	3 120 000 €	20,0%
Résidentiel collectif	5 671	6 240 000 €	40,0%
Total	12 007	15 600 000 €	100,0%

Tableau 2 : Nombre d'IRVE aidées par le programme selon le segment de marché

Cette évaluation du nombre de point de charge et du montant d'aide correspondant (15,6 M€ au total) se base sur un coût moyen d'achat et d'installation spécifique pour chaque type de marché.

Les aides porteront sur des offres comprenant le matériel et l'installation des points de charge intelligents qui auront été préalablement habilités par le comité de pilotage du projet, et dont la tarification à l'usage sera jugée acceptable par ce dernier au regard de critères objectifs. Une charge intelligente est contrôlée par une communication impliquant a minima le véhicule et l'infrastructure afin de répondre aux besoins des utilisateurs en optimisant les contraintes et les coûts.

Les offres éligibles aux financements Advenir devront être installées par des professionnels habilités et titulaires d'une qualification pour l'installation desdites infrastructures de recharge délivrée par un organisme de qualification accrédité, dès lors que cette qualification existera.

La répartition des aides Advenir pourra être réévaluée par le comité de pilotage en cours de programme si nécessaire.

Article 2 : Gouvernance du programme

La gouvernance du programme ADVENIR s'articule autour de deux structures aux missions définies ci-après : le comité de pilotage et l'équipe projet.

2.1 Comité de pilotage

Le comité de pilotage se réunit à une fréquence trimestrielle.

Missions

Dans le respect des objectifs de l'Article 1, le comité de pilotage oriente et contrôle la mise en œuvre du programme. En particulier, sur propositions du bureau et dans le respect des dispositions réglementaires le cas échéant, il :

- Décide des orientations du programme et notamment des répartitions des efforts de financement en fonction des secteurs bénéficiaires ;
- Valide l'habilitation des offres ADVENIR ;
- Suit le déploiement des objectifs d'installation et de connexion des bornes sur le territoire ;
- Pilote l'exécution financière du programme et le déroulement de la procédure de versements des fonds dans le cadre des certificats d'économies d'énergie ;
- Examine les statistiques de déploiement des bornes de recharge sur le territoire.

Composition

Le comité de pilotage est composé des organismes suivants :

- Etat (dont DGEC)
- ADEME
- Les financeurs du programme (dont EDF)
- Avere France
- Eco CO2

2.2 Equipe projet

Missions

L'équipe projet met en œuvre les orientations et décisions du comité de pilotage et est chargée,

Dans la phase de préparation :

- D'élaborer le cahier des charges de l'éligibilité au programme ADVENIR en offrant des solutions techniques performantes. Les caractéristiques requises pour les offres retenues dans le projet seront déterminées et diffusées largement ;
- D'élaborer les outils nécessaires aux fonctionnalités prévues, dont un site internet dédié ;
- De rédiger les procédures de fonctionnement financier du programme : partenariats avec les obligés ou éligibles, contribution forfaitaire au porteur de l'offre, primes aux bénéficiaires...
- De définir les modalités de suivi des bornes ADVENIR, de contrôle de leur déploiement, et de suivi de leur utilisation ;

Dans la phase de déploiement opérationnel :

- D'instruire les demandes d'habilitation des offres ADVENIR, quel que soit le volume commercial qu'elles représentent, et en toute impartialité vis-à-vis des financeurs et parties prenantes du programme ;
- De coordonner et suivre le déploiement des offres ADVENIR ;
- D'apporter tout support vers les porteurs de ces offres pour en faciliter le déploiement ;
- De contrôler la bonne utilisation des aides et la mise en place effective des bornes (il est prévu de contrôler in situ au moins 5% des chantiers) ;

- D'élaborer et préparer pour le bureau les statistiques de déploiement des bornes de recharge sur le territoire et leur utilisation.

Dans la phase de bilan :

- De réaliser, avant la fin du déploiement total du projet ADVENIR, un retour d'expérience afin de mesurer la réponse du programme vis-à-vis des objectifs de l'Article 1. L'impact des nouveaux points de charge sera mesuré de manière qualitative via des questionnaires soumis aux bénéficiaires, et de manière quantitative via une analyse des statistiques d'utilisation sur l'ensemble du programme.

Durant tout le programme :

- De mettre à jour le site internet du programme.

Composition

L'équipe projet est composée des organismes suivants :

- Eco CO2
- Avere France

Elle pourra associer d'autres Parties, en tant que de besoin.

Article 3 : Engagements des Parties

3.1 Engagements de l'AVERE France et d'Eco CO2

AVERE France et Eco CO2 sont partenaires du programme, juridiquement porté par l'AVERE France. L'association professionnelle AVERE France, pôle d'information, d'échanges et d'expertise, qui regroupe déjà la quasi-totalité des acteurs de la filière de la mobilité électrique est le coordinateur du programme ADVENIR.

L'AVERE France s'engage au titre de la présente convention à :

- Assurer la Présidence du comité de pilotage et du bureau ;
- Mettre à disposition de l'équipe projet un chef de projet à hauteur d'au moins 50% de son temps de travail ;
- Piloter la partie communication sur ADVENIR en collaboration avec les partenaires du programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Intégrer la communication ADVENIR dans ses campagnes de communication ;
- Procéder aux appels de fonds vers les financeurs ;
- Recevoir les fonds des obligés ou éligibles destinés au financement du programme et établir les attestations de versement des fonds comportant les informations indispensables pour l'obtention des certificats d'économies d'énergie ;
- Suivre et remonter les statistiques précises des bornes de recharge aidées par le programme ADVENIR. En particulier, l'AVERE tient à la disposition de la DGEC les éléments justificatifs de la mise en place des points de charge en particulier la facture d'installation de ces

équipements, et lui adresse chaque semestre calendaire un état récapitulatif comportant les informations suivantes :

- nom (et SIREN, le cas échéant) du bénéficiaire ;
- lieu d'implantation du (ou des) point(s) de charge (adresse, code postal, ville) ;
- nombre de points de charge installés en précisant le type de point de charge, le taux d'aide et les équipements ayant donné lieu à un contrôle d'installation diligenté par le porteur du programme ;
- nom et SIREN de l'installateur des points de charge.

Eco CO2, acteur des domaines des smart-grids et de l'efficacité énergétique, interviendra en tant que Maître d'Œuvre du programme. Il apportera les moyens nécessaires au cadrage, au suivi et au contrôle du bon déploiement du programme.

Eco CO2 s'engage au titre de la présente convention à :

- Piloter l'équipe projet du programme ;
- Mettre à disposition de l'équipe projet partiellement un ingénieur chef de projet à hauteur de 50% de son temps de travail sur toute la durée du projet ;
- Mettre en place une organisation, pour la phase de déploiement opérationnel, de contrôle des modalités de ce déploiement, et de récolte et suivi des informations numériques transmises par les bornes de recharge lorsqu'elles sont téléopérées. Cette organisation intègre un technicien contrôleur au niveau central, en charge des aspects back-office et qui organise (et éventuellement en fait lui-même une partie) les contrôles in-situ réalisés par les représentants d'Eco CO2 en région.
 - Le contrôle in situ est prévu selon le principe suivant. Pour chaque nouvel installateur (au sens personne morale), la première installation est systématiquement vérifiée, puis au moins 3% des installations suivantes. Si un type d'installation n'est pas conforme, le programme d'inspection sera renforcé. Un dysfonctionnement important peut entraîner la radiation de l'installateur pour ADVENIR. Les modalités précises seront décrites dans le cahier des charges ADVENIR lors de la phase 1. Le total des contrôles effectués, quel que soit l'installateur, concerne au moins 5% de l'ensemble des chantiers.

Les différents acteurs opérationnels du programme ADVENIR sont détaillés en Figure 2 et s'articulent autour des porteurs du programme. Les financeurs sont les obligés (dont EDF) ainsi que les éligibles associés au programme. Les bénéficiaires sont les acheteurs de points de charge, qui se situent sur les différents segments de marché identifiés précédemment. Enfin, les fournisseurs (constructeurs et installateurs) vont produire les différentes parties de la solution ADVENIR, de la borne elle-même jusqu'au système de communication.

ADVENIR

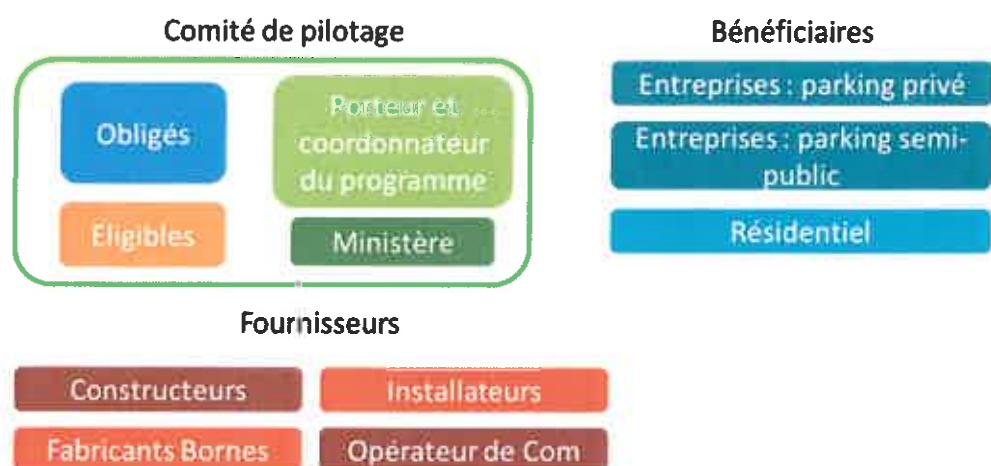


Figure 2 : Acteurs du programme ADVENIR

Les fournisseurs sont les acteurs de la mobilité électrique : les constructeurs de véhicules électriques (dénotés les « constructeurs »), les fabricants d'IRVE (« fabricants bornes ») et les installateurs d'IRVE (« installateurs »). Une dernière catégorie est celle des fournisseurs d'une solution de communication entre la borne de recharge et un serveur central (« fournisseurs Comm »). Dans certains cas, ces rôles peuvent être cumulés par une même entité.

Le programme ADVENIR est un programme ouvert. Tout fournisseur, sous réserve de respecter le cahier des charges des solutions techniques et les règles du programme ADVENIR, est bienvenu dans le dispositif. De même, d'autres financeurs pourront intégrer le tour de table financier.

3.2 Engagements d'EDF

Sous réserve de l'éligibilité du programme au dispositif des CEE dans les conditions précisées à l'article 4, EDF s'engage au titre de la présente convention à :

- Financer le programme ADVENIR en 2016 et 2017 pour un montant maximum de 9,75 M€ HT (neuf millions sept cent cinquante mille euros hors taxe) réparti comme suit :
 - 3,25 M€ HT (trois millions deux cent cinquante mille euros hors taxe) en 2016 ;
 - 6,50 M€ HT (six millions cinq cent mille euros hors taxe) en 2017.
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du programme ADVENIR.

3.3 Engagements de l'ADEME

L'ADEME s'engage au titre de la présente convention à :

- Apporter son expertise et contribuer à la communication sur ADVENIR en collaboration avec les partenaires du programme et sous contrôle du comité de pilotage ;
- Relayer l'information auprès des Points Rénovation Info Services (Espaces Info-Energie de l'ADEME, délégations territoriales (DDT, collectivités), ADIL...) et assurer la promotion du programme lors des salons grand public au sein desquels elle participe, en coordination avec les campagnes de communication sur le thème de la mobilité durable qu'elle porte ou serait amené à porter.
- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du programme ADVENIR ;
- S'impliquer auprès de l'équipe projet dans les travaux visant à développer le dispositif sur le territoire national.

3.4 Engagements de l'Etat

L'Etat s'engage au titre de la présente convention à :

- Contribuer au pilotage et à la mise en œuvre du programme.
- Délivrer des certificats d'économies d'énergie aux obligés à partir de l'entrée en vigueur d'une fiche programme CEE PRO-INNO-06 et sur la durée de la présente convention selon les règles suivantes :

Conditions pour la délivrance de certificats :

Dans les conditions prévues par l'arrêté du 4 septembre 2014 fixant la liste des éléments d'une demande de certificats d'économies d'énergie et les documents à archiver par le demandeur, et conformément à la présente convention signée entre les parties.

Montant des certificats :

Volume de certificats	=	Contribution (en €)	/	Facteur de proportionnalité (en Euros / kWh cumac)
M		V		0,00325

Article 4 : Modalités de financement

Principes

Les contributions au fonds du programme seront versées par les financeurs sur présentation des appels de fonds émis par l'AVERE France, en fonction des perspectives budgétaires à moyen-terme. Ces contributions auront lieu au plus tard avant le 31 décembre 2017.

Le montant total maximum alloué par les différents partenaires au financement du programme sur la période 2016-2017 est de 15,6 millions d'euros HT.

En échange de leur contribution, les partenaires financeurs éligibles au dispositif CEE recevront des attestations par l'AVERE dès la réception des fonds, lesquelles donneront droit à des CEE programme à hauteur de 1 MWh cumac pour 3,25 € HT versés au fonds du programme.

Toutefois, l'AVERE France délivrera les attestations relatives au dernier appel de fonds une fois que toutes les demandes d'aides auront été liquidées, et au plus tard le 30 juin 2018. Ainsi, il n'y aura aucun reliquat de fonds trop perçus par l'AVERE France.

Budget

Les fonds reçus financeront d'une part les frais d'élaboration et de gestion du programme et d'autre part les subventions attribuées.

Les frais d'élaboration et de gestion du programme sont composés :

- De coûts fixes, dans la limite de 413 000 euros HT (quatre cent treize mille euros HT). Les frais correspondants regroupent :
 - Phase de préparation : Elaboration des spécifications Advenir, détermination des conditions de certification des offres, définition des modalités de tests et de suivi, spécifications et développement du site web et du système d'information, définition du plan de communication... dans la limite de 185 000 € HT
 - Phase de déploiement : Communication vers les bénéficiaires et parties prenantes, rencontres et contractualisations avec les partenaires, coordination et suivi des installateurs, reporting régulier... dans la limite de 153 000 € HT
 - Phase de bilan et retour d'expérience dans la limite de 75 000 € HT
- De coûts proportionnels au nombre de bornes subventionnées, dans la limite de 20 euros HT (vingt euros HT) par point de charge. Ces frais correspondent aux contrôles tels que définis au § 3.1.

Ces frais seront contrôlés par le comité de pilotage, et libérés par tranches, au fur et à mesure de l'avancement du programme.

Article 5 : Prise d'effet et durée de la présente convention

La présente convention prend effet à la date de signature et se termine le 31 décembre 2018.

Le comité de pilotage adressera annuellement, avant le 15 mars, un bilan de la mise en œuvre aux signataires.

Les signataires se rencontreront mi-2017 pour établir un bilan intermédiaire de la présente convention, 6 mois avant le dernier appel de fonds.

Les signataires se rencontreront mi-2018 pour établir un bilan final de la présente convention.

Article 6 : Suspension et résiliation

La présente convention pourra être résiliée par une Partie en cas de manquement par l'autre Partie à l'une de ses obligations contractuelles, après une mise en demeure par lettre recommandée avec

accusé de réception adressée à la Partie défaillante et restée sans effet pendant un délai d'un mois à compter de la réception de ladite lettre.

Les Parties conviennent également de manière expresse qu'en cas de modification des textes législatifs ou réglementaires relatifs aux économies d'énergie ou aux CEE rendant inapplicables les dispositions de la présente convention, elles se rencontreront à l'initiative de la partie la plus diligente pour en étudier les adaptations nécessaires. A défaut d'accord ou en cas d'impossibilité d'adapter la présente convention dans un délai d'un mois à compter de la première réunion des Parties, cette dernière sera résiliée de plein droit.



Joseph BERETTA

Président de l'AVERE France



Jacques ALLARD

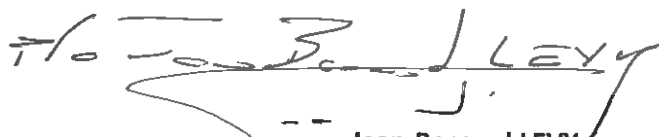
Président d'Eco CO2



Ségolène ROYAL

Ministre de l'Ecologie, du Développement

Durable et de l'Energie



Jean-Bernard LEVY

Président-Directeur Général d'EDF



Bruno LECHEVIN

Président de l'Agence De l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie