

Agir en matière de mobilité électrique : stratégie de soutien au déploiement des IRVE à la portée des collectivités locales

Préconisations et listes d'actions possibles pour la mise en place de politiques en matière de mobilité électrique et le déploiement d'IRVE (Infrastructures de Recharges pour véhicules Electriques) en Auvergne-Rhône-Alpes

29/10/2018



Résumé (contexte et objectifs du document) :

Dans le cadre du projet européen eMOTICON les 15 membres du projet ont été amenés à consulter leurs partenaires locaux sur leurs visions et préconisations d'actions pour la promotion et le développement de la mobilité électrique, sur chacun de leurs territoires. Dans ce cadre, AURA-EE a identifié un certain nombre de propositions issues des partenaires locaux et réunies dans ce document d'actions.

Cette note propose ainsi de recenser les actions principales à la portée des acteurs locaux et allant dans le sens de la promotion et du développement de la mobilité électrique, principalement à partir du développement des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Électriques (IRVE).

L'objectif final de ce travail est de diffuser largement ces propositions en région pour sensibiliser les acteurs de la mobilité électrique et leur permettre le cas échéant de mettre en oeuvre des premières pistes d'actions à leur portée.

TABLE DES MATIERES

1	ACTIONS RELEVANT DES COLLECTIVITES LOCALES	3
1.1	définir & partager des caractéristiques territoriales techniques minimum pour le déploiement des infrastructures de recharges pour véhicules électriques (irve)	3
1.2	assurer le rôle de coordonnateur & de veille sur la mobilité électrique pour son territoire	3
1.3	mise en place d'actions de sensibilisation et de communication en matière de mobilité électrique	4
1.4	accompagner et renforcer l'équipement des bâtiments en irve et inciter à l'installation de nouvelles stations/bornes	4
1.5	mise en place d'une politique de stationnement, passer commande de véhicules électriques et inciter à le faire	5
2	DEFINITIONS DE REGLES TECHNIQUES MINIMALES EN MATIERES D'INFRASTRUCTURES	5
2.1	garantir l'interopérabilité des irve.....	5
2.2	des contrats simplifiés et de nouvelles solutions attractives de mobilité électrique	6
3	SOUTENIR LE RECENSEMENT NATIONAL DES IRVE & COMPLETER LES INFRASTRUCTURES MINIMALES	6
	assurer la connaissance et compléter l'équipement	6
4	GARANTIR LA SYNERGIE ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVES	7

En première approche 4 grands types d'actions, à la portée des acteurs locaux, peuvent participer à la promotion et au développement de la mobilité électrique :

- Des actions qui relèvent véritablement du champ des collectivités locales
- Des préconisations d'ordres techniques, partagées et cohérentes sur le territoire
- Une mise en cohérence avec les autres dimensions territoriales et notamment nationale
- Une recherche de synergie entre acteurs publics et privés

1 ACTIONS RELEVANT DES COLLECTIVITES LOCALES

1.1 DEFINIR & PARTAGER DES CARACTERISTIQUES TERRITORIALES TECHNIQUES MINIMUM POUR LE DEPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGES POUR VEHICULES ELECTRIQUES (IRVE)

POURQUOI ?

L'expérience importante déployée par les Syndicats d'énergie notamment, avec la mise en place des réseaux d'IRVE (mais aussi par ailleurs l'équipement de certaines flottes en véhicules électriques) permettent désormais de disposer d'un retour d'expériences significatif en matière de mobilité électrique. Toute cette matière devrait être capitalisée pour faciliter le déploiement de nouvelles installations et accélérer l'équipement par ailleurs en région.

Malgré l'existence de ces normes européennes et du standard français en matière d'IRVE les règles peuvent donc toujours être ouvertes à interprétation, ce qui peut conduire à des installations aux caractéristiques différentes, voire à une fragmentation des infrastructures en mini réseaux aux caractéristiques potentiellement différentes, par exemple en matière de puissance, accessibilité, systèmes d'identification et de facturation (itinérance), connectivité, disponibilité en services additionnels, L'ensemble pose concrètement des difficultés aux possesseurs de véhicules électriques désireux de se déplacer et qui ont de fait du mal à planifier leurs déplacements du fait de ces hétérogénéités d'équipements.

COMMENT ?

- Réaliser et publier un cahier des charges type/territorial d'équipement en IRVE, en accès libre sur internet, que chaque collectivité/opérateur intéressé pourrait télécharger et adapter à son cas particulier, pour contribuer à une cohérence territoriale.
- Réfléchir, pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage d'élaboration d'un projet local d'implantation de bornes comme pour l'installation en elle-même et sa supervision par la suite, aux possibilités d'associations ou de groupements de différentes collectivités entre elles pour garantir une économie d'échelle, de compétences et de moyens, et une cohérence régionale ou territoriale.

1.2 ASSURER LE ROLE DE COORDONNATEUR & DE VEILLE SUR LA MOBILITE ELECTRIQUE POUR SON TERRITOIRE

POURQUOI ?

La mobilité électrique est un sujet multidisciplinaire à l'interface entre la gestion du trafic, la planification urbaine, la qualité de l'air, la gestion de l'environnement, le développement économique, l'éducation et la création d'emplois nouveaux. L'absence de coordination entre les services en charge de ces différentes thématiques expose à un risque de sous-développement ou de prise de décisions contradictoires.

COMMENT ?

- Rechercher une cohérence constante et une articulation des projets des différents acteurs et territoires mais aussi des outils de planification (en matière d'urbanisme, de déplacements ou environnemental) entre eux à l'échelle territoriale la plus macro possible (départementale à minima). Intégrer le déploiement des bornes ouvertes au public aux PLU.

- Avec un marché en constante évolution, veiller à répondre en permanence aux besoins et mettre en place les réglementations correspondantes en ce sens.

1.3 MISE EN PLACE D' ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE COMMUNICATION EN MATIERE EN MOBILITE ELECTRIQUE

POURQUOI ?

La mobilité électrique ne peut être résumée à sa seule dimension technique. Son déploiement repose sur l'éducation (pour accroître la connaissance et la confiance), des aspects sociaux (sur l'acceptabilité et les attentes en matière d'électricité verte) et de gouvernance (pour le partage des projets et l'implication citoyenne). De la même façon les plus petites collectivités sont en manque d'informations, comme une diversité d'acteurs potentiellement concernés (centres touristiques, taxis, transporteurs publics locaux, aéroports, centres commerciaux, ...).

COMMENT ?

- Les acteurs territoriaux d'importance doivent se présenter eux-mêmes comme des sortes de « hub » ou plateformes d'échanges et de connexion entre les projets, à même de favoriser l'information locale
- Considérant que la réussite du déploiement de la mobilité électrique repose à la fois sur une implication en amont des parties prenantes, citoyens compris, dans la définition des projets mais aussi sur la sensibilisation a posteriori du plus grand nombre, une nouvelle forme de co-construction des projets doit être mise en place, comme des campagnes de communication auprès du grand public. Cette implication s'appuie notamment sur des campagnes de communication qui permettent un retour d'information directe des usagers ou publics cibles (par exemple par des questionnaires, des rencontres ciblées, ...).
- Une coordination de cette communication entre collectivités territoriales sera recherchée et renforcée, en précisant les rôles possibles de chacun sur le territoire.
- Des fiches à la fois pratiques et communicantes peuvent être réalisées et diffusées, par exemple :
 - o Guide du Véhicule Électrique,
 - o Guide des Infrastructures de Recharges pour Véhicule Électrique,
 - o Aujourd'hui en Auvergne-Rhône-Alpes (ou aujourd'hui sur ma commune), déploiement, retours d'expérience, bonnes pratiques, ...
 - o Déployer des bornes sur son territoire, etc, ...

1.4 ACCOMPAGNER ET RENFORCER L'EQUIPEMENT DES BATIMENTS EN IRVE ET INCITER A L'INSTALLATION DE NOUVELLES STATIONS/BORNES

POURQUOI ?

Dans l'optique de répondre aux objectifs nationaux en stations publiques en France, de nouvelles stations de distribution d'électricité (IRVE) doivent massivement voir le jour. La loi sur la transition énergétique (LTECV), transposée par le décret du 13 juillet 2016, stipule l'obligation de pré-câbler une partie des parkings des immeubles neufs en vue de la possibilité d'installation de points de recharge et ce aussi bien pour les bâtiments d'habitation, de bureaux, les services publics que pour les ensembles commerciaux.

COMMENT ?

Dans ce cadre, les acteurs locaux ont la possibilité de préciser des objectifs d'équipements en IRVE sur leur territoire, d'inciter, voire de faciliter, l'installation (autorisations administratives, support technique) de bornes (publiques ou privées) dans les bâtiments neufs ou stations de distribution de « carburants ».

Techniquement, la démarche pour définir les emplacements des bornes peut s'appuyer sur les éléments suivants :

- définition d'un objectif global d'utilisation de véhicules électriques, tout usage confondu, sur le territoire ;

- identification des besoins des usagers en matière de recharge ;
- identification des lieux particulièrement adaptés à la recharge, tels que les lieux d'intermodalité et les zones génératrices de trafic, a minima dans les secteurs peu denses ;
- développement d'une méthode de choix d'implantation des bornes de recharge qui prennent en compte :
 - o les contraintes d'alimentation électrique et de réseaux d'approvisionnement en énergie,
 - o la politique de gestion de la mobilité, mise en oeuvre par les AOM et la Région, notamment dans le cadre de la gestion de l'intermodalité à l'échelle régionale,
 - o les temps de recharge des véhicules en fonction de la puissance des bornes normales ou rapides,
 - o les mutualisations possibles des places et des bornes avec celles offertes par les offres de charge sur voirie, y compris les services d'autopartage.

1.5 MISE EN PLACE D'UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT, PASSER COMMANDE DE VEHICULES ELECTRIQUES ET INCITER A LE FAIRE

POURQUOI ?

La mise à disposition d'IRVE génère une offre favorable au développement de la demande. La création de cet environnement favorable incite à l'acquisition de véhicules électriques et soutient de fait les opérateurs de mobilité désireux de développer l'offre en IRVE, dans un cercle vertueux.

COMMENT ?

- Définir une politique de stationnement (places réservées, places et accès prioritaires, facilité de rechargement, réduction du tarif de stationnement, ...) favorable aux véhicules électriques
- Augmenter la part de véhicules électriques par une commande publique durable (obligation minimale de 20 % de véhicules propres dans les flottes publiques) à l'instar de ce qu'ont pu faire par exemple des Syndicats d'énergie en France.
- Inciter les collectivités partenaires à le faire pour favoriser le développement et l'usage des véhicules électriques et générer dans le même temps des conditions favorables aux opérateurs de mobilité électrique et aux nouveaux services de mobilité attachés.

2 DEFINITIONS DE REGLES TECHNIQUES MINIMALES EN MATIERES D'INFRASTRUCTURES

2.1 GARANTIR L'INTEROPERABILITE DES IRVE

POURQUOI ?

La question de l'interopérabilité entre installations demeure sans doute l'un des points majeurs du développement des véhicules électriques. Même si en réalité, dans le quotidien, la plupart des charges ont lieu au domicile des propriétaires de véhicules électriques, la possibilité de rechargement dans une station publique lors des grands déplacements est un facteur clé pour la mobilité électrique. Pour cela l'accessibilité, l'identification et le paiement sont des conditions déterminantes. Les difficultés augmentent encore lorsque les déplacements doivent se faire à l'étranger.

COMMENT ?

- En conformité avec l'arrêté du 12 janvier 2017, s'assurer de l'interopérabilité des nouvelles installations (solutions « ad'hoc »).
- Soutenir et inciter à la mise en place d'interopérabilité entre opérateurs de bornes et opérateurs de la mobilité pour rendre attractive la mobilité électrique à l'utilisateur.
- L'adhésion d'un opérateur à une plateforme d'interopérabilité pourrait être spécifiée et encouragée par les collectivités comme pré-requis pour une installation sur le territoire, justifiée, au-delà de la réglementation, par la mise en place de recherche d'un schéma territorial de déploiement cohérent.

2.2 DES CONTRATS SIMPLIFIES ET DE NOUVELLES SOLUTIONS ATTRACTIVES DE MOBILITE ELECTRIQUE

POURQUOI ?

Face à la relative faiblesse en équipement en IRVE en France, dans un marché du véhicule électrique qui cherche à se développer, la diversité des offres et conditions d'accès aux différentes installations sont un frein supplémentaire à l'acquisition de véhicules électriques.

COMMENT ?

- Rechercher avec les opérateurs de mobilité des conditions contractuelles simplifiées pour les utilisateurs (en matière de réservation, d'offre tarifaire, de programmes de fidélité par exemple) assurant l'articulation et la continuité entre offres de transport et IRVE.
- Proposer de nouveaux services de mobilité pour élargir l'attractivité de la mobilité électrique : autopartage en mobilité électrique, location de véhicules, info trafic, ...

3 SOUTENIR LE RECENSEMENT NATIONAL DES IRVE & COMPLETER LES INFRASTRUCTURES MINIMALES

ASSURER LA CONNAISSANCE ET COMPLETER L'EQUIPEMENT

POURQUOI ?

Selon la directive sur les carburants alternatifs, les IRVE devraient être développées sur la base d'un marché ouvert et compétitif, de telle façon que les opérateurs privés puissent se saisir du déploiement et de la gestion des équipements. Pour d'autres l'équipement en IRVE est au contraire un service public rendu aux citoyens et à même de supporter le développement de la mobilité électrique. Entre les deux on constate actuellement que les opérateurs privés sont massivement restés cantonnés aux zones et centres urbains les plus denses, délaissant par-là de vastes espaces ruraux. Il est donc actuellement de la responsabilité des acteurs publics de stimuler l'installation d'IRVE dans ces espaces négligés par les opérateurs privés afin d'assurer une accessibilité de tout leur territoire. Cette capacité à pouvoir se déplacer facilement s'impose désormais comme un élément crucial pour les nouveaux possesseurs de véhicules électriques.

COMMENT ?

- Disposer d'un recensement à jour des IRVE a minima publiques sur le territoire, encourager et promouvoir localement l'alimentation du recensement national officiel (www.data.gouv.fr) des IRVE du territoire. Élaborer un partenariat avec la base nationale (www.data.gouv.fr) et poser la problématique des zones de bordure, moins denses et transnationales
- Croiser le recensement avec les données de trafic et d'infrastructures routières.
- Concentrer au minimum les aides au déploiement des IRVE ouvertes au public et rendre la mobilité électrique accessible partout à tous en équipant les axes et zones de chalandises identifiés comme prioritaires. Finir d'équiper en IRVE les zones blanches (en particulier en milieu rural ou en montagne) de bordures pour assurer un service minimal et la continuité des déplacements en véhicules électriques entre territoires riverains ou frontaliers.
- S'appuyer sur les cartes de déploiement des bornes pour tendre à terme vers un véritable schéma régional/territorial d'électromobilité préconisant pour chaque territoire une proportion de bornes de charges normales et rapides, selon des critères d'implantation précis.

4 GARANTIR LA SYNERGIE ENTRE ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

POURQUOI ?

La présence d'IRVE sur le territoire est indispensable aux propriétaires de véhicules électriques. Les acteurs publics peuvent créer un environnement favorable au déploiement par les opérateurs privés pour l'installation de bornes électriques accessibles également au public.

COMMENT ?

- Réalisation des études préliminaires pour soutenir les demandes d'équipement en IRVE et identification des points clés de succès
- Démarches administratives simplifiées/adaptées et accompagnement aux projets (utilisation de l'espace public, installation de l'équipement électrique, travaux)
- Equiper en IRVE les parkings en dehors des centres ville sous la forme de P+R (parkings relais).
- Equiper en IRVE les zones principales comme les gares routières, ferroviaires, aéroports et plus généralement les grandes zones de flux de déplacements.
- Encourager les transports publics et opérateurs de mobilité à intégrer leurs services respectifs (accessibilité, conditions tarifaires, information, autopartage, ...).
- Le développement de la mobilité électrique en Auvergne-Rhône-Alpes comme ailleurs en France nécessite d'organiser une veille sur le sujet, permettant d'actualiser en permanence l'information diffusée par exemple sur les différents véhicules existants, le parc et la technologie des bornes installées,... Cette veille permettra d'établir un lien avec l'offre privée, c'est-à-dire les grands groupes nationaux comme les entreprises du territoire qui installent des bornes sur leur établissement, sans forcément de concertation avec les pouvoirs publics. Par ce partage d'information un nouveau lien sera établi pour élargir significativement les relations entre offre privée et pouvoirs publics et permettre à terme d'optimiser le déploiement et les coûts.