



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI
en charge de l'Industrie

DOSSIER DE PRESSE

Grenelle Environnement

**Jean-Louis BORLOO et
Christian ESTROSI présentent les
avancées du plan de
développement des véhicules
électriques et hybrides**

13 avril 2010



Sommaire

Le Grenelle Environnement va profondément modifier les transports individuels

Les nouvelles voitures écologiques arrivent sur le marché français dans moins de 9 mois

Une première commande groupée de 50 000 véhicules électriques va soutenir l'offre de véhicules

Le déploiement des infrastructures de recharges accompagnera la mise sur le marché des véhicules

Point sur la mise en œuvre des 14 actions annoncées le 1^{er} octobre 2009

Annexes :

Calendrier pour le déploiement des infrastructures de recharges

Liste des participants à la réunion du 13 avril

Communiqué de la Poste

Le Grenelle Environnement va profondément modifier les transports individuels

En 2030, le secteur de l'automobile aura profondément changé par rapport à celui que nous connaissons depuis le début du 20^{ème} siècle : les véhicules thermiques, quoiqu' encore nombreux, utiliseront peu de pétrole ; leur usage pourrait même être restreint dans les centres des grandes métropoles en raison des nuisances locales (pollution, bruit). Parallèlement, le modèle économique du secteur pourrait être bouleversé par la disparition progressive du lien de propriété entre utilisateur et véhicule : la location et l'auto-partage se développeront rapidement.

Cette évolution est rendue inéluctable par trois facteurs majeurs :

- **la crise énergétique** : la dépendance du transport au pétrole (50% de la facture pétrolière de la France) pose des problèmes économiques (déficit commercial) et géopolitiques (risques sur les approvisionnements pétroliers) qui ne feront que croître ;
- **la crise environnementale** : le secteur des transports est un des principaux contributeurs en termes d'émissions de CO₂ et de pollution locale ; il représente le quart de nos émissions, en accroissement de 22% depuis 1990 ;
- **la crise du modèle économique actuel du secteur** : celui-ci repose sur un renouvellement rapide des véhicules, dont l'utilité est remise en cause par les clients aujourd'hui en période de crise, et demain pour des raisons écologiques ; la location permet de remplacer des revenus ponctuels par un revenu régulier et de rentrer dans une économie de fonctionnalité.

Le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables constituera donc une double opportunité : il contribuera tout autant à la lutte contre le changement climatique qu'à la restructuration d'un secteur aujourd'hui en crise.

Réduite jusqu'alors à des « marchés de niche », la filière des véhicules décarbonés est en train de changer d'échelle. De nombreux lancements sont prévus dès 2010-2012 par les grands constructeurs. A horizon 2025, **les véhicules décarbonés devraient représenter 27% du marché**, avec un marché européen estimé entre 50 et 90 milliards d'euros.

Le développement des véhicules propres permettra d'accélérer la croissance verte dont les fondements ont été posés par le Grenelle Environnement : une croissance durable et génératrice d'emplois.

Le développement des véhicules décarbonés devrait générer en France une activité économique de 15 Mds€ à horizon 2030 et contribuer au maintien de l'emploi dans la filière automobile. En outre cela permettra une réduction des importations de pétrole d'environ 4 Mtep et une réduction des émissions de CO₂ d'environ 17,5 Millions de tonnes à horizon 2020, ce qui représente une réduction de 3% de nos émissions de CO₂ par rapport à 2007 (soit le quart de l'engagement de la France en termes de réduction d'émissions de CO₂ par les secteurs non soumis aux quotas de CO₂).

Les nouvelles voitures écologiques arrivent sur le marché français dans moins de 9 mois

La création du bonus/malus automobile a eu un effet majeur sur les comportements d'achat de véhicules (+70% pour les véhicules bénéficiant du bonus en 18 mois, réduction d'1 gramme par mois des émissions moyennes des véhicules vendus, contre 1 gramme par an auparavant), mettant en lumière l'attente très forte des Français pour des véhicules écologiques. **Le marché existe donc pour des véhicules écologiques.**

Aujourd'hui les constructeurs nationaux, comme leurs concurrents étrangers, prévoient le lancement des **premiers véhicules électriques fin 2010**, et des premiers véhicules hybrides rechargeables à partir de fin 2012.

- RENAULT a annoncé 4 modèles de véhicules électriques, dont deux produites en France : le véhicule utilitaire électrique Kangoo produit à Maubeuge à partir de 2011, puis la Zoe produite à Flins à partir de 2012. L'industrialisation de la Zoe a bénéficié d'un prêt vert de 100 millions d'euros par l'Etat en février 2010. La berline Fluence sera commercialisée au premier semestre 2011.
- PSA commercialisera fin 2010 un petit véhicule électrique Peugeot-ION, développé avec le japonais Mitsubishi, puis un autre sous la marque Citroën, et un utilitaire léger développé en partenariat avec Venturi. Peugeot prévoit le lancement d'un véhicule hybride rechargeable produite en France dès 2012.
- La commercialisation de la MIA, produite en France par HEULIEZ, est également prévue en 2010.
- Enfin, le groupe BOLLORE a annoncé la commercialisation en 2010 de la « BLUE CAR », utilisant une technologie française de batteries au Lithium Métal Polymère et une production en France.
- Des utilitaires et véhicules lourds sont également prévus, notamment chez PVI, RENAULT TRUCKS et GRUAU.
- Dans le domaine des plus petits véhicules à deux, trois ou quatre roues, de nombreux autres véhicules sont en préparation, chez LIGIER, AIXAM, LUMENEO...
- Le groupe DAIMLER annonce une smart électrique fin 2010 également produite en France, et le groupe BMW a choisi la France pour une nouvelle expérimentation de sa voiture Mini électrique

Au niveau mondial, les derniers salons automobiles confirment que tous les grands constructeurs vont commercialiser dans les prochaines années des véhicules électriques. En Europe, c'est plus de 35 modèles qui seraient disponibles en 2012.

✓ Une commercialisation de la voiture innovante

Les constructeurs préparent les modalités de commercialisation des véhicules électriques qui pourraient adjoindre à la voiture de nouveaux services liés à la batterie et à la maîtrise de la charge. Des forfaits seront ainsi proposés.

Les voitures électriques seront également le vecteur de nouveaux modes de mobilité comme l'auto-partage, le véhicule en libre service ou les navettes intermodales.

✓ **Des moyens de recherche renforcés par le grand emprunt pour poursuivre le développement des véhicules en rupture**

L'ADEME avait lancé deux appels à projets sur le véhicule électrique :

- le premier, lancé fin 2008, a permis de retenir 11 projets innovants pour 56,9 M€ :
 - ✓ cinq projets de voitures électriques en rupture ;
 - ✓ une expérimentation de flotte de véhicules hybrides rechargeables ;
 - ✓ trois projets de bus électriques et véhicules lourds ;
 - ✓ deux projets de petits véhicules urbains (quadricycles).
- un second appel à projets, doté de 50 M€, a donné lieu en juin au dépôt de 35 nouveaux dossiers : l'ADEME annoncera prochainement les projets sélectionnés.

La loi sur les investissements d'avenir prévoit une enveloppe de 750 M€ pour financer le développement de nouvelles technologies.

Par ailleurs, dans le cadre du **Pacte automobile**, 250 M€ de prêts bonifiés ont été ouverts par l'Etat afin de favoriser l'industrialisation des véhicules décarbonés.

Enfin, **la sécurité est un enjeu primordial pour ces nouveaux véhicules**. Jean-Louis Borloo a confié une mission à l'INERIS, établissement de recherche et de tests en sécurité, et à l'UTAC, le centre d'essai des véhicules, pour étudier les adaptations nécessaires des règles de sécurité et des dispositifs volontaires, puis de porter au niveau européen ces standards.

POINTS PRINCIPAUX

- Les premiers véhicules seront sur le marché dès la fin de l'année 2010
- Plus de 60 000 unités vendues en France d'ici fin 2012
- 750 M€ ont été prévus dans le Grand emprunt pour développer les véhicules décarbonés
- 250 M€ de prêts bonifiés sont prévus dans le cadre du Pacte automobile
- Mission INERIS/UTAC sur l'adaptation des règles de sécurité

Une première commande groupée de 50 000 véhicules électriques va soutenir l'offre de véhicules

- ✓ **Le développement de ces véhicules sera soutenu par un lancement le 23 avril 2010 de la procédure d'achat groupé**

20 entités ont signé début avril une convention de constitution d'un groupement de commandes pour une quantité estimée à 50 000 véhicules électriques : ADP, Air France, Areva, Bouygues, EDF, ERDF, Eiffage, France Telecom, GDF Suez, Suez Environnement, GRT Gaz, GrDF, La Poste, RATP, SAUR, SNCF, SPIE, UGAP, Vinci et Véolia.

Le groupement, piloté par la Poste, a désigné l'UGAP pour coordonner l'ensemble des opérations d'achat et pour lancer avant la fin du mois un avis de publicité pour ouvrir une procédure de dialogue compétitif.

Le niveau de commandes initial, estimé à 50 000 véhicules électriques à partir de 2011, pourrait s'élever à plus de 100 000 unités en tenant compte des demandes provenant d'autres acteurs de nombreux secteurs d'activités.

Pour les collectivités territoriales souhaitant bénéficier de la démarche d'achat, l'UGAP met en place un espace d'accueil dédié, constitué par une page sur le site internet (www.ugap.fr), d'une adresse mail unique vehicules-electriques@ugap.fr et d'un help desk.

- ✓ **Confirmation du super-bonus de 5 000 euros pour l'achat de véhicules jusqu'en 2012**

Le dispositif existant accorde une aide de 5 000 € à toute personne qui acquiert un véhicule (appartenant à la catégorie d'homologation des voitures particulières ou des camionnettes) dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 60 g/km.¹

Les hybrides dont les émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 135 g peuvent bénéficier d'un bonus de 2 000 €, comme les véhicules au GPL ou au gaz naturel de ville.

POINTS PRINCIPAUX

- première commande groupée de 50 000 véhicules
- maintien du super-bonus de 5 000 euros jusqu'en 2012

¹ L'aide accordée ne peut pas excéder 20 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises du véhicule augmenté du coût des batteries si celles-ci sont prises en location

Une filière française de batteries en cours de constitution

✓ Les usines de batterie constituent des projets industriels nouveaux importants en France

Une usine de production de 100 000 à 350 000 batteries est en cours de création à Flins par Renault, le CEA et Nissan-Nec.

Ce projet a reçu le soutien de l'Etat :

- le FSI prendra une participation dans la société ad hoc créée par les partenaires industriels, à hauteur de 125 M€ ;
- 70 M€ de prêts de l'Etat sont prévus.

Par ailleurs, Bolloré, Saft et Dow Kokam présentent également des projets industriels parallèles en France.

✓ Donner une seconde vie à la batterie et à ses éléments

La seconde vie de la batterie est un enjeu de recherche important en raison du coût des accumulateurs et de leur impact écologique. Les constructeurs automobiles et les producteurs français de batterie se sont engagés à prendre en compte, dès la conception des batteries, leur cycle de vie complet.

La seconde vie des batteries peut, par exemple, être utile pour le stockage d'énergie de source renouvelable ; elles seront ensuite recyclées. Plusieurs acteurs portent un vif intérêt au recyclage du Lithium.

Le Grand emprunt a prévu de dédier une enveloppe de 250 M€ pour l'action « Tri et valorisation des déchets, dépollution, éco conception de produits ». La fin de vie des batteries automobiles pourrait être un des thèmes étudiés à cette occasion.

POINTS PRINCIPAUX

- Des projets industriels en France d'usines de production de batteries
- Soutien de l'Etat au projet de Flins : 70 M€ de prêts et une prise de participation du FSI à hauteur de 125 M€
- Seconde vie des batteries : création d'un groupe de travail piloté par l'ADEME, intervention possible du Grand emprunt

Le déploiement des infrastructures de recharges accompagnera la mise sur le marché des véhicules

✓ La grande majorité des prises relèveront de la sphère privée

Pour cette raison, des obligations législatives ont été introduites en première lecture au Sénat dans le projet de loi Grenelle 2 : dès 2012 les constructions d'immeubles (bureaux et habitations) avec parking intégreront obligatoirement des prises de recharge. Dans les copropriétés, la création d'un « droit à la prise » facilitera les travaux nécessaires. Au travail, la création de prises sera également facilitée, et obligatoire dans les parkings des immeubles de bureaux d'ici 2015.

✓ Cependant, une infrastructure publique est indispensable

Même si quantitativement les bornes de recharge accessibles au public, placées dans des parkings ou sur voirie, ne représenteront vraisemblablement que 10% des prises et 5% des usages, elles offriront une assurance aux utilisateurs de pouvoir accéder à des infrastructures de recharge en dehors de la sphère privée (domicile, travail) et des stations services ; elles constituent à ce titre un gage de fiabilité de l'ensemble du système, complément indispensable pour renforcer la confiance des clients dans le véhicule électrique.

Pour ces bornes, les communes sont naturellement chefs de file pour le déploiement, en raison du fort impact sur la voirie et les places de stationnement, mais les grandes emprises de stationnement de véhicules seront les espaces les plus mobilisés. L'Etat doit pour sa part tenir un rôle moteur de stratège, d'incitation et d'accompagnement.

✓ Au premier semestre 2012, 1 250 sites seraient nécessaires dans une vingtaine d'agglomérations, pour un montant total de 60 M€ d'investissement

Au premier semestre 2012, 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 un an avant, soit au premier semestre 2011, de lancer les investissements significatifs, et à l'été 2010 d'avoir finalisé le cadre réglementaire et organisationnel.

Le scénario français de développement du véhicule électrique et hybride rechargeable prévoit aujourd'hui 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.

L'objectif pour les années 2010-2011 est ainsi de déployer une infrastructure minimale, de nature à rassurer les premiers acheteurs, dans les grandes agglomérations, les plus concernées par le lancement commercial des véhicules à grande échelle.

Les investissements resteront modestes et ne devraient concerner que quelques dizaines de points de charge par agglomération en province.

Exemple concret :

Pour une ville étalon de 100 000 habitants, on estime qu'il faudrait à l'horizon 2020, principalement sur parkings, environ 800 points de recharge :

- En charges lentes (3kVA), 120 lieux avec en moyenne 3 bornes (6 prises) selon un coût complet maximal de 4000 € par prise ;
- En charges semi-rapides (24 kVA), 36 lieux avec en moyenne 2 bornes, selon un coût complet maximal de 25000 € par borne complète.

Ces bornes représenteraient un investissement complet maximal de l'ordre de 4,7 M€ à l'horizon 2020.

✓ **A partir de 2015, les déploiements devraient s'accélérer**

Une fois les offres commerciales abondantes et la capacité des véhicules mieux connue, le nombre de bornes de recharge serait alors appelé à croître rapidement.

en milliers d'unités	2015	2020	2025
Prise Domicile Travail	900	4 000	9 000
Voirie / parking - Charge normale	60	340	750
Voirie / parking - Charge rapide	15	60	150
Total	975	4 400	9 900

De début 2012 à 2015, on passerait suivant les projections actuelles de 18 750 prises à 75 000 prises. Après 2015, le rythme des ventes s'accélégrant, les déploiements d'infrastructures devraient également croître plus rapidement.

✓ **L'expérimentation SAVE permet de recenser les principaux problèmes opérationnels**

EDF et Renault ont lancé, dans le cadre du fonds démonstrateur de l'ADEME, une expérimentation d'implantation de bornes en Seine-Aval (SAVE), animée localement par l'établissement public d'aménagement, l'EPAMSA, afin d'appréhender tous les enjeux d'un déploiement de bornes dans les sphères privées et publiques, de la planification à la commercialisation.

Les bornes devraient être opérationnelles d'ici fin 2010, les voitures livrées progressivement à partir de début 2011, pour une exploitation jusqu'en 2012.

Des premiers enseignements peuvent d'ores et déjà être tirés des prémisses de l'expérimentation :

- les industriels partenaires (EDF, Renault, Schneider) et les collectivités doivent s'accorder sur un cahier des charges type de déploiement des bornes ;
- différents modèles de commercialisation du service sont possibles ; plusieurs seront expérimentés ;
- une coordination des collectivités sur la plaque géographique est essentielle pour constituer un déploiement cohérent de bornes, entre elles et avec les systèmes de transport (coordination animée par l'EPAMSA pour l'expérimentation).

✓ **L'Etat prépare le cadre technique et réglementaire d'intervention des collectivités**

L'Etat confiera à un parlementaire la préparation d'un livre vert répondant aux demandes d'information et de soutien des collectivités locales pour octobre 2010 et qui abordera notamment :

- la spécification technique des bornes ² ;
- les standards de facturation et de relation client destinés à assurer l'interopérabilité³ ;
- les solutions de gestion de la pointe de consommation du réseau électrique⁴.

² qui sera arrêtée en septembre 2010 par un groupe de travail dont le pilotage a été confié à EDF (DTVE, pilote historique des travaux réalisés en France puis avec l'Allemagne), avec les participations du Bureau de normalisation de l'automobile (BNA) et de l'union technique de l'électricité (UTE).

³ qui seront définis en septembre 2010 dans le cadre d'un groupe de travail sur le système monétaire et du groupe stratégique des fournisseurs d'équipement.

Ce document précisera également des informations opérationnelles servant de guide de déploiement et 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 grand emprunt pourra par ailleurs constituer un vecteur de soutien pour les investissements initiaux des collectivités en matière de bornes de recharge. L'ADEME et la Caisse des Dépôts et consignations sont les deux opérateurs concernés respectivement par les programmes « véhicules du futur » et « ville de demain ». Une étude en cours précisera les modèles économiques de déploiement des infrastructures de charges, et pourra servir de base à la définition des modalités d'intervention.

Enfin, un point d'appui technique national est proposé aux collectivités intéressées au sein du centre technique de l'équipement de Lyon. Il pourra notamment accompagner la mise en œuvre réglementaire et participer à la rédaction du livre vert.

✓ **Les partenaires privés se mobilisent pour accompagner le déploiement d'infrastructures**

Deux acteurs privés se sont déjà déclarés intéressés pour l'établissement et l'exploitation de points de recharges : EDF et Better Place répondront notamment aux marchés des collectivités et pourront apporter leur soutien pour la planification.

En amont des bornes, les entreprises de distribution d'électricité conduiront les évolutions nécessaires du réseau électrique, pour un montant évalué à 145 millions d'euros d'ici 2015, financé par la péréquation du Tarifs d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE).

Enfin, des acteurs privés capables d'accueillir des infrastructures de charges sur leurs espaces se mobilisent :

- Les Sociétés Françaises d'Autoroutes se sont engagées, dans le cadre du renouvellement en 2010⁵ des contrats de plan quinquennaux avec l'Etat, à équiper en recharge lente ou semi-rapide le stationnement sur les aires de services en agglomération et, le cas échéant, à faciliter les investissements (recharge rapide, voire échange de batterie) en station sous concédée.
- La fédération du commerce et de la distribution (FCD) étudie l'opportunité de l'installation de prises sur les places de parking des centres commerciaux.

⁴ Un groupe de travail sur l'effacement de la pointe de production d'électricité a recommandé de « privilégier les systèmes de recharge lente et lors des creux de consommation des véhicules électriques en prenant en compte l'intégration croissante des énergies renouvelables dans le système électrique.» Cette recommandation sera précisée par un groupe piloté par ERDF, avec l'appui de l'ADEME.

⁵ Celui d'ESCOTA sera renouvelé fin 2011.

✓ **Douze agglomérations pilotes signent une charte pour s'engager à déployer des infrastructures dès 2010**

Le Ministre d'Etat et le Ministre de l'industrie signent aujourd'hui une charte d'engagements mutuels avec les deux grands constructeurs automobiles français et 12 agglomérations pilotes qui vont déployer une première vague d'infrastructures : Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, le Havre et le Grand Nancy.

✓ **Structurer une offre industrielle pour les infrastructures de recharge**

Le marché ainsi ouvert pour les fabricants des infrastructures est estimé à 200 millions d'euros par an à l'horizon 2020 sur la base d'un objectif de parc de 2 millions de véhicules (10% du parc assurant 20% des déplacements). A ce chiffre d'affaires s'ajoute le potentiel important de création d'activité en matière de services. De plus, les besoins et donc les opportunités de création d'activité et d'emplois concernent un parc mondial qui devrait croître à raison de 6 millions de véhicules électriques supplémentaires chaque année en 2020.

Pour tirer parti des atouts majeurs de la France dans l'industrie de l'équipement électrique et des logiciels, **Christian Estrosi a annoncé la création d'un comité stratégique chargé de lui faire des propositions pour bâtir une filière industrielle forte dans le domaine des infrastructures de recharge et des services associés. Ce comité se réunira pour la première fois en mai prochain.**

Les quatre objectifs de ce comité seront de regrouper les acteurs autour de spécifications alliant des performances, un coût compétitif et une sécurité totale pour l'utilisateur, de promouvoir une standardisation internationale conforme à ces spécifications, de mobiliser les acteurs industriels concernés pour répondre aux futurs appels d'offres publics et privés, et d'optimiser le potentiel de retour sur investissement en activité et en emplois.

Il sera composé notamment d'industriels spécialistes de l'équipement électrique pour les systèmes complets, d'experts des tableaux, coffrets et armoires, ainsi que des PME spécialisées, et d'industriels du logiciel tels que Thales.

POINTS PRINCIPAUX

- une majorité de prises au sein des logements ou des bureaux
- néanmoins, une infrastructure publique est nécessaire pour renforcer la confiance du consommateur
- une expérimentation en cours en Seine-Aval
- 12 collectivités s'engagent dès aujourd'hui à déployer rapidement un premier réseau de bornes de recharge
- un livre vert précisera en octobre 2010 les modalités de déploiement des bornes
- création d'un comité stratégique Etat-industrie sur les offres industrielles en matière d'infrastructures de recharge.

Point sur la mise en œuvre des 14 actions annoncées le 1^{er} octobre 2009

Les 14 actions du plan véhicules décarbonés	Avancement par rapport au calendrier prévu	
Lancer dès 2010 des démonstrateurs d'infrastructures de charge	Expérimentations SAVE et Strasbourg. 11 collectivités s'engagent dans une charte le 13 avril	
Intégrer les véhicules décarbonés dans les nouvelles solutions de mobilité	Lancement prévu en 2010 d'un appel à projet par l'ADEME	
Créer une filière batterie	Usine en projet à FLINS de la coentreprise Renault-Nissan-Nec-FSI	
Achat des premiers véhicules : 100 000 d'ici 2015 - déjà 50 000 identifiés	Lancement le 13 avril	
Confirmation du super-bonus de 5 000 euros pour l'achat de véhicules jusqu'en 2012	Décret n°2007-1873 du 26 décembre 2007 modifié le décret 19 janvier 2009	
Une prise standard pour charger son véhicule suffit. Aucun changement n'est nécessaire au domicile.	Résultat des groupes de travail 2009	
Dès 2012 les constructions d'immeubles (bureaux et habitations) avec parking intégreront obligatoirement des prises de recharge.	Voté en première lecture au Sénat dans la loi Grenelle 2. Textes de mise en œuvre à voter après la loi	
Dans les copropriétés, la création d'un « droit à la prise » facilitera les travaux nécessaires	Voté en première lecture au Sénat dans la loi Grenelle 2	
Au travail, la création de prises sera également facilitée, et obligatoire dans les parkings des immeubles de	Voté en première lecture au Sénat dans la loi Grenelle 2	
Normaliser une prise unique au niveau européen, quelle que soit la puissance de charge	Mandat donné à CEN-CENELEC par la Commission Européenne. Les Industriels sont en avance sur le processus	
Les communes seront soutenues pour déployer les infrastructures de recharge publique	Signature le 23 avril d'une charte avec les collectivités et les constructeurs.	
Organiser le déploiement opérationnel du réseau	Signature le 23 avril d'une charte avec les collectivités et les constructeurs.	
Assurer une production d'énergie non fossile pour les véhicules décarbonés	Axe n°6 du groupe sur la maîtrise de la pointe, présidé par les parlementaires Serge Poignant et Bruno Sido	
Donner une seconde vie à la batterie et à ses éléments	Industriels mobilisés. Solutions en discussion dans un groupe de travail	



Action en cours

ANNEXES

Calendrier pour le déploiement des infrastructures de recharges

Avril 2010 :

Signature de la charte avec les collectivités pilotes

Juin 2010 :

Préconisations pour les modes de facturation et de relation client destinés à assurer l'interopérabilité (groupe piloté par ERDF et DGEC)

Septembre 2010 :

Spécification technique des bornes (groupe piloté par EDF)

Lignes directrices pour le renforcement du réseau et la maîtrise de la pointe de consommation d'énergie (ERDF)

Résultat de l'étude sur les modèles économiques et guide de déploiement

Octobre 2010 :

Publication du livre vert

Pour la sphère privée, définition de la qualification des installateurs de prises pour particuliers et entreprises

Liste des participants à la réunion du 13 avril

Coprésidence par M. Jean-Louis BORLOO et M. Christian ESTROSI

❖ Collège des collectivités et des élus:

M. Marc BAIETTO, président de la Communauté d'Agglomérations Grenoble-Alpes Métropole
M. Daniel DELAVEAU, président de la Communauté d'Agglomérations Rennes Métropole
Mme Véronique PAQUIS, adjoint au maire de Nice, déléguée à la Recherche et au Développement durable
M. Philippe LAVAUD, maire d'Angoulême
Mme Aude de Quatrebarbes, Adjointe au maire d'Orléans
M. Louis NEGRE, Sénateur des Alpes-Maritimes, Maire de Cagnes-sur-Mer
M. Alfred TRASSY-PAILLOGUES, député de Seine Maritime
M. René ROUQUET, vice-président du Syndicat Mixte Autolib
M. Jean-Pierre SAËZ, vice-président de la Communauté d'Agglomérations du pays d'Aix en Provence
M. Frédéric SANCHEZ, vice-président de la Communauté d'Agglomération Rouennaise
M. Edouard PHILIPPE, conseiller d'Etat, adjoint au maire du Havre
M. Olivier LANDEL, Délégué général de Communautés Urbaines de France
M. Alain FONTANEL, adjoint au Maire, Vice-président de la Communauté Urbaine de Strasbourg
M. Laurent GARCIA, vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy
Mme Anne WALRYCK, adjointe au maire de Bordeaux

❖ Collège automobiles et utilisateurs des infrastructures :

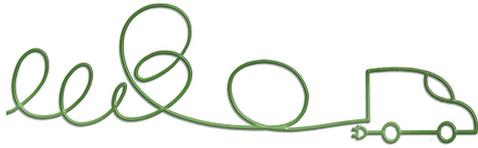
M. Patrick PELATA, directeur général délégué Renault
M. Jean-Marc GALES, directeur des marques Peugeot
M. Jean-Paul BAILLY, président de La Poste

❖ Collège des acteurs clés du déploiement

M. Guillaume PEPY, président de la SNCF
M. Xavier HUILLARD, Directeur Général de Vinci
M. Marc BOILLOT, ERDF
M. Jean-François ROVERATO, président de l'ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes)
M. Philippe JOGUET, chef du service réglementation et développement durable au sein de la Fédération du Commerce et de la distribution

❖ Etablissements publics et services de l'Etat:

M. Philippe VAN DE MAELE, président de l'ADEME
M. Didier JANCI, directeur des finances et de la stratégie (CDC)
M. Alain BOROWSKI, président de l'UGAP
M. David MORGANT, directeur de l'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA)
M. Pierre-Franck CHEVET, directeur général de l'Energie et du Climat
Bruno DELSOL, adjoint au directeur général des Collectivités locales
M. Jean-Louis LEGRAND, coordinateur interministériel véhicule électrique



Mission véhicules décarbonés : Lancement du groupement de commandes de véhicules électriques

Aujourd'hui, un groupement de commandes se constitue avec 20 adhérents pour une quantité estimée à 50 000 véhicules électriques : ADP, Air France, Areva, Bouygues, EDF, Eiffage, ERDF, France Télécom Orange, GDF Suez, Suez Environnement, GRT Gaz, GrDF, La Poste, RATP, SAUR, SNCF, SPIE, UGAP, Véolia et Vinci.

Les Etats Généraux de l'Automobile, organisés en janvier 2009, ont donné lieu au lancement du plan national « véhicules décarbonés ».

A cette occasion, le Président Directeur Général du groupe La Poste, Jean-Paul Bailly a été missionné pour organiser et fédérer les besoins des entreprises publiques, privées, des collectivités locales et de l'Etat afin d'atteindre une masse critique permettant de faire naître une offre de véhicules électriques répondant aux usages, compétitive et viable économiquement.

Après s'être accordés sur un cahier des charges fonctionnel et sur les conditions de recevabilité techniques, financières, réglementaires et fiscales des offres, les participants à cette démarche⁶ ont décidé de poursuivre l'action engagée en signant une convention de groupement de commandes en avril 2010.

Ce groupement, piloté par La Poste, a désigné un coordonnateur chargé de procéder à l'organisation de l'ensemble des opérations, l'UGAP⁷, à commencer par l'avis de publicité qui sera publié avant la fin du mois.

Les adhérents du groupement de commandes ont retenu la procédure de «dialogue compétitif» qui permet un échange avec les candidats préalablement à la remise des offres définitives. L'objet du dialogue est l'identification des moyens propres à répondre aux besoins des membres du groupement. Tous les aspects du marché peuvent être discutés.

Le niveau de commandes initial estimé à 50 000 véhicules électriques à partir de fin 2011 si l'ensemble des conditions sont réunies, pourrait s'élever à plus de 100 000 unités en tenant compte des demandes provenant de nombreux secteurs d'activités.

Les collectivités locales comme toutes les entités publiques ou privées assurant une mission de service public se déclarant intéressées en cours de consultation ou au-delà, pourront acheter des véhicules auprès de l'UGAP, déjà signataire d'une convention avec le Service des Achats de l'Etat (SAE).

Les entreprises privées pourront se faire connaître du groupement de commandes et procéder directement à des achats auprès des fournisseurs retenus au terme de la procédure soit en fonds propre soit par l'intermédiaire d'un loueur.

CONTACTS PRESSE :

PRESSE ECRITE

David DRUJON

Tél. 01 55 44 22 36

Fax. 01 55 44 22 62

david2.drujon@laposte.fr

RADIO/TV

Jacques GOURIER

Tél. 01 55 44 22 43

Fax. 01 55 44 22 62

jacques.gourier@laposte.fr

⁶ **Les entreprises associées** : ADP, Air France, AREVA, Bouygues, EDF, Eiffage, ERDF, France Télécom Orange, GDF Suez, Suez Environnement, GrDF, GrT Gaz, La Poste, RATP, SNCF, SPIE, VEOLIA, VINCI, SAUR. **L'UGAP**, centrale d'achat public. **Les associations d'élus** : Association des Communautés Urbaines de France, Association des Maires des Grandes Villes de France, Assemblée des Départements de France, Association des Régions de France. Les Communautés Urbaines de Bordeaux, de Strasbourg, et Nantes Métropole, par l'intermédiaire de l'ACUF, ainsi que les Conseils Généraux de la Seine-Saint-Denis et de la Charente-Maritime ont participé aux divers groupes de travail.

⁷ En effet, la présence d'entités publiques au sein de groupement implique l'application du code de marchés publics pour la totalité des adhérents, et le recours à un coordonnateur ayant le statut de pouvoir adjudicateur.