

## **POLITIQUE REGIONALE DE SOUTIEN A L'ÉLECTROMOBILITÉ**

Dans le cadre de la Révolution des Transports, visant notamment à moderniser les transports en commun et lutter contre l'autosolisme, la Région entend jouer un rôle moteur pour réduire l'empreinte carbone des déplacements des Franciliens. Elle souhaite accélérer le développement de l'électromobilité sur son territoire en mettant en œuvre des actions visant à lever les freins rencontrés, qu'ils soient d'ordre physique ou psychologique.

La Région s'engage à favoriser le développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) en Île-de-France afin de répondre aux besoins des usagers tels que :

- la connaissance de l'existence d'un réseau de recharge par la création d'une cartographie exhaustive ;
- la connaissance de la disponibilité en temps réel par la création d'une cartographie dynamique à terme ;
- l'interopérabilité du service ;
- un coût raisonnable.

Plus généralement, la Région souhaite favoriser l'engagement des collectivités et porteurs de projet dans une véritable stratégie de développement des infrastructures, s'appuyant sur des documents stratégiques territorialisés (subventionnables) à décliner en plans d'actions opérationnels.

La politique régionale s'articule autour de deux piliers décrits ci-après :

- un label régional de l'électromobilité,
- un dispositif d'aides financières aux études ainsi qu'au déploiement et à la remise à niveau des infrastructures de recharge.

Par ces actions, la Région souhaite démontrer la complémentarité de tous les acteurs publics sur le sujet. Cette ambition est inscrite dans une charte de l'électromobilité en Île-de-France, associant les principaux partenaires publics.

### **I. Création d'un LABEL REGIONAL pour les IRVE**

Le label régional pour les IRVE garantit d'une part une qualité de service minimale aux usagers et d'autre part aux maîtres d'ouvrage une visibilité des IRVE labellisées.

#### **Les critères**

Pour être labellisées, les IRVE devront respecter l'ensemble des critères suivants :

##### **a. CRITERES TECHNIQUES :**

Les IRVE labellisées devront :

- être situées en Île-de-France ;
- être sur le domaine public ou être physiquement accessibles au public, y compris moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ;
- être associées à des place(s) de stationnement identifiée(s) et signalée(s) ;

- respecter les termes du décret n° 2017-26 et notamment disposer d'un système de paiement à l'acte et d'identification du contrat de service de l'utilisateur
- disposer d'un système de supervision à distance de l'IRVE et de la recharge permettant le paramétrage et la gestion des accès, le contrôle de fonctionnement, le suivi des charges, et de communiquer l'information de localisation, de fonctionnement (opérationnelle ou en panne) et d'utilisation de l'IRVE ;
- disposer d'un système permettant le moment venu de donner des consignes de modulation de la puissance maximale des IRVE.

#### b. CRITERES « SERVICES ET ITINERANCE DE LA RECHARGE »

Les IRVE labellisées devront être accessibles à tout opérateur de mobilité, permettant un accès « sans frontière » au sein de l'IDF. Elles devront ainsi partager les données suivantes de manière ouverte et gratuite :

- la géolocalisation des IRVE ;
- la puissance et le type de prises disponibles ;
- la disponibilité des points de charge ;
- toute information de non fonctionnement (de manière immédiate) ;

Les IRVE labellisées devront également :

- permettre l'itinérance de la recharge sur la totalité du territoire francilien par une connexion à une plateforme d'interopérabilité du type GIREVE ;
- permettre aux opérateurs de mobilité d'accéder de manière ouverte à tous les services proposés par la borne.

#### c. CRITERES « DISPONIBILITE ET MAINTENANCE »

En termes de disponibilité, les garanties suivantes devront être apportées :

- le cumul de temps en défaut d'une station de recharge ne peut pas être supérieur à 8 jours/an ;
- les sessions de recharge des véhicules autorisés ne sont pas interrompues avant la fin de la durée prévue, du fait de l'IRVE, dans 95% des sessions de recharge sur 1 an.

Les IRVE labellisées devront :

- être sous contrat de maintenance tout le temps de la labellisation. Ce contrat devra au minimum prévoir :
  - une correction des anomalies majeures :
    - dans les quinze (15) minutes par téléopération pour les corrections des anomalies concernant le système permettant l'autorisation d'accès à la recharge, le verrouillage ou le déverrouillage du socle ou connecteur d'un point de recharge,
    - dans les cinq (5) jours ouvrés les autres anomalies de matériel ;
  - partager de manière ouverte et gratuite, en cas de panne, dans la limite d'un jour ouvré une information sur la date de remise en état de l'IRVE ;
  - un dispositif permettant à un usager de signaler une panne ;
  - un centre d'appel téléphonique dont le numéro est affiché dans la station de recharge et accessible 24h/24 et 7j/7.
- permettre, ainsi que la supervision, de contrôler le fonctionnement effectif des éléments principaux (disjoncteur, communication, etc.) afin de déclencher une intervention de maintenance afin de garantir une vraie disponibilité auprès des usagers.

#### d. CRITERES « COMMUNICATION DES DONNEES »

Les IRVE labellisées devront :

- partager de manière ouverte et gratuite tout changement de donnée dynamique d'un point de recharge (puissance maximale disponible...), en moins d'une (1) minute ;
- permettre de notifier aux utilisateurs (SMS, application...) ou à leur opérateur de mobilité les interruptions de recharge éventuelles ;
- permettre d'envoyer au client le compte-rendu de recharge (CDR) d'une session aussitôt que possible et en tous cas conformément au contrat commercial. Le CDR contient toutes les informations convenues par contrat, notamment les paramètres de calcul du prix de la session de recharge et si possible ce prix, ainsi qu'à minima la durée totale de la session et le nombre de kWh délivrés.

#### Bénéfices et respect du label

En octroyant le label, la Région offre de la visibilité aux bénéficiaires en référencant les points de charge répondant au référentiel sur une carte régionale ouverte (open data). Elle pourra également valoriser les détenteurs du label lors de campagne de communication grand public ou de séminaires professionnels.

Si une IRVE labellisée ne respecte plus les critères décrits ci-dessus, la Région pourra retirer le label pour cette IRVE. Cela se traduira notamment par la suppression de son référencement par la Région.

#### Demande et instruction de labellisation d'IRVE

Tout porteur de projet, gestionnaire ou opérateur d'IRVE, peut solliciter l'attribution du label, y compris pour les IRVE existantes.

Le dossier de demande devra contenir tous les éléments permettant au demandeur de justifier les moyens mis en œuvre pour atteindre le niveau qualitatif imposé pour l'obtention du label.

Ainsi, le dossier de demande sera constitué au minimum des éléments suivants :

- la localisation ;
- l'identification des places de stationnement concernées ;
- un descriptif technique de l'IRVE prévue permettant de vérifier les critères a, b, c et d ;
- la demande d'enregistrement à une plateforme d'itinérance ;
- une copie du CCTP du contrat de maintenance prévu ;
- un document présentant la politique tarifaire envisagée (forme et tarifs pour l'utilisateur final) ;
- une présentation des services envisagés.

Le demandeur devra également joindre un engagement à faire poser le logo régional sur chaque point de charge des IRVE labellisées.

## **II. Dispositif d'AIDES FINANCIERES « SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT DES IRVE »**

La Région accompagne les territoires dans la définition ou l'approfondissement de leur stratégie en matière de développement des IRVE. En complément des aides proposées par d'autres acteurs, les subventions accordées dans le cadre de ce dispositif ont pour objectif d'amorcer la mise en place et le renforcement d'un véritable réseau d'IRVE en Île-de-France, attractif et fiable. Ce réseau doit être, à moyen terme, équilibré financièrement et a vocation à continuer à se développer sans investissement public.

### **Article 1 : Présentation du dispositif**

Le dispositif a pour objet le financement des infrastructures de recharge situées sur le domaine public francilien. Certaines bornes situées sur domaine privé peuvent être subventionnées, par ailleurs, dans le cadre des plans de mobilités inter-entreprises.

Les subventions régionales attribuées au titre de ce dispositif sont cumulables avec d'autres subventions ou primes telles que le programme ADVENIR. Le taux de participation régionale proposé constitue un maximum, afin que la part de financement du maître d'ouvrage ne puisse pas être inférieure à 30%.

Le dispositif s'applique au déploiement de nouvelles IRVE et à la mise à niveau des IRVE existantes sur domaine public.

Toutes les IRVE subventionnées par ce dispositif doivent respecter les critères du label régional pour les IRVE. Toute IRVE subventionnée devra obtenir le label une fois mise en service.

Il est demandé au Maître d'ouvrage de mener au préalable une réflexion stratégique territoriale lui permettant de vérifier l'équilibre financier à terme des installations envisagées. La Région accompagne ensuite la mise en œuvre pour les premières années du déploiement et de mise à niveau (3 à 5 ans).

Pour le financement de la mise à niveau des bornes existantes, il s'agit d'aider les maîtres d'ouvrage à mettre à niveau leurs infrastructures afin qu'elles remplissent tous les critères du label régional pour les IRVE.

Un maître d'ouvrage peut solliciter plusieurs fois ce dispositif sur des territoires différents. Il devra alors décliner l'ensemble des documents demandés au territoire sur lequel porte sa demande.

### **Article 2 : Nature des dépenses subventionnables**

Les éléments listés ci-dessous pourront être financés par ce dispositif :

#### **LE DOCUMENT STRATEGIQUE**

**Les études d'élaboration d'un document stratégique**, sous réserve que celui-ci couvre l'ensemble des points suivants :

## 1. / Diagnostics

Il s'agit pour le demandeur d'identifier sur un territoire pertinent (qui ne peut être inférieur à une commune) les bornes existantes, leur utilisation et les besoins y compris les besoins des professionnels et véhicules utilitaires. Ce premier bilan sera complété par un recensement des IRVE situées sur les communes voisines.

Le diagnostic comportera également un recensement des tarifs usagers pratiqués sur les différentes IRVE identifiées.

## 2. / Stratégie à terme

Il s'agit pour le demandeur de définir une vision prospective de l'électromobilité sur ce territoire, cohérente avec celle des territoires limitrophes. Cette vision inclura les objectifs de déploiement et de mise à niveau.

Les éléments composant cette stratégie doivent permettre d'identifier et de justifier le nombre de bornes par secteur ainsi que les puissances envisagées. Pour cela, le demandeur indiquera les hypothèses de déploiement, de mise à niveau et de taux de pénétration du véhicule électrique prises.

Cette stratégie est complétée par une étude de marché, dans une perspective de rentabilité du réseau à terme. La Région demande à faire appel à un bureau d'études ou autre expert pour consolider l'approche économique.

L'approche économique devra notamment comporter des éléments sur la tarification usagers. Le demandeur devra rechercher une tarification simple à comprendre et à appliquer, cohérente et équitable, prenant en compte les spécificités des territoires.

## LES IRVE

**Seules les IRVE sur domaine public peuvent bénéficier des subventions. Sont subventionnables, la fourniture des IRVE, les travaux de génie civil, les frais de raccordement et de mise en service nécessaires à l'installation ou à la mise à niveau des IRVE.**

Sont exclus des dépenses subventionnables les acquisitions foncières, les autres dévoiements de réseaux, les travaux d'entretien, ainsi que le stationnement.

Les demandes de subvention doivent appliquer les points suivants :

### 1. / Respect des critères du label

Le dossier du demandeur devra permettre de vérifier que les IRVE subventionnées pourront être labellisées. Ainsi, le dossier de demande devra intégrer tous les éléments envisagés pour l'exploitation de l'IRVE justifiant le respect de ces critères. Le solde de la subvention sera soumis à l'obtention du label selon les dispositions du chapitre I. du présent document.

### 2. / Inscription dans un plan d'actions et/ou dans une politique d'installation à la demande

Le bénéficiaire déclinera le document stratégique le concernant dans un plan d'actions (déploiement et mise à niveau de l'existant) d'une durée de 3 ans minimum à 5 ans maximum.

Ce plan devra intégrer les préconisations d'ENEDIS émises en fonction des capacités locales d'accueil du réseau public de distribution d'électricité.

Le maître d'ouvrage doit s'engager formellement à réaliser son plan d'actions, par délibération. Il pourra éventuellement le modifier de la même façon en fonction du retour d'expérience des premières actions menées.

Pour les bénéficiaires choisissant un déploiement basé sur le principe des installations à la demande, ce déploiement pourra être subventionné annuellement selon les mêmes taux dans la limite de 5 ans.

### Article 3 : Bénéficiaires

Les bénéficiaires des subventions régionales au titre du présent règlement d'intervention régional, sont les maîtres d'ouvrage des installations à savoir :

- Les collectivités territoriales, leurs groupements (y compris syndicats d'énergie) et leurs délégataires de services publics dans le respect de la réglementation en vigueur sur la commande publique et sur les aides d'Etat,
- l'Etat et ses délégataires,
- les établissements publics.

### Article 4 : Modalités de financement

La dépense subventionnable est calculée sur le coût hors taxes ou TTC du projet selon que le bénéficiaire est éligible ou non au FCTVA.

Les taux indiqués sont des taux maximums qui seront ajustés en fonction des autres aides dont bénéficie le demandeur afin que le reste à charge soit au minimum de 30%.

#### 1. / Études de définition du schéma stratégique :

Le taux de participation régional est de 50 % maximum des dépenses subventionnables.

#### 2. / Installation de nouvelles IRVE ou mise à niveau d'IRVE existantes :

Le taux de participation régionale est de 50% maximum des dépenses subventionnables.

Pour la recharge normale, la subvention maximale est de 2 500 € par point de charge.

Pour la recharge rapide, seules les IRVE situées sur ou à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional, défini dans le Plan régional « anti-bouchon et pour changer la route », pourront être financées dans ce cadre.

| TABLEAU RECAPITULATIF             | Taux maximum de subvention régionale* | Plafond                   |
|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|
| Etudes schéma stratégique         | 50%                                   | /                         |
| IRVE jusqu'à 22 kVA               | 50%                                   | 2 500 € / point de charge |
| IRVE > 22 kVA à proximité du RRIR | 50%                                   | /                         |

\* taux ajustés en fonction des autres contributions afin que le reste à charge du demandeur soit au moins de 30%

### Article 5 : Solde et suivi du Label

Si, après octroi de la subvention, le bénéficiaire modifie les caractéristiques ou le niveau de service fourni par ses IRVE, il doit en informer la Région, qui se réserve le droit de suspendre la subvention si les critères du label ne sont plus respectés.

Si dans les 5 ans qui suivent le versement du solde de la subvention régionale, une IRVE subventionnée ne respectait plus les critères du label régional pour les IRVE, la Région pourra demander le remboursement de tout ou partie de la subvention au bénéficiaire.