



## La démarche de coordination de la demande de véhicules électriques





## La genèse de la mission : la suite des travaux du Grenelle de l'Environnement et les Etats Généraux de l'Automobile

Suite aux travaux menés à l'occasion du **Grenelle de l'Environnement**, un intérêt particulier a été porté au développement industriel de véhicules électriques et hybrides. Une étude complémentaire sur les conditions favorables à l'émergence d'une filière de véhicules électriques a été réalisée par le Groupe La Poste et a donné lieu à la remise d'un rapport en Septembre 2008 à Monsieur Jean-Louis Borloo, Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

Du rapport, il ressort que la technologie électrique présente une alternative sérieuse et prometteuse au véhicule thermique. Les grands utilisateurs de flotte automobile sont prêts à acquérir des véhicules électriques sous condition de prix abordables et les constructeurs à en produire sous condition de volume de commandes suffisant et garanti. Un véritable enjeu industriel apparaît alors, celui de massifier et ainsi proposer un volume d'achat attractif pour inciter les constructeurs à un développement rapide de leur offre. Toutefois, il a été souligné que la structuration de la demande devait s'inscrire dans une approche systémique visant à poser toutes les conditions de réussite : l'organisation de la chaîne de production côté constructeurs, la prise en compte de l'environnement réglementaire, la mise en place des infrastructures et réseaux nécessaires...

**Les Etats Généraux de l'Automobile** organisés en Janvier 2009 par Monsieur Luc Chatel, Secrétaire d'Etat chargé de l'Industrie et de la Consommation ont donné lieu au lancement d'un vaste programme « véhicules décarbonés ». A cette occasion, Jean-Paul Bailly a été missionné pour organiser et fédérer les commandes des entreprises publiques, privées, des collectivités locales et de l'Etat et arriver à une masse critique permettant de faire naître une offre de véhicules électriques compétitive et viable économiquement. Cette masse critique a été évaluée à 100 000 véhicules électriques sur 5 ans.

Une lettre d'intention, signée le 17 février 2009, manifestait déjà l'implication dans le projet d'un premier noyau dur d'entreprises. En février 2009, un groupe de travail réunissant les grandes entreprises, les représentants d'associations d'élus et de l'Etat (Association des Communautés Urbaines de France, ADP, Air France, AREVA, Association des Régions de France, Bouygues, Darty, EDF, Eiffage, France Telecom, GDF Suez, La Poste, RATP, SNCF, SPIE, UGAP, VEOLIA, VINCI) a été constitué par La Poste.

### 1/ La démarche : un double objectif

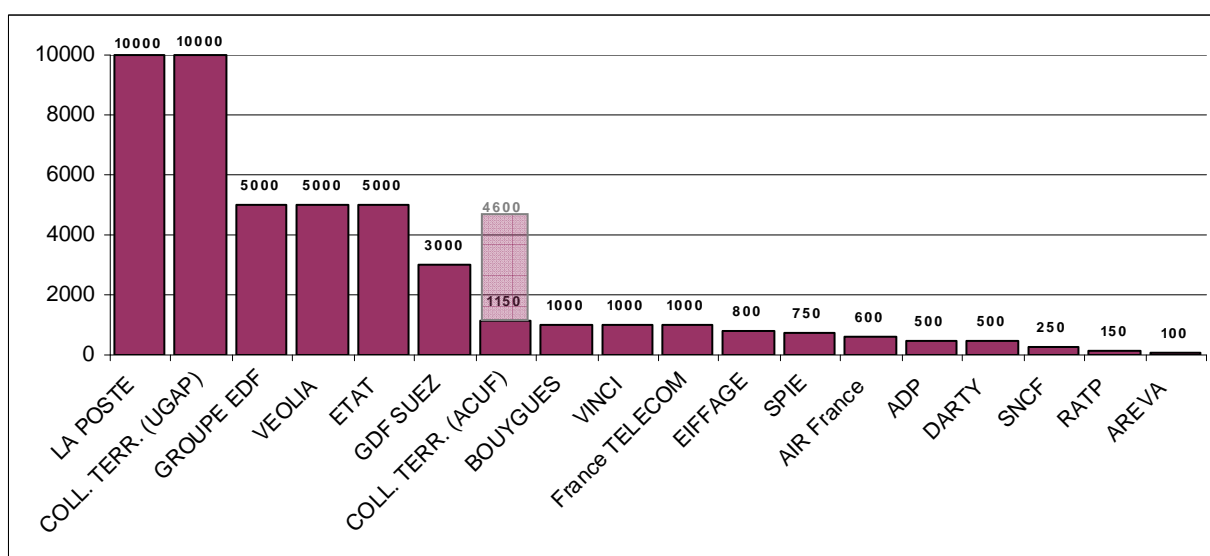
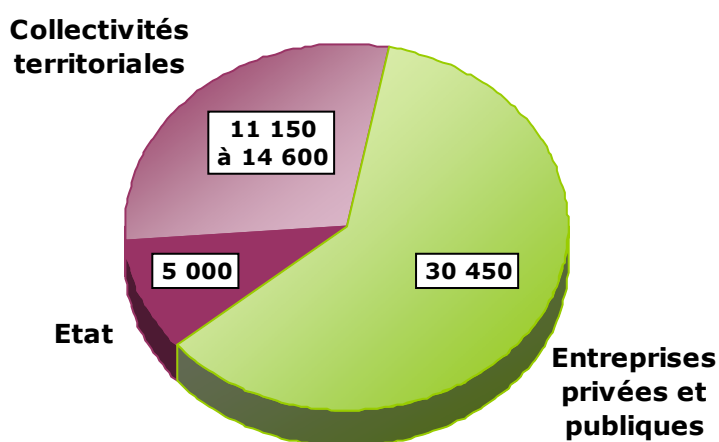
- **élaborer un cahier des charges de véhicules électriques commun** aux entreprises, collectivités et Etat. La ligne directrice retenue dès le début était de partir de l'étude des besoins et des usages de chacun. Des auditions de constructeurs, ensembleurs et équipementiers ont été organisées en phase de finalisation du cahier des charges afin de tester sa recevabilité sur la totalité des besoins exprimés notamment sur les performances et l'autonomie demandée.
- **identifier précisément les volumes** cohérents avec l'expression de besoins mentionnés dans le cahier des charges.

Le périmètre investi est celui du **véhicule utilitaire léger à usage d'exploitation ou commercial** (VUL de 3m<sup>3</sup>, véhicule 2 places compact, véhicule particulier 4-5 places).



## 2/ Le parc adressable à la commande de véhicules électriques

- Le parc adressable correspondant aux besoins exprimés dans le cahier des charges par l'ensemble des participants à la démarche est d'environ **50 000 véhicules à partir de 2011** pour une période de 5 ans correspondant au rythme de renouvellement habituel des flottes de véhicules.
- La répartition entre grands donneurs d'ordre** est la suivante :





**La notion de parc adressable a été retenue pour traduire l'idée d'engagements conditionnés** par un certain nombre de critères :

#### 1. La condition d'accessibilité économique

L'offre sera estimée économiquement viable à partir du moment où le bilan économique complet ou coût global de possession (c'est-à-dire les coûts de possession et d'utilisation) sera équivalent à celui d'un véhicule thermique. Le maintien des aides à l'acquisition de véhicules électriques, une fiscalité stable tout au long de la période de lancement du véhicule électrique, la constitution de modèles de commercialisation performant et le fait de privilégier une recharge sur secteur sont considérés comme des facteurs clés de succès pour garantir un coût identique sur les premières années.

#### 2. La condition d'accès aux infrastructures

Les exigences sur les infrastructures sont fortes principalement pour les entreprises présentant des contraintes d'usage élevées tels que le stationnement sur voirie ou les parcours aléatoires (activités de services, activités d'intervention...). L'existence d'un maillage de points de recharge adéquat peut être à la fois une condition sine qua non pour certains participants et un levier d'augmentation des volumétries potentielles pour d'autres.

#### 3. La condition de présence des réseaux de distribution, de maintenance et de recyclage

Les exigences en terme de disponibilité du véhicule seront les mêmes que celles posées pour un véhicule thermique : temps d'intervention court, temps d'immobilisation réduit.

#### 4. La condition de normalisation

La vigilance sera particulièrement accrue sur les performances, la sécurité, la fiabilité et la conformité aux réglementations en vigueur, que ce soit pour la batterie, pour le véhicule dans son ensemble mais également pour les installations de recharge internes ou externes.

### 3/ Les prochaines étapes de la démarche et leurs enjeux

Pour poursuivre l'action engagée, les participants souhaitent mettre en place **une démarche d'achats coordonnée** afin de **maintenir l'effet de masse critique** nécessaire à l'émergence d'une filière industrielle du véhicule électrique.

- **Un enjeu de communication dès octobre 2009**

Les Présidents ou représentants des entreprises, collectivités et Etat, soulignent la nécessité de communiquer sur la démarche au plus tôt, et ce pour trois raisons principales :

- 1 **Souligner les engagements pris et l'implication forte de chaque participant** dans la démarche dans une communication globale et commune.
- 2 **Donner une réelle visibilité aux constructeurs.** En effet, les prochaines échéances sont connues et relativement éloignées dans le temps. Il s'agit du lancement de la consultation à l'automne 2009 et de la livraison des premières séries fin 2010.
- 3 **Attirer de plus petites flottes et ainsi tendre vers le parc atteignable de 100 000 véhicules.** Les utilisateurs de flotte de véhicules peuvent être :
  - Des PME des secteurs d'activités déjà représentés : la distribution, le BTP, le transport de personnes...
  - Des professions libérales, artisans ou commerçants
  - Des sociétés de taxis
  - Des loueurs longue durée



- **Un enjeu de coordination des achats sur le dernier trimestre 2009**

La gouvernance posée depuis Février 2009 permet de poursuivre en ouvrant un **groupe de travail orienté « achats »** dès Septembre 2009 qui se charge de :

- 1 définir les modalités
- 2 élaborer les annexes aux cahiers des charges
- 3 poser les grilles d'évaluation des offres constructeurs

L'objectif est d'amorcer la phase d'achats dès la fin de l'année.

- **Un enjeu de préparation sur toute l'année 2010**

Il apparaît nécessaire de préparer consciencieusement l'arrivée des véhicules, tout en restant dans une logique de mise en place d'un système complet.

**En qualité d'utilisateurs**, une **attention toute particulière** est portée **aux projets d'expérimentation** en cours de préparation par le sous-groupe expérimentations.