

Automobile 40 bornes pour recharger les voitures de l'État

Un plan de déploiement d'une quarantaine de points de recharge en électricité pour les véhicules de l'État a été décidé en Franche-Comté.

La commercialisation des véhicules électriques, dont la capacité d'autonomie navigue aujourd'hui entre 80 et 200 km, passe d'abord par la mise en service d'un réseau national de bornes de recharge.

C'est bien de faire 80 km en voiture électrique pour assister à une réunion. C'est encore mieux... de revenir le même jour

Pour encourager les acheteurs à franchir le pas de l'électromobilité, la volonté ministérielle est donc affichée de développer, à l'horizon 2020, près de 400 000 points de recharge accessibles au public, en complément de l'alimentation privée qui devrait répondre à 90 % des usages.

À ce titre, le plan Montebourg de soutien à la filière automobile électrique incite les services et opérateurs publics à donner l'impulsion.

La question n'est plus à se demander « si c'est l'œuf qui fera la poule ou la poule qui fera l'œuf », traduit Michel Patois, chef de la Mission régionale des achats de l'État en Franche-Comté. « Nous menons donc une action volontariste afin de doter les services de l'État d'infrastructures de recharge. »

Pour un budget légèrement supérieur à 100 000 €, le plan de financement et de déploiement, validé début 2013 par Paris, porte ainsi sur une quarantaine de bornes : « Il est pratiquement aussi important en Franche-Comté qu'en Rhône-Alpes ou PACA. » Impliquant les préfetures, sous-pré-



L'objectif est de multiplier de façon cohérente les points de recharge « afin que l'usage des véhicules électriques s'affranchisse de la faible autonomie actuelle des batteries ».

DR

fectures, directions régionales et départementales de l'État, ce schéma régional présente l'avantage d'harmoniser le matériel et la signalétique au sein d'un groupement de commandes piloté par le préfet de région. Il favorise aussi « le maillage le plus cohérent possible » du territoire en prenant

en compte les principaux axes de circulation dans les déplacements interurbains : « C'est bien de faire 80 km en voiture électrique pour assister à une réunion. C'est encore mieux de revenir le même jour. »

Sachant que les crédits non con-

sommés cette année seront perdus, les travaux d'implantation sont prévus à partir d'octobre. Et l'opportunité de bénéficier du groupement d'achat a été étendue aux collectivités locales.

Des conventions pour une dizaine de bornes sont ainsi en cours de signature avec les villes de Champagnole, Héricourt et Poligny, qui feront partie de la première vague. Un second marché régional sera lancé en fin d'année, sur trois ans, embarquant la Région, les Départements, agglomérations et villes de plus de 3 500 habitants. « Parallèlement, des partenariats public-privé sont en cours de traitement avec les constructeurs automobiles, fabricants d'infrastructures de recharge, fournisseurs d'énergie, grandes surfaces, société d'autoroute APRR, SNCF... », annonce Michel Patois. Car le dispositif a vocation d'être de plus en plus ouvert aux usagers pour faire passer le courant.

Charge lente ou semi-rapide

Parmi les points de recharge déployés d'ici à fin décembre pour les services de l'État, deux types de bornes seront mises en place : celles à charge lente (huit heures), généralement utilisées la nuit, et celles à charge semi-rapide (trois heures en moyenne).

Si leur usage sera réservé aux véhicules des services de l'État, elles pourront être ponctuellement accessibles aux agents équipés personnellement d'un véhicule électrique, voire aux

visiteurs sur certains sites administratifs ouverts au public. Certains des équipements portés par les collectivités locales, selon la volonté politique des décideurs, sont également destinés au domaine public à usage de leurs administrés.

Dès l'implantation de ces infrastructures, elles seront intégrées dans les différents outils de repérage qui existent sur les smartphones et sur le web : (chargemap.com, openchargemap.org et chargepoint.com).