



***VOITURE ELECTRIQUE
et
IRVE***

Alain LE CALVÉ
Délégué Général Adjoint

17 novembre 2011

Une ambition nationale

Les industriels de la filière électrique soutiennent activement les efforts engagés par les pouvoirs publics français en vue de mettre en œuvre des mesures concrètes et opérationnelles limitant le changement climatique.

Elles se sont résolument engagées dans la voie de l'efficacité énergétique qui est devenue pour la filière électrique une orientation stratégique.

*Les engagements ambitieux de la France soutenus par le Grenelle de l'Environnement doivent se concrétiser par la mise en place d'actions combinée autour **des nouvelles utilisations finales de l'énergie**. Celle-ci permettront l'émergence d'une société « bas carbone » amorçant un changement durable des comportements, une mutation sociétale ancrée dans la durée.*

Une ambition nationale

*Parmi le train de mesures opérationnelles visant à faire de l'efficacité énergétique un élément structurel des politiques publiques nationales, la diffusion en masse à un prix compétitif des énergies renouvelables doit être conduite de front avec les autres actions emblématiques que sont le recours **aux véhicules électriques**, le stockage de l'énergie, la gestion rationnelle et intelligente des énergies finales et la meilleure connaissance des consommations.*

Les IRVE relèvent de la filière électrique

S'agissant de « branchement », il convient de rappeler qu'une installation de recharge de véhicule électrique (IRVE) **est avant tout une installation électrique** et qu'elle relève pour la partie infrastructure dans le bâtiment (résidentiel ou tertiaire) des métiers du secteur électrique.

Ce secteur se caractérise par un **très haut niveau d'exigence en matière de sécurité** des biens et des personnes qu'il convient de ne pas dévaluer dans le seul but de répondre à des intérêts politiques ou commerciaux immédiats.

Cette exigence s'appuie sur les dispositions de **la norme d'installation C15-100** qui présente un caractère obligatoire en application des textes réglementaires qui y font référence.*

**Le décret du 14 novembre 1988 pour les établissements recevant des travailleurs et l'arrêté du 22 octobre 1969 dans les bâtiments d'habitation rendent obligatoire les dispositions de la NF C 15-100*

Pour une solution d'interopérabilité

La filière électrique française est favorable à une solution de recharge de véhicule électrique unique qui garantisse l'interopérabilité européenne.

*Cette exigence est d'ailleurs l'objet **du mandat M 468** (4 juin 2010) que la Commission Européenne a adressé aux instances de normalisation européennes (dans l'esprit et la lettre).*

Cet objectif de moyen terme doit être précédé de dispositions d'interopérabilité qui tiennent compte de la mise en place progressive du marché tout en permettant la mobilité européenne immédiate, en particulier pour les zones frontalières, afin que tout conducteur en Europe puisse charger son véhicule dans n'importe quel pays sur les bornes publiques .

Pour une solution d'interopérabilité

La filière électrique recommande de distinguer la **charge sur la voirie** (installations neuves et protégées) et la **charge dans le bâtiment et le résidentiel** (installations dans un milieu très éclectique) avec des socles de prises qui doivent être néanmoins compatibles bien entendu.

Le choix d'une prise unique pour l'infrastructure n'est en effet pas possible à court terme, (conclusion du Focus Group du CEN CENELEC) ; mais d'autres solutions existent pour **garantir l'interopérabilité immédiate** et préserver les options de convergence à moyen terme.

Pour une solution d'interopérabilité

En voirie

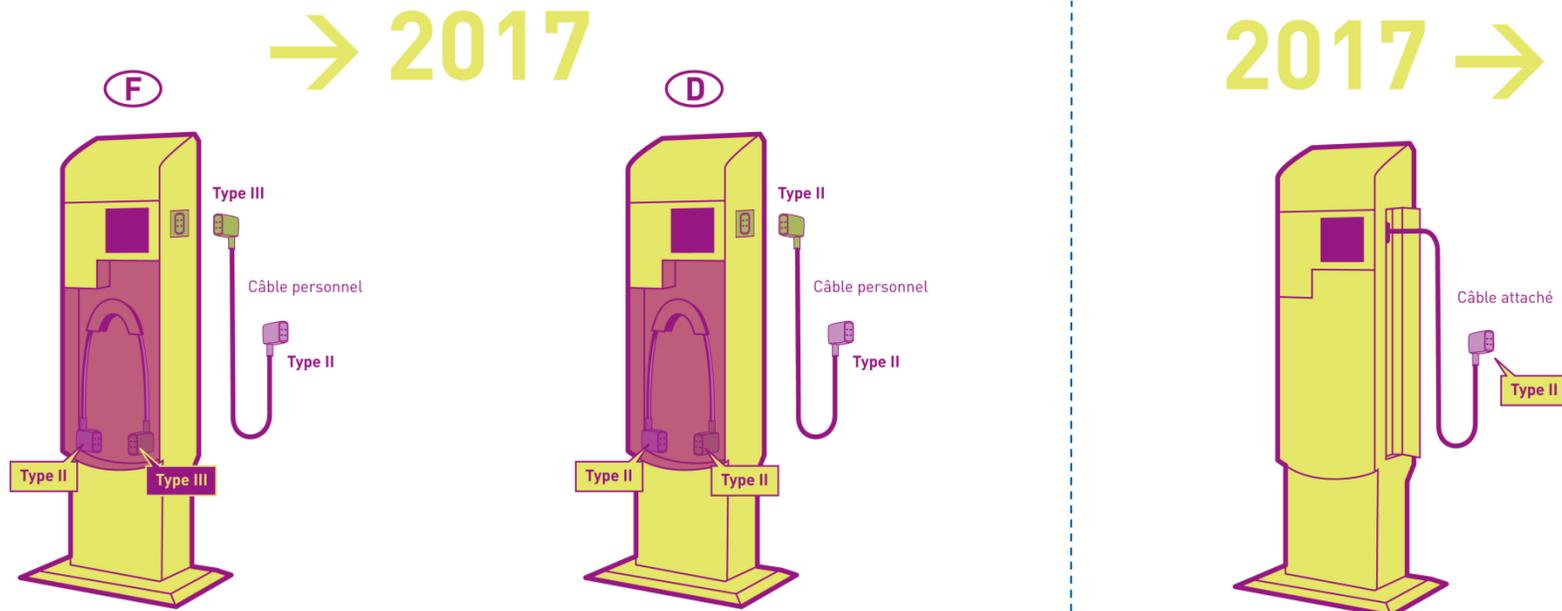
*Il est primordial que l'interopérabilité soit assurée en voirie **par un dispositif autonome** (indépendant d'un équipement mobile de liaison propre au véhicule, en revanche nécessaire pour la recharge en habitat).*

*Cette interopérabilité peut être rendue immédiatement possible en admettant que **la borne de recharge comprend un cordon détachable et protégé, à disposition de l'utilisateur**. C'est la solution adoptée par AUTOLIB à Paris ou AUTOBLEU à Nice, avec succès.*

Pour une solution d'interopérabilité

En voirie

Exemple de scénarios possibles en France et en Allemagne



Respect des réglementations en vigueur

Dans les bâtiments et l'habitat

Certains acteurs s'attachent à l'adoption d'un socle de prise unique en suggérant « l'adaptation » des réglementations en vigueur dans les différents pays de la communauté européenne

Envisager de modifier ces réglementations qui s'appuient pour la filière électrique sur des années d'expertise (normalisation) et de retour d'expérience n'est pas sérieux.

Renoncer à court ou moyen termes aux dispositifs de sécurité qui ont été retenus en matière de protection contre les contacts directs (obturateurs) ferait porter une lourde responsabilité que la filière électrique n'entend pas assumer (constructeurs et installateurs).

Respect des réglementations en vigueur

Dans les bâtiments et l'habitat

La filière électrique recommande en conséquence de continuer à appliquer les différentes réglementations nationales en vigueur et d'utiliser côté infrastructure les prises **Mode 3** Type 2 ou **Type 3** (en France) en conformité aux réglementations nationales respectives.

Dans le bâtiment **le Mode 3 est le mode de charge de référence**. Il ouvre sur l'avenir en permettant la gestion intelligente de l'énergie (Smart Grid).

En mode 3, le véhicule est raccordé au réseau électrique sur une prise spécifique et un circuit dédié. Ce circuit **intègre une fonction de contrôle et de protection** dans le boîtier, et le câble permet la communication entre la prise et le véhicule.



***VOITURE ELECTRIQUE
et
IRVE***

Merci

**Alain LE CALVÉ
Délégué Général Adjoint**