

Comité de pilotage

TRANSMIS
Le 01 AVR. 2019
à la Sous-Préfecture

18/05/2018

Avec **pass pass électrique**
en Hauts-de-France, roulez branché
electrique.passpass.fr

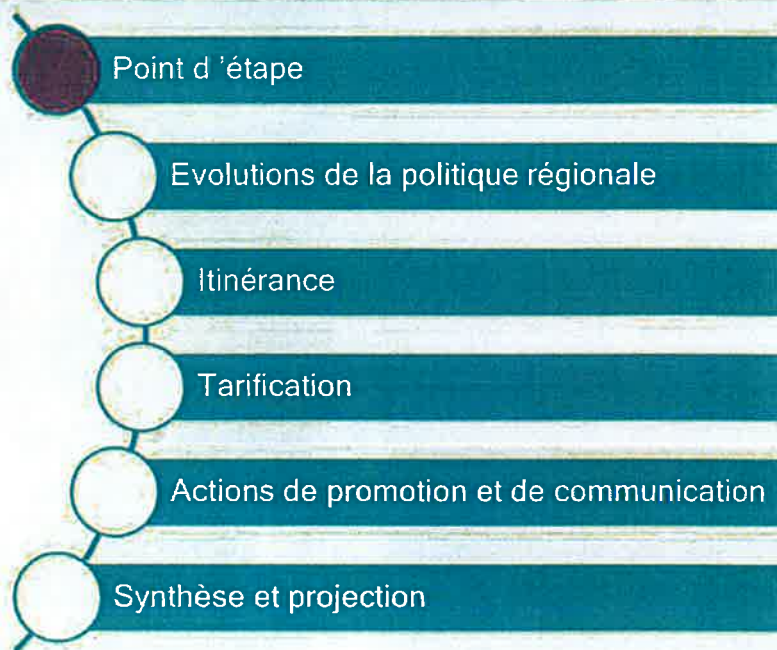


Ordre du jour

- Point d'étape
- Evolutions de la politique régionale
- Itinérance
- Tarification
- Actions de promotion et de communication
- Synthèse et projection

US PREFECTURE DE CAMBRAI
ARRIVEE LE

- 1 AVR. 2019





 Hauts-de-France


Point d'étape : le contexte

Une démarche régionale engagée depuis 2011 avec pour ambition de :

- Renforcer son caractère de **grande région industrielle automobile**,
- Préparer sa **transformation écologique**,
- Préparer la **Troisième Révolution Industrielle**.


 La Région mène sur le versant nord, depuis 2011, une politique de **développement du véhicule électrique** visant à :

- Promouvoir la mobilité électrique,
- Mettre en œuvre des services de mobilité électrique,
- Développer un **service de charge homogène et interopérable** sur le domaine public régional avec :
 - un parcours client
 - des moyens d'accès et de paiement
 - une offre de service


 La Région a constitué une **centrale d'achat régionale** et lancé, en 2015, la **première consultation d'envergure en France** pour déployer un **service de charge homogène et interopérable**.

Qu'est ce que le service pass pass électrique ?

Des bornes



Une carte



Des tarifs



Des services et principes d'usage



Un site web

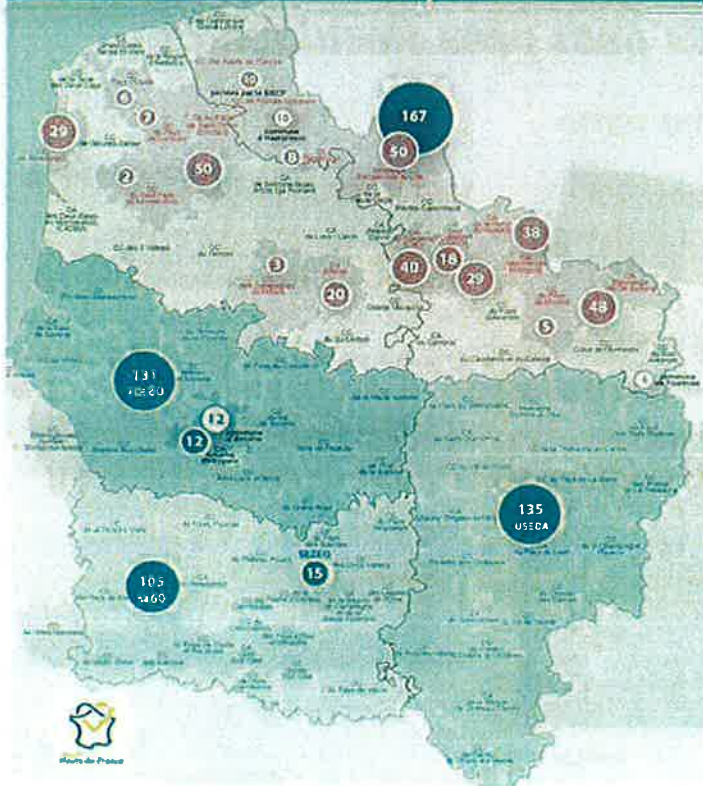


4 000
3 500
3 000
2 500
2 000
1 500
1 000
500

Progression (cumulée) du nombre de véhicules électriques immatriculés
Plus de 8000 véhicules électriques en circulation dans les Hauts-de-France
Un taux de pénétration qui continue de s'accroître



pass pass **Un réseau en cours de déploiement**
Point d'étape



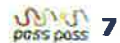
A ce jour :

Versant nord
294 bornes déployées
dont 193 en service commercial

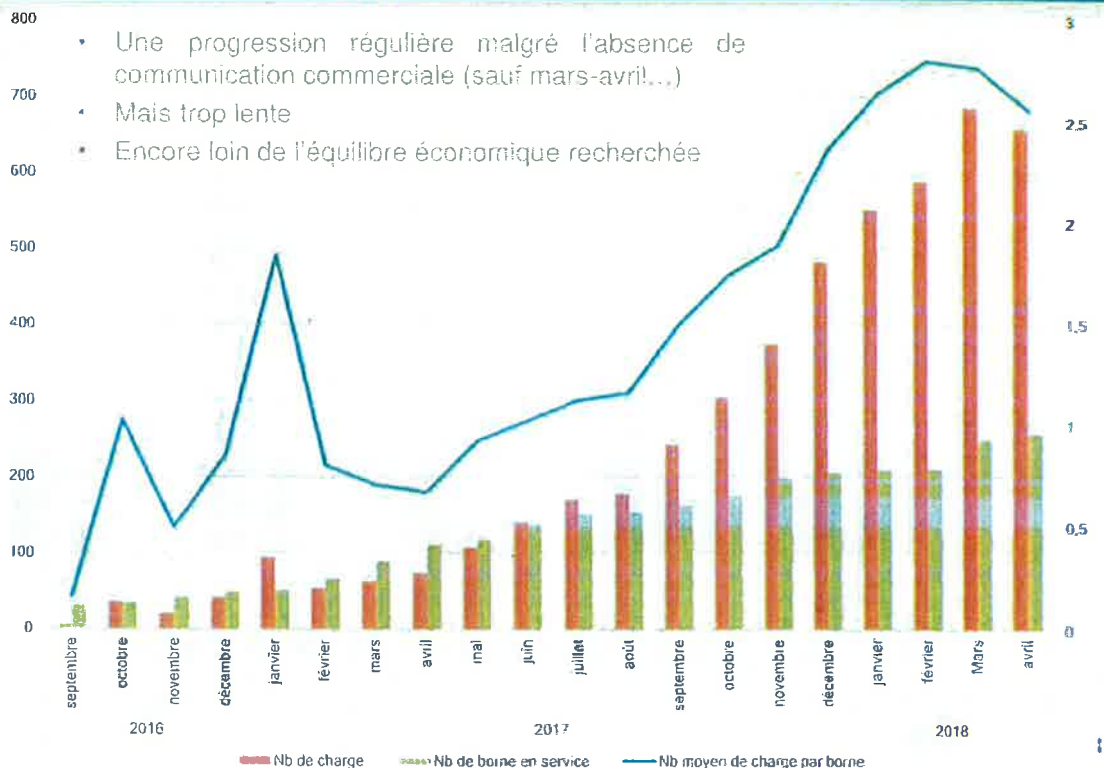
Certaines bornes sont déployées hors du cadre *pass pass électrique* (hors centrale d'achat régionale)

Versant sud
397 bornes déployées
dont 308 en service commercial (payant dans le 02 et 80, gratuit dans le 60)

A noter la forte concurrence des réseaux gratuits (Auchan, etc.)

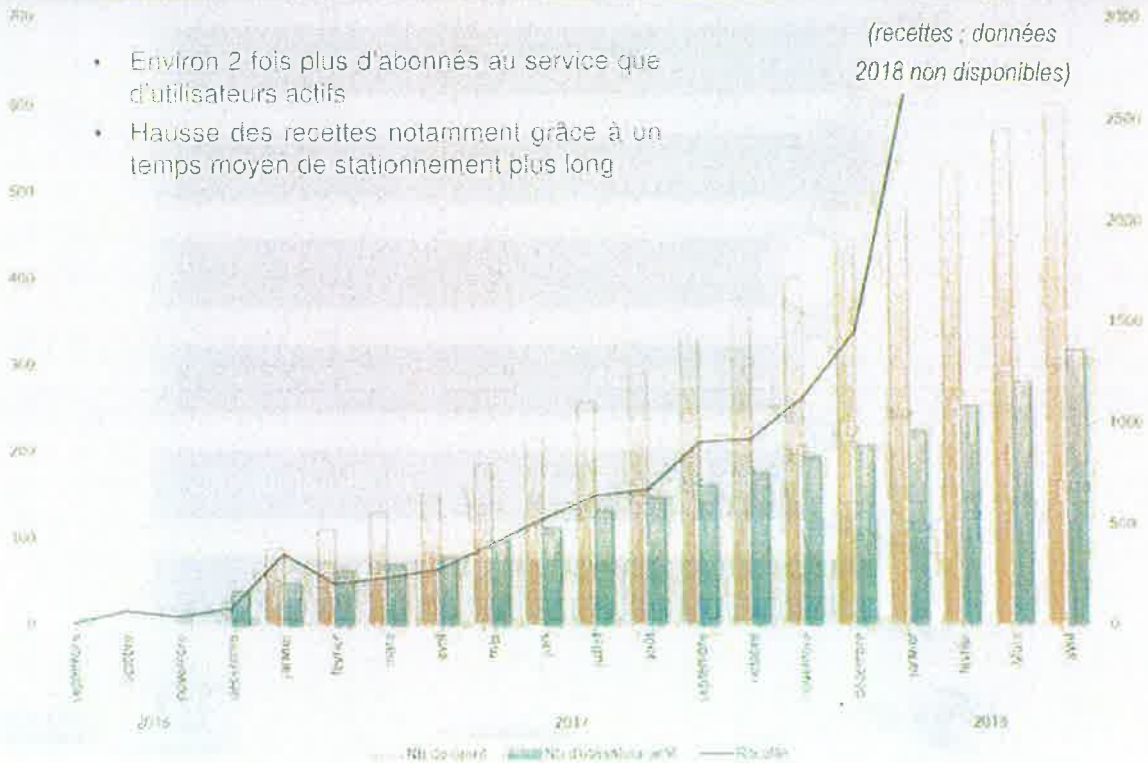


pass pass **Evolution des charges d'un réseau en expansion**
Point d'étape



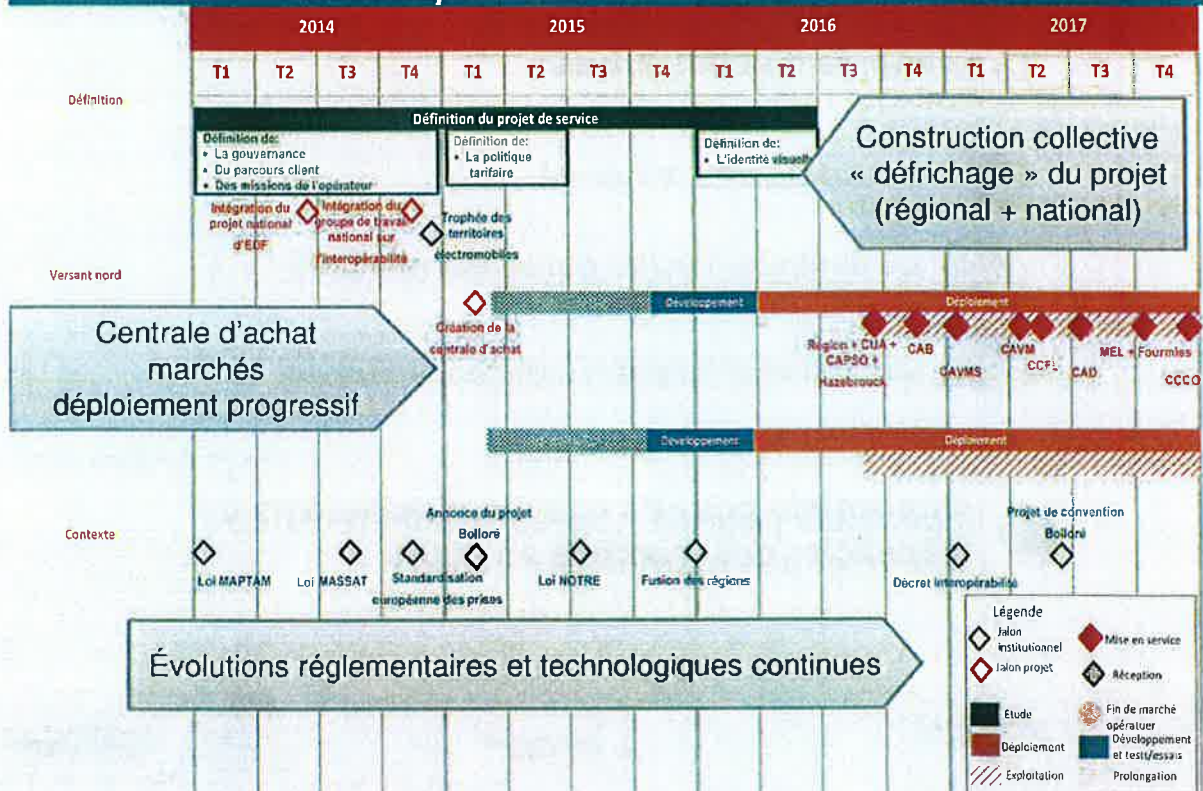
Evolution de la fréquentation

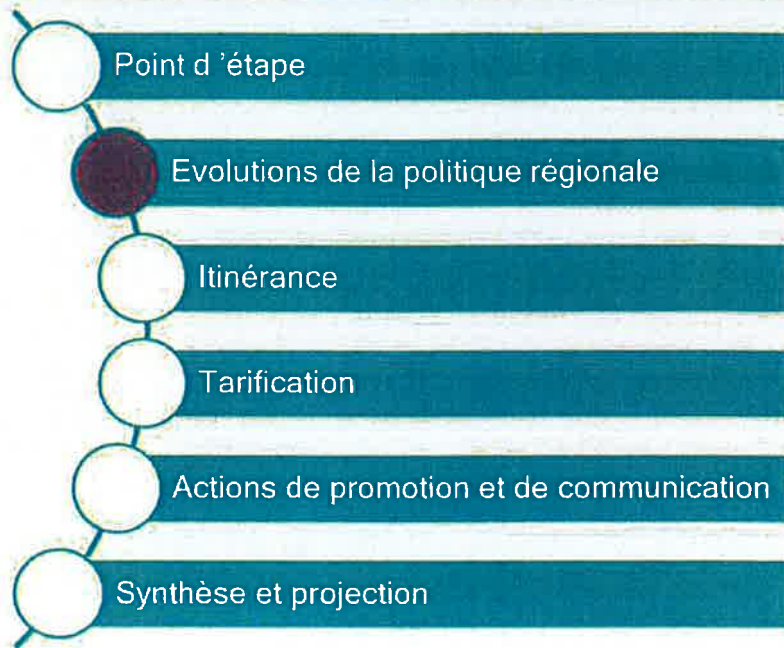
Point d'étape



Avancement du projet

Point d'étape





La centrale d'achat actuelle :

- 1 Les territoires adhèrent
- 2 La centrale d'achat passe les marchés
- 3 Les territoires passent leurs commandes

➔ **Impossible pour de nouveaux adhérents de bénéficier des marchés en cours**



- Fusion des régions : sur la nouvelle échelle géographique Hauts-de-France, une diversité des démarches (nord/sud) de déploiement des réseaux de recharge => **nécessité de s'adapter au nouveau périmètre**
- Evolutions fortes et rapides de l'écosystème de la mobilité électrique (véhicules, bornes, services...)
=> **besoin de souplesse et d'adaptation**
- Développement d'initiatives privées (bornes rapides gratuites dans les grandes surfaces, futurs réseaux européens de charge super rapide...)
=> **équilibres à trouver, partenariats à construire**
- Contexte régional de maîtrise des moyens budgétaires et humains



Nécessité de faire évoluer la centrale d'achat, les marchés, les modalités de fonctionnement et de gouvernance du projet



Comité de pilotage



- ➔ Soutenir les acteurs régionaux de l'électromobilité et des nouvelles formes de mobilité (objectifs climat / qualité de l'air)
- ➔ Contribuer à l'uniformisation du réseau régional et des services de recharge proposés aux habitants sur l'ensemble du territoire régional
- ➔ Développer des partenariats pour densifier et homogénéiser le réseau et les services entre le réseau *pass pass électrique*, les autres réseaux publics (en particulier dans l'Aisne, l'Oise et la Somme) et les réseaux privés
- ➔ Adapter l'organisation et le pilotage du projet aux évolutions de l'écosystème de la mobilité électrique et accompagner les territoires dans cette adaptation

Débat

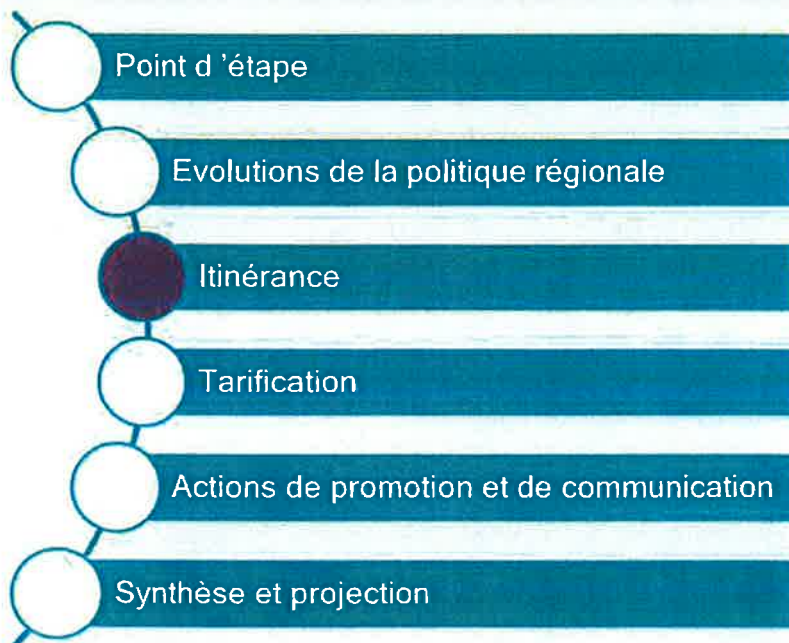
Avec **pass pass électrique**
en Hauts-de-France, roulez branché
electrique.passpass.fr

pass pass

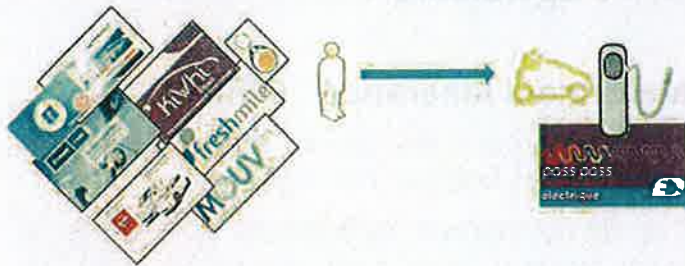
électrique



pass pass
électrique



L'itinérance entrante, c'est permettre à un usager quel que soit son contrat de recharge d'utiliser le réseau pass pass électrique



= **augmenter les recettes**

L'itinérance sortante, c'est permettre à un client pass pass électrique d'utiliser son contrat sur d'autres réseaux



= **faciliter l'itinérance pour les usagers pass pass**

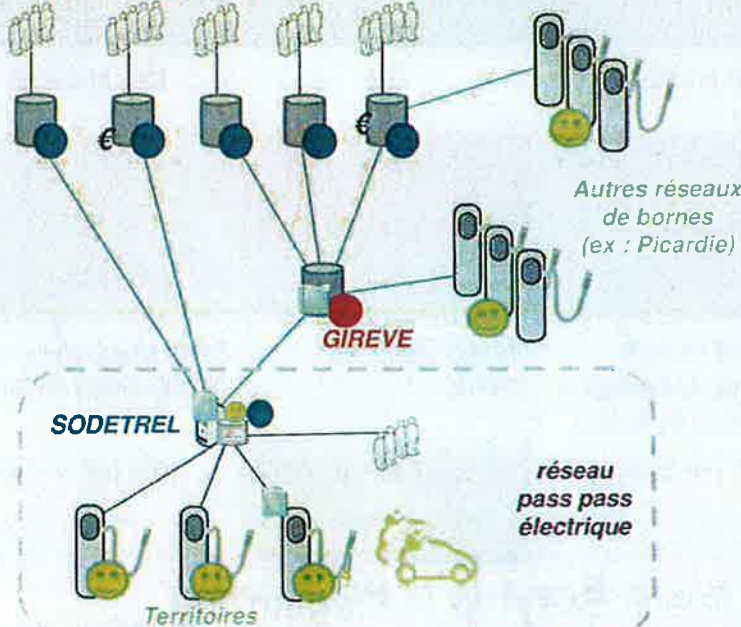


Comité de pilotage



pass pass 17

Autres opérateurs (ex : Freshmile, Chargemap...)



Animation descriptive des échanges informationnels et financiers entre opérateurs dans le cadre de l'itinérance

Client

Opérateur commercial

Gestionnaire d'infrastructure

Plateforme d'itinérance



Comité de pilotage



pass pass 18

Le marché actuel prévoit la possibilité technique de raccorder (sans surcoût) **3 opérateurs**. Il est proposé :

1) De raccorder une plateforme d'itinérance : GIREVE

- Pour créer la connexion pour les clients des réseaux de recharge du versant sud (syndicats d'énergie)
- Pour permettre à de nombreux opérateurs connectés à GIREVE d'utiliser le réseau *pass pass électrique* avec un contrat type identique pour tous
- Coût pour les maîtres d'ouvrage : 0 €

Cette plate-forme sera également utilisée pour permettre aux clients *pass pass* de se charger sur les bornes du versant sud (sans frais supplémentaires)



Comité de pilotage



pass pass 19

2) De raccorder 2 opérateurs supplémentaires à fort potentiel client :

Les 3 opérateurs principaux étudiés	Easytrip (carte KiWhiPass)	Chargemap	Plugsurfing
Connectable via une plateforme	Peu probable	Oui	Peu probable
Badge fourni via des constructeurs automobiles	Nissan, Kia, Volkswagen, Hyundai, Mitsubishi, Mercedes	Non	Oui
Offres pour les flottes d'entreprise	Oui	Oui	Oui
Potentiel client	2800 clients en HDF 2000 clients au Bénélux 40 000 clients en France	10 000 clients en France	6 600 charges/trim 50 000 clients en Europe
Coût pour le client	0,25€ par charge	pas au démarrage	10% par charge
Autres		Mise à disposition de données complémentaires	

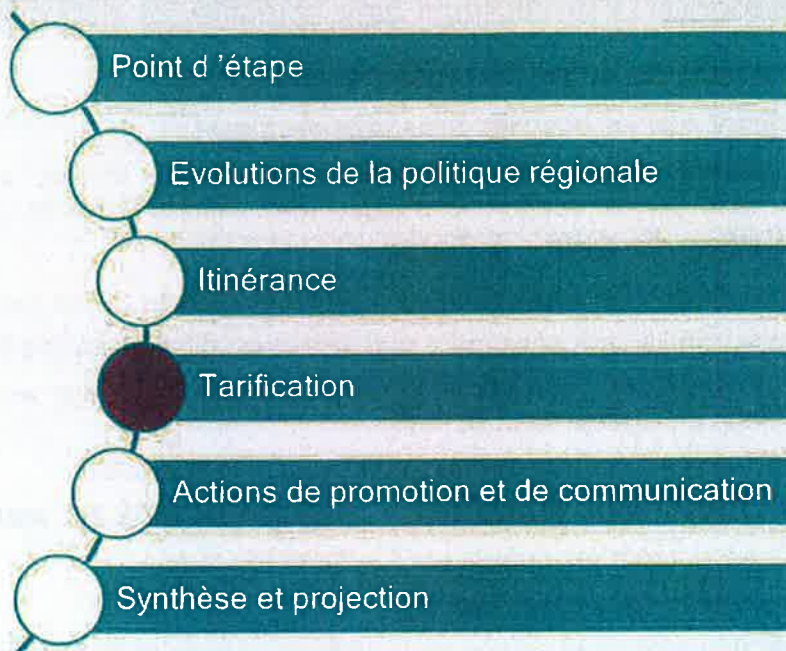
➔ Proposition de retenir **Easytrip et Plugsurfing**



Comité de pilotage



pass pass 20



Tarification

L'itinérance nécessite de définir une tarification applicable à tous les opérateurs commerciaux sans distinctions

Pour mémoire la tarification actuelle est composée de:

- Un tarif **ROUGE** pour le service de **charge rapide**
- Un tarif **VERT** pour la nuit (21h-7h) et certaines zones en journée
- Un tarif **BLEU** pour les autres zones en journée

Tarif par tranche de 20 mn	Inscrits (abonnés pass pass)	A l'acte (non abonnés)
ROUGE	4,50 €	5,50 €
VERT	0,10 €	0,15 €
BLEU	0,70 €	0,75 €

- Pour les inscrits : un **plafond mensuel** en fonction des usages
 - 30€ pour une utilisation unique du tarif  (équivalent à 10 charges)
 - 40€ pour une utilisation mixte des tarifs  (équivalent à 12 charges)
 - 60€ pour une utilisation mixte des tarifs  (équivalent à 13 charges)

3 scénarios pour la tarification des opérateurs d'itinérance

1. Application du « tarif inscrits et plafonné »

- Même tarif que les abonnés *pass pass électrique*
- Cette solution n'incite pas particulièrement à utiliser la carte *pass pass* et donc l'intermodalité (mêmes avantages pour tous les types de cartes)

2. Application du tarif « à l'acte »

- Distinction entre ceux qui ont et ceux qui n'ont pas de cartes *pass pass*
- Suppose que la carte *pass pass* soit largement diffusée en région
- Avec la marge de l'opérateur, le prix client sera supérieur au paiement à l'acte donc peu générateur de trafic
- Forte promotion de la carte *pass pass* et de l'intermodalité

3. Tarif « inscrit non plafonné » + dégressivité au volume

- Vise à encourager les opérateurs à générer du trafic
- Leur permet d'intégrer leur marge
- Pas de promotion particulière de la carte *pass pass* et de l'intermodalité

Comparaison des 3 scénarios

Exemple pour 20 charges d'1h20 dans le mois

	Abonné	Acte	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Coût client	40€	60€	56€	66€	61,60€
Coût opérateur (= recette maître d'ouvrage)	/	/	40€	60€	56€
Marge opérateur	/	/	16€	6€	5,60€

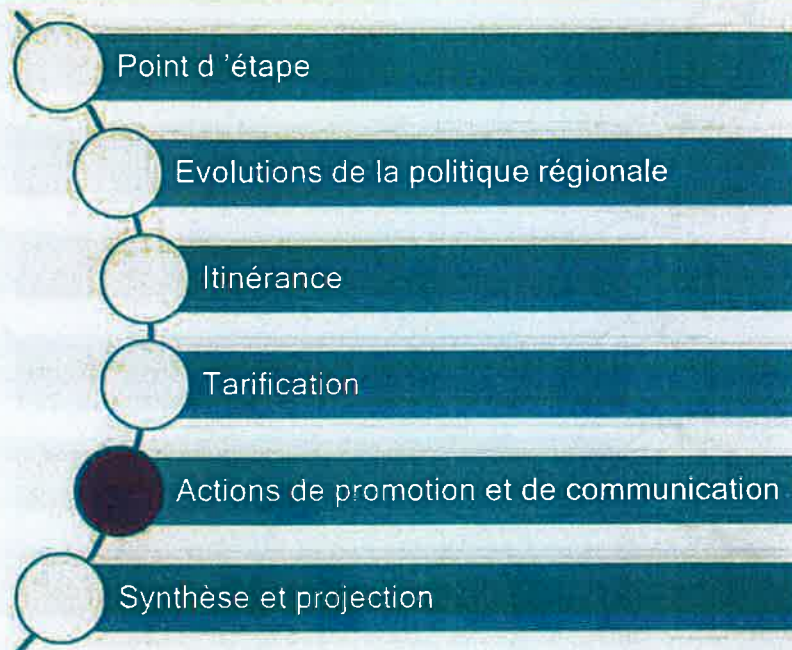
➔ Proposition du scénario 3 = « tarif inscrit sans plafond » avec une dégressivité en fonction du volume

Barème de dégressivité proposé :

- ➔ Remise de **25%** dès l'atteinte des **2** recharges par borne et par jour
- ➔ Remise de **35%** dès l'atteinte des **3** recharges par borne et par jour
- ➔ Remise de **50%** dès l'atteinte des **4** recharges par borne et par jour (seuil de rentabilité)

Adaptation et compléments à la gamme tarifaire :

- Tarif / barème proposé pour les opérateurs souhaitant se connecter au réseau pass pass électrique
- Prix pour la refacturation de la charge sur les autres réseaux (itinérance sortante vers le versant sud) : proposition 0 €
- Prix d'une interface directe (pour toute demande de raccordement direct d'un opérateur) : **proposition 35 000,00 €**
(= le montant prévu au marché d'exploitation)
- Prix pour les services d'autopartage électrique: proposition = **tarif abonné sans plafonnement**
- Prix de la carte **proposition 9,90 €**
- Tarif « super chargeur » (150kVA et +) : proposition 5 € / 10 min
- Pénalités pour retard de paiement : proposition 40€ + 3x le taux légal



Développement de la visibilité et des usages du réseau par :

- La communication sur la politique régionale en faveur du véhicule électrique et du réseau de recharge
- Le développement de la communication événementielle (inaugurations, étapes-clés de déploiement du réseau, événements locaux...)
- La communication auprès des concessionnaires (par l'exploitant SODETREL)
- La communication auprès des différents réseaux de billetterie Pass Pass (TER, réseaux de transport urbains...)
- La visibilité du réseau pass pass électrique sur les GPS (publication des bornes sur www.data.gouv.fr)
- L'accessibilité élargie des bornes grâce à l'interopérabilité



Le COPIL valide :

- ✓ de se raccorder à la plateforme d'interopérabilité GIREVE pour une **itinérance sortante vers le versant sud et une négociation de la gratuité.**
- ✓ de connecter Easytrip et Plugsurfing en tant qu'**opérateurs commerciaux** pour l'**itinérance entrante**
- ✓ de **compléter la gamme tarifaire**

***Merci de votre
attention***

Avec **pass pass électrique**
en Hauts-de-France, roulez branché
electrique.passpass.fr



Centrale d'achat régionale mobilité électrique

Compte rendu du Comité de pilotage du vendredi 18 mai 2018

Elus présents

- Monsieur BROUILLARD Hervé, Conseiller Délégué, Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole
- Monsieur CHEREAU Frédéric, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Douaisis
- Monsieur DELATTRE Jean-François, vice-Président, Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut
- Monsieur DESRAMAUT Marc, Vice-Président, Communauté Urbaine d'Arras
- Monsieur RAPENEAU Philippe, Vice-Président, Conseil Régional Hauts-de-France
- Monsieur THOMAS Marc, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer

Elus excusés :

- Monsieur BEZIRARD Alain, Vice-Président, Métropole Européenne de Lille
- Monsieur BOCQUET Alain, Président, Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut
- Monsieur CAMBIER Ghislain, Président, Communauté de Communes du Pays de Mormal
- Monsieur CUVILLIER Frédéric, Président, Communauté d'Agglomération du Boulonnais
- Monsieur DEBAECKER Bernard, Maire, Ville d'Hazebrouck
- Monsieur DECOSTER François, Président, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
- Monsieur DELANNOY Frédéric, Président, Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent
- Monsieur DELCROIX Daniel, Vice-Président, Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane
- Monsieur DUCROCQ Philippe, Président, Communauté de Communes du Haut-Pays Montreuillois
- Monsieur ETIENNE Jean-Claude, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Boulonnais
- Monsieur FICHEUX Bruno, Président, Communauté de communes Flandre Lys
- Monsieur HIRAUX Mickaël, Maire, Ville de Fourmies
- Monsieur LEROY Christian, Président, Communauté de Communes du Pays de Lumbres
- Monsieur MEDINE Marc, Président, Communauté de Communes Pays d'Opale
- Monsieur PIGNON Hervé, Directeur Régional, ADEME Hauts-de-France
- Monsieur SAINT-HUILE Benjamin, Président, Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre
- Monsieur SAVARY Jean, Conseiller Délégué, Communauté de Communes Cœur d'Ostrevent
- Monsieur VAN DE WOESTYNE Martial, Vice-Président, Communauté d'Agglomération du Douaisis
- Monsieur WACHEUX Alain, Président, Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane
- Monsieur WICKAERT Gérard, Vice-président, Communauté de Communes du Pays de Lumbres

Etaient également présents :

- Monsieur ALLOSSERY Pierrick, Région Hauts-de-France
- Madame BELLAHCENE Yasmina, Région Hauts-de-France
- Monsieur BEN SMIDA Chékib, Communauté d'Agglomération du Douaisis
- Madame BOURNEZ Caroline, Communauté de Communes Flandre Lys
- Madame JUMÉZ Morgane, Région Hauts-de-France
- Monsieur LEMARCHAND Erwan, Métropole Européenne de Lille
- Monsieur LOUIS-HONORE Mathias, Ville de Fourmies
- Madame MALENGE Véronique, Région Hauts-de-France
- Madame MALLET Julia, Région Hauts-de-France

- Monsieur MARQUIS Samuel, Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane
- Monsieur MOREAU François, Région Hauts-de-France
- Monsieur PAILLET Yannick, ADEME Hauts-de-France
- Monsieur POIRIER Gaëtan, Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
- Madame ROUSSEAU Laurence, Région Hauts-de-France
- Madame RUCKEBUSH Eugénie, Agence d'Urbanisme et de Développement Pays de Saint-Omer - Flandre intérieure
- Madame SINGEZ Hélène, Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole
- Madame SOUAMES Manon, Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut
- Monsieur TREMORIN Franck, Communauté Urbaine d'Arras
- Madame TUEUX Julie, Communauté d'Agglomération du Boulonnais

Le diaporama présenté en séance est joint au présent compte rendu.

Introduction de la réunion par Monsieur RAPENEAU

Monsieur RAPENEAU rappelle les évolutions du contexte depuis la création du projet en 2011 par la Région Nord - Pas de Calais et en particulier :

- 1) la mobilisation progressive du secteur privé qui met en place des bornes gratuites ;
- 2) le développement de réseaux de bornes différents en Picardie, avec aujourd'hui un manque de convergence des différents projets :
- 3) un budget régional contraint qui ne permet plus à la Région de porter le projet dans les mêmes conditions.

La Région doit donc réduire son engagement au regard de l'ambition initiale du projet et élaborer avec les collectivités partenaires une nouvelle feuille de route.

Les nouvelles orientations du projet devront notamment repenser le maillage et prendre en compte le besoin d'équipement des zones blanches.

La Région souhaite transférer la gestion de la centrale d'achat et des marchés à une autre structure mieux à même de porter les évolutions à venir. Cela nécessite de repenser les modalités de pilotage, d'accompagner les territoires dans la phase de transition, en intégrant les syndicats d'énergie.

Monsieur RAPENEAU souhaite que ce comité de pilotage permette un débat de fond sur tous ces sujets.

Présentation de l'état d'avancement du projet

Le faible taux actuel d'utilisation des bornes soulève plusieurs interrogations, notamment la pertinence des emplacements des bornes au regard des pôles générateurs des déplacements dans les territoires, des axes de déplacements, etc.

Les raisons qui permettent d'expliquer le faible taux actuel d'utilisation des bornes sont nombreuses : le nombre de véhicules électriques en circulation est encore très faible, les usagers priorisent la recharge gratuite (grandes surfaces) ou à domicile... Il faut être prudent dans l'analyse des statistiques d'utilisation des bornes car les taux d'utilisation les plus élevés peuvent parfois être dû uniquement à l'utilisation régulière de la borne par un ou deux riverains.

La mise en place d'une gratuité pendant une période déterminée a été évoquée comme une solution qui pourrait contribuer à développer les habitudes d'utilisation du réseau. Mais cette gratuité entraînerait également des effets indésirables : occupation longue durée des places de stationnement, utilisation abusive de la recharge (en lieu et place des recharges à domicile ou sur le lieu de travail).

Il a été proposé d'étudier la possibilité de déplacer les bornes pour les repositionner sur des emplacements plus pertinents. Mais de nombreuses bornes ont été installées récemment et il n'y a donc pas de recul suffisant pour juger de la pertinence du site. Par ailleurs, il convient d'étudier le coût de ce déplacement par

rapport à la pose d'une borne neuve et de consolider les retours d'expérience avant d'envisager ces déplacements.

Il est demandé d'enquêter les usagers pour préciser les habitudes d'usage (lieux, horaires de recharge) et leurs attentes (tarifs, puissance, accès...) afin de mieux appréhender les bons critères d'implantation des bornes.

Transfert du portage de la centrale d'achat et des marchés

Dès la conception du projet, les acteurs publics sont intervenus pour soutenir le développement de l'électromobilité par carence de l'initiative privée, tout en ayant comme perspective de pouvoir envisager un jour de transférer le réseau au secteur privé.

L'atteinte de l'équilibre économique du fonctionnement du réseau avait été estimée au seuil de 2 recharges par point de charge et par jour (soit 4 recharges par borne et par jour) mais c'est un objectif de long terme, à 10 ans, s'appuyant sur la progression régulière de l'utilisation du véhicule électrique.

Nissan a déployé depuis 2012 un réseau constitué principalement de bornes rapides (AC43-DC50kW), en imposant la gratuité pour au moins les 2 premières années de fonctionnement. Si ce réseau est aujourd'hui gratuit, Auchan (qui est le principal bénéficiaire de ces bornes) étudie la possibilité de basculer sur un service payant, ce qui diminuerait l'effet de concurrence constaté aujourd'hui avec le service payant *pass pass électrique* et modifierait donc certaines habitudes de recharge. Des bornes existent également chez d'autres acteurs de la grande distribution (ex. Lidl et Leclerc).

Après avoir initié et assuré la coordination du réseau, l'organisation et le portage de la centrale d'achat et des marchés, la Région envisage de transférer ce portage technique à une autre structure qui sera mieux adaptée pour porter les évolutions techniques que la montée en régime du réseau va nécessiter. Les collectivités partenaires seront étroitement associées au transfert de ce portage et les marchés actuels (qui se terminent fin octobre 2019) seront relancés avant le transfert de la centrale, afin d'assurer la continuité du fonctionnement du réseau de bornes.

Il est proposé de rencontrer le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités pour étudier la possibilité qu'il porte la centrale d'achat et les marchés. En cas de portage d'une centrale d'achat par le SMIRT, les collectivités pourraient adhérer à la centrale sans forcément être membre du SMIRT, ce qui permettrait a priori à toutes les collectivités actuellement engagées dans le projet de pouvoir utiliser les marchés.

Développement de la recharge rapide (> 22 kW)

La recharge rapide répond à un besoin et ce pourrait être un axe à prendre en compte dans la poursuite du projet, avec le besoin de mailler le territoire pour permettre la recharge rapide lors de déplacements longs à travers la région.

On assiste au développement de projets privés : bornes sur les parkings des grandes surfaces, sur les autoroutes (réseau Corri-Door de Sodetrel...) et des projets de recharge à haute puissance émergent à l'échelle européenne (Ionity, Ultra-e...). Il faudra donc prendre en compte ces bornes et réseaux existants ou en projet dans le cadre de la réflexion régionale et réfléchir au rôle des pouvoirs publics sur ce type de réseau qui coûte cher (coûts des bornes et des abonnements électriques plus importants).

Communication

La Région peut porter la communication dans ses dimensions régionales, donner une vision globale des déplacements à l'échelle de toute la région et notamment en ce qui concerne la carte *pass pass*.

Mais la Région se doit d'avoir une communication globale pour tous ses habitants : face au développement de réseaux pour l'instant non convergents entre le Nord - Pas de Calais et la Picardie, il est difficile pour la Région de communiquer sur le réseau *pass pass électrique* qui ne concerne que le Nord - Pas de Calais.

La communication doit donc être avant tout locale, portée par les territoires qui peuvent mettre en avant les atouts locaux de leur réseau de bornes et le service offert.

Financement des bornes

Les aides PIA (Programme Investissements d'Avenir) portées par l'ADEME ont été arrêtées en 2017. Une autre possibilité de financement des bornes sur voirie publique existe désormais au travers d'un dispositif liés aux CEE (certificats d'économies d'énergie) : il s'agit du dispositif ADVENIR (www.advenir.mobi), géré par l'AVERE-France et qui finance les bornes à hauteur de 30 à 40%. L'enveloppe affectée permet pour l'instant de financer 3000 bornes sur voirie publique.

La Région va étudier de quelles façons elle peut apporter des soutiens adaptés aux territoires, en tenant compte de la baisse des moyens financiers disponibles.

Itinérance

Afin de faciliter l'itinérance des usagers au sein de toute la région Hauts-de-France, une convention sera signée avec la plate-forme d'interopérabilité GIREVE.

Cette convention permettra de se raccorder à l'opérateur Freshmile et donc à l'ensemble des réseaux de bornes des collectivités de Picardie, ainsi qu'à de multiples autres opérateurs afin d'augmenter le nombre d'utilisateurs du réseau *pass pass électrique*.

Afin de faciliter le parcours client pour l'ensemble des habitants des Hauts-de-France, l'accord d'itinérance avec GIREVE et Freshmile prévoira également la possibilité pour les porteurs de la carte *pass pass* d'utiliser les bornes présentes en Picardie et gérées par l'opérateur Freshmile

Une convention sera mise en place avec 2 opérateurs de mobilité importants : Easytrip (dont la carte KiWhiPass est offerte aux acquéreurs de véhicules électriques de nombreux constructeurs) et Plugsurfing (opérateur allemand ayant de nombreux clients en Allemagne, Belgique, Pays-Bas). Ces partenariats permettront de maximiser le nombre de clients venant se recharger sur les bornes du réseau *pass pass électrique*.

Tarifs

La délibération de 2015 fixant la grille tarifaire nécessite d'être complétée pour inclure le tarif appliqué aux opérateurs de mobilité qui seront raccordés en interopérabilité, pour être mise en cohérence avec certaines clauses du marché d'exploitation et pour anticiper de futures évolutions du réseau de recharge.

=> Une annexe au présent compte rendu apporte des précisions aux éléments vus en comité de pilotage sur l'itinérance et la tarification.

La Région prendra une délibération permettant de compléter les tarifs du service *pass pass électrique*.

Le scénario tarifaire n°3 sera mise en œuvre pour la facturation des recharges aux opérateurs de mobilités qui se raccorderont au réseau *pass pass électrique*.

Les autres modifications et compléments tarifaires présentés dans le diaporama seront également mis en œuvre.

Exercice Budgétaire : 2018

Fonction : 77 Environnement des infrastructures de transport

Thème : Transition énergétique

Objet : Modification des statuts de la centrale d'achat sur la mobilité électrique

La commission permanente du conseil régional Hauts-de-France, dûment convoquée par son Président le 14 septembre 2018, réunie le 27 septembre 2018, à 9 heures 30, salle des délibérations - 11 Mail Albert 1er à Amiens, sous la présidence de Monsieur Xavier BERTRAND, Président du conseil régional,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics,

Vu le décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics,

Vu la délibération n°20160004 du Conseil régional du 4 janvier 2016 relative à la « délégation d'attributions du Conseil régional à sa Commission Permanente »,

Vu la délibération n°20160165 du Conseil régional des 26 et 27 mai 2016 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2018, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n° 20122779 des 24 et 25 octobre 2012 adoptant le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE),

Vu la délibération n° 20131949 en date du 26 septembre 2013 adoptant la stratégie régionale Climat, volet du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire,

Vu la délibération n°20150054 du Conseil régional du 16 février 2015 relative à la constitution d'une centrale d'achat sur la mobilité électrique,

Vu la délibération n° 20170472 du Conseil régional du 18 mai 2017 relative au cadre d'intervention pour la politique régionale en matière de Climat Air Energie,

Vu la délibération n°20150363 du Conseil régional du 16 février 2015 relative à l'adoption du plan régional de développement de la mobilité électrique,

Vu la délibération n°20161393 du Conseil régional du 13 octobre 2016 relative à la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour le compte de la centrale d'achat « mobilité et transition énergétique » dans le cadre du développement de la mobilité électrique en région Hauts-de-France,

Vu l'avis émis par la Commission Aménagement du territoire et transition énergétique (rénovation urbaine, logement, troisième révolution industrielle, contrat de plan Etat-Région, Europe, fonds structurels) lors de sa réunion du 20 septembre 2018,

PREAMBULE :

La Région est dotée d'un plan régional de développement de la mobilité électrique pour le versant Nord. Celui-ci a été voté par la Commission Permanente le 16 février 2015.

Dans le cadre de ce plan, la Région a cofinancé (à 80% avec l'aide de l'Etat) et coordonné le déploiement dans le Nord - Pas de Calais d'un réseau de bornes de recharge et d'un service d'accès à l'énergie pour les véhicules électriques sur l'espace public. Elle s'est également constituée en centrale d'achat pour offrir aux territoires un achat groupé des bornes et services d'exploitation dans des conditions simples et efficaces sur le plan économique.

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : OBJET DES PRESENTS STATUTS

La Région Hauts-de-France est constituée en centrale d'achat dans le but de permettre la fourniture, l'installation, la maintenance de bornes de recharge ainsi que la commande d'un service de gestion du réseau régional à destination des collectivités ou de leurs groupements, des services de l'Etat, ou de toutes autres personnes morales de droit public qui auront adhéré à ladite centrale d'achat. Chaque adhérent pourra s'équiper au travers de ces marchés.

Les présents statuts ont pour objet de définir le fonctionnement de la centrale d'achat ainsi constituée ainsi que ses relations avec les adhérents qui auront choisi de recourir à ses services.

ARTICLE 2 : PERIMETRE GEOGRAPHIQUE DE LA CENTRALE D'ACHAT

La centrale d'achat ainsi constituée est ouverte à toutes collectivités ou leurs groupements, aux services de l'Etat, ou à toutes autres personnes morales de droit public engagées dans la mobilité électrique et intervenant sur le territoire de la Région Hauts-de-France.

ARTICLE 3 : OBJECTIFS DE LA CENTRALE D'ACHAT

La centrale d'achat a pour objectif la fourniture, l'installation, la maintenance de bornes de recharge ainsi que la commande des services de gestion du réseau régional à ses adhérents.

À cette fin, elle entend conclure le ou les marchés ou accords-cadres nécessaires à la mise en place des fournitures ou services qu'elle mettra à disposition de ses adhérents conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 et du décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatifs aux marchés publics.

ARTICLE 4 : DUREE

La centrale d'achat est constituée sans limitation de durée.

En cas de transfert des contrats, d'absence de renouvellement des marchés ou de conclusion de nouveaux contrats, la centrale d'achat disparaîtra.

CHAPITRE 2 - MODALITES DE FONCTIONNEMENT DE LA CENTRALE D'ACHAT

ARTICLE 5 : COMMISSION D'APPEL D'OFFRES

La Commission d'Appel d'Offres est celle de la Région.

Le président de la Commission d'Appel d'Offres peut désigner des personnalités en raison de leurs compétences dans la matière qui fait l'objet de la consultation et notamment des adhérents à la centrale d'achat. Ceux-ci sont convoqués et peuvent participer, avec voix consultative, aux réunions de la Commission d'Appel d'Offres.

La Commission d'Appel d'Offres peut également être assistée par des agents des collectivités ou de leurs groupements, des services de l'Etat, ou de toutes autres personnes morales de droit public adhérents à la centrale d'achat et compétents dans la matière qui fait l'objet de la consultation ou en matière de marchés publics.

ARTICLE 6 : ADHESION ET RETRAIT

6.1 Modalités d'adhésion

Chaque collectivité ou groupement de collectivités, chaque service de l'Etat, ou toute autre personne morale de droit public engagée dans la mobilité électrique peut solliciter son adhésion à la centrale d'achat.

L'adhésion à la centrale d'achat prend effet à la date de réception du bulletin d'adhésion adopté conformément aux règles applicables aux organes délibérants de chaque adhérent et sous réserve que l'adhésion à la centrale d'achat ne porte atteinte à aucun contrat conclu antérieurement afin de satisfaire ses propres besoins. Un modèle de bulletin d'adhésion est présenté en annexe 1.

Au préalable, il appartient à la collectivité ou au groupement de collectivités, aux services de l'Etat, ou à toutes autres personnes morales de droit public de solliciter le bulletin d'adhésion auprès de la centrale d'achat.

A ce titre, concernant les collectivités ou leurs groupements, si l'assemblée délibérante a délégué à l'exécutif local le pouvoir de prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords-cadres, sur le fondement des articles L. 2122-22 (pour les communes), L. 3221-11 (pour les départements) ou L. 4231-8 (pour les régions) du code général des collectivités territoriales, celui-ci est compétent pour conclure le contrat d'achat avec la centrale.

En revanche, l'adhésion à une centrale d'achat n'étant pas considérée comme une « *décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés* » au sens du code général des collectivités territoriales, l'exécutif doit être expressément autorisé par son assemblée délibérante pour signer les documents d'adhésion.

La centrale d'achat se réserve la possibilité de rejeter une demande d'adhésion dans le cas où celle-ci serait non conforme aux dispositions sus visées.

L'adhésion à la centrale d'achat entraîne acceptation pleine et entière des présents statuts et obligation pour l'adhérent d'acquiescer les prestations répondant à ses besoins.

6.2 Modalités de retrait

Chaque adhérent peut solliciter la résiliation de son adhésion à la centrale d'achat par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception à la centrale d'achat.

Si le retrait de l'adhérent intervient en cours de passation ou d'exécution de marchés ou accords-cadres, le retrait ne prend effet qu'à l'expiration de ces marchés ou accords-cadres.

ARTICLE 7 : OBLIGATIONS DE LA CENTRALE D'ACHAT

7.1 Information des adhérents

La centrale d'achat s'engage à :

- informer et se concerter avec les adhérents de tout projet d'évolution concernant les présents statuts,
- réaliser annuellement des bilans d'activité de l'ensemble de ses services.

7.2 Respect de la réglementation

En vertu des dispositions de l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 et du décret n°2016-360 du 25 mars 2016 relatifs aux marchés publics, le recours à une centrale d'achat permet de considérer qu'un pouvoir adjudicateur a respecté ses obligations de publicité et de mise en concurrence dès lors que la centrale d'achat à laquelle il adhère s'est soumise pour la totalité de ses achats à ces obligations de publicité.

La centrale d'achat garantit donc à ses adhérents d'avoir contracté pour les prestations de fournitures et services dans le respect le plus total de la réglementation en vigueur au moment de la passation des contrats.

A cette fin, elle met à disposition, sur demande écrite d'un adhérent, les documents attestant du respect des procédures et des règles de la commande publique.

ARTICLE 8 : OBLIGATIONS DES ADHERENTS

8.1 Sur l'exécution des marchés ou accords-cadres :

- Chaque adhérent ayant procédé à une commande de bornes de charge accessibles au public s'engage à procéder en parallèle à une commande du service de gestion des dites bornes.
- Chaque adhérent exécute les marchés ou accords-cadres, lancés par la centrale d'achat, pour son propre compte. A ce titre, il est responsable des montants sur lesquels il s'est engagé lors de la conclusion des marchés ou accords-cadres.
- Chaque adhérent, pour ce qui le concerne, selon le type de marché choisi, passera ses propres commandes,
- Assurera la gestion propre de la maîtrise d'ouvrage des chantiers,
- Procédera à la constatation du service fait et au paiement au titulaire du marché des fournitures ou prestations commandées,
- Procédera au règlement des différends et litiges liés à l'exécution du marché pour la partie qui le concerne,
- Tiendra informé la centrale d'achat de la bonne exécution de ses commandes et de toute difficulté rencontrée.

8.2 Sur la transmission des données

Chaque adhérent s'engage à une obligation de résultat dans la production et la transmission des données permettant la mise en place et le bon fonctionnement des services.

ARTICLE 9 : TRAITEMENT DES DONNEES

9.1 Données issues du service de gestion du réseau

Les statistiques élaborées à partir des données du service de gestion du réseau des bornes par le titulaire du marché sont la propriété des personnes morales pour qui elles ont été générées.
L'utilisation de ces statistiques a pour but l'amélioration du service et n'est pas destinée à une utilisation commerciale.

9.2 Données à caractère personnel

Le titulaire du marché de service de gestion du réseau des bornes qui recueillent et traitent les données à caractère personnel des usagers est responsable de traitement.
Le traitement de ces données par le titulaire du marché s'effectue conformément aux dispositions du Règlement Général sur la Protection des Données, Règlement UE 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) et de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
En tant que de besoin, les adhérents peuvent être destinataires de ces données pour le périmètre qui les concerne.

ARTICLE 10 : ACCORD D'ITINERANCE

La centrale d'achat dispose du mandat permettant de signer des accords d'itinérance avec d'autres réseaux de bornes. Ces accords ont pour but de permettre un accès réciproque à un utilisateur inscrit à l'un des services au réseau exploité par l'opérateur partenaire.

ARTICLE 11 : PROPRIETE DES DEVELOPPEMENTS

Si les marchés passés par la centrale d'achat prévoient la cession ou la concession de droit de propriété intellectuelle, ceux-ci sont accordés à ladite centrale d'achat.

ARTICLE 12 : RECOURS

La centrale d'achat se réserve le droit d'intenter un recours contre l'adhérent qui n'aurait pas respecté ses obligations telles que définies dans les présents statuts.

ARTICLE 13 : LITIGES

En cas de litige survenant dans l'interprétation ou l'exécution des présentes, les adhérents s'efforceront de le régler à l'amiable.

A défaut d'accord amiable, les contestations seront portées devant le Tribunal administratif de Lille.



Région
Hauts-de-France

BULLETIN D'ADHESION A LA CENTRALE D'ACHAT « MOBILITE ELECTRIQUE »

[PERSONNE MORALE DE DROIT PUBLIC] (à préciser)

Identification :

Adresse :

Téléphone :

Fax :

COORDONNEES DE LA PERSONNE DESIGNEE COMME ACHETEUR

Civilité :

Nom :

Prénom :

Service :

Fonction :

Téléphone :

Fax :

E-mail :

Le présent bulletin entraîne adhésion pleine et entière aux statuts de la centrale d'achat joints en annexe.

Fait à

Le