

Note de position sur le projet de loi d'orientation des mobilités

Les émissions du secteur du transport représentent aujourd'hui environ **un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France**, dont 95 % provient du transport routier. Le secteur du transport est le seul dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990¹. Au-delà des enjeux climatiques, les transports ont un rôle crucial à jouer dans l'amélioration de la qualité de l'air : en France, les transports sont responsables de 16 % des émissions de particules fines PM10, 19 % des émissions de particules PM2,5² et 59 % des émissions d'oxydes d'azote NOx, avec une concentration particulièrement élevée dans les grandes agglomérations. La pollution de l'air est responsable de **48 000 décès prématurés par an en France**³. A cela s'ajoutent les conséquences sanitaires souvent négligées du bruit généré par le transport, chiffrées, au niveau européen, à 40 milliards d'euros par an par l'Agence Européenne de l'Environnement.

Afin notamment de répondre à ce triple défi, le 6 juillet 2017, le Plan Climat du Gouvernement, préparé à la demande du Président de la République, fait de la **mobilité propre accessible à tous un des leviers majeurs de la réussite de la décarbonation de l'économie française** en visant notamment « **la fin de la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre d'ici à 2040** ».

Parmi les technologies répondant à ces enjeux, la mobilité électrique est identifiée comme une solution d'avenir car :

1. A l'échappement, les véhicules électriques n'émettent ni CO₂ ni particules. En outre, ils sont très peu bruyants et, sur le plan énergétique, la chaîne de traction électrique consomme environ trois fois moins d'énergie que la chaîne thermique ;
2. La France bénéficie d'un mix de production d'électricité largement décarboné⁴ ;
3. L'industrie électrique française a déjà démontré à plusieurs reprises que le système électrique était en mesure d'intégrer le développement de la mobilité électrique⁵ ;
4. Enfin, le développement significatif de l'électromobilité dans certaines parties du monde, notamment en Chine et dans les pays scandinaves, crédibilisent une politique d'électrification massive des transports en Europe et en France, cette dernière devant y occuper un rôle prépondérant.

Le calendrier législatif prévoit deux moments importants que le gouvernement doit saisir pour mettre en œuvre une véritable politique de soutien à la mobilité propre et ainsi concrétiser les annonces faites depuis un an. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), qui s'est appuyée notamment sur les échanges ayant eu lieu dans le cadre des Assises de la Mobilité, entre désormais dans sa phase de finalisation avant d'être débattue au parlement. Avant cela, le projet de loi de finances pour l'année 2019, présenté le lundi 24 septembre en conseil des ministres, emporte des dispositions relatives à la mobilité propre.

AFIN DE CONTRIBUER AU DÉBAT RELATIF À LA LOM, L'UFE, QUI PORTE LA PAROLE DU SYSTÈME ÉLECTRIQUE FRANÇAIS, SOUHAITE FORMULER LES OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS QUI SUIVENT.

1. Source : Eurostat, Climate change – driving forces, 2017

2. Les particules PM10 et PM2,5 sont des particules fines en suspension dont le diamètre est inférieur respectivement à 10 micromètres et 2,5 micromètres.

3. Source : Santé publique France.

4. Au regard de la composition du mix électrique, entre 90 % et 95 % de la production d'électricité est décarbonée. Source : RTE

5. « Des visions exagérément pessimistes sur la faculté des réseaux à accompagner le développement du véhicule électrique sont parfois avancées. Ces visions ne semblent pas être confirmées : s'il fait l'objet d'un pilotage performant, l'essor de la mobilité électrique est « gérable » pour le système électrique selon le calendrier souhaité ». RTE, Bilan Prévisionnel 2017

La loi d'orientation des mobilités

Le ministère des transports a annoncé présenter sa future loi d'orientation des mobilités en conseil des ministres durant le mois de novembre. A titre liminaire, **l'UFE ne peut que regretter que l'objectif de « fin de ventes des véhicules thermiques à l'horizon 2040⁶ » ne soit pas inscrit dans le corps de la LOM** comme cela avait été pressenti. Donner un ancrage légal à cette annonce, qui par ailleurs s'inscrit dans une stratégie de long terme de décarbonation de l'économie française, permettrait d'établir un cadre clair et prévisible dont les acteurs économiques ont besoin afin d'orienter au mieux leurs décisions.

La version de ce projet de loi déposée au Conseil d'Etat comporte un Titre VII dédié à la mobilité propre et active. Les principales dispositions portant soutien à l'électromobilité concernent :

- le développement des infrastructures de recharge pour lesquels, le projet de loi octroie de façon dérogatoire une réduction supplémentaire du coût de raccordement – appelée taux de réfaction – pouvant aller jusqu'à 75 %
- le pré-équipement (câblage) des parcs de stationnement des bâtiments résidentiels ou non*

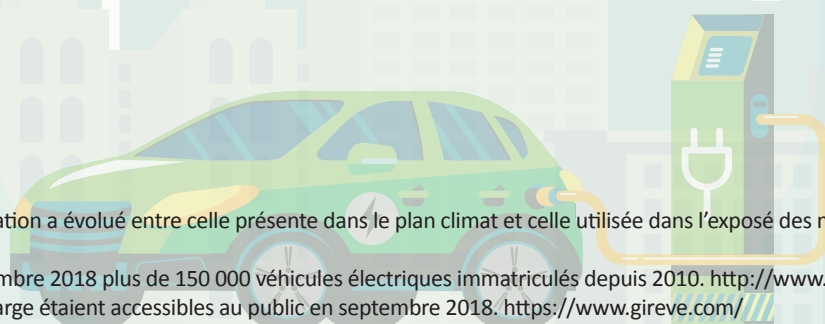
SUR LE DEPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE PUBLIQUES

Au regard des données relatives au parc de véhicules électriques ou hybrides rechargeables⁷, et de celles portant sur les bornes de recharge accessibles au public⁸, la France dispose d'un réseau d'infrastructure respectant au niveau national le ratio défini dans la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, soit au moins un point de charge pour 10 véhicules électriques en circulation. Il est important de noter que 71 % du réseau de recharge est porté par les collectivités locales. Le développement de la mobilité électrique dépend donc essentiellement d'une volonté politique locale forte, ce qui explique en partie les disparités territoriales importantes en termes de développement d'infrastructures de recharge.

Le développement à grande échelle des véhicules électriques porté par le contrat stratégique de la filière automobile signé le 22 mai dernier et les évolutions de la réglementation européenne à venir – notamment s'agissant des standards d'émissions des véhicules légers – nécessite que le déploiement des infrastructures de recharge ouvertes au public soit accéléré et entre dans une phase de développement industriel. **En effet, au regard des données présentés dans le cadre du Contrat stratégique de filière, environ 80 000 points de charge ouverts au public supplémentaires devraient être raccordés d'ici à 2022.** Cela revient donc à installer chaque année un nombre de points de charge équivalent à ce qui a été fait depuis plus de 4 ans. Si l'on se réfère, d'autre part, aux **objectifs fixés dans la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)**, le nombre de points de charge accessibles au public en 2030 devra représenter 700 000 unités environ, soit un rythme d'**environ 56 000 bornes installées par an d'ici à cet horizon.**

En outre, il est nécessaire qu'émergent des modèles d'affaires rentables pour que les acteurs privés puissent prendre le relais de l'action publique en matière d'infrastructures de recharge comme cela a été le cas en Norvège. Dans ce pays, les opérateurs privés d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE) développent leur réseau sans qu'aucune aide publique ne soit versée et ce depuis 2014. Pour cela, les projets d'installations de points de charge doivent faire l'objet d'études des besoins des usagers (localisation, puissance...), pour optimiser les taux d'utilisation de ces infrastructures et également des opportunités déjà existantes au niveau des réseaux de distribution d'électricité.

En l'état, le projet de loi aborde la question du développement des infrastructures de recharge ouvertes au public sous le seul angle des coûts de raccordement. **Si l'UFE reconnaît l'importance d'un dispositif financier incitatif pour accompagner le déploiement des infrastructures de recharge, elle considère que la question de ce déploiement ne peut être abordée uniquement sous cet angle.** S'agissant de la recharge publique, le déploiement de réseaux de bornes doit cependant répondre en premier lieu à des besoins de mobilité, c'est-à-dire intégrer une dimension aussi bien qualitative (localisation, puissance de recharge) que quantitative (nombre de points de charge par véhicule électrique en circulation). Actuellement, seule cette dernière dimension est considérée dans la réglementation alors même que la dimension qualitative permettrait d'avoir un déploiement au plus près des besoins de mobilité, c'est-à-dire en considérant le nécessaire maillage du territoire en matière d'IRVE ouvertes au public.



6. Il convient de noter que la formulation a évolué entre celle présente dans le plan climat et celle utilisée dans l'exposé des motifs de la LOM soumise pour avis au Conseil d'Etat.

7. Avere-France dénombre en septembre 2018 plus de 150 000 véhicules électriques immatriculés depuis 2010. <http://www.aver-france.org/>

8. Selon Gireve, 23 019 points de charge étaient accessibles au public en septembre 2018. <https://www.gireve.com/>

Pour répondre à ce besoin de cohérence globale dans le déploiement des infrastructures de recharge et au regard de la refonte plus globale de la gouvernance des autorités organisatrices de mobilités (AOM), **l'UFE préconise que soient créées des instances de concertation, à l'échelle locale, du déploiement des IRVE ouvertes au public qui réuniraient les acteurs de la mobilité (notamment les AOM et concessionnaires et sous-concessionnaires autoroutiers), les opérateurs de bornes de recharge concernés⁹ et l'ensemble des gestionnaires de réseau présents sur le territoire** qui bénéficient de la meilleure vision de l'état du réseau sur leur territoire. Ces instances auraient notamment pour but d'établir une vision à moyen terme des besoins en matière d'infrastructures de recharge publiques et d'anticiper leur déploiement efficace à l'échelle régionale, dans une optique d'aménagement du territoire. De telles concertations permettraient également d'anticiper les éventuels besoins de renforcement du réseau et d'utiliser au mieux les capacités disponibles. Ces instances auraient en outre vocation à résorber les zones blanches et à produire des outils permettant d'éclairer les décideurs dans le développement de leurs projets, sans avoir de rôle normatif.

S'agissant du soutien financier public proprement dit, le projet de loi fait porter, via le TURPE¹⁰, le financement du raccordement des infrastructures de recharge aux consommateurs d'électricité. Afin de ne pas affecter la facture d'électricité des consommateurs qui pâtit déjà du poids croissant de la fiscalité et des certificats d'économie d'énergie¹¹, **l'UFE considère que le soutien financier public à l'installation de points de charge ouverts au public – qui reste indispensable – devrait provenir d'un fonds « Mobilité zéro émission », clairement identifié budgétairement.** Contrairement à une approche basée sur une augmentation uniforme du taux de réfaction, un tel dispositif devrait permettre de prioriser l'attribution des soutiens publics (sous forme de subventions conditionnées, d'appels à projets...) aux zones géographiques et projets qui en ont le plus besoin tout en préservant le signal économique de localisation pertinent donné par le coût de raccordement. En outre, cela permettrait d'améliorer la lisibilité des politiques d'accompagnement envers la mobilité propre¹² (et ainsi d'accroître la légitimité de la fiscalité environnementale). **Ce fonds pourrait se matérialiser dans un Compte d'affectation spéciale « Mobilité zéro émission » issu de l'extension du CAS « Aides à l'acquisition de véhicules propres » existant aujourd'hui.**

Pour en garantir le bon fonctionnement, **le projet de LOM devra également statuer sur le périmètre et la nature des données (par exemple fréquentation des aires de service sur le réseau concédé, axes de déplacements au niveau régional) qui devront être transmises aux instances de concertation** afin de leur permettre d'évaluer la pertinence des différents projets de raccordement et du juste dimensionnement de ces projets au regard des besoins de mobilité.

Recommandations de l'UFE

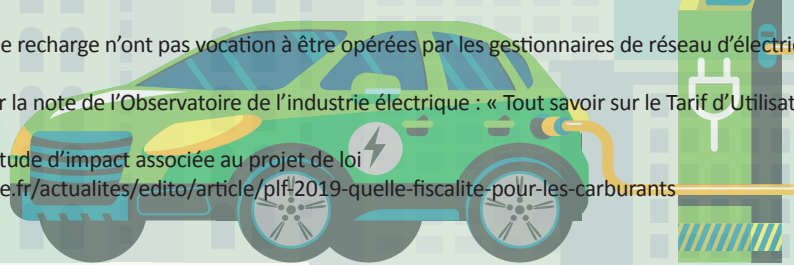
- **Instaurer des instances de concertation régionales ou locales du déploiement des IRVE qui associent les acteurs de la mobilité et l'ensemble des gestionnaires de réseaux présents sur le territoire et ce, le plus en amont possible**
- **Définir le périmètre et la nature des données nécessaires à ces instances tout en élaborant un cadre législatif et réglementaire garantissant la communication de ces données par les acteurs concernés**
- **Financer le soutien public au déploiement des bornes de recharges via un fonds « Mobilité zéro émission » et non via la facture des consommateurs d'électricité, en priorisant les zones et les projets**
- **Identifier budgétairement cette aide supplémentaire comme soutien à la mobilité propre en l'inscrivant par exemple dans un compte d'affectation spéciale Mobilité Propre**

9. L'UFE considère que les bornes de recharge n'ont pas vocation à être opérées par les gestionnaires de réseau d'électricité, cette activité devant relevant du champ concurrentiel.

10. Pour comprendre le TURPE, voir la note de l'Observatoire de l'industrie électrique : « Tout savoir sur le Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE) »

11. Comme le souligne d'ailleurs l'étude d'impact associée au projet de loi

12. Voir par exemple : ufe-electricite.fr/actualites/edito/article/plf2019-quelle-fiscalite-pour-les-carburants



SUR LE PRE-EQUIPEMENT DES BATIMENTS

Au regard de l'importance de la recharge privée (entre 80 % et 90 % des recharges totales), le décollage du marché de l'électromobilité nécessite que les acheteurs potentiels puissent avoir la garantie, y compris dans le cas de logements collectifs ou de copropriétés, de disposer aisément d'une borne de recharge dans leur habitation dès lors que celle-ci dispose d'un garage ou d'un parking. Pour ce faire, il revient aux pouvoirs publics de faire évoluer la réglementation dans ce sens.

Au niveau européen, la directive 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique emporte en son article 8 des dispositions relative à l'équipement en bornes de recharge et le pré-équipement¹³ des bâtiments neufs ou rénovés. Plus précisément, cet article dispose notamment que :

- Dans les bâtiments non résidentiels neufs ou connaissant une rénovation majeure disposant de plus de 10 places de parking, au moins 1 point de recharge est installé et au moins 1 place sur 5 est pré-équipée ;
- Dans les bâtiments résidentiels neufs ou connaissant une rénovation majeure disposant de plus de 10 places de parking, l'ensemble des places de parking est pré-équipé ;
- Les États membres prévoient des mesures visant à simplifier le déploiement de points de recharge dans les bâtiments résidentiels et non résidentiels existants et neufs et remédient aux éventuels obstacles réglementaires, notamment des procédures d'autorisation et d'approbation, sans préjudice du droit des États membres en matière de propriété et de location.

En outre, la Commission européenne, qui portait des objectifs plus ambitieux en matière de d'équipement et de pré-équipement des bâtiments, est en voie de publier une note d'orientation afin d'éclairer les Etats Membres sur la manière de transposer au mieux cette directive, la transposition devant avoir lieu d'ici au 10 mars 2020.

L'UFE considère qu'il est nécessaire d'avoir une politique en matière d'installation de points de charge et de pré-équipement dans les bâtiments résidentiels ou non plus ambitieuse et en ligne avec les objectifs de la France s'agissant du déploiement de l'électromobilité.

Pour rappel, la France s'est fixée comme objectif dans l'article 41 de la LTECV l'installation de plus de 6 millions de points de charge dans le domaine privé. Comme cela est souligné dans l'exposé des motifs de ladite directive : « Fixer des exigences en matière d'électromobilité au niveau de l'Union pour le pré-équipement des emplacements de stationnement et l'installation de points de recharge est une façon efficace de promouvoir les véhicules électriques dans un avenir proche tout en permettant de nouvelles évolutions à un coût moindre à moyen terme et à long terme » (soulignements ajoutés).

Cette politique en matière d'infrastructure de recharge doit également être complétée de mesures visant à supprimer les obstacles réglementaires pour l'installation de point de charge. Cette volonté d'allègement de la démarche administrative va dans le sens du point 7 de l'article 8 de la directive 2018/844/UE qui dispose que : « *Les États membres prévoient des mesures visant à simplifier le déploiement de points de recharge dans les bâtiments résidentiels et non résidentiels existants et neufs et remédient aux éventuels obstacles réglementaires, notamment des procédures d'autorisation et d'approbation, sans préjudice du droit des États membres en matière de propriété et de location* ».

Si le droit à la prise est présent dans la législation française, il s'avère que, en pratique, de nombreux freins subsistent notamment dans le cas de copropriétés tout comme l'existence de délais potentiellement longs (entre 9 et 12 mois en moyenne) et déconnectés de ceux inhérents à la décision d'achat d'un véhicule. **L'UFE soutient que soient revues les règles en matière d'accès aux infrastructures de recharge et de gestion des relations avec les syndicats de co-propriétaires.** En ce sens, il serait opportun que soient revus et harmonisés les différents textes afférents aux procédures de mise en œuvre du droit à la prise, notamment ceux issus de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis. De plus, afin de poursuivre l'objectif porté par l'article 24 de LOM, il conviendrait que, outre l'obligation de porter à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux, l'article 24-5 de la loi n° 65-557 précitée soit modifié afin que l'obligation porte sur le choix d'un installateur de borne de charge au sein de la copropriété. Dès lors, tout occupant de bonne foi au sens de la LOM pourrait avoir recours à ce prestataire sans autre procédure ou délai que la simple information du syndicat de copropriété.

Recommandations de l'UFE

- **Mener une politique ambitieuse en matière d'installation de points de charge et de pré-équipement des bâtiments résidentiels et non résidentiels en lien avec les objectifs fixés dans l'article 41 de la LTECV**
- **Homogénéiser les dispositions relatives à la mise en œuvre du droit à la prise**
- **Revoir les modalités pratiques de mise en œuvre du « droit à la prise » en limitant notamment le droit de blocage que peut représenter l'Assemblée générale des co-propriétaires en fixant comme objectif le choix d'un prestataire dans un délai raisonnable et par suite en limitant les formalités à la simple information des co-propriétaires**

13. Le pré-équipement des bâtiments correspond aux dispositions (mise en place de gaines techniques, de tranchées, ou de chemins de câble) permettant l'installation future d'une borne de recharge.

