



Position de l'UFE relative au taux de réfaction des infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le cadre de l'article 64 de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, prévoit au II de l'article 64, une augmentation du taux de réfaction pouvant aller jusqu'à 75 % pour le raccordement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (IRVE) ouverte au public en fonction des « caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes »¹. Cette disposition revêt un caractère temporaire, puisque seules les demandes de raccordement de bornes de recharge ouvertes au public adressées au maître d'ouvrage concerné jusqu'au 31 décembre 2021 sont éligibles à ce taux de réfaction augmenté. Ce rehaussement n'est donc effectif que pour une période de 2 ans afin d'assurer une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques sur l'ensemble des territoires.

La présente note vise à partager la position de l'UFE quant à la mise en œuvre pratique des dispositions de l'article précité.

A titre liminaire, l'UFE rappelle que, comme elle l'avait indiqué dans sa note position relative au projet de loi d'orientation des mobilités publiée en novembre 2018², une telle disposition fait porter le soutien au développement des IRVE aux consommateurs d'électricité via le Tarif d'Utilisation des Réseaux Publics d'Electricité (TURPE)³. L'étude d'impact de la LOM évaluait ce surcoût payé au travers des factures des consommateurs finals d'électricité à environ 150 millions d'euros. Pour rappel, dans la note précitée, l'UFE recommandait que « *le soutien financier public à l'installation de points de charge*

¹ II de l'Art. 64 de la loi LOM

² Voir en ce sens : https://ufe-electricite.fr/IMG/pdf/position_ufe_lom_v2.pdf

³ Pour plus d'éléments sur le TURPE : https://observatoire-electricite.fr/IMG/pdf/oie_-_fiche_pedago_turpe-septembre_2018.pdf



Union Française de l'Électricité

ouverts au public – qui reste indispensable – [proviennent] d'un fonds « Mobilité zéro émission », clairement identifié budgétairement ».

Des critères simples pour garantir une mise en œuvre pragmatique

Considérant la courte durée durant laquelle cette disposition sera en vigueur, **l'UFE considère qu'il est crucial de s'assurer que l'arrêté, prévu par dans l'article 64 de la LOM, envisage une procédure de mise en œuvre simple en vue de garantir une réelle accélération du déploiement des infrastructures de recharge des véhicules électriques en France.** En conséquence, cela aidera à atteindre les objectifs notamment du contrat stratégique de la filière automobile (CSF Filière automobile) en termes de mobilité électrique d'ici à 2022⁴. Plus précisément, il est important de proposer des modalités universelles, aisément assimilables, qui permettraient d'optimiser le nombre de raccordement réalisés dans les deux années d'existence de la disposition et ce afin de continuer de développer un « réseau primaire » d'infrastructures et ainsi combler les besoins des zones les moins bien dotées en IRVE sur la voie publique. Une approche plus fine des besoins en matière de raccordement pourra en parallèle être développée grâce à l'élaboration des schémas directeurs prévus au II de l'article 68 de la loi LOM que l'UFE avait soutenu dans sa note précitée.

Pour cela, l'UFE effectue les recommandations ci-dessous, qui concernent le niveau de puissance des installations d'IRVE éligibles au taux de réfaction dérogatoire, ainsi que le taux de prise en charge du raccordement par le TURPE.

Niveau de puissance pour l'installation d'IRVE

L'infrastructure ouverte au public peut avoir une puissance généralement comprise entre 22 kVA et 150 kVA en fonction de ses emplacements et usages. On distingue usuellement les bornes de recharge, avec au moins deux points de charge, installées sur voie publique qui normalement disposent d'une puissance de 22 kVA et des bornes de recharge présentes sur les aires de service des autoroutes dont la puissance peut aller de 50 kVA à 150 kVA. Les demandes du raccordement des opérateurs de recharge peuvent varier en fonction du nombre de bornes prévues.

En prolongeant le dispositif dérogatoire pour le taux de réfaction jusqu'à 2025 dès lors que les projets de raccordements sont inclus dans un schéma directeur (*cf. supra*) porté par un EPCI, une AODE ou une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) au sens des articles L. 1231-1 et L. 1241-1 du code des transports, le législateur a entendu orienter le principe de soutien vers les acteurs locaux dont la compétence en matière de

⁴ Le contrat stratégique de la filière automobile prévoit 1 million de véhicules électriques et hybrides rechargeables en circulation en 2022 et 100 000 bornes de recharge accessibles au public à la même échéance.



Union Française de l'Électricité

transport est limitée aux réseaux routiers non-concédés. **En cohérence, l'UFE recommande de limiter le bénéfice de la réfaction majorée aux raccordements d'IRVE sur le réseau Basse Tension (puissance de raccordement inférieure ou égale à 250 kVA).**

Au regard des puissances évoquées précédemment, cette disposition permettrait d'accompagner le déploiement d'infrastructures de recharge accessibles au public en subventionnant via le TURPE des stations de recharge constituées d'environ 5 points de recharge à 50 kVA ou plus de 10 points de charge à 22 kVA. Cela constituerait donc, grâce à un ciblage des projets éligibles, un soutien significatif au déploiement d'un maillage minimal de territoire assuré via les demandes de collectivités territoriales et syndicats d'électricité.

Un unique niveau de prise en charge dérogatoire

Le Gouvernement français a fixé l'objectif de 100 000 bornes de recharge publique d'ici à 2022 dans le cadre du « CSF Filière automobile ». Début de 2020, selon les données du Gireve, on dénombrait environ 29 000 bornes ouvertes au public avec une augmentation de + 15 % par rapport à 2018. Afin de répondre à l'objectif de 100 000 bornes précité, il est primordial d'accélérer le déploiement des IRVE accessibles au public. Comme cela a été indiqué précédemment, les dispositions du II de l'article 64 de la LOM ne porteront leurs fruits que si les critères sont simples. En l'état, s'agissant du niveau du taux de réfaction dérogatoire, la rédaction de cet article 64, en ne spécifiant que le plafond de réfaction, ouvre la possibilité à une multiplicité de taux de réfaction dérogatoires en fonction de la nature des projets.

Afin de garantir une mise en œuvre simple, l'UFE recommande de choisir un unique taux de réfaction dérogatoire pour toutes les demandes de raccordement éligibles à hauteur de 75 %, c'est-à-dire le niveau maximal prévu par la LOM. Cela aurait pour effet de faciliter la procédure d'installation d'une IRVE publique en diminuant les délais entre une instruction de demande et son exécution. Par ailleurs, l'UFE propose d'appliquer le taux de réfaction bonifié uniquement aux projets de raccordement de seules bornes de recharge, c'est-à-dire bénéficiant d'un point de livraison dédié.