

Déploiement de bornes de charge sur les espaces publics

ECOMOBILITÉ // L'utilisation de véhicules électriques, encore très limitée, est en attente d'un déploiement massif de bornes de charge. Le cadre législatif et financier au soutien des projets sur les espaces publics existe.

LA CHRONIQUE
de Thomas
Rouveyrand*



Les objectifs annoncés par le gouvernement français en matière de déploiement sont très ambitieux : le projet de loi Transition énergétique et croissance verte en cours d'adoption devant le Parlement vise l'implantation de 7 millions de bornes de charge (espaces publics et privés confondus) à l'horizon de 2030 - contre seulement 14.000 aujourd'hui. D'importants projets de déploiement d'ampleur nationale sont déjà annoncés. D'autres opérations initiées par des acteurs publics locaux sont en cours et devraient se multiplier.

1 Un cadre juridique favorable

L'Union européenne a adopté le 29 septembre dernier la directive CPT (Clean Power for Transport) dont l'objectif est d'assurer, dans le cadre d'un plan national établi par chaque Etat membre, la mise en place de points de ravitaillement suffisants pour des carburants de substitution (électricité, hydrogène et gaz naturel). Sans attendre l'adoption de la directive et sa transposition, la loi du 4 août 2014 a prévu d'accélérer le déploiement des bornes de recharge par l'intervention d'un ou de plusieurs opérateurs intervenant à l'échelle nationale. Unique mesure de ce texte : autoriser un opérateur détenteur directement ou indirectement par une personne publique à créer, entretenir et exploiter sur le domaine public de l'Etat et des collectivités territoriales un réseau d'infrastructures de charge pour véhicules électriques ou hybrides en le dispensant du paiement d'une redevance d'occupation du domaine public. Mais n'oublions pas que dès 2010, la loi Grenelle 2 a donné compétence aux communes ou à des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, à des autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité (AODE) et encore à des autorités organisatrices des transports urbains (AOT), pour créer et exploiter des infrastructures de charge.

Le groupe Bolloré vient de déposer auprès des pouvoirs publics un projet d'implantation de 16.000 points de charge publics sur le territoire national dans le cadre du régime approuvé par la loi du 4 août dernier.

2 Des projets d'ampleur nationale complémentaires aux locaux

Le groupe Bolloré, principal fabricant de batteries pour véhicules électriques, vient de déposer auprès des pouvoirs publics un projet d'implantation de 16.000 points de charge publics sur le territoire national dans le cadre du régime approuvé par la loi du 4 août dernier. Les ministres de l'industrie et de l'écologie, qui instruisent la demande, devraient prochainement décider si ce projet, de 150 millions d'euros d'investissement, peut bénéficier de l'exemption de paiement d'une redevance d'occupation du domaine public. Ce projet, s'il est mis en œuvre, ou bien

d'autres projets de même nature, s'inscrivent toutefois en complément de programmes de déploiement déjà engagés ou projetés par des entités publiques locales en application de la loi Grenelle 2. Différentes communes ont d'ores et déjà déployé des infrastructures de charge au travers, notamment, de systèmes d'auto-partage. Parallèlement, de nombreux syndicats d'énergie ont, par exemple, entrepris de créer un réseau au plan départemental.

3 Un financement par l'Ademe au profit des projets locaux

Ces projets bénéficient en effet depuis 2011 d'un dispositif de soutien financier au travers du programme « véhicule du futur » dont l'agence est en charge au titre des Investissements d'avenir. Au regard du nombre limité de projets financés sur la base de ce dispositif depuis son origine, l'Ademe a établi en juillet 2014 un nouveau dispositif d'aide, qui expirera le 31 décembre 2015. La constitution du dossier de financement impose qu'ait été réalisée par la commune ou le groupement de collectivités concerné une étude d'opportunité et la présentation d'un montage juridique et financier. L'aide peut couvrir jusqu'à 50 % du coût total avec des plafonds intermédiaires selon le type de borne de charge - normale, accélérée ou rapide. Ces projets locaux, indispensables à un maillage pertinent du territoire national, devraient donc connaître un réel développement sur 2015.

*Associé du cabinet Seban & Associés