

Les infrastructures de recharge restent le maillon faible du développement du véhicule électrique

Le 12 octobre dernier, les ministres Pompili et Djebbari ont signé, avec une dizaine de grands acteurs du monde économique, une charte visant à déployer 100 000 bornes de recharge accessibles au public. Il faut s'en féliciter mais il reste encore beaucoup à faire.

Au fur et à mesure que les performances des véhicules électriques s'améliorent et que leur prix d'achat diminue, les réticences des usagers à opter pour la mobilité électrique s'amenuisent. Cependant, la difficulté à trouver une borne de recharge et le temps mis pour recharger le véhicule restent des arguments souvent évoqués. S'ajoutent à cela des bornes souvent défectueuses et une qualité de service qui laisse à désirer.

Le problème est complexe et l'écosystème de la recharge doit être appréhendé dans sa globalité, d'ailleurs avec le souci de répondre à la demande latente que de cumuler les infrastructures dont la rentabilité risque d'être très difficile à assurer. Dans cette optique, nous proposons ci-après quelques mesures qui pourraient accélérer le déploiement des bornes de recharge dans trois sous-ensembles connexes mais répondant à des problématiques distinctes.

MAILLER LES TERRITOIRES EN BORNES DE RECHARGE

Les bornes de recharge ouvertes au public dans les territoires représenteront la grande majorité des 100 000 bornes qui doivent être installées d'ici la fin 2021. Il convient d'accélérer leur déploiement dans toute la France afin de :

- favoriser l'accès à la recharge dans et entre tous les territoires. Aucune ville ne doit être privée d'accès au véhicule électrique ;
- rendre accessible la recharge pour tous, notamment pour les Français qui ne disposent pas d'une borne à leur domicile ou sur leur lieu de travail.

Ces bornes ne doivent pas se développer de façon désordonnée, leur implantation doit être précédée d'une réflexion approfondie sur les besoins à satisfaire menée sous l'égide des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

C'est dans cet esprit que la notion de **schéma directeur d'implantation des infrastructures de recharge (SDIRVE)** a été conçue et inscrite dans la

loi d'orientation sur les mobilités (LOM). Ces SDIRVE permettront de rationaliser l'implantation des bornes. Grâce à la prise en charge par Enedis de 75 % des coûts de raccordement au réseau électrique jusqu'à fin 2025, le coût d'investissement incombant aux maîtres d'ouvrage des projets se trouvera fortement réduit, à la condition que les IRVE répondent effectivement aux besoins, actuels et futurs, des utilisateurs de véhicule électrique tels qu'ils auront été définis dans les schémas directeurs. Ces schémas constitueront un moyen d'incitation puissant pour les AOM à planifier et à faciliter le développement de telles infrastructures.

EdEn souhaite que les décrets relatifs à l'élaboration de ces plans soient publiés dans les meilleurs délais et que le guide d'accompagnement le soit d'ici la fin de l'année. Une communication très large sur le sujet devra être organisée à l'initiative des pouvoirs publics. Enedis devra prendre une part active à l'élaboration de ces schémas.

L'ÉQUIPEMENT DES VOIES RAPIDES DOIT ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME UN GRAND PROGRAMME NATIONAL

Le déploiement de bornes le long des grands axes nationaux est un élément décisif pour permettre aux utilisateurs de véhicules électriques d'effectuer des longs trajets. Une enquête récente d'Enedis a montré que dans 73 % des cas le véhicule électrique était le véhicule principal du foyer en termes de kilomètres parcourus. Même si les trajets quotidiens restent en moyenne limités (43 km), on ne peut refuser aux usagers la possibilité d'utiliser leur véhicule pour de plus longs parcours lorsqu'ils en ont la nécessité.

Or il est patent aujourd'hui que les installations sur autoroutes et voies rapides sont insuffisantes. Des queues aux stations commencent à apparaître et l'arrivée devant une borne occupée ou hors-service est un événement mal vécu. Il risque de s'ensuivre des contre-références qui seront relayées par les médias



et seront très dommageables au développement du véhicule électrique.

L'équipement des voies rapides (autoroutes et grandes nationales) doit être considéré comme un programme d'intérêt national et traité comme tel. L'équipement correct de toutes les aires de service doit devenir la règle. Il est possible que les contrats de concession autoroutière qui n'ont pas prévu ce type d'obligation conduisent à une certaine procrastination de la part des acteurs en présence. Dans ce cas, la loi doit y remédier ; le soutien apporté par les pouvoirs publics justifie que l'équipement des stations ne vienne pas simplement en accompagnement du développement du véhicule électrique mais en soit l'un des éléments moteurs.

RÉGLER ENFIN LE PROBLÈME DES COPROPRIÉTÉS

Les difficultés rencontrées en copropriété pour installer une borne de recharge sur un emplacement de stationnement ont quelque chose d'exaspérant alors que 80 % des recharges de véhicule électrique doivent se faire à domicile. La solution à ce problème peut venir de quatre actions complémentaires essentielles :

1. Promouvoir des solutions fondées sur l'installation de colonnes montantes horizontales

Par la loi ELAN, sauf opposition des copropriétés, la propriété des colonnes montantes électriques sera transférée au gestionnaire du réseau de distribution

avant le 24 novembre 2020. Or, dans les parkings des immeubles, l'infrastructure collective à mettre en place pour assurer la desserte des emplacements, a le caractère d'une colonne montante mais horizontale. La mise en place d'une telle infrastructure mutualisée, alimentée par un point d'accès approprié, est la meilleure solution pour desservir les emplacements individuels puisqu'elle permet, dans le respect des règles de sécurité, l'installation progressive de bornes individuelles aux frais des copropriétaires qui viendront s'y raccorder.

Les frais afférents à une telle colonne « rampante » non pris en charge par le distributeur devraient être avancés soit par un organisme public du type Banque des territoires, soit par un organisme privé si la copropriété le préfère, moyennant un remboursement progressif au fur et à mesure des raccordements individuels.

2. Renforcer les obligations de pré-équipement dans les logements neufs

Le pré-équipement, tel que rendu obligatoire par la LOM pour les immeubles résidentiels comportant plus de 10 emplacements de stationnement, est insuffisant. Il ne concerne que l'installation des conduits pour le passage ultérieur des câbles. Il est nécessaire d'aller plus loin et de rendre obligatoire dans tous les immeubles, l'installation d'une infrastructure commune de desserte à laquelle chacun pourra venir se raccorder à son rythme et à ses frais.

3. Étendre aux logements collectifs existants l'obligation d'équipement

En parallèle au pré-équipement des bâtiments neufs, devrait être étudiée la possibilité d'instaurer par voie législative une obligation d'équipement des copropriétés existantes en colonne montante horizontale destinée à permettre la desserte des emplacements de stationnement.

Une obligation, similaire dans son principe aux travaux de modernisation rendus obligatoires sur les ascenseurs, pourrait se faire en renforçant l'article 24-5 de la loi du 10 juillet 1965 sur la copropriété et en obligeant la copropriété à mettre en place, à une échéance à fixer, une infrastructure mutualisée sauf impossibilité technique.

4. Rendre opérationnel le droit à la prise pour les installations individuelles

Le droit à la prise institué par le code de la construction et de l'habitation (CCH) est mis en échec par l'article 25j) de la loi du 10 juillet 1965 qui subordonne à l'accord de l'assemblée générale l'installation ou la modification des installations électriques intérieures ou extérieures permettant l'alimentation des emplacements de stationnement. Cet article 25j) doit être mis en harmonie avec le CCH afin de rendre opérationnel le droit à la prise en l'absence d'installation collective. ●

Jean-Pierre Hauet