



Avis sur le rapport 4-7 de l'Exécutif régional
**Schéma régional de cohérence dans le
déploiement des infrastructures de recharge
pour véhicules électriques (IRVE)**

Rapporteur : Michel Bleuze

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

La Région a décidé de se placer en tant que cheffe de file dans la stratégie de déploiement des bornes de recharge électriques, afin d'assurer :

- La concertation et la cohérence entre les porteurs de schémas directeurs Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE).
- La meilleure adéquation possible de l'offre de recharge aux besoins des usagers.

Étant donné que la Région ne détient pas la compétence Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE), le schéma régional, dans un souci d'harmonisation, définit 3 grandes étapes visant à être déclinées aux échelons infra :

- Une mise à disposition, déjà effective, des données pour les porteurs de projet en vue d'un dépôt des schémas directeurs IRVE en Préfecture.
- Un état des lieux en matière d'organisation de la compétence Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE) en vue d'une évolution à l'horizon 2024.
- Une proposition de formalisation des engagements de déploiement de l'initiative privée à destination des porteurs de projet.
- Un inventaire à date des financements disponibles (national et régional) est enfin proposé.

L'adoption de ce schéma de cohérence à cette assemblée plénière des 29 et 30 juin 2023 permettra le dépôt des schémas directeurs par les collectivités compétentes auprès de la Préfecture à échéance réglementaire, ce qui permettra d'ouvrir l'accès à une réduction du tarif lié au coût de raccordement au réseau public accordé par ENEDIS, à savoir le taux de réfaction à 75% au titre du Tarif d'Utilisation du Réseau Public d'Électricité (TURPE), sous condition de puissance de la recharge électrique.

Avis du CESER

Le CESER souligne le volontarisme de la Région Bourgogne-Franche-Comté à élaborer un schéma régional de cohérence en matière de développement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE), alors qu'elle n'en détient pas la compétence.

Aussi, le CESER note particulièrement cette volonté de vouloir coordonner et mettre en cohérence les actions dans ce domaine pour éviter une nouvelle fracture territoriale et une inefficacité dans le déploiement des IRVE. À travers ce schéma, nous pouvons noter que la régulation en la matière reste à construire, à la fois sur le plan opérationnel (ex. : lieu d'implantation, type de bornes...) et financier (ex. : tarification, gratuité, solution de partage...).

Le CESER note que l'ambition de la Région à coordonner et mettre en cohérence ne sera pas simple compte tenu du **nombre d'acteurs** concernés par le déploiement des IRVE (ex.: services de l'État, association, syndicats d'énergie, gestionnaire de réseau de distribution d'électricité Enedis, Départements, directions interdépartementales des routes, acteurs privés) et les grands acteurs de l'accompagnement de l'automobiliste en électrique. (ex : Chargemap, Freshmile).

Le CESER insiste pour que le déploiement de ces infrastructures s'appuie véritablement sur une **compréhension fine des usages de la voiture électrique et hybride** qui ne sont pas similaires à ceux de la voiture thermique. De plus, la **voiture hybride** reste un point problématique quant à l'occupation des bornes de recharge puisque généralement, ces véhicules sont équipés de chargeur de faible puissance (1,7 kW à 5 kW) et de batterie à faible capacité (9 kW à 20 kW)¹. Le temps de charge long participe aussi au phénomène de "véhicule ventouse".

(1) Nb : recharger 13 kW dans une voiture Hybride demande deux à trois fois plus de temps qu'une voiture électrique. Exemples sur une borne public standard 7/11 kW : une Peugeot 3008 Hybride avec chargeur de base à 3,7 kW prendra 4h alors qu'une Renault ZOE avec chargeur de base à 11 kW prendra 1h20.

Aussi, nous constatons dans certaines zones peu denses, l'inefficacité d'installer des bornes de recharge publiques compte tenu des habitudes des usagers (recharge au domicile prioritairement), amenant généralement à des relocalisations de celles-ci. Le CESER s'interroge sur la capacité à créer, sur le territoire, des **solutions de partage** des bornes de recharge dans ces zones. En effet, d'autres solutions basées sur un principe de solidarité, pourraient être étudiées et appliquées en zones peu denses et pour lesquelles divers acteurs pourraient être impliqués (ex. : entreprises locales, particuliers...).

Le CESER note l'importance donnée aux acteurs privés dans le déploiement des bornes de recharge et comprend que les acteurs publics soient donc limités. Néanmoins, le CESER s'interroge sur cette analyse amenant à des dispositifs de **"Partenariat-Public-Privé"** car les objectifs de rentabilité peuvent parfois prédominer par rapport à l'intérêt de l'utilisateur. Ainsi, le CESER s'interroge d'une part, sur la répartition territoriale entre les acteurs publics et les acteurs privés et d'autre part, sur les moyens réels à disposition de la Région pour éviter une mainmise du privé dans ce domaine.

Le CESER attire l'attention sur le manque de **transparence et d'affichage en matière de tarification** des bornes de recharge et rejoint ainsi la Région sur sa politique tarifaire telle que proposée dans son schéma, qui comprend notamment l'objectif de disposer d'une harmonisation tarifaire voire d'une mise en place d'un tarif unifié sur le territoire régional. Enfin, il est à noter que l'acquisition et le coût d'entretien d'un véhicule électrique n'est pas à la portée de tous les ménages. Il faudra alors en tenir compte pour déployer des solutions de recharge plus accessibles pour ces derniers (ex. : borne de recharge gratuite de type 7/11 kW en courant alternatif).

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.