



**CESER de Bourgogne**  
Conseil économique, social  
et environnemental régional

# SCHEMA DE COHERENCE REGIONAL DE DEPLOIEMENT DES BORNES DE CHARGE DES VEHICULES ELECTRIQUES

## AVIS

présenté par

**Marc LEURETTE**

COMMISSION N° 3

Infrastructures de transport, environnement, énergies

SEANCE PLENIERE DU 10 MARS 2015

## LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL DE BOURGOGNE

VU :

- ◆ Le code général des collectivités territoriales,
- ◆ La loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République,
- ◆ Le rapport transmis par Monsieur le président du conseil régional, relatif au schéma de cohérence régional de déploiement des bornes de charge des véhicules électriques,
- ◆ L'avis exprimé par la commission « Infrastructures de transport, environnement, énergies » du CESER, lors de sa réunion du 2 mars 2015,

**Il est proposé de délibérer comme suit :**

**Le CESER prend acte du Schéma de cohérence régional de déploiement des bornes de charge des véhicules électriques** et souligne la pertinence de l'initiative régionale qui correspond à un réel besoin. Le CESER renvoie par ailleurs aux questions et éléments de réflexion développés ci-après ainsi qu'aux propositions visant à en renforcer les chances de succès.

### ➤ **Préambule**

Les véhicules électriques peuvent couvrir la plupart de nos besoins quotidiens de déplacement dans des conditions économiques favorables. Ils sont reconnus par l'Europe, l'Etat français et nombre de nos concitoyens comme un des moyens efficaces pour diminuer les émissions de CO2 et de particules dans le domaine des transports. Leur mise en œuvre répond donc bien aux objectifs des politiques nationales et locales.

Si 80 % de la charge normale sont réalisés au domicile et sur le lieu de travail, l'utilisation de ces véhicules nécessite des infrastructures de charge accessibles au public permettant d'en élargir le champ d'utilisation et le rayon d'action, en particulier pour répondre au besoin d'itinérance.

La volonté de l'Etat de couvrir le territoire national en infrastructures de charge a donné lieu à de nombreux projets. Ainsi, on constate à ce jour de nombreuses initiatives prises par des acteurs publics et privés dans notre région, mais sans cohérence et ne permettant pas d'apporter un véritable service aux utilisateurs.

➤ **Avis global du CESER**

Dans ce contexte, l'initiative du conseil régional de Bourgogne est très pertinente, d'actualité et correspond bien à un réel besoin. Il est important de noter, dans le schéma de cohérence proposé, les points positifs suivants :

- la volonté d'apporter un véritable service client homogène sur tout le territoire (réponse au besoin des consommateurs qui veulent savoir où et comment charger leur véhicule avec une garantie de fonctionnement...),

- l'intégration de la mobilité électrique dans une politique plus large traitant du déplacement des Bourguignons (intermodalité, usage deux, trois et quatre roues, activités économiques, touristiques, utilisation de la carte Mobigo...),

- l'implantation des équipements a été définie en partant bien des besoins de déplacement, tout en étant suffisamment souple pour trouver localement le lieu idéal (contraintes techniques, attractivité de l'environnement...),

- la capacité d'intégrer avec efficacité les initiatives publiques et privées en cours, tout en constituant une offre attractive pour d'autres projets,

- l'interopérabilité est clairement spécifiée, ce qui permet d'accepter tout utilisateur, et de faire que la Bourgogne participe ainsi à la construction d'une offre nationale, voire internationale cohérente.

- un plan de déploiement par étape qui garantit une réponse progressive de l'offre à la demande et donc une bonne utilisation de l'argent public.

➤ **Le CESER souligne de nombreux points positifs mais s'interroge sur les éléments financiers :**

- se pose la question du financement sur fonds publics de l'implantation des bornes de charge,

- quel est le coût total pour la région, tant pour ce qui concerne l'investissement, l'implantation des bornes de charges, que pour son fonctionnement (gestion et la maintenance du dispositif dans la durée) ?

➤ **Recommandations du CESER pour augmenter les chances de succès**

L'équation économique est déficitaire pour ce type d'équipement, notamment du fait de la taille très réduite du parc actuel de véhicules électriques. Si un dispositif de subventions publiques a bien été prévu, le déficit d'exploitation sera bien supporté par les acteurs régionaux. Afin de limiter celui-ci par l'accroissement des recettes, il est important de lever les freins au développement de la mobilité électrique.

Le CESER propose donc que le Schéma de cohérence soit ajusté et complété par les éléments suivants :

- Préférer la densité d'implantation des bornes de charge rapide à la maille de 40 km, correspondant ainsi à 25 % de l'autonomie de déplacement en été et à 40 % en hiver (chauffage), ce qui sécuriserait plus les utilisateurs en transit et rendrait l'itinérance plus attractive.
- Intégrer des démarches de communication visant à :
  - faire connaître l'offre de charge prévue auprès des distributeurs automobiles afin de leur donner des arguments de vente concrets et envisager avec eux des solutions de portage originales (offre de x charges à l'achat du véhicule...).
  - faire connaître l'offre auprès des professionnels (entreprises, collectivités...) pour les inciter à convertir une partie de leur flotte en véhicules électriques, les réticences liées à l'autonomie étant levées.
- Apporter une aide financière pour l'équipement des artisans et de certains professionnels (à l'identique de ce qui est fait en région Nord-Pas-de-Calais).
- Prescrire des démarches visant à :
  - inciter les collectivités locales qui installent des infrastructures de charge sur leur territoire à offrir des avantages aux utilisateurs de véhicules électriques (temps de stationnement gratuit, circulation dans les couloirs réservés...),
  - favoriser l'installation d'équipements de charge dans le logement collectif, où la méconnaissance du sujet par les copropriétaires et syndics conduit trop souvent à refuser l'installation de point de charge à des propriétaires ou locataires voulant s'équiper de véhicules électriques.

**AVIS ADOPTÉ PAR 65 VOIX POUR, 7 ABSTENTIONS**

## **EXPLICATIONS DE VOTE**



### **Intervention d'André COLIN au titre de la CGT**

« Le schéma proposé s'inscrit dans la politique du ministère de l'écologie pour favoriser l'éco-mobilité et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il précise les recommandations liées à la standardisation des bornes, leur interopérabilité et leur supervision depuis un site national. Ce schéma propose des lieux d'implantation sur le domaine public de bornes en fonction des flux de déplacement de la population. Il prévoit des hypothèses de déploiement progressif pour les années 2015, 2020 et 2025.

Le schéma proposé différencie trois types de charges : rapides, normales et de nuit. L'avantage d'une répartition homogène des points de charge bénéficiera au foisonnement avec les autres usages de l'électricité. En revanche, le schéma régional, pas plus que l'avis proposé, ne se préoccupe de l'adaptation de l'alimentation du réseau électrique en termes de puissance appelée et des contraintes du réseau de distribution d'électricité.

Pour la CGT, ce schéma d'éco-mobilité peut contribuer à diminuer l'émission des gaz à effet de serre et répondre à une attente des Bourguignons. Cependant, les conditions d'accès à acquérir ou à disposer de véhicules électriques à des coûts accessibles pour les citoyens doivent être améliorées.

Pour la CGT, ce schéma reste dans une vision technique réalisable mais il apparaît incertain au niveau de l'équilibre économique, il souligne le ratio économique, si 10 % des clients inscrits sont abonnés, cela permet un retour sur investissement sur dix ans. La CGT regrette que ce schéma ne soit pas accompagné d'une visibilité financière.

Enfin, si nous avons bien compris, il existerait un service régional de charge délégué à un opérateur-exploitant du système régional. La CGT propose que ce soit un service public consacré à la mobilité et ni une délégation de service public, ni un partenariat public/privé. Le caractère public et d'intérêt général doit être réaffirmé par la région Bourgogne d'autant plus que l'investissement est public. Après ces quelques remarques et propositions, la CGT votera cet avis. »



## Déclaration de la délégation CFDT Bourgogne

*« Nous tenons d'abord à saluer la connaissance approfondie du rapporteur qui travaille depuis longtemps sur ce dossier.*

*Nous ne nous étendrons pas sur l'état de la filière nucléaire française : elle pose de nombreuses questions à la CFDT et à nos équipes syndicales dans les entreprises concernées, notamment chez AREVA qui vient d'annoncer 5 milliards d'euros de pertes.*

*Nous ne nous étendrons pas sur le 12 mars, 4<sup>ème</sup> anniversaire de la catastrophe de Fukushima le 12 mars 2011.*

Le débat préparatoire que nous avons eu à la CFDT a montré que le schéma présenté, et plus largement les véhicules électriques, posent de nombreuses interrogations dont plusieurs ont été reprises par le rapporteur et intégrées à l'avis. Dans ces conditions, **la CFDT votera cet avis qui est un premier travail sur ce sujet.**

Mais nous avons eu un temps très limité pour étudier le schéma et élaborer cet avis en commission. Cela laisse encore sans réponse, à ce jour, beaucoup de questions posées par la CFDT que nous souhaitons verser au débat.

### **De nombreuses interrogations**

D'abord une question de principe : ce n'est pas le contribuable qui a financé le réseau de pompes à essence, **alors est-ce à l'impôt de financer les bornes électriques ?**

**Quel sera le coût total de ce projet ?** Compte tenu du coût des 3 types de borne (à charge rapide, normale ou de nuit) et du nombre prévu d'ici 2025 (1 042 bornes) -point 5.2 du rapport- l'investissement se monte à 14 millions €. Il faut aussi ajouter les coûts de fonctionnement estimés -point 7.2 dernière ligne- jusqu'à 2 fois le montant de l'investissement soit  $14 \times 2 = 28$  millions € soit **un coût total de 42 000 000 €.**

**Quelle fréquentation des bornes ?** Malgré les prévisions optimistes de croissance du parc électrique du rapport, il reconnaît « qu'en moyenne un point de charge normale (3 à 22 KW) est utilisé un jour sur 5 en 2025 » -point 6-.

**Quel coût pour les particuliers ?** La charge « normale » dans un logement en une nuit demande une puissance électrique de 16 ampères pendant 8 heures pour obtenir une charge complète des batteries et donc l'autonomie maximum. Dans ces conditions, tout autre appareil électrique (chauffage, chauffe-eau, lave-linge, lave-vaisselle, four, etc.) ne pourra fonctionner dans le même temps à moins de souscrire un abonnement plus important et donc plus coûteux pour l'utilisateur.

**Quel prix pour une recharge ?** L'histoire des taxes montre que l'Etat a toujours créé des taxes sur les produits indispensables. La gabelle sur le sel, la TIPP sur les carburants en sont deux illustrations. Nous connaissons tous l'état des finances publiques. Si l'électricité devient un remplaçant même partiel des carburants, **comment compenser la perte de TIPP sinon en taxant l'énergie électrique**, ce qui remettra largement en cause le prix annoncé de la charge dans des proportions inconnues à ce jour.

Les véhicules électriques utilisent une énergie dite « décarbonnée », car d'origine nucléaire à 80 %, **dans quelle mesure apportent-ils des réponses** à des questions telles que l'encombrement des villes et de leur espace public tant pour le stationnement que pour la circulation ? L'accidentologie ?

**Quelle est l'empreinte écologique** de la construction et la déconstruction des véhicules et en particulier des batteries (en énergie, terres rares, métaux etc.) qui s'ajoute à l'empreinte induite par le fonctionnement des véhicules ? »