

COMMISSION
MOBILITÉS

**LES INFRASTRUCTURES DE
RECHARGE ELECTRIQUE : UN
LEVIER POUR LES COMMUNES
FACE AUX ENJEUX DE LA
ZONE A FAIBLE EMISSION
MOBILITES (ZFE-m)**

Note préparatoire du 06/12/2022

I INTERVENANTS

Bruno MILLIENNE, Député des Yvelines, Vice-président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, rapporteur de la mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité.

Clément MOLIZON, Délégué général, Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (AVERE)

Le mardi 06 décembre 2022 de **14h30 à 15h45**

En visioconférence

Élus référents :

- Monique BOURDIER, maire de Bouleurs (77)
- Jean-Baptiste HAMONIC, maire de Villepreux (78)
- Grégoire de LASTEYRIE, maire de Palaiseau (91)

Lien pour Participer à la réunion Zoom

<https://us06web.zoom.us/j/81624365439?pwd=aVV4ZWVhYVStNV0cwNjhNdE8wanlNQTO9>

ID de réunion : 816 2436 5439

Code secret : 408123

OBJECTIF

- Comprendre la nouvelle législation et ses conséquences
- Déterminer dans quelle mesure les infrastructures de recharge électrique constitue une réponse aux règles posées par les ZFE-m
- Connaitre les autres solutions pour s'adapter à cette nouvelle législation

CONTEXTE / ACTUALITÉ

Les zone à faibles émissions mobilités (ZFE-m) se déploient progressivement en France depuis la loi TECV du 17 août 2015. Il s'agit d'une zone urbaine **dont l'accès est réservé uniquement aux véhicules les plus propres**, déterminés par des certificats qualité de l'air appelés vignette « Crit'Air ».

Alors que la pollution de l'air provoquerait environ 40 000 décès prématurés par an en France selon Santé Publique France, **leur déploiement relève d'un enjeu de santé publique** puisqu'elles démontrent leur efficacité dans la diminution des taux de dioxyde d'azote et de particules fines. Ainsi, depuis sa mise en place dans le périmètre intra A86 sur le territoire de la Métropole du Grand Paris, 50 000 personnes en moins auraient été exposées à des niveaux de dioxyde d'azote dépassant la valeur limite annuelle en 2021.

Elles ont dans un premier temps été instaurées par la loi LOM du 24 décembre 2019 dans les secteurs urbains où les valeurs limites de qualité de

l'air sont dépassées, c'est-à-dire dans onze agglomérations. Elles s'appliquent désormais, depuis la loi Climat-Résilience du 22 août 2021, **à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants**, c'est-à-dire 45 agglomérations, **lesquelles doivent se conformer avant 2025**. Elles concerneront ainsi à terme 45% de la population française, voire considérablement plus en prenant en compte les habitants vivant en périphérie de ces zones ZFE-m et devant s'y conformer pour s'y rendre.

Pour le moment, les zones déjà en place n'interdisent que les Crit'Air 4 et 5, représentant moins de 10% de leur parc automobile. Néanmoins, entre l'augmentation du nombre de ZFE-m, l'abaissement progressif aux vignettes Crit'Air 2 et 3 et l'interdiction des véhicules thermiques d'ici 2030 dans la Métropole du Grand Paris, **l'accélération du verdissement du parc automobile devient urgente**.

Toutefois, la possession d'un véhicule propre Crit'Air 1 demeure **réservée à des personnes plutôt aisées** et la création de ces zones ne doit pas devenir une zone d'exclusion pour les personnes à revenus modestes et celles qui habitent dans des territoires périphériques aux ZFE-m. En 2019, d'après l'Insee, 38% des ménages les plus pauvres possédaient un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5 contre seulement 10% des ménages les plus aisés. **Les aides existantes relèvent de l'incitation plus que de la solidarité et la mission parlementaire d'information flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions recommande un changement de paradigme**. En effet, le reste à charge moyen pour les ménages est d'environ 20 000€ pour un véhicule électrique, en fonction des aides locales cumulables, rendant impossible l'accès aux véhicules classés Crit'Air 0 ou 1 pour les ménages les plus précaires. Cette mission d'information flash préconise également un meilleur ciblage des aides et une avance des frais.

Cependant, l'accompagnement au changement de véhicule ne peut suffire et l'enjeu de l'installation de bornes IRVE (Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique) constitue également une des conditions importantes de la mise en place des ZFE-m. Bien que l'Île-de-France soit la région la mieux dotée de France en termes de points de recharges – 13 012 points publics en septembre 2022 selon Avere-France –, **elle est aussi celle comptant le plus de véhicules électriques** (avec 120 000 véhicules électriques et 67 000 véhicules hybrides rechargeables). Dans un contexte de forte expansion, avec 70 à 90% des parts de marché d'ici 2030, le déploiement de nouvelles bornes par les collectivités doit s'accélérer pour répondre aux besoins de leurs habitants et aux enjeux de la mobilité de demain. **À court terme, deux objectifs avant la fin de l'année ont été fixés**. L'objectif francilien du plan de développement de l'électromobilité de la mise à disposition de 12 000 IRVE publiques est d'ores et déjà atteint. Néanmoins, l'objectif de 100 000 bornes IRVE publiques sur le territoire métropolitain, fixé par la loi LOM, reste ambitieux, avec 67 000 bornes comptabilisées au 31 juillet dernier.

Depuis la loi LOM, les collectivités peuvent mettre en œuvre **un schéma directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques (SDIRVE)** pour définir les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre suffisante face à la demande, tant pour le trafic local que le trafic de transit. L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales (CGCT) précise ainsi que les communes sont légitimes à déployer des bornes de recharge « sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire », **c'est-à-dire en cas de carence de l'initiative privée**. Ces bornes de recharge publiques représentent pour l'heure 7% des points de charge sur le territoire.

Ainsi, le SDIRVE se compose d'un **diagnostic de la mobilité électrique existante** et de son utilisation par le public, d'un **projet de développement** chiffré, d'un **calendrier de mise en œuvre** pour atteindre les objectifs fixés et d'un **dispositif de suivi et d'évaluation**. À cette fin, il est recommandé de prendre en compte les évolutions du parc automobile – notamment à partir des caractéristiques socio-démographiques du territoire –, les habitudes des citoyens du territoire en termes de loisirs et de courses et les flux migratoires saisonniers si le bassin d'accueil est touristique (par exemple, un accroissement des besoins durant la période estivale sur le littoral et durant la période hivernale à la montagne). Le projet de schéma doit être soumis au préfet pour validation, tacitement accepté après un délai de deux mois.

Différentes aides financières, nationales ou locales, peuvent être sollicitées pour faciliter ces investissements. Le raccordement au réseau public d'électricité est pris en charge par une réfaction, à hauteur de 75% jusqu'au 31 décembre 2025 si l'installation se fait dans le cadre d'un SDIRVE. Ensuite, le **programme ADVENIR**, piloté par l'Avere-France, est doté d'une enveloppe de 100 millions d'euros pour prendre en charge jusqu'à 60% la fourniture et l'installation des points de recharge. Par ailleurs, **la Banque des territoires** peut co-financer l'élaboration des SDIRVE dès lors que sa réalisation est confiée à un cabinet externe. Elle propose également un financement sous forme d'un prêt jusqu'à 50% du besoin total en fonds propres pour le financement des coûts d'investissement liés à l'installation des IRVE (matériel, génie civil, main d'œuvre...) avec un taux d'intérêt variable (1 à 7%) et ajusté à l'utilisation réelle des infrastructures de recharge. Enfin, **les collectivités locales** peuvent être à l'initiative de dispositifs complémentaires. La région francilienne propose notamment une prise en charge de 50% des coûts d'installation d'infrastructures de recharge (cumulable avec ADVENIR dans une limite de 70 % des coûts engagés).

PROPOSITION DE DEROULE

14h30-14h40 : Introduction de la séance par les élus référents

14h40-14h55 : Intervention de **Clément MOLIZON**, Délégué général, Association nationale pour le développement de la mobilité (AVERE)

14h55-15h10 : Intervention de **Bruno MILLIENNE**, Député des Yvelines, Vice-président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, rapporteur *de la mission flash sur les mesures d'accompagnement de la création de zones à faibles émissions mobilité.*

15h10-15h45 : Temps d'échanges