



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



12 OCTOBRE 2020

Focus sur les mesures pour le déploiement des véhicules moins polluants



Un exercice démocratique inédit en France

En avril 2019, le président de la République annonçait la constitution d'une Convention citoyenne pour le climat. L'ambition : répondre aux attentes des Français en matière de transition écologique et de participation à la décision publique.

Réunissant 150 citoyens tirés au sort, cette convention a reçu comme feuille de route la définition de mesures permettant de réduire de 40 %, au moins, les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, le tout dans un esprit de justice sociale.

Le Gouvernement s'est engagé à mettre en œuvre 146 propositions adoptées par la Convention, organisées en cinq thématiques : se déplacer ; consommer ; se loger ; produire et travailler ; se nourrir.

Les investissements prévus par le plan France Relance permettront de concrétiser plusieurs propositions phares.

Plus du tiers des propositions va être transcrit dans le projet de loi Convention citoyenne pour le climat qui sera débattu au Parlement début 2021.

Editos

« Avec 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France provenant du secteur des transports, et plus de la moitié émanant des véhicules particuliers, la décarbonation du parc automobile est une des priorités du Gouvernement.

Pour la première fois depuis 2017, les émissions moyennes des véhicules mis sur le marché décroissent nettement en France : 96,4 g/km au mois de septembre, soit 13,2 g/km de moins qu'en septembre 2019 et 15,1 g/km de moins qu'en septembre 2018.

Je me réjouis de cette baisse des émissions, conforme aux objectifs que nous nous sommes fixés au niveau européen, et permise notamment par des dispositifs de soutien importants. Avec un bonus écologique augmenté à 7 000€ dans le cadre du plan de soutien automobile, les mois d'été ont vu un triplement des ventes de véhicules électriques. Les 200 000 primes à la conversion « exceptionnelles » lancées au même moment ont été délivrées en deux mois seulement, portant à plus de 800 000 le nombre de véhicules convertis.

Mais il faut poursuivre l'effort et aller plus loin, en ciblant les aides vers des véhicules toujours moins émetteurs et plus respectueux de l'environnement. Au 1er janvier 2021 les véhicules classés Crit'Air 2 ne seront plus éligibles à la prime à la conversion. Le dispositif de bonus sera progressivement ajusté à la baisse mais restera important en faveur des véhicules électriques et hybrides rechargeables jusqu'à la fin du quinquennat, avec l'objectif d'atteindre le million de véhicules électriques et hybrides rechargeables fin 2022.

Nous continuerons par ailleurs à accompagner le déploiement des bornes de recharge indispensables au développement du véhicule électrique. Parce que la quantité ne doit pas se faire au détriment de la qualité, nous allons également accompagner financièrement la remise à niveau des bornes déjà installées. J'appelle d'ailleurs tout l'écosystème de la recharge électrique à s'engager pour la qualité des bornes et à signer les chartes qualité rendues publiques ce jour par l'AFIREV.

Mon message est simple : continuons à déployer des véhicules moins polluants et un réseau de qualité toujours supérieure. Place à l'électrique ! »



Barbara Pompili,
ministre de la Transition écologique

« Il n’y a pas de meilleure occasion qu’une crise pour se réinventer, pour construire un nouveau modèle, pour redémarrer sur de nouvelles bases. C’est le moment d’accélérer la transition écologique, et celle-ci passe par la conversion de notre parc automobile. La France a commencé à s’engager dans le virage de l’électrique ; il nous reste maintenant à accélérer.

Alors que le marché automobile français s’est écroulé au premier semestre, avec des ventes en baisse de 38 % par rapport à 2019, cela n’a pas empêché les immatriculations de véhicules électriques de s’envoler : 68 000 voitures électriques neuves sur les neufs premiers mois de l’année, contre 30 000 sur la même période en 2019.

J’y vois le début d’une dynamique qui doit se poursuivre. Et elle va se poursuivre : pour sauver la filière et ses emplois, le Gouvernement a répondu présent. Il a répondu présent avec l’annonce par le président de la République d’un plan massif de soutien à l’automobile. Et il a répondu présent avec le plan France Relance, qui apporte au secteur 2 milliards d’euros, tout en mettant en œuvre les mesures de soutien aux véhicules propres proposées par la Convention citoyenne pour le climat. Des dispositifs forts de bonus écologique et de prime à la conversion sont d’ores et déjà à l’œuvre.

Cependant, nous ne pouvons pas exiger des Français de passer à l’électrique sans une offre de recharge qui tient la route. Notre réseau d’infrastructures doit être à la hauteur de nos ambitions. Il est nécessaire de le renforcer.

Nous nous donnons pour objectif d’atteindre 100 000 points de charge ouverts au public fin 2021. Pour y parvenir, les aides de l’État augmenteront très fortement : 100 millions d’euros du plan de relance sont dédiés au déploiement de bornes de recharge très rapide, afin que nos compatriotes puissent rouler sereinement, sans entrave, quelle que soit la distance.

Je tiens à saluer l’ensemble des acteurs qui s’engagent aujourd’hui dans cette dynamique, et j’en appelle à une mobilisation plus large encore. C’est tous ensemble que nous parviendrons à mailler la France de points de recharge. 100 000 bornes : c’est l’objectif que nous nous sommes fixés.

C’est une ambition qui ne doit pas nous quitter. C’est la boussole qui va nous guider. »



Jean-Baptiste Djebbari,
ministre délégué chargé des Transports

Contexte et enjeux pour la France

Déploiement des véhicules moins polluants

- **Des véhicules électriques pour diminuer les émissions du transport routier léger**

Le secteur des transports représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, dont 95 % sont imputables aux transports routiers. Plus de la moitié de ces émissions provient des véhicules particuliers. Dans un objectif de réduction de la pollution atmosphérique qui en découle, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la loi d'orientation des mobilités visent une réduction de 28 % des émissions du secteur des transports en 2030 par rapport à 2015 et la fin de vente des véhicules légers neufs utilisant des énergies fossiles en 2040.

Afin de respecter ces échéances, le contrat stratégique de la filière automobile, signé en mai 2018, prévoit l'immatriculation de 100 000 véhicules électriques en 2020 et la multiplication par cinq des ventes de véhicules électriques d'ici fin 2022. De plus, pour renouveler le parc automobile français vers des véhicules moins émetteurs de dioxyde de carbone et de polluants atmosphériques, le Gouvernement a mis en place des aides massives à l'acquisition ou à la location de véhicules peu polluants.

Au premier semestre 2020, en conséquence de la crise sanitaire, les ventes de véhicules neufs ont diminué de 38% par rapport à 2019. Dans la continuité du plan de soutien à l'automobile présenté en mai 2020, le plan France relance renforce les dispositifs existants pour soutenir le secteur automobile à brève échéance tout en favorisant la transition des Français vers des véhicules peu polluants et accélère la dynamique de déploiement des bornes électriques sur le territoire. Au total, un investissement de 2 milliards d'euros est prévu d'ici 2022 pour soutenir des mesures incitatives à l'achat de véhicules moins polluants.

- **L'année 2020 est un tournant majeur dans la transition énergétique du secteur automobile**

En constante augmentation depuis plusieurs années, le nombre de véhicules électriques en circulation connaît une progression inédite, malgré la crise sanitaire. Sur les neuf premiers mois de l'année 2020, 68 000 voitures électriques neuves ont été immatriculées, contre 30 000 sur la même période de 2019. Du fait de cette forte progression (+ 127 % en volume), leur part de marché a triplé, passant de 1,9 % à 5,9 %. Si cette évolution se confirme à l'avenir, **le parc automobile français pourrait comporter plus d'1 million de véhicules électriques et hybrides rechargeables en 2022.**

C'est par ailleurs la première année depuis 2017 qui a vu une diminution nette des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs. En septembre 2020, les émissions moyennes de CO₂ se sont établies à 96,4 g/km, soit 13,2 g/km de moins qu'en septembre 2019 et 15,1 g/km de moins qu'en septembre 2018. La France est ainsi sur la trajectoire fixée par la Commission Européenne avec l'objectif de 95g CO₂/km pour les ventes de véhicules neufs en 2020.

- **Des objectifs de moyen et de long terme**

Des objectifs de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs ont également été fixés à plus long terme au niveau européen. La réglementation européenne fixe une baisse des émissions de CO₂ de 15 % d'ici 2025 pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers neufs par rapport à 2021. D'ici 2030, les émissions de CO₂ devront être réduites de 37,5 % pour les voitures particulières neuves et de 31 % pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Par ailleurs, la France a inscrit dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) **un objectif de fin de vente des véhicules particuliers et utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici 2040.**

En outre, dans le cadre de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), une trajectoire de réduction des émissions de CO₂ des véhicules a été élaborée. Celle-ci vise un taux de 100 % de voitures électriques parmi les voitures neuves vendues en 2040.

**1 million de véhicules
électriques et hybrides
rechargeables en 2022**

95 gCO₂/km
pour les ventes de véhicules
neufs en 2020

**Fin de vente des véhicules
particuliers et utilitaires
légers neufs utilisant des
énergies fossiles d'ici 2040**

9 mesures de la CCC en faveur de la mobilité propre

- **Mesure 1**

Étendre la prime à la conversion pour les véhicules très polluants quelle que soit leur ancienneté.

- **Mesure 2**

Augmenter le bonus d'aide à l'achat sur la base d'un premier critère émissions de CO₂ et d'un second critère poids, augmenter le bonus en outre-mer et créer un bonus pour les véhicules d'occasion.

- **Mesure 3**

Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur.

- **Mesure 4**

Renforcer le malus écologique en appliquant un seuil de déclenchement à 123gCO₂/km (norme WLTP), en supprimant le plafond du malus, et en ajoutant une composante en fonction du poids du véhicule.

- **Mesure 5**

Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO₂ pour encourager les véhicules propres.



- **Mesure 6**

Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu.

- **Mesure 7**

Permettre l'accès à des véhicules propres en développant la location longue durée pour les ménages les moins favorisés avec une aide de l'État.

- **Mesure 8**

Interdire l'accès aux centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre.

- **Mesure 9**

Interdire progressivement à la vente les véhicules fortement émetteurs, dès 2025.

La réponse du Gouvernement

Déploiement des véhicules électriques

1. Les incitations et aides à l'achat de véhicules moins polluants

Pour répondre aux questions que se posent les Français sur les dispositifs d'aides à une mobilité automobile moins polluantes, le Gouvernement a mis en place plusieurs sites d'information :

- www.primealaconversion.gouv.fr

Un portail dédié à la prime à la conversion et au bonus écologique. Il permet de s'informer sur les dispositifs, de tester son éligibilité et de déposer sa demande d'aide ;

- www.je-roule-en-electrique.fr

Une boîte à outils, développée en collaboration avec l'Avere-France, Association pour le développement de la mobilité électrique, pour trouver toutes les réponses pratiques afin de passer sereinement aux véhicules électriques : modèles disponibles sur le marché, autonomie, recharge, aides disponibles.

Stop aux idées reçues

- Les véhicules électriques sont plus polluants que les véhicules thermiques
 - **FAUX** : sur l'ensemble de son cycle de vie, un véhicule électrique émet **2 à 6 fois moins de CO₂** qu'un véhicule thermique. Ce chiffre tend à progresser, puisque les matériaux qui les composent sont de mieux en mieux recyclés.
- Les véhicules électriques coûtent cher
 - **FAUX** : bien que le coût à l'achat d'un véhicule électrique soit supérieur à celui d'un véhicule thermique de même gamme, cette différence est amortie par le coût à l'usage. **Rouler 100 km coûte 2 à 3 euros en recharge électrique, contre 6 à 8 euros en recharge essence ou diesel.** De plus, **l'État finance jusqu'à 12 000 euros d'aides à l'achat d'un véhicule électrique (en cumulant bonus et prime à la conversion).**
- Les véhicules électriques, c'est compliqué
 - **FAUX** : **90 % des recharges se font chez soi, sur une simple prise de courant ou une borne dédiée, ou au travail.** Pour recharger son véhicule sur la route, il existe aujourd'hui **plus de 31 000 points de recharges dans l'espace public.** C'est plus que le nombre de stations-services en France.

1.1 Aides dans le cadre du plan de relance



Afin de soutenir le secteur automobile suite à la crise de la Covid-19, tout en favorisant la transition des Français vers des véhicules peu polluants, le président de la République a présenté, le 26 mai 2020, un plan de soutien à l'automobile. Un renforcement budgétaire de 2 milliards d'euros d'ici 2022 est dédié au financement des mesures incitatives à l'achat de véhicules moins polluants.

**2 milliards d'euros
d'ici 2022 pour inciter
à l'achat de véhicules
moins polluants**

Le dispositif du **bonus écologique** a été renforcé en portant le plafond de l'aide à l'acquisition de véhicules électriques à 7 000 euros pour les particuliers et 5 000 euros pour les professionnels. De plus, il instaure dorénavant une aide de 2 000 euros pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable neuf dont l'autonomie est supérieure à 50 kilomètres et dont le coût d'acquisition ne dépasse pas 50 000 euros.

Concernant le dispositif de **prime à la conversion**, 200 000 « primes exceptionnelles » ont été délivrées entre le 1er juin et le 2 août 2020. Depuis le 2 août 2020, le barème est le suivant pour la mise au rebut d'un véhicule classé Crit'Air 3 ou plus :

- 2 500 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie est supérieure à 50 kilomètres ;
- 1 500 euros pour l'achat d'un véhicule thermique récent et peu polluant ;
- Doublement de ces primes pour les ménages les plus modestes.

Focus sur le rétrofit électrique

Depuis le 4 avril 2020, il est autorisé d'électrifier un véhicule thermique pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Cette pratique est appelée rétrofit. Concrètement cela revient à retirer le moteur thermique ainsi que le réservoir du véhicule et à les remplacer par un moteur électrique et une batterie.

Pour inciter les usagers à avoir recours à cette pratique, depuis le 1er juin 2020, une aide dite *prime au rétrofit électrique* est mise en place lorsque le propriétaire du véhicule fait remplacer le moteur thermique par un moteur électrique. Le montant de la prime est identique à celui de la prime à la conversion pour l'achat d'un véhicule électrique d'occasion avec mise au rebut d'un véhicule ancien.

Évolutions des dispositifs dans le cadre du plan « France Relance »

Les dispositifs du bonus écologique et de la prime à la conversion évolueront prochainement :

- *Prime à la conversion*

La prime à la conversion sera prolongée au-delà de l'année 2020. **Afin de renforcer son efficacité environnementale, seront exclus, à compter du 1^{er} janvier 2021, les véhicules classés Crit'Air 2.** Seul l'achat d'un véhicule électrique, hybride rechargeable ou classé Crit'Air 1 pourra donner droit à la prime à la conversion.

En outre, pour prendre en compte la mesure 1 proposée par la Convention citoyenne, le dispositif a été élargi aux véhicules Crit'Air 3 : avec cette mesure, 50 % du parc automobile français est éligible à la prime à la conversion pour la mise au rebut, ce qui permettra d'accélérer fortement le renouvellement du parc en en sortant les véhicules les plus polluants.

- *Bonus écologique*

Le bonus écologique sera également prolongé au-delà de l'année 2020. Pour tenir compte des gains de compétitivité des véhicules électriques et hybrides rechargeables, les montants du bonus seront réduits de 1 000 euros le 1^{er} janvier 2021. Le bonus pour les particuliers reviendra ainsi à son niveau de début 2020 (avant le plan de relance automobile), soit 6 000 euros, et celui pour les flottes sera de 4 000 euros (contre 3 000 euros début 2020).

Par ailleurs un bonus de 1 000 euros sera mis en place pour l'achat d'une voiture ou d'une camionnette électrique d'occasion (mesure 2). Les bonus pour véhicules neufs seront augmentés de 1 000 euros si le bénéficiaire du bonus est domicilié en outre-mer, afin de tenir compte du prix élevé des véhicules dans ces territoires.

Les barèmes de bonus seront donc les suivants pour 2021 :



	Véhicule électrique neuf			Véhicule hybride rechargeable neuf de moins de 50 000 euros avec une autonomie supérieure à 50 kilomètres	Véhicule électrique d'occasion
	Moins de 45 000 euros	Entre 45 000 et 60 000 euros	Plus de 60 000 euros (véhicules fonctionnant à l'hydrogène et camionnettes uniquement)		
Personne physique	6 000 euros	2 000 euros	2 000 euros	1 000 euros	1 000 euros
Personne morale	4 000 euros	2 000 euros	2 000 euros	1 000 euros	-
Bénéficiaire en outre-mer	+ 1 000 euros				-

Les barèmes seront réduits de 1 000 € au 1^{er} janvier 2022.

- *Verdissement du parc automobile de l'État*

Dans le cadre du plan de relance, **180 millions d'euros** seront consacrés au remplacement des véhicules du parc de l'État par des véhicules électriques moins polluants, notamment pour la police nationale, la gendarmerie et les douanes, dont les parcs représentent à eux seuls 64 000 véhicules.

- *Micro-crédit pour les ménages modestes*

Afin de favoriser l'accès des ménages les plus modestes aux véhicules peu émetteurs, le Gouvernement travaille sur un mécanisme de **microcrédit avec garantie de l'État (mesure 3)**, adapté pour les ménages ne pouvant avoir recours à des prêts. Le mécanisme est à l'étude en vue d'une mise en place début 2021 et fera également l'objet d'une disposition dans le projet de loi de finances pour 2021.



1.2 Renforcement de la fiscalité écologique

- *Malus écologique*

Afin d'accroître son effet incitatif, le barème du malus écologique sera durci en 2021, et en 2022 dans le projet de loi de finances.

Le Gouvernement souhaite diminuer le seuil de déclenchement du malus basé sur les émissions de CO₂ des véhicules, afin d'augmenter la part de véhicules malussés en cohérence avec l'objectif de diminution des émissions de CO₂ moyennes des ventes, et afin d'augmenter chaque niveau de malus. Une trajectoire progressive sera mise en œuvre pour atteindre la baisse de -15g CO₂/km proposée par la Convention citoyenne pour le climat. Le plafond du malus sera également augmenté progressivement.

Les discussions se poursuivent sur la mise en place éventuelle d'un malus basé sur la masse des véhicules, comme proposée par la Convention citoyenne pour le climat (**mesure 4**), en concertation avec les parties prenantes.



- *Evolution de la taxation sur les contrats d'assurance*

Afin de donner un coup de pouce supplémentaire aux véhicules à faibles émissions, le Gouvernement envisage **de réduire la taxe spéciale sur les contrats d'assurance les véhicules électriques (mesure 5)**. Cela fera l'objet d'une disposition dans le projet de loi de finances pour 2021.



- *Indemnité kilométrique dans le cadre de l'impôt sur le revenu*

Le Gouvernement va également **revoir le barème de l'indemnité kilométrique (mesure 6)** dans le cadre de l'impôt sur le revenu, afin de favoriser les véhicules peu consommateurs et moins émetteurs de CO₂.



- *Location longue durée pour les collectivités*

Le Gouvernement souhaite **favoriser la location longue durée de véhicules moins polluants (mesure 7)**, permettant d'étaler le surcoût à l'achat dans le temps, et de favoriser la consolidation à court terme d'un marché de l'occasion des véhicules à faibles émissions. Afin d'enclencher cette dynamique pour les collectivités, le Gouvernement étudie le recours au fonds de compensation de TVA pour la location longue durée de véhicules par des collectivités.



1.3 Des restrictions pour les véhicules les plus polluants

- *Renforcement des Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m)*

La mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) est un outil essentiel pour faire baisser les émissions de gaz à effet de serre des territoires en dépassement des normes qualité de l'air. À cet effet, la loi d'orientation des mobilités impose aux territoires en dépassement régulier l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Ce sont ainsi **10 métropoles françaises qui vont devoir mettre en place une ZFE-m** :

- Quatre collectivités ont d'ores et déjà mis en place des ZFE-m en France : la Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris.
- 7 nouvelles ZFE-m devront obligatoirement être mises en place par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, la Métropole Nice-Côte d'Azur, la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, l'Eurométropole de Strasbourg et la Métropole Rouen-Normandie.

Le Gouvernement précisera les règles minimales à appliquer dans les ZFE-m dans le projet de loi Convention citoyenne pour le climat (mesure 8) afin d'être en mesure d'atteindre les valeurs cibles de qualité de l'air dans les territoires encore en dépassement. Il s'agira également de faciliter au maximum la gestion administrative de leur mise en place.



Une fin progressive de vente des véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre

La France a inscrit dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) un objectif de fin de vente des véhicules particuliers et utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici 2040.

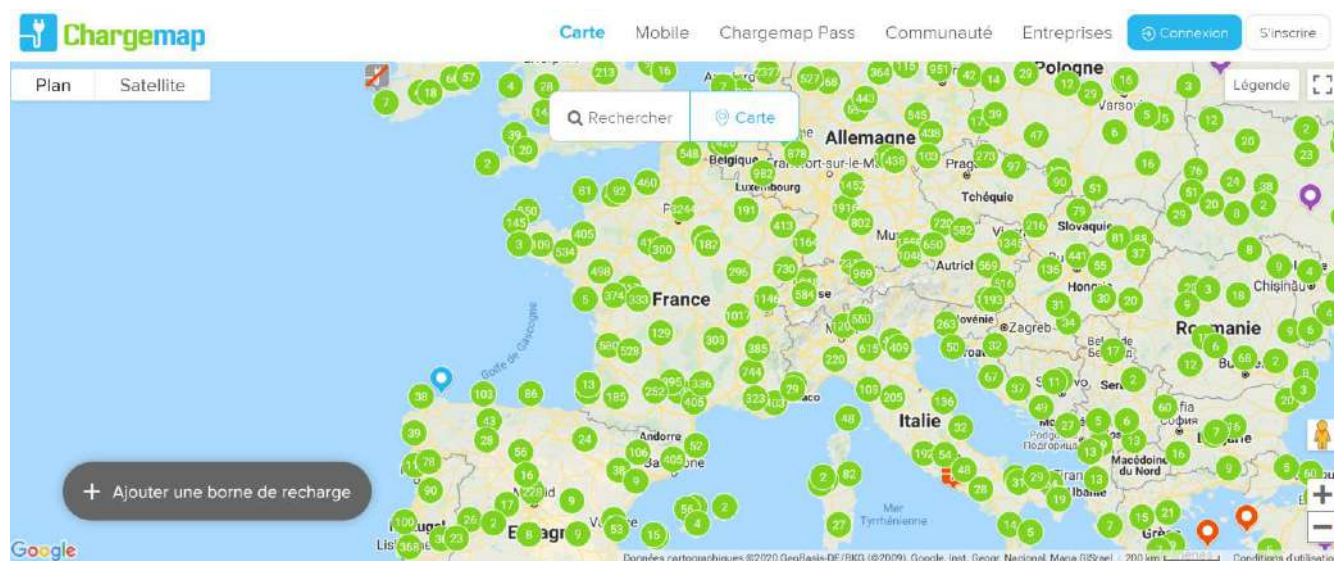
Dans le cadre du projet de loi Convention citoyenne pour le climat, le Gouvernement étudie la mise en place d'objectifs intermédiaires permettant d'afficher une trajectoire de fin de vente des véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre (mesure 9).



2. Accélérer le développement des bornes de recharges électriques

2.1 Tour d'horizon

Avec plus de 360 000 points de recharge privés et plus de 31 000 ouverts au public, répartis sur l'ensemble du territoire, la France est l'un des pays les mieux équipés d'Europe. Pour faciliter davantage la recharge d'un véhicule électrique en déplacement, le Gouvernement a fixé un objectif de 100 000 points de recharge ouverts au public dès la fin de l'année 2021.



Carte des bornes de recharge : <https://fr.chargemap.com/map>

Objectif : 100 000 points de charge ouverts au public

2.2 Des aides renforcées pour le déploiement des bornes ouvertes au public

Les bornes de recharge en voirie et sur les parkings ouverts au public

- **Programme ADVENIR**

Créé en 2016 et piloté par l'Avere-France, le programme ADVENIR vise à promouvoir la mobilité électrique via la densification de bornes de recharge sur le territoire français. Le dispositif, financé par des certificats d'économies d'énergie, offre une aide financière pour le déploiement des infrastructures de recharge en voirie, en parking de personnes morales et dans les copropriétés.

Dans le cadre du plan de relance automobile, le Gouvernement a annoncé la prolongation du programme ADVENIR, qui disposera de **100 millions d'euros pour le déploiement dans les villes et les territoires**. Il financera également des parcs de recharge (hubs) avec un panel large de puissance de recharge et des stations sur les grands axes routiers. Le programme intègrera un volet d'information et de formation afin de favoriser la transition vers la mobilité électrique auprès des syndicats de copropriété, des élus et acteurs locaux ainsi que du grand public.

Ce programme est significativement renforcé avec des aides s'échelonnant désormais de 2 000 à 9 000 euros en fonction de la puissance de la borne, permettant de prendre en charge jusqu'à 60 % du coût des bornes (contre des aides jusqu'à présent comprises entre 1 000 à 1 860 euros).



Quelle cible ?	Pour quel usage ?	Puissance de charge ?	Quel taux d'aide ?	Quel montant maximal de la prime par point de charge ?
VOIRIE BORNE A LA DEMANDE PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC PARKING PRIVE CIBLE INTERMEDIAIRE	OUVERT AU PUBLIC	ENTRE 3,7 ET 11 KW AC	60%	2 100 € HT ou 2 400 € HT (si b.a.d. *)
VOIRIE BORNE A LA DEMANDE PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC PARKING PRIVE CIBLE INTERMEDIAIRE	OUVERT AU PUBLIC	JUSQU'A 22 KW AC	60%	2 700 € HT ou 3 000 € HT (si b.a.d. *)
VOIRIE PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC	OUVERT AU PUBLIC	SUPERIEUR A 20 KW DC	60%	5 500 € HT
VOIRIE PARKING PRIVE OUVERT AU PUBLIC	OUVERT AU PUBLIC	SUPERIEUR A 50 KW DC	50%	9 000 € HT
BORNE A LA DEMANDE	OUVERT AU PUBLIC	ENTRE 3,7 ET 22 KW AC	NA	BONUS DE 300 € SUPPLEMENTAIRE

*b.a.d. : Borne à la demande

- *Prise en charge des coûts de raccordement*

Par ailleurs, **les coûts de raccordement au réseau des bornes ouvertes au public sont pris en charge à hauteur de 75 %** par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE), jusqu'au 31 décembre 2021, dans le cadre des dispositions de la loi d'orientation des mobilités. La loi prévoit également que les bornes ouvertes au public installées dans le cadre d'un schéma de développement des infrastructures de recharge peuvent bénéficier de ce taux jusqu'à fin 2025.

- *Un dispositif de complément de rémunération à la recharge*

Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021, sera intégrée au dispositif de la TIRIB (taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants) l'électricité d'origine renouvelable fournie par les infrastructures de recharge ouvertes au public. Concrètement les distributeurs de carburants pourront valoriser les recharges de véhicules électriques pour l'atteinte de leurs objectifs d'incorporation d'énergies renouvelables. L'objectif est de favoriser le déploiement des infrastructures de recharge ouvertes au public, en améliorant leur rentabilité économique et en permettant de prendre en charge sur la durée une partie des coûts d'opération et de maintenance.

- *Les bornes de recharge très rapides sur le réseau routier national concédé et non concédé*

En complément, dans le cadre du plan de relance, **100 millions d'euros du budget de l'État** sont fléchés vers le soutien au déploiement de **bornes de recharge très rapides sur le réseau routier national**. Il s'agit d'accompagner des stations de recharge composées au minimum de 4, 6 ou 8 points de charge de 150 kW (le nombre de points de charge dépendra du trafic au droit des stations). Ce dispositif permettra d'avoir rapidement des stations de recharge dans la quasi-totalité des aires de service du réseau d'autoroute et des routes nationales.

Ils s'engagent pour le déploiement des bornes de recharge

Les groupes de la grande distribution s'engagent :



L'enseigne E.Leclerc s'engage sur le déploiement de **5 000 bornes soit 10 000 points de recharge d'ici 2022**, installés sur les parkings de magasin en métropole et dans les outre-mer. Cela fait sens avec l'engagement pris par l'enseigne, il y a deux ans, sur le développement de 50 hectares de panneaux photovoltaïques sur les parkings des magasins, et leurs investissements sur la distribution d'électricité.



Avec près de 900 points de charge installés à date, Lidl dispose du premier parc de bornes de recharge électriques dans la grande distribution. Lidl soutient pleinement l'objectif fixé par le président de la République de déploiement de 100 000 points de charge ouverts au public et **s'engage, d'ici fin 2021, à atteindre au moins 2 000 points de charge installés, soit 3 nouveaux points de charge par jour !**



C'est dans une démarche continue de soutien aux territoires et de leur développement durable que Système U et son réseau de magasins prennent largement part au déploiement rapide d'infrastructures locales de recharge. Implantés majoritairement dans des zones rurales et périurbaines, les Magasins U offrent un maillage territorial complet et étendu permettant ainsi à leurs clients de s'équiper en véhicules électriques. Ce nouveau partenariat fait écho aux récentes conventions signées avec Villes de France ou encore la région Grand Est pour le déploiement des mobilités vertes. **En 2021, Système U prévoit d'installer 2 000 points de charge sur les parkings de ses magasins.**



Pour favoriser une diversité des usages et répondre à la variété des besoins, GreenYellow déploiera à la fois des bornes de recharge rapides et ultra-rapides avec un panachage des puissances (22 kW, 50 kW, 350 kW) sur les sites d'hypermarchés du groupe Casino (500) et des sites d'autres distributeurs (500), ainsi que des sites d'entreprises et de collectivités (500) afin de participer à la constitution d'un maillage large sur le territoire français et faciliter l'accès au plus grand nombre.

GreenYellow investit continuellement, depuis 2018, dans le domaine de la mobilité électrique. En juillet 2019, GreenYellow avait annoncé le déploiement de stations de recharge sur les parkings de 30 sites hypermarchés du groupe Casino d'ici fin 2021, soit 360 points de recharge implantés sur des axes routiers ou autoroutiers à forte densité, dans des zones commerciales à forte attractivité. GreenYellow s'engage à doubler cet engagement, d'ici fin 2021, en déployant **360 points de charge complémentaires** auprès d'entreprises et collectivités, ainsi que d'autres distributeurs.

Les collectivités s'engagent :



Le 15 mai 2020, la Métropole du Grand Paris a retenu le groupement d'entreprises françaises Metropolis (composé de SPIE CityNetworks, E-TOTEM et SIIT) comme le lauréat de l'appel à initiatives privées pour l'installation et l'exploitation, **d'ici à l'été 2022, de 3 084 points de charge (dont 252 dédiés à la recharge rapide) pour véhicules électriques sur voirie dans les communes de la Métropole (hors Paris)**. Elle facilite ainsi l'émergence d'une offre de recharge pour véhicules électriques au maillage pertinent, économiquement robuste et lisible pour l'utilisateur.

Débuté dès l'été 2020, ce réseau de bornes de recharge « Made in France » sur voirie publique, fondé sur des principes de continuité territoriale et d'égalité de traitement entre les communes, est essentiel pour répondre à la problématique de charge électrique à laquelle sont confrontés quotidiennement les habitants et les professionnels de la Métropole du Grand Paris.



La Fédération nationale de collectivités concédantes et régies (FNCCR) réaffirme l'importance du rôle des collectivités locales comme acteurs majeurs de la mobilité propre, et rappelle notamment qu'à ce jour ce sont près de 70 % des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) d'initiative publique qui ont été mises en place par ces collectivités et notamment par leurs syndicats d'énergie. Le déploiement des IRVE se poursuit et se modernise avec l'intégration de superchargeurs pour compléter l'offre de recharge et le maillage des territoires. Pour la poursuite de ce maillage, la FNCCR soutient auprès de toutes ses collectivités adhérentes la mise en place de schémas directeurs des infrastructures de recharge interopérables avec les infrastructures existantes, essentiels pour garantir le bon fonctionnement et la continuité des services de mobilité durable.

La FNCCR s'engage par ailleurs à accompagner les collectivités dans le déploiement de nouvelles bornes et réseaux, avec une estimation de 6 000 d'ici fin 2021, et un doublement du réseau actuel (soit + 20 000 bornes) d'ici deux à trois ans.

Les énergéticiens s'engagent :



Le développement de l'électro-mobilité est clé dans la décarbonation des transports permettant une transition vers une économie neutre en carbone. En tant qu'acteur engagé à accélérer cette transition, **ENGIE contribue à l'« Objectif 100 000 bornes » en considérant déployer jusqu'à 12 000 points de charge ouverts au public sur le territoire national**. Ce pour les deux ans à venir, dans une collaboration renforcée avec l'ensemble de l'écosystème et un accompagnement rapproché des entreprises et des collectivités favorisant l'adoption par le plus grand nombre des solutions d'électro-mobilité.



IZIVIA s'engage à déployer, en propre, plus de 1 000 points de charge ouverts au public à l'horizon fin 2021. Deux grands projets sont déjà lancés : l'un sur la métropole de Lyon avec 641 points de charge de 7 kW à 150 kW, et l'autre à l'échelle du territoire national à travers un nouveau réseau de 300 points de recharge rapide de 50 kW et 150 kW sur des sites à haut potentiel de fréquentation proche des grands axes autoroutiers et en périphérie des grandes agglomérations.



L'ambition du Groupe Total est d'opérer 150 000 points de charge pour véhicules électriques en Europe d'ici 2025, dont plus de la moitié en France. Acteur majeur de la mobilité électrique dans l'Hexagone, Total opère déjà 10 000 points de charge répartis sur l'ensemble du territoire, pour son compte ou celui de tiers. Le Groupe accompagne l'ensemble de ses clients vers la mobilité électrique, en apportant des solutions de recharge adaptées à tous les usages : sur le domaine public en adressant les grandes agglomérations (comme récemment Londres ou Amsterdam) et les collectivités territoriales, sur le domaine privatif à destination des entreprises et professionnels ou encore au sein de son réseau de stations-service, sur le réseau routier national, les autoroutes et en zones urbaines, **avec un maillage dès 2022 de 300 stations équipées de bornes très haute puissance de 175 kW, soit 1 station tous les 150 km**. La qualité de service et le sourire de Total en plus! - evCharge.total/fr

Les sociétés d'autoroute s'engagent :



Les sociétés d'autoroutes sont des partenaires naturelles de l'État dans les mobilités. D'ores et déjà, près de la moitié de nos aires sont équipées de bornes de recharge rapide. Cela représente plus de 300 bornes et **200 bornes supplémentaires** sont en projet. Pour augmenter le nombre de véhicule en circulation sur leurs réseaux, les sociétés d'autoroutes souhaitent accompagner le gouvernement en finançant un programme volontariste de déploiement de bornes de recharge sur autoroutes, dans une logique d'amorçage.

Le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité s'engage :



Enedis est mobilisée aux côtés des collectivités locales pour atteindre l'objectif de 100 000 bornes en 2021, soit **environ 10 000 nouveaux raccordements au réseau de distribution**, en lien avec les acteurs de la mobilité. Les choix de développement de ce réseau devront tout à la fois garantir un équipement harmonisé de tous les territoires (pas de zone blanche), et assurer l'équilibre entre les besoins des clients et les impacts sur le réseau. C'est le sens des engagements que prend aujourd'hui Enedis pour :

- investir dans la durée et proposer un réseau électrique résilient
- concevoir des solutions adaptées à tous les besoins de recharge,
- co-construire les schémas de mobilité dans les territoires,
- mettre en place les technologies permettant le pilotage de la charge des véhicules en lien avec le réseau,
- réduire les délais de raccordement, en particulier par la connaissance des besoins de raccordement au plus tôt du projet.

2.3 Faciliter la pose de bornes pour la recharge à domicile

- *Droit à la prise dans les logements collectifs*

En logement collectif, un utilisateur de véhicule électrique peut invoquer son droit à la prise pour installer à ses propres frais un point de charge individuel dans un parking de son immeuble. Dans le cas d'une location, le locataire doit en faire la notification au propriétaire qui informe le syndicat de copropriété. Le droit à la prise a été étendu et simplifié par la loi d'orientation des mobilités. Un décret d'application sera pris avant la fin de l'année afin de rendre totalement opérationnelle la mesure.

- *Pré-équipement des copropriétés*

Depuis 2010 et la loi portant engagement national pour l'environnement (loi « Grenelle 2 »), le pré-équipement des bâtiments permet de faciliter les mises en œuvre ultérieures des points de recharge et constitue un enjeu clef dans la transition énergétique vers une mobilité durable.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire le pré-équipement pour l'intégralité des places des parkings des bâtiments résidentiels neufs de plus de 10 emplacements et pour 20% des places des parkings des bâtiments non résidentiels neufs de plus de 10 emplacements. Un nouveau décret pris en application de la LOM viendra préciser les modalités d'application d'ici la fin de l'année.

- *Aides financières*

Des aides financières existent par ailleurs pour répondre à différents cas de figure. Pour les propriétaires d'une résidence principale, il existe un crédit d'impôt d'un montant forfaitaire d'au maximum 300 euros. **Ce crédit d'impôt jusqu'à 300 euros sera maintenu en 2021 et jusqu'à 2023.** Pour les copropriétés, les immeubles collectifs sont éligibles à l'aide de 50 % disponible dans le cadre du programme ADVENIR, pour la fourniture et l'équipement d'un point de recharge à utilisation individuelle ou collective ou pour la mise en place d'une infrastructure collective d'électrification des parkings permettant de faciliter l'accès à la recharge.

2.4 Assurer un niveau de qualité exemplaire du réseau de bornes

- *Remise à niveau du réseau existant*

L'exigence d'interopérabilité est indispensable pour faciliter l'expérience client, notamment en itinérance. Or certaines bornes installées jusqu'en 2016 lors des premiers déploiements ne permettent pas cette fonctionnalité ou des opérations de supervision par exemple. Ainsi, il est prévu d'accompagner financièrement les rétrofits de bornes en les intégrant spécifiquement dans le dispositif des Certificats d'économie d'énergie d'ADVENIR.

- *Mise en place de chartes pour la qualité des services de recharge*

L'Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (AFIREV) a recensé les mesures à prendre pour parer aux anomalies et difficultés, du stade de la conception d'un nouveau réseau de recharge à son exploitation, et dans la relation avec les utilisateurs. Une trentaine de mesures élémentaires issues des retours d'expérience sont ainsi regroupées dans des « chartes qualité » proposées ce jour à la signature des acteurs de la recharge ou des services.

L'AFIREV vient de publier sur son site <http://www.afirev.fr> les éléments de sa démarche qualité avec la procédure de signature en ligne des chartes d'engagements de qualité pour :

- les recharges accessibles au public,
- la fourniture des services de mobilité,
- l'intermédiation pour l'interopérabilité.

Dès à présent, les acteurs suivants se sont prononcés sur leur intention de signer la charte qui les concerne, pour eux-mêmes ou en concertation avec les aménageurs partenaires :

Ils s'engagent pour la qualité des services de recharge





GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONTACT PRESSE

Ministère de la Transition écologique
mail : presse@ecologie.gouv.fr