Électromobilité
Le nouvel enjeu des territoires

Les collectivités locales ont un rôle à jouer dans la transition vers un modèle de déplacements écoresponsables, y compris en zone rurale où la voiture électrique présente des atouts.

Les ventes de véhicules particuliers électriques ou hybrides ont explosé : + 37 % en 2019. Mais les 230 000 véhicules électriques comptabilisés en 2018 en France ne représentent que 1,5 % du parc automobile. Si, à court terme, la baisse du prix du pétrole résultant de l'épidémie de Covid-19 ne constitue pas un contexte favorable, il est souhaitable que le « monde d'après » favorise le développement de cette électromobilité, garante d'une meilleure sécurité sanitaire.

Des subventions attractives

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 poursuivait plusieurs objectifs : fin de la vente de véhicules thermiques pour 2040, multiplication par cinq des ventes de véhicules électriques entre 2018 et 2022, avec 4,8 millions de véhicules en ligne de mire pour 2028, et installation de 100 000 bornes de recharge d'ici 2022. Pour les atteindre, la loi s'appuie sur des subventions aux particuliers (prime à la conversion et bonus écologique), mais également aux collectivités. Ainsi, dans le cadre du programme Advenir, l'État cofinance la fourniture et l'installation de points de recharge pour les personnes publiques (jusqu'à 40 % et 1 860 € par borne) et pour le résidentiel collectif (jusqu'à 50 %). Le gouvernement a récemment complété son aide : les collectivités qui installent une borne de recharge à moins de 500 mètres du lieu de résidence ou de travail des utilisateurs de véhicules électriques qui en font la demande perçoivent une aide additionnelle pour les coûts de raccordement au réseau électrique. *« Une surprime additionnelle de 300 € par point de recharge est prévue pour les bornes à la demande pour un financement total pouvant aller jusqu'à 2 160 € par point de recharge »*, indique Advenir.

La ruralité : un enjeu fort

En zone rurale, la voiture est nécessaire. Les transports publics, trop coûteux pour les collectivités, sont peu fréquents. D'après un sondage Harris Interactive de mars 2020, *« plus la zone d'habitation est éloignée d'une grande ville, plus l'utilisation prioritaire de la voiture est fréquente, pour atteindre entre 73 % et 88 % de recours en zone rurale »*. Les déplacements y recouvrent principalement une logique pendulaire, vers et depuis la ville centre. La voiture électrique peut donc être pertinente dans les communes rurales, d'autant que la recharge à domicile est facilitée par la présence de davantage d'espace de stationnement qu'en ville.

L'action des collectivités publiques doit surtout porter sur l'installation de bornes de recharge accélérée ouvertes à tous, actuellement au nombre de 27 800 (dont 72 % installées par des collectivités). *« Lors d'un stationnement, vous rechargez la batterie. En moins de deux heures, elle est pleine »*, explique Jean-Claude Le Maire, président de l'association Le V.E. je le veux. Son association a travaillé avec le Syndicat départemental d'énergie du Gers (SDEG) qui, *« après avoir décidé d'installer une borne à 22 kW sur chaque chef-lieu de canton, déploie maintenant un réseau de bornes rapides à 50 kW pour faciliter l'itinérance »*.

Un partenariat entre plusieurs niveaux de collectivités

Reste à savoir qui doit mettre en œuvre cette politique, car les compétences s'enchevêtrent. Les communes ont la compétence voirie. Les intercommunalités sont, en

PHOTOS © EV – DÉPOSITPHOTOS

général, autorités organisatrices des transports, sauf celles qui ont laissé cette mission à la région. Et, en zone rurale, la distribution d'énergie est souvent déléguée à un syndicat départemental. *« La commune a la compétence voirie mais le syndicat d'énergie peut, au titre de l'équipement, se charger de l'installation des bornes de recharge »*, confirme Cécile Clément, directrice adjointe du département mobilité du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Dans le même temps, *« l'implantation des bornes de recharge et le maillage du territoire ne se pensent pas à l'échelle d'une commune, mais d'un département ou d'une région »*, affirme Cécile Clément. Jean-Michel Walker, directeur du SDEG, confirme : *« Les communautés de communes définissent le plan de déplacement, mais son rayon est de 10-15 km. L'électromobilité ne répond pas à un enjeu de cette échelle, car l'autonomie des véhicules est plus grande. »* Aussi la gouvernance se joue à plusieurs niveaux. Élus des communes et intercommunalités siègent dans les syndicats départementaux. Les EPCI *« reprennent nos schémas de déploiement des infrastructures dans leur plan de mobilités »*, souligne Jean-Michel Walker. Les départements et les régions sont également souvent impliqués et soutiennent financièrement le déploiement des bornes.

Sur le plan technique et financier

EDF et RTE (Réseau du transport électricité) estiment que l'électromobilité aura un impact maîtrisable sur la consommation d'électricité dans les années à venir. Localement, *« cela dépend de la puissance de la borne de recharge,* explique Cécile Clément. *La contrainte en zone rurale, c'est la proximité et la puissance du réseau. Plus la puissance demandée est importante, plus la borne est loin, plus ça coûte cher »*. Pour Jean-Michel Walker, pas d'inquiétude : *« C'est notre métier. On est capable de lire une carte électrique pour savoir où mettre la borne en minimisant l'impact sur le réseau. »*

Sur le plan financier, chaque syndicat travaille à sa manière. La collectivité qui installe les bornes est celle qui perçoit les aides. Pour 36 bornes, le SDEG a ainsi reçu 320 000 € de l'ADEME (40 % du projet). Chaque commune paye une adhésion annuelle de 250 €. En échange, le syndicat prend en charge tous les coûts et la tarification est accessible : 0,15 € par kWh pour la charge accélérée, soit le même prix de l'électricité que pour un particulier.

L'installation des bornes doit être réfléchie par les élus dans une logique d'intermodalité et couplée, aux abords des gares, avec une politique favorable aux modes doux et transports collectifs. De cette manière, *« la voiture électrique peut participer à la transition énergétique,* insiste Cécile Clément. *Un simple remplacement de la voiture thermique n'est pas souhaitable. »* Pour Jean-Claude Le Maire également, l'intermodalité est essentielle, mais *« pour l'instant, ça reste un mot. Il faut qu'il y ait des stations dédiées, qu'on puisse passer d'un mode de transport à l'autre »*. JDM

Vivien Rebière