



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>40382</b>	De <b>M. Nicolas Bays</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Pas-de-Calais )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie
<b>Rubrique</b> >automobiles et cycles	<b>Tête d'analyse</b> >environnement	<b>Analyse</b> > véhicules électriques. politiques communautaires.
Question publiée au JO le : <b>22/10/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>04/02/2014</b> page : <b>1059</b>		

### Texte de la question

M. Nicolas Bays attire l'attention de M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le retard du déploiement des infrastructures de charge pour véhicules électriques en France. Le 24 janvier 2013, la Commission européenne a annoncé un ambitieux ensemble de mesures visant à mettre en place, dans toute l'Europe, des stations pour les carburants de substitution. Concernant l'électricité, la Commission prévoit d'imposer l'installation de 97 000 points de charge utilisant une prise standard d'ici à 2020. Notons l'engagement des collectivités territoriales le 13 avril 2010, le soutien financier de l'État réaffirmé à l'occasion du plan automobile le 25 juillet 2012 et l'arrivée en concessions de véhicules électriques de plus en plus performants, avec notamment la Renault Zoé depuis mars 2013, qui montrent tout l'engagement public-privé pour l'émergence d'un marché du véhicule décarboné en France. Pourtant, avec 5 000 bornes répertoriées à date (dont près de 4 000 en Île-de-France, notamment gérées par l'opérateur privé Auto lib), et un objectif de 8 000 à fin 2013, nous sommes encore loin du compte. C'est pourquoi certains acteurs économiques et élus ont proposé au Gouvernement de rendre éligible aux certificats d'économie d'énergie l'installation des bornes de charge électrique, au motif que la combustion des moteurs atteint des rendements de 90 % à 95 %, contre 30 % pour les meilleurs moteurs thermiques actuels. Il s'agit en ce sens d'une économie d'énergie que de substituer l'électricité à un carburant traditionnel. Les obligés que sont les grandes enseignes de distribution ou encore les pétroliers auraient de fait un intérêt direct à installer des bornes de charge rapides au sein de leurs stations-service, ce qui assurerait rapidement un maillage du territoire nécessaire à la réassurance de ceux de nos concitoyens qui souhaitent faire le choix de l'électro mobilité. Il lui demande de préciser ses intentions à ce sujet.

### Texte de la réponse

La France a mis en place un dispositif de certificats d'économies d'énergie depuis sept ans. Ce dispositif repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie (électricité, gaz, chaleur, froid, fioul domestique et carburants automobiles depuis 2011). Un objectif triennal est défini, puis réparti entre les opérateurs en fonction de leurs volumes de ventes. Il est assorti d'une pénalité financière pour les vendeurs d'énergie ne remplissant pas leurs obligations dans le délai imparti. Les certificats sont attribués, sous certaines conditions, aux acteurs réalisant des actions d'économies d'énergie, et peuvent être achetés ou vendus de gré à gré. Des arrêtés définissent des opérations standardisées d'économies d'énergie pour les actions les plus fréquemment réalisées. Des fiches sont associées à ces opérations et déterminent un forfait d'économies d'énergie correspondant. Ces fiches sont élaborées par les groupes de travail sectoriels de l'Association technique énergie environnement (ATEE) en concertation avec l'ensemble des professionnels des secteurs concernés et en

lien avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Elles sont ensuite proposées à la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) pour publication par arrêté du ministre en charge de l'énergie. À ce jour, onze arrêtés ont été publiés au Journal officiel, définissant 269 opérations standardisées, dont 25 dans le domaine des transports. Parmi ces dernières, 16 fiches concernent des équipements et 9 des services. Les gisements d'économies d'énergie peuvent également être traités avec la réalisation d'opérations spécifiques, opérations d'économies d'énergie qui ne font pas l'objet d'une fiche d'opération standardisée et qui sont donc instruites au cas par cas. Un guide pour la réalisation de ce type d'opérations est accessible sur le site du ministère. En ce qui concerne les bornes de recharge des véhicules électriques, elles ne peuvent pas donner lieu à une fiche d'opération standardisée ou à des opérations spécifiques compte tenu du fait que les bornes en elles-mêmes ne conduisent pas directement à des économies d'énergie. Le développement des véhicules électriques est néanmoins soutenu dans le cadre des certificats d'économies d'énergie par deux fiches d'opérations standardisées liées à l'acquisition de véhicules économes : il s'agit de la fiche TRA-EQ-14 « Changement de catégorie de consommation des véhicules de flottes professionnelles » et TRA-EQ-17 « Changement de catégorie de consommation des véhicules (hors flottes professionnelles) » (particuliers, collectivités territoriales, État). Par ailleurs, la délivrance de certificats d'économies d'énergie a été étendue en deuxième période à la participation à des programmes d'accompagnement sur le thème de l'information, de la formation ou de l'innovation en faveur de la maîtrise de la demande énergétique. Dans ce cas, les certificats ne sont plus délivrés pour des actions permettant directement un gain d'efficacité énergétique, mais en contrepartie d'une participation financière à des actions structurantes sélectionnées par le ministre de l'énergie. Il n'existe pas aujourd'hui de programme portant sur le thème des transports, mais l'extension des programmes d'accompagnement au thème de la mobilité durable sera étudiée lors de la définition des modalités opérationnelles de la troisième période du dispositif.