

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>30525</b>	De <b>Mme Aude Luquet</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Seine-et-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique
<b>Rubrique</b> >automobiles	<b>Tête d'analyse</b> >Véhicules électriques : réseau et tarifs des recharges	<b>Analyse</b> > Véhicules électriques : réseau et tarifs des recharges.
Question publiée au JO le : <b>23/06/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/11/2020</b> page : <b>8237</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b>		

### Texte de la question

Mme Aude Luquet appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'offre de bornes de recharges électriques présentes sur les routes et le coût de la recharge pour l'utilisateur. En effet, alors qu'en ce début d'année la quasi-totalité des bornes de recharge rapide du réseau Corri-Door ont été mises à l'arrêt, le réseau européen de bornes de recharge ultra-rapides *Ionity* a lui fait exploser ses tarifs avec une augmentation de plus de 500 %. A titre d'exemple, un conducteur qui récupère 50 kWh devra déboursier 39,50 euros au lieu de 8 euros auparavant. Pour un véhicule consommant 20 kWh/100 km, cela équivaut à environ 0,16 euros par kilomètre parcouru, très loin des 2 à 3 centimes payés lors d'une recharge à domicile. En conséquence, il est de plus en plus difficile pour l'automobiliste qui a fait le choix responsable d'acheter un véhicule électrique, de trouver une borne de recharge rapide sur autoroute et lorsqu'il y parvient, le prix de la recharge équivaut ou dépasse le prix d'un plein d'essence. Alors que le véhicule électrique est vanté comme économique à l'usage pour combler le surcoût à l'achat, il apparaît que cela soit plus compliqué dans la réalité lorsque l'automobiliste doit recharger son véhicule en dehors de son domicile ou de son lieu de travail. Ainsi elle interroge la ministre de la transition écologique et solidaire sur les moyens que le ministère entend mettre en œuvre pour offrir un large réseau de bornes électriques sur les routes et autoroutes tout en garantissant un prix accessible afin que le coût d'usage d'un véhicule électrique ne soit pas plus élevé que celui d'un véhicule à énergies fossiles.

### Texte de la réponse

En complément de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la dépendance énergétique et de l'amélioration de la qualité de l'air en milieu urbain, les véhicules électriques restent économiques à l'usage, tant en consommation d'énergie qu'en coût d'entretien. La tarification de la recharge publique des véhicules électriques, qui reste dans un secteur concurrentiel, peut dépendre de divers facteurs autres que les kWh distribués, notamment la rapidité de la recharge, qui correspond à la puissance de la borne. Dans l'exemple cité des bornes *Ionity*, il est à noter que les tarifications ont plusieurs fois évolué notamment pour revenir en mai 2020 à 0,49 € au lieu de 0,79 € le kWh. Les recharges rapides sur les grands axes routiers répondent au besoin spécifique de l'itinérance en longue distance et sont complémentaires aux recharges normales, plus quotidiennes. A noter que 100 M€ du plan de relance seront mobilisés pour des installations de recharge rapide sur les grands axes routiers. Ces déploiements favoriseront la concurrence entre opérateurs dans l'intérêt des usagers. En complément, le projet de loi de finance



pour 2021 prévoit un renforcement des incitations à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports en indiquant que l'électricité d'origine renouvelable fournie par les bornes de recharge ouvertes au public sera désormais éligible à l'avantage fiscal sur la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, TIRIB, pour améliorer la rentabilité des bornes et ainsi faciliter leur développement à des tarifs compétitifs.