

Accompagner l'électrification de la mobilité des particuliers et des professionnels pour atteindre nos objectifs de décarbonation

23 octobre 2023

L'Avere-France fédère l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique et compte aujourd'hui 270 adhérents : constructeurs de véhicules légers et lourds, opérateurs d'infrastructure et leurs équipementiers, énergéticiens, exploitants d'autoroutes, utilisateurs professionnels et collectivités territoriales. Depuis 2016, l'Avere-France pilote également Advenir, un programme de financement de points de recharge, de formation et de sensibilisation du grand public.

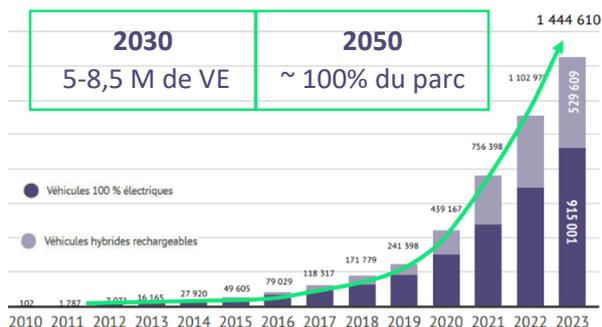
L'atteinte des objectifs de neutralité carbone en 2050 et la fin programmée en 2035 de la vente des véhicules légers utilisant des énergies fossiles exigent une transition énergétique et écologique résolument ambitieuse du secteur des transports, qui compte pour près de 30% de nos émissions de gaz à effet de serre. Filière d'excellence et axe majeur de la reconquête de la souveraineté technologique industrielle du pays, **la mobilité électrique a confirmé son rôle central pour répondre aux enjeux économiques et écologiques actuels**. Nous sommes à un *momentum* : **il faut dès aujourd'hui positionner la France sur la bonne trajectoire en engageant tous les moyens nécessaires pour mener à bien le passage à la mobilité électrique pour tous**. L'électrification des mobilités légères et lourdes est à ce titre la seule solution crédible pour réussir la transition écologique.

La voiture individuelle demeurera majoritaire dans la mobilité de nombreux Français. Il est indispensable, dans un souci d'**équité sociale** et de **justice territoriale**, **de rendre le véhicule électrique accessible au plus grand nombre**, notamment aux plus précaires, et partout sur le territoire, en particulier là où il n'y a pas d'alternatives. **Les véhicules lourds sont aussi au cœur de cette transition**, nécessitant des mesures incitatives et des investissements pour encourager leur adoption.

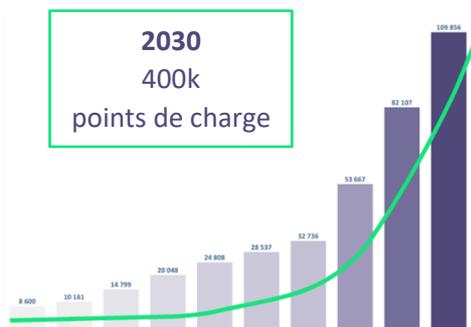
Fin septembre 2023, la France comptait :

- **1 444 610 véhicules électrifiés immatriculés** (dont 63,3% de véhicules 100% électriques), avec le franchissement des 25% de part de marché ;
- **109 856 points de recharge ouverts au public**, soit une augmentation de 53,3% en un an ;
- 163 points de recharge en moyenne pour 100 000 habitants.

Évolution des immatriculations des véhicules électriques et hybrides rechargeables



Évolution du nombre de points de recharge ouverts au public



L'Avere-France salue les engagements du Gouvernement pour l'installation d'infrastructures de recharge et le maintien, sous une nouvelle forme, des aides à la transition vers l'électrique. Cependant, ces annonces doivent s'accompagner d'un renforcement des dispositifs fiscaux incitatifs pour les ménages, les entreprises et les collectivités tout en d'adressant à l'ensemble des segments de mobilité.

I. Renforcer les aides à l'acquisition de véhicules propres et leur visibilité

Le Gouvernement a récemment modifié les critères d'éligibilité du bonus écologique en introduisant un score environnemental, en plus du poids (2,4 t maximum) et du prix de vente du véhicule (47 000€ maximum). Le plafond de soutien pourrait également passer de 7 000€ à 8 000€ pour les foyers les plus modestes. **L'Avere-France appelle à simplifier les démarches et à renforcer les aides à l'acquisition pour les véhicules lourds et les véhicules d'occasion.**

A. Mettre en place un guichet unique pour simplifier les démarches

Les bénéficiaires d'aides (bonus écologique, prime à la conversion, programme Avenir, etc.), les élus locaux et plus récemment les députés Gérard Leseul et Bruno Millienne, corapporteurs de la mission flash sur les ZFE-m, ont souligné la nécessité d'une mutualisation de l'information et d'interlocuteurs dans le domaine, pour minimiser le nombre de démarches pouvant, dans certains cas, entraîner des retards de paiement.

Un **guichet unique proposant des solutions intégrées** (demande d'aides pour l'achat ou la location d'un véhicule, installation de solutions de recharge, pédagogie et accès à l'information) s'inscrirait dans la dynamique de simplification promue par l'Etat tout en facilitant les démarches des bénéficiaires, particuliers comme professionnels, et permettrait d'anticiper le reste à charge.

B. Pérenniser le mécanisme de prêt à taux zéro et le rendre effectif pour les transports publics particuliers de personnes

L'Avere-France soutient l'expérimentation du **mécanisme de prêt à taux zéro** dans les ZFE-m à destination des professionnels et des ménages les plus précaires. Le champ de l'expérimentation reste néanmoins réduit et laisse de côté une partie des automobilistes encore réticents à effectuer la transition. Les Français résidant en zones rurales sont tendanciellement ceux qui dépendent le plus de leur véhicule pour leurs déplacements. Ils représentent donc un très fort potentiel pour inciter à la transition vers la mobilité électrique. En outre, le secteur des transports publics particuliers de personnes (T3P) peut lui aussi bénéficier d'un tel dispositif qui, faute d'une garantie de l'Etat, n'est aujourd'hui pas mis en œuvre.

C. Revaloriser le bonus occasion et la prime à la conversion

6 Français sur 7 achètent leur véhicule en occasion. Un doublement du **bonus** pour l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion, aujourd'hui de 1 000€, permettrait de répondre à cette habitude de consommation des automobilistes aujourd'hui très touchés par l'inflation. Il s'agit d'un outil essentiel pour **démocratiser le véhicule électrique**, ce dernier conservant en effet une valeur résiduelle élevée et restant ainsi plus cher qu'un véhicule thermique. Nous proposons également d'en étendre le bénéfice aux TPE.

Par ailleurs, le rapport remis l'an dernier au Parlement sur le bonus/malus automobile, indique que près de 42 % des primes à la conversion attribuées en 2021 ont servi à l'acquisition d'un véhicule d'occasion et que près de 74 % des bénéficiaires étaient des ménages modestes. L'Avere-France est donc également favorable à une revalorisation de la prime à la conversion pour l'acquisition d'un véhicule électrique pour assurer le **renouvellement du parc roulant**.

D. Reconduire l'exonération de taxe sur les conventions d'assurances (TCAS) pour les véhicules électriques

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les personnes physiques et les personnes morales propriétaires d'un véhicule électrique bénéficient d'une exonération de taxe sur les conventions d'assurances (TCAS). Cette

exonération, qui prendra fin le 31 décembre 2023, a permis d'accompagner la transition des particuliers et des entreprises vers l'électricité, contribuant à la réduction d'une partie des frais de fonctionnement des véhicules. L'Avere-France propose de **reconduire cette exonération** pour continuer de soutenir financièrement la transition des automobilistes vers l'électricité.

E. Permettre aux collectivités de recourir à la location longue durée

Il convient **d'accompagner les collectivités territoriales** s'engageant dans le verdissement de leur parc automobile (150 000 véhicules dont 74% de diesel et 18% essence, âge moyen 9 ans) en facilitant le recours à la location longue durée (LLD), qui combine deux avantages :

- Procéder à un verdissement à un coût raisonnable ;
- Bénéficier des évolutions que connaissent les véhicules électriques.

Or, le recours à la location ne permet aux collectivités de bénéficier du FCTVA dont le périmètre est limité aux dépenses conduisant les collectivités à devenir propriétaires de l'équipement. Nous proposons donc **l'ouverture du FCTVA au loyer financier des véhicules électriques et hybrides rechargeables** (voitures, camionnettes, bus) pour permettre aux collectivités d'atteindre les objectifs fixés dans la LOM.

Cette mesure représente une dépense de 200 000€ pour la première année (hypothèse de 20% des immatriculations en 2022 correspondent à des véhicules à faibles émissions). Les années suivantes, elle se traduirait par des économies pour le budget de l'Etat indépendamment de l'effet de levier sur la flotte des collectivités territoriales.

F. Créer un dispositif de soutien à l'achat pour les flottes partagées

Une étude ADEME de 2023 sur la location de courte durée démontre que les véhicules sont 2,3 fois plus utilisés que les véhicules des particuliers et des entreprises¹. L'utilisation de ces véhicules, en autopartage ou en location, fait partie des comportements vertueux et doit, à ce titre, pouvoir être soutenu tant qu'un équilibre économique n'a pas été trouvé. L'Avere-France propose ainsi la mise en place d'un **appel à projet sur trois ans** pour soutenir le développement de ces flottes de véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises.

II. Soutenir l'électrification des poids lourds en reconduisant le bonus véhicules lourds

Segment insuffisamment électrifié, les véhicules de transport de marchandises et de personnes, à pile à combustible ou à batteries, deviennent **une réalité pour les usages urbains, péri-urbains et ruraux**. Cependant, les coûts de ces engins restent plus élevés que leurs équivalents thermiques. Associés à une politique volontariste de déploiement d'infrastructures de recharge, les **dispositifs de soutien au développement de la mobilité lourde électrique doivent être abondés et pérennisés** pour permettre un décollage du marché et ainsi engager au plus vite une **baisse des coûts finaux**.

A. Reconduire le bonus véhicules lourds

L'aide à l'achat sous la forme d'un bonus écologique est le dispositif de soutien le plus efficace : il est facile d'accès, notamment pour les professionnels qui achètent un nombre réduit de véhicules. Le bonus lancé en 2020 permettait l'octroi d'une aide à l'achat ou à la location de longue durée d'un véhicule industriel fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène, de 50 000 € pour les camions et de

¹ Contribution de la filière location courte durée à la transition environnementale et à l'économie française, ADEME, juillet 2023

30 000 € pour les bus et cars. La reconduction d'un tel dispositif jusqu'en 2030 offrirait **le double avantage de lisser et d'accélérer les prises de commandes**. De plus, le caractère systématique du bonus écologique, sans la logique de concurrence entre les porteurs de projet, permet **un gain d'un an pour la mise en circulation** des poids lourds électriques.

Le 29 mars 2023, un **appel à projets visant à soutenir l'acquisition de camions électriques ainsi que l'installation de bornes de recharge adaptées** a été reconduit. Cet appel à projets est doté d'une enveloppe de 60 millions d'euros, dont 55 millions pour les camions électriques et 5 millions pour les autocars électriques. L'Avere-France propose, en plus de la mise en place d'un bonus écologique, de **reconduire l'appel à projets « écosystème des véhicules lourds électriques » de l'ADEME jusqu'en 2027** avec une enveloppe budgétaire plus importante. Afin de s'aligner sur les autres pays européens et assurer une plus grande visibilité auprès des acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, le Gouvernement pourrait prendre **un engagement pluriannuel** de renouvellement. Cet AAP pourrait s'inscrire dans une logique plus écosystémique en accordant **un soutien plus important au déploiement des bornes de recharge** en distinguant les différents usages : logistique urbaine, transport routier de **marchandises** longue distance et le transport routier de **voyageurs**, les **bus électriques** ne bénéficiant actuellement d'aucune aide. Cette mesure est cruciale pour accélérer leur adoption et tenir l'objectif de 100% de mise à la route électrique au 1^{er} janvier 2025. Enfin, une réduction du calendrier de mise en œuvre des projets pourrait permettre d'accélérer la mise à la route des poids lourds et l'équipement des dépôts.

B. Faire du retrofit des véhicules lourds un levier supplémentaire pour la transition vers l'électrique

Le retrofit, qui consiste à convertir un véhicule thermique en véhicule électrique à batterie ou à pile à combustible, est une solution vertueuse qui peut répondre à certains besoins d'électrification notamment pour les véhicules professionnels déjà aménagés. L'Avere-France propose ainsi de soutenir le développement de cette industrie via **la reconduction de la prime au retrofit** pour les véhicules lourds. **L'extension du dispositif de suramortissement aux véhicules utilitaires et lourds retrofités** (dont les véhicules non immatriculés) représenterait également une évolution naturelle du dispositif après son ouverture aux véhicules électriques, hydrogène et gaz. Enfin, l'Avere-France propose d'**intégrer de la solution retrofit aux dépenses éligibles au fonds vert** pour accompagner les collectivités vers une mobilité plus propre.

C. Inciter à la création d'une fiche d'opération standardisée CEE pour l'acquisition de poids lourds électriques

Hors programmes, le transport bénéficie des CEE pour un montant annuel d'environ 100 millions d'euros sur les 6 milliards du dispositif. Le secteur, en incluant le secteur du transport de marchandises, ne représente aujourd'hui que 37 fiches standardisées sur 218. Il serait ainsi opportun de construire des **fiches d'opérations standardisées pour l'acquisition de poids lourds électriques de transports de marchandises et de transports de voyageurs**, permettant au secteur de bénéficier de primes CEE et ainsi réduire le prix d'achat des véhicules.

III. Accompagner le développement des infrastructures de recharge pour faciliter la transition vers l'électrique

A. Encourageant la généralisation de la recharge privée tout en soutenant l'innovation

1. Etendre le périmètre de la TIRUERT à la recharge à domicile et en entreprise

La loi de finances pour 2021 a ouvert ce mécanisme de crédit à l'électricité d'origine renouvelable mais **uniquement pour la recharge ouverte au public.**

Alors que près de 90% des événements de recharge ont lieu à domicile ou sur le lieu de travail, il est aujourd'hui pertinent d'étendre **la TIRUERT à la recharge privée** conformément à la future directive européenne sur les énergies renouvelables récemment adoptée (RED III). Une modification du code des douanes permettrait une mise en application **à compter de 2025**, de manière à disposer d'un retour d'expérience d'une année sur le mécanisme depuis son ouverture à la recharge ouverte au public et préparer son extension à la recharge privée. Une extension de la TIRUERT permettrait aux particuliers et aux gestionnaires de flottes de bénéficier d'un soutien financier supplémentaire à l'électrification. Les bénéfices pourraient notamment être importants pour les entreprises de transport opérant des véhicules lourds, futurs importants consommateurs d'électricité. En Allemagne, la mise en place d'un tel mécanisme permettra aux transporteurs de toucher jusqu'à 7 000€ par véhicule lourd chaque année (300€ pour les véhicules légers).

Cette modification permettrait également d'**accroître le volume de crédits disponibles** et ainsi **dynamiser l'efficacité du mécanisme.** L'électricité d'origine renouvelable pourrait ainsi apporter une contribution plus grande, à terme, aux objectifs de décarbonation des transports.

2. Renforcer le montant du crédit d'impôt borne de recharge pour déployer des solutions permettant de limiter les besoins en renforcement du réseau électrique

L'Avere-France propose de modifier les conditions d'éligibilité du crédit d'impôt borne de recharge (CIBRE) en le conditionnant à l'installation de bornes de recharge **pilotées et connectées, à internet sous protocole ouvert. Le cas échéant, si le véhicule à recharger et l'installation électrique du logement le permettent, la recharge bidirectionnelle peut également être encouragée.**

Par conséquent, le plafond du CIBRE doit être revu **dès le 1^{er} janvier 2024** et doit s'établir à **500€**. Cette mesure permettrait de limiter dès 2030 les besoins d'investissement sur le réseau électrique et de préparer de l'avenir avec le pilotage dynamique et la bidirectionnalité. Selon les prévisions de RTE, 65% des recharges de véhicules devront être pilotées dès 2035 pour assurer un fonctionnement optimal du système électrique. Or, à date, seules 35% des recharges sont pilotées. Ce crédit d'impôt a été introduit en 2020 pour soutenir l'acquisition et la pose d'un système de charge pour véhicule électrique (prise en charge de 75% allant jusqu'à 300€).

Si l'association juge **urgent de réorienter le CIBRE pour éviter de créer un « stock » trop important de systèmes de charge non pilotés et non pilotables**, une entrée en vigueur de ce nouveau CIBRE **à partir du 1^{er} juillet 2024** est aussi envisageable pour permettre aux acteurs du marché d'adapter leurs offres.

Ce dispositif incitatif a été choisi la Belgique et l'Allemagne qui proposent respectivement un crédit d'impôt de 1 750€ et 900 €. En Espagne, le montant de la prise en charge s'élève à 70 %, voire 80 % du coût d'installation. Si les plafonds de ces crédits d'impôt sont plus élevés, ceux-ci sont aussi conditionnées à des caractéristiques techniques plus évoluées comme l'intégration du **pilotage de la puissance recharge**. A noter que le Royaume-Uni a récemment instauré l'obligation d'installation de

systèmes de recharge pilotés à domicile (connectées au compteur électrique et connectables à internet), au terme d'une période d'incitation fiscale de 3 ans.

Le pilotage vise à réduire l'utilisation des sources d'énergie polluantes pour passer les pointes de demande électrique, en optimisant la demande d'énergie, qu'il soit qualifié de « **statique** » (tarifaire), « **dynamique** » et/ou « **bidirectionnelle** » en fonction des besoins de mobilité. L'adoption de solutions de pilotage à grande échelle pourrait également considérablement réduire le budget carburant des automobilistes en les incitant à se recharger en heures creuses. En 2035, on estime que leur budget pour être divisé par 3 en passant à l'électrique (sans pilotage) et par 5 en adoptant des moyens de pilotage.

3. Consacrer un budget pour le lancement d'un dispositif Vehicle-to-Grid

Le véhicule électrique est une formidable opportunité en termes de flexibilité : il permet d'absorber la production de l'électricité, notamment d'origine renouvelable, et d'injecter sur la maison (Vehicle-to-Home), l'immeuble (Vehicle-to-Building) et le réseau (Vehicle-to-Grid).

La technologie Vehicle-to-X (V2X) vise à créer un écosystème complet impliquant énergéticiens, constructeurs automobiles, opérateurs de bornes de charge et fournisseurs de matériel. L'Avere-France propose d'imiter l'approche du Royaume-Uni en 2018 et les résultats positifs de 2022 en soutenant la mise en place d'un système V2X en France. Ceci permettrait de développer une filière, adaptée aux réglementations et codes de réseau du marché français.

Un déploiement initial de 5 000 véhicules électriques et bornes de recharge bidirectionnelles est envisagé pour réduire les coûts des technologies et permettre une participation aux différents mécanismes de marché. Les objectifs sont : la collaboration entre acteurs de l'industrie, la démonstration de la viabilité économique de la solution, la résolution des barrières technologiques et réglementaires, la réduction des coûts et la validation de l'acceptabilité par les clients.

Afin de soutenir ce programme V2X, l'Avere-France préconise de mettre en place des subventions dédiées, et des appels à projets (AAP) consacrés aux bornes de recharge bidirectionnelles et pilotées par un opérateur de services. Elle recommande aussi de promouvoir l'achat de véhicules électriques compatibles avec la recharge bidirectionnelle, en alternatif ou en continu.

B. Soutenir financièrement le maillage du territoire en infrastructures de recharge ouvertes au public

Les infrastructures de recharge de véhicule électrique sur les axes routiers sont essentielles, d'une part pour assurer l'électrification des trajets longues distances, d'autre part pour les poids lourds qui parcourent plusieurs dizaines de milliers de kilomètres chaque année.

Le cap des 100 000 points de charge ouverts au public a été franchi en mai 2023. La dynamique est donc bien lancée. Mais certaines zones restent moins dotées que d'autres, en particulier les routes nationales et les autoroutes non-concédées, ainsi que les « zones à pourvoir » identifiées par AFRY², qui correspondent à des zones géographiques insuffisamment pourvues par rapport aux besoins ou bien à des points de charge qui n'ont pas de modèle de rentabilité viable (à cause d'un trop faible taux d'utilisation). **L'étude Hit The Road estime que l'électrification du parc de véhicules va demander une croissance du réseau d'infrastructure de recharge comprise entre 300 000 et 400 000 points de charge d'ici à 2035.**

Les aides à l'investissement pour l'installation de bornes de recharge sur le territoire national ont été fortement rationalisées au cours des derniers mois. Les fonds de France Relance ont été entièrement consommés pour financer la première vague d'équipement. Le programme Advenir a réduit la prise en

² Etude AFRY « Hit The Road », septembre 2023

charge de certaines installations et supprimé certaines cibles pour palier une enveloppe limitée. Enfin, les taux d'aides de France 2030 ont été diminués depuis la 3ème relève pour atteindre un maximum de 30% des investissements dans les zones urbaines et 40% des investissements dans les zones rurales, avec un mixte entre 75% de subventions et 25% d'avances remboursables sous conditions.

La tendance baissière du soutien de l'Etat envisagée par le Gouvernement est aujourd'hui un risque pour le devenir de la recharge publique et pour la réussite de la décarbonation des transports.

1. Encourager les investissements dans les « zones à pourvoir » pour relever les défis de la petite itinérance

L'appel à projet France 2030 de l'ADEME a permis de dynamiser l'investissement dans le réseau de recharge ultra-rapide français et **a encouragé les opérateurs à investir dans des territoires qui ne seraient pas rentables sans subvention**, tout en optimisant **l'effet de levier des deniers publics**. Ce dispositif a l'avantage de permettre une sélection des projets qui assurent au Gouvernement (i) une cohérence géographique des nouveaux investissements par rapport aux stations de recharge existantes (logique de planification), (ii) un prix pour l'utilisateur final plafonné et (iii) une absence de discrimination pour accéder au réseau de recharge.

Malgré tout, la totalité des opérateurs privés font des pertes significatives de plusieurs millions d'euros chaque année compte tenu de la spécificité du marché du véhicule électrique, qui va gagner en maturité sur des temps longs (1,5% de véhicules électriques aujourd'hui dans le parc en France, 10 à 15% escomptés en 2030). Les opérateurs privés privilégieraient alors uniquement les zones urbaines très densément peuplées, avec les meilleurs taux d'utilisation. Les subventions gouvernementales sont donc nécessaires pour **garantir la couverture des zones rurales et moins peuplées, assurant ainsi une équité d'accès à la recharge pour tous les utilisateurs de véhicules électriques**.

Pour apporter une solution au défi de la rentabilité dans les « zones à pourvoir » et du maillage à l'échelle de la petite itinérance, il est possible d'imaginer un mécanisme d'appels d'offres portant sur des clusters de points de charge (mécanisme similaire au Deutschlandnetz allemand), dont la rentabilité s'équilibre entre les points peu utilisés et ceux très utilisés. Ces clusters feraient ensuite l'objet d'appels d'offres répondant à des critères techniques à définir en fonction des besoins identifiés sur chaque zone. Les subventions porteraient sur les CAPEX ; leur niveau devrait être supérieur aux niveaux standards de subventions pratiquées hors de ce mécanisme, pour que l'attractivité soit suffisante. La gestion des appels d'offres pourrait être portée par l'ADEME ou par une entité ad-hoc créée à l'étape de la consolidation des données.

Pour apporter une solution au défi de la rentabilité dans les « zones à pourvoir », il est possible d'envisager un soutien aux OPEX applicable lors des premières années d'opération (celles étant a priori les moins rentables dans l'optique d'une électrification croissante). Si le levier fiscal semble le plus adapté, ce seul mécanisme n'aurait pas vocation à assurer la rentabilité de la borne. Sur la taxation de l'énergie, des taux réduits et des exonérations sur le coût de l'électricité pourraient être envisagés.

Pour les collectivités, c'est le programme Advenir qui les incite aujourd'hui à étendre leurs investissements dans les zones à la rentabilité incertaine. Elles ont été les premières à se mobiliser pour équiper la France d'un premier maillage il y a une dizaine d'années quand il n'y avait, d'une part, pas suffisamment de recul pour savoir où déployer les stations de recharge de façon optimale et, d'autre part, pas suffisamment de véhicules en circulation pour garantir des revenus.

Les collectivités ont tendanciellement moins sollicité les dispositifs de soutien depuis 3 ans car elles ont été incitées à rédiger des schémas directeurs IRVE, préalable à tout nouveau déploiement. Enfin, **cet appui financier permet d'équilibrer ou du moins d'amortir les efforts de modernisation des**

réseaux existants, dont environ 15 000 points de recharge déployés avant l'établissement des obligations réglementaires d'interopérabilité, de maintenance, etc.

2. Poursuivre l'équipement des grands axes routiers

Avec le programme France Relance, l'Etat a débloqué un budget de 100 millions d'euros en faveur de la recharge ultra-rapide sur autoroute, en plus du dispositif de réfaction à 75% par le TURPE des premiers raccordements des aires de service. Grâce à ce soutien à l'investissement, les sociétés concessionnaires d'autoroutes ont été capables d'équiper en collaboration avec les opérateurs de points de recharge 100% de leurs aires de service en un peu plus de deux ans. Néanmoins, avec une moyenne de 8 à 10 points de recharge par aire à date, il est nécessaire de multiplier par un facteur de 2 à 6 le nombre de bornes dans la décennie. **Si l'été 2023 n'a pas connu de saturations, certaines aires de services, dimensionnées de 1 à 2 MW pourraient en connaître dès l'été 2024.**

Dans un rapport de juillet 2021, Enedis et RTE indiquent ainsi qu'à horizon 2035, les 415 aires de service de France devraient être raccordées de 4 à 12 MW par aire avec entre 20 et 60 points de charge de 200 kW par aire. L'étude Hit The Road estime qu'il faudra sur les grands axes à horizon 2030 – 2035, environ **43 000 points de charge, dont 13 000 dédiés aux poids-lourds.**

Alors que les fonds de France Relance pour la recharge autoroutière ont été épuisés, le soutien financier de l'Etat est plus que jamais nécessaire. En effet, **la seconde vague de déploiement sur autoroute doit intervenir dès à présent et en légère avance de phase** (anticipation des raccordements) pour éviter les saturations et, comme la première vague, devra être dimensionnée pour répondre aux pointes de trafic estival. La prise en charge à 75% des coûts de raccordement par le TURPE doit être étendue aux aires de repos et pérennisée pour les aires nécessitant un renforcement de l'infrastructure.

Dans l'objectif de réduire le risque de saturation des aires de service pendant les périodes estivales, certains concessionnaires autoroutiers choisissent d'équiper les aires de repos permettant ainsi d'enrichir l'offre de recharge ultra-rapide. Si l'équipement des aires de service a systématiquement bénéficié de subventions à travers le plan de relance, les aires de repos n'en bénéficient pas alors qu'elles représentent un investissement plus risqué du fait de leur moindre fréquentation par rapport aux aires de service. Compte tenu des investissements spécifiques par rapport à des stations hors autoroute (notamment en matière de coûts de raccordement), il est proposé de renouveler une enveloppe dédiée aux aires de repos plutôt que d'utiliser le dispositif ADEME France 2030.

Les investissements réalisés étant importants (notamment sur la recharge DC ultra-rapide, ou sur les infrastructures destinées aux poids lourds), il est nécessaire de fixer des durées de contrat de concession au-delà de 15 ans, ce qui n'est pas possible à date et constitue un frein.