



POINT SUR LA PARTICIPATION D'AUTOLIB' MÉTROPOLE À L'AMI
« DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR LES VÉHICULES
ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES »

Comité Syndical du 19 mars 2015

Éléments de contexte : les investissements d'avenir

Généralités

- **35 Milliards d'€** de crédits supplémentaires sur le budget de l'Etat (2010), destinés à financer des investissements visant à « augmenter le potentiel de croissance de la France »
- Versement sous forme de prêts, de placements et sous forme de subventions
- La gestion des fonds est confiée à différents acteurs dont l'ADEME, l'ANAH, l'ANRU, le CNES, le CEA, la BPI, la CDC, etc...
- Objectifs :
 - accélérer le rythme de l'innovation de la France ;
 - faire de l'enseignement supérieur un moteur de la croissance ;
 - renforcer l'effort en matière de recherche et développement ;
 - placer la France parmi les pays les plus avancés en matière de croissance verte

Éléments de contexte : les investissements d'avenir

Rôle de l'ADEME 1/2

- L'Etat a confié à l'ADEME la gestion des crédits d'Investissements d'Avenir dans le cadre des actions suivantes :
 - Réseaux électriques intelligents ;
 - Recherche en matière de construction automobile, ferroviaire et navale (programme « Véhicules du futur », doté d'1 Milliard d'€) ;
 - Economie circulaire ;
 - Démonstrateurs en énergies renouvelables et chimie verte.
- Objectifs :
 - promouvoir les technologies et organisations innovantes dans le domaine des **réseaux intelligents pour la distribution et la consommation électriques** et l'intégration des énergies renouvelables ;
 - promouvoir le développement des technologies et organisations innovantes et durables en matière de déplacements terrestres et maritimes conduisant à des gains significatifs de consommation et à une diminution des rejets de gaz à effet de serre (...) ;
 - promouvoir le développement des technologies et organisations innovantes dans le domaine des **énergies décarbonées** ;
 - promouvoir, par le soutien à la création et au déploiement, les filières énergétiques porteuses d'avenir en termes économiques.

- L'ADEME :
 - s'assure de la recevabilité du dossier ;
 - instruit la demande d'aide (expertise interne / externe)
 - présente le dossier à la Commission Nationale des Aides (13 personnalités + représentants des ministères) qui délibère
 - l'octroi de l'aide est validé par le Commissariat Général à l'Investissement

AMI « Infrastructures de recharge »

Règles de soutien

- La contribution se fait sous forme de **subvention**
- Les infrastructures installées sur la voie publique, hors concession, en alimentation normale ou accélérée peuvent bénéficier d'un **taux de soutien de 50% du coût d'investissement** (dont matériel, génie civil, raccordement au réseau)
- L'Appel à Manifestations d'Intérêts (AMI) partage un enveloppe budgétaire de 50 Millions d'€ avec le projet « Villes de demain » piloté par la CDC
- Les subventions sont attribuées aux dossiers retenus au fur et à mesure de l'arrivée des dossiers et jusqu'à épuisement éventuel de l'enveloppe

AMI « Infrastructures de recharge »

Historique

27 avril 2011	Lancement de l'AMI. Date limite de dépôt des dossiers : 16 déc. 2013
30 mars 2012	Dépôt de la candidature d'Autolib' Métropole
11 mars 2013	Lettre de refus de l'ADEME. Le point évoqué est le suivant : « les infrastructures en concession ne sont pas éligibles . Le contrat de DSP est précisément une concession, par conséquent les dépenses ne sont pas éligibles à l'AMI ».
26 mars 2013	Courrier d'Autolib' Métropole qui conteste la décision de l'ADEME. Pas de réponse à ce courrier à ce jour.
Avril 2013 – Mai 2014	Echange de courriers, RDV Cabinet Montebourg, question orale à l'Assemblée nationale, ...
17 juillet 2014	Lancement d'un nouvel AMI : Autolib' n'est plus éligible.

Motif invoqué par l'ADEME pour refuser la candidature d'Autolib' Métropole (1/2)

- L'ADEME refuse de subventionner les infrastructures Autolib' sous prétexte qu'elles ont été achetées et déployées sous le mode de la concession.
- L'AMI ne mentionne pas le fait que des infrastructures exploitées via une DSP ou en concession ne sont pas éligibles.

Motif invoqué par l'ADEME pour refuser la candidature d'Autolib' Métropole (2/2)

- Les seules mentions du terme « concession » dans les textes de l'AMI sont les suivantes :

Page 8 de l'AMI

Seules les infrastructures de recharge électrique installées sur voirie publique et stations services ouvertes au public seront éligibles. A ce titre, les installations sur parking privé ou en concession, les installations au domicile ou sur le lieu de travail ne sont pas éligibles au présent AMI.

(...)

Le dossier (...) devra présenter le cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion de l'infrastructure, dans les différents espaces concernés : public, sous concession...

(...)

Les infrastructures de charge installées sur la voie publique, hors concession (...) pourront bénéficier d'un taux de soutien de 50% du coût d'investissement.

- La seule limitation liée au terme « concession » renvoie au statut de la voirie sur laquelle la borne est implantée et non au montage contractuel permettant l'implantation et l'exploitation de la borne.

Subventions attribuées (au 30 juillet 2014)

- La Cour des Comptes a publié un rapport relatif à la mise en œuvre et au suivi des Investissements d'Avenir (Annexe au projet de loi de finances pour 2015)
 - L'AMI aurait servi à financer une quinzaine de projets représentant plus de 5000 points de charge
 - 7M€ auraient été contractualisés pour un décaissement réel de 0,8M€ au 31 07 2014

Actions

Les infrastructures réalisées dans le cadre de la DSP Autolib' n'étant pas éligibles au second AMI, nous recommandons de relancer l'instruction du dossier initial avec, pour actions :

- Etude juridique approfondie du cahier des charges de l'AMI, du contrat Autolib' et comparaison avec les autres projets financés ;
- RV auprès du Président de l'ADEME, voir de la Ministre de l'Ecologie afin de demander un réexamen de notre candidature.