



N° 1820

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 février 2014.

PROPOSITION DE LOI

*facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de
recharge de véhicules électriques sur l'espace public,*

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Bruno LE ROUX, Frédérique MASSAT, François BROTTES, Jean GRELLIER, Fanny DOMBRE COSTE, Béatrice SANTAIS, Patricia ADAM, Sylviane ALAUX, Jean-Pierre ALLOSSERY, François ANDRÉ, Christian ASSAF, Avi ASSOULY, Alexis BACHELAY, Guillaume BACHELAY, Jean-Paul BACQUET, Dominique BAERT, Frédéric BARBIER, Serge BARDY, Delphine BATHO, Marie-Noëlle BATTISTEL, Laurent BAUMEL, Philippe BAUMEL, Nicolas BAYS, Catherine BEAUBATIE, Luc BELOT, Gisèle BIÉMOURET, Philippe BIES, Erwann BINET, Yves BLEIN, Jean-Luc BLEUNVEN, Patrick BLOCHE, Daniel BOISSERIE, Christophe BORGEL, Florent BOUDIE, Christophe BOUILLON, Brigitte BOURGUIGNON, Kheira BOUZIANE, Jean-Louis BRICOUT, Gwénégan BUI, Sabine BUIS, Jean-Claude BUISINE, Sylviane BULTEAU, Vincent BURRONI, Alain CALMETTE, Martine CARRILLON-COUVREUR, Laurent CATHALA, Jean-Paul CHANTEGUET, Marie-Anne CHAPDELAINE, Jean-Jacques COTTEL, Catherine COUTELLE,

Pascale CROZON, Yves DANIEL, Carlos DA SILVA, Pascal DEGUILHEM, Florence DELAUNAY, Guy DELCOURT, Carole DELGA, Françoise DESCAMPS-CROSNIER, Jean-Louis DESTANS, Jean-Pierre DUFAU, William DUMAS, Jean-Paul DUPRÉ, Olivier DUSSOPT, Sophie ERRANTE, Marie-Hélène FABRE, Martine FAURE, Olivier FAURE, Matthias FEKL, Hervé FÉRON, Richard FERRAND, Hugues FOURAGE, Michèle FOURNIER-ARMAND, Geneviève GAILLARD, Hélène GEOFFROY, Jean-Patrick GILLE, Geneviève GOSSELIN-FLEURY, Pascale GOT, Laurent GRANDGUILLAUME, Estelle GRELIER, Édith GUEUGNEAU, Thérèse GUILBERT, David HABIB, Danièle HOFFMAN-RISPAL, Joëlle HUILLIER, Sandrine HUREL, Christian HUTIN, Françoise IMBERT, Michel ISSINDOU, Éric JALTON, Serge JANQUIN, Régis JUANICO, Armand JUNG, Laurent KALINOWSKI, Marietta KARAMANLI, Chaynesse KHIROUNI, Jean-Luc LAURENT, Pierre-Yves LE BORGNE, Gilbert LE BRIS, Anne-Yvonne LE DAIN, Jean-Yves LE DÉAUT, Annick LE LOCH, Jean-Pierre LE ROCH, Pierre LEAUTEY, Michel LEFAIT, Patrick LEMASLE, Catherine LEMORTON, Annick LEPETIT, Arnaud LEROY, Michel LESAGE, Bernard LESTERLIN, Serge LETCHIMY, Martine LIGNIÈRES-CASSOU, François LONCLE, Lucette LOUSTEAU, Jean-Pierre MAGGI, Jean-Philippe MALLÉ, Marie-Lou MARCEL, Jean-René MARSAC, Martine MARTINEL, Sandrine MAZETIER, Michel MÉNARD, Kléber MESQUIDA, Franck MONTAUGÉ, Pierre-Alain MUET, Philippe NAUCHE, Michel PAJON, Hervé PELLOIS, Sylvie PICHOT, Sébastien PIETRASANTA, Martine PINVILLE, Christine PIRES BEAUNE, Napole POLUTÉLÉ, Pascal POPELIN, Émilienne POUMIROL, Michel POUZOL, François PUPPONI, Joaquim PUEYO, Catherine QUÉRÉ, Monique RABIN, Dominique RAIMBOURG, Marie RÉCALDE, Marie-Line REYNAUD, Eduardo RIHAN CYPEL, Denys ROBILIARD, Frédéric ROIG, Bernard ROMAN, Gwendal ROUILLARD, René ROUQUET, Gilbert SAUVAN, Gilles SAVARY, Christophe SIRUGUE, Julie SOMMARUGA, Suzanne TALLARD, Gérard TERRIER, Thomas THÉVENOUD, Sylvie TOLMONT, Jean-Louis TOURAINE, Stéphane TRAVERT, Catherine TROALLIC, Cécile UNTERMAIER, Daniel VAILLANT, Jacques VALAX, Clotilde VALTER, Olivier VERAN, Fabrice VERDIER, Michel VERGNIER, Patrick VIGNAL, Jean-Michel VILLAUMÉ, Jean-Jacques VLODY, Paola ZANETTI et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen (1) et apparentés (2),
députés.

(1) *Ce groupe est composé de Mesdames et Messieurs* : Ibrahim Aboubacar, Patricia Adam, Sylviane Alaux, Jean-Pierre Allossery, Pouria Amirshahi, François André, Nathalie Appéré, Christian Assaf, Avi Assouly, Pierre Aylagas, Alexis Bachelay, Guillaume Bachelay, Jean-Paul Bacquet, Gérard Bapt, Frédéric Barbier, Ericka Bareigts, Claude Bartolone, Christian Bataille, Delphine Batho, Marie-Noëlle Battistel, Laurent Baumel, Philippe Baumel, Nicolas Bays, Catherine Beaubatie, Jean-Marie Beffara, Luc Belot, Karine Berger, Gisèle Biémouret, Philippe Bies, Erwann Binet, Jean-Pierre Blazy, Yves Blein, Patrick Bloche, Daniel Boisserie, Pascale

Boistard, Christophe Borgel, Florent Boudié, Marie-Odile Bouillé, Christophe Bouillon, Brigitte Bourguignon, Malek Boutih, Kheira Bouziane, Emeric Bréhier, Jean-Louis Bricout, Jean-Jacques Bridey, François Brottes, Isabelle Bruneau, Gwenegan Bui, Sabine Buis, Jean-Claude Buisine, Sylviane Bulteau, Vincent Burroni, Alain Calmette, Jean-Christophe Cambadélis, Colette Capdevielle, Yann Capet, Christophe Caresche, Fanélie Carrey-Conte, Martine Carrillon-Couvreur, Christophe Castaner, Laurent Cathala, Jean-Yves Caullet, Nathalie Chabanne, Guy Chambefort, Jean-Paul Chanteguet, Marie-Anne Chapdelaine, Dominique Chauvel, Pascal Cherki, Jean-David Ciot, Alain Claeys, Jean-Michel Clément, Marie-Françoise Clergeau, Philip Cordery, Valérie Corre, Jean-Jacques Cotel, Catherine Coutelle, Jacques Cresta, Pascale Crozon, Seybah Dagoma, Yves Daniel, Carlos Da Silva, Pascal Deguilhem, Florence Delaunay, Guy Delcourt, Carole Delga, Sébastien Denaja, Françoise Descamps-Crosnier, Sophie Dessus, Jean-Louis Destans, Michel Destot, Fanny Dombre Coste, René Dosière, Philippe Doucet, Sandrine Doucet, Françoise Dubois, Jean-Pierre Dufau, Anne-Lise Dufour-Tonini, Françoise Dumas, William Dumas, Jean-Louis Dumont, Laurence Dumont, Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Philippe Duron, Olivier Dussopt, Christian Eckert, Henri Emmanuelli, Corinne Erhel, Sophie Errante, Marie-Hélène Fabre, Alain Fauré, Martine Faure, Olivier Faure, Matthias Fekl, Vincent Feltesse, Hervé Féron, Richard Ferrand, Jean-Pierre Fougerat, Hugues Fourage, Michèle Fournier-Armand, Christian Franqueville, Michel Français, Jean-Claude Fruteau, Jean-Louis Gagnaire, Geneviève Gaillard, Yann Galut, Hélène Geoffroy, Jean-Marc Germain, Jean-Patrick Gille, Jean Glavany, Daniel Goldberg, Geneviève Gosselin, Pascale Got, Marc Goua, Linda Gourjade, Laurent Grandguillaume, Estelle Grelier, Jean Grellier, Jérôme Guedj, Élisabeth Guigou, Thérèse Guilbert, Chantal Guittet, David Habib, Razyzy Hammadi, Mathieu Hanotin, Danièle Hoffman-Rispal, Joëlle Huillier, Sandrine Hurel, Monique Iborra, Françoise Imbert, Michel Issindou, Éric Jaltou, Serge Janquin, Henri Jibrayel, Régis Juanico, Armand Jung, Laurent Kalinowski, Marietta Karamanli, Philippe Kemel, Chaynesse Khirouni, Bernadette Laclais, Conchita Lacuey, Jérôme Lambert, Colette Langlade, Jean Launay, Pierre Léauté, Pierre-Yves Le Borgn', Jean-Yves Le Bouillonnet, Patrick Lebreton, Gilbert Le Bris, Anne-Yvonne Le Dain, Jean-Yves Le Déaut, Viviane Le Dissez, Michel Lefait, Dominique Lefebvre, Jean-Marie Le Guen, Annick Le Loch, Axelle Lemaire, Patrick Lemasle, Catherine Lemorton, Christophe Léonard, Annick Lepetit, Jean-Pierre Le Roch, Bruno Le Roux, Arnaud Leroy, Michel Lesage, Bernard Lesterlin, Michel Liebgott, Martine Lignières-Cassou, Audrey Linkenheld, François Loncle, Lucette Lousteau, Jean-Pierre Maggi, Jean-Philippe Mallé, Thierry Mandon, Jacqueline Maquet, Marie-Lou Marcel, Jean-René Marsac, Martine Martinel, Frédéric Massat, Sandrine Mazetier, Michel Ménard, Patrick Mennucci, Kléber Mesquida, Franck Montaugé, Pierre-Alain Muet, Philippe Nauche, Ségolène Neuville, Nathalie Nieson, Philippe Noguès, Maud Olivier, Monique Orphé, Michel Pajon, Luce Pane, Christian Paul, Rémi Pavros, Germinal Peiro, Jean-Claude Perez, Sylvie Pichot, Sébastien Pietrasanta, Martine Pinville, Christine Pires Beaune, Philippe Plisson, Élisabeth Pochon, Pascal Popelin, Dominique Potier, Émilienne Poumirol, Michel Pouzol, Patrice Prat, Joaquim Pueyo, François Pupponi, Catherine Quéré, Valérie Rabault, Monique Rabin, Dominique Raimbourg, Marie Récalde, Marie-Line Reynaud, Eduardo Rihan Cypel, Denys Robiliard, Alain Rodet, Marcel Rogemont, Frédéric Roig, Barbara Romagnan, Bernard Roman, Dolores Roqué, Gwendal Rouillard, René Rouquet, Alain Rousset, Béatrice Santais, Odile Saugues, Gilbert Sauvan, Gilles Savary, Gérard Sebaoun, Christophe Sirugé, Julie Sommaruga, Suzanne Tallard, Pascal Terrasse, Gérard Terrier, Thomas Thévenoud, Sylvie Tolmont, Jean-Louis Touraine, Stéphane Travert, Catherine Troallic, Cécile Untermaier, Jean-Jacques Urvoas, Daniel Vaillant, Hélène Vainqueur-Christophe, Jacques Valax, Clotilde Valter, Michel Vauzelle, Olivier Véran, Fabrice Verdier, Michel Vergnier, Patrick Vignal, Jean-Michel Villaumé, Jean Jacques Vlody, Paola Zanetti.

(2) Dominique Baert, Serge Bardy, Marie-Françoise Bechtel, Chantal Berthelot, Jean-Luc Bleunven, Guy-Michel Chauveau, Yves Goasdoué, Édith Gueugneau, Christian Hutin, Jean-Luc Laurent, Annie Le Houerou, Serge Letchimy, Gabrielle Louis-Carabin, Hervé Pellois, Napole Poluté, Boinali Said.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les véhicules électriques constituent un levier important en matière de respect des engagements internationaux de la France sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. À ce bénéfice environnemental, il faut ajouter la contribution à la lutte contre la pollution atmosphérique locale, ainsi que la réduction de la dépendance des transports aux combustibles fossiles.

La France nourrit de hautes ambitions industrielles dans le développement de l'électro-mobilité. Notre pays est le premier marché d'Europe pour les véhicules électriques et hybrides de nouvelle génération. Nos constructeurs automobiles ont pris une avance technologique considérable et produisent des véhicules électriques sur le territoire national. Avec 13 954 véhicules (8 779 voitures et 5 175 camionnettes électriques) vendus en 2013, les immatriculations ont augmenté de 50 % par rapport à 2012, confirmant l'intérêt des Français pour le véhicule électrique, à la fois écologique, économique et populaire.

Cet intérêt se confirme dans le monde, où l'on constate que l'adoption du véhicule électrique se fait à un rythme plus rapide encore que celui connu pour les véhicules hybrides : ainsi, aux États-Unis, une étude du Ministère de l'Énergie révèle que la croissance des ventes des nouveaux modèles électriques dans leurs deux premières années de ventes est deux fois plus forte que celles des modèles hybrides à leur lancement, et ces derniers ont conquis en 10 ans une part de marché de 3 %. Le gouvernement américain s'est ainsi fixé un objectif de 1,2 million de véhicules électriques en 2015. En Europe, la croissance des véhicules électriques connaît également une croissance très forte : L'Agence européenne pour l'environnement indique que les ventes ont été multipliées par 20 entre 2010 et 2012. D'après une étude réalisée par le cabinet Navigant Research, les ventes mondiales de véhicules dotés d'une technologie électrique (hybrides + hybrides rechargeables + VE) totaliseront plus de 35 millions d'unités en 2022 dans le monde.

Dans le cadre du « plan automobile » présenté par le gouvernement en juillet 2012, des efforts particuliers ont été accomplis et se poursuivent pour réaliser cette ambition : un Bonus augmenté et élargi pour les véhicules les plus décarbonés, soit 6 300 € pour un véhicule électrique, a été établi ; une commande de véhicules de l'État réorientée au minimum à

25 % vers les véhicules électriques et hybrides a été ordonnée ; et un soutien massif à l'innovation au travers du Programme des investissements d'avenir (un milliard d'euros dont 650 M€ pour les véhicules routiers de demain) a été décidé en direction des constructeurs.

Le plan automobile de juillet 2012 inclut dans ses priorités un soutien accru au déploiement des infrastructures de recharge. Un appel à manifestation d'intérêt a été publié en janvier 2013 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) dans le cadre du programme « Véhicule du futur des Investissements d'Avenir », d'une dotation de 50 M€ pour soutenir les projets d'infrastructures de recharge de véhicules électriques qui seraient implantés par les collectivités locales. Ce nouvel appel à manifestation d'intérêt, toujours en vigueur, permet de soutenir financièrement, au-delà des seules collectivités couvertes par le dispositif restreint antérieur, les régions, départements, villes, agglomérations, ou groupements d'agglomérations qui respectent les critères d'éligibilité et qui s'engagent dans le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Cette initiative a permis de créer une nouvelle impulsion et, en particulier, de couvrir des territoires ruraux qui étaient préalablement exclus du bénéfice de l'aide de l'État.

Dans ce cadre et avec le soutien de l'État, les initiatives des territoires commencent à dessiner une France accueillante pour l'électromobilité : Paris et son syndicat Autolib présente le parc le plus abouti et le plus dense d'Europe avec plus de 5 000 bornes de recharge dont une partie ouverte aux tiers non utilisateurs d'Autolib. Angoulême (100 bornes de recharge), Le Havre (30 bornes de recharge), le département d'Indre et Loire (522 bornes de recharge), les régions Poitou Charentes (883 bornes de recharge) et Nord Pas de Calais (466 bornes de recharge), l'établissement public de Marne La Vallée (256 bornes de recharge), ont lancé leur plan d'équipement. Lyon, Bordeaux, Rouen, sont également engagés. D'autres collectivités locales suivent.

La France possède ainsi déjà le premier parc de bornes de recharge pour véhicules électriques particuliers en Europe et tient la troisième place dans le monde selon l'Association des véhicules électriques routiers européens (AVERE). Le parc de points de charge ouverts au public a atteint les 8 000 à la fin 2013. Mais l'objectif de leur doublement en 2014 sur la base de la dynamique engagée paraît hors d'atteinte.

Les études de marché commandées par les constructeurs de véhicules électriques soulignent en effet que parmi les verrous objectifs ou ressentis à l'acte d'achat de véhicules électriques, l'incertitude sur la possibilité de recharger son véhicule en tout lieu est très présente. Le déploiement d'infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques (VE) est reconnu comme une condition *sine qua non* pour surmonter les hésitations de nos concitoyens à se tourner vers ce mode de transport non polluant, notamment dans les zones péri-urbaines et rurales où ce véhicule a toute sa pertinence. Il est nécessaire de signaler que les études que Renault a fait réaliser sur les ventes de son véhicule électrique « Zoé » montrent que 75 % des utilisateurs de véhicules électriques résident dans ou autour des villes de moins de 50 000 habitants, là où précisément les trajets domicile-travail sont les plus coûteux pour les ménages en l'absence de transports en commun pertinents. Ce sont ces régions qui doivent recevoir l'effort d'installation des bornes de recharge électrique.

Le législateur a confié aux seules communes la compétence pour implanter des bornes de recharge sur l'espace public, dans les termes suivants de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales :

« Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité nécessaire à l'alimentation des infrastructures de charge.

« Elles peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L. 2224-31, aux autorités organisatrices des transports urbains mentionnées à l'article 27-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et, en Île-de-France, au Syndicat des transports d'Île-de-France.

« Sans préjudice des consultations prévues par d'autres législations, l'autorité organisatrice du réseau public de distribution d'électricité et le

gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité émettent un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge soumis à délibération de l'organe délibérant en application du présent article. »

Un an après le lancement de l'appel à manifestation d'intérêt de janvier 2013, il apparaît que, malgré les efforts de nombreuses collectivités, le maillage du territoire reste durablement incomplet faute d'un relais au niveau national, ce qui de fait remet en question l'accès de chaque citoyen à l'électromobilité, tant en zone rurale, périurbaine qu'urbaine.

Il faut donc s'interroger sur la possibilité de mettre en place un réseau essentiel de bornes de recharges sur l'ensemble du territoire national dont la construction, l'exploitation, l'entretien et la maintenance, pourraient être réalisés par un opérateur national. Ce réseau de bornes permettant une recharge permettrait de garantir à l'utilisateur de véhicule électrique une capacité de recharge sécurisant son trajet. Or, nous sommes dans la situation précise où l'initiative en la matière ne peut venir des seules collectivités territoriales qui ne peuvent, par définition, porter la cohérence nationale ou même inter-régionale nécessaire. C'est le rôle de l'État, qui doit mener cette action tout en continuant à encourager et à faciliter les déploiements des collectivités locales, ainsi que des acteurs privés qui prennent le relais de ce maillage national en infrastructures de recharge.

Les bornes de recharges électriques accessibles au public ont vocation à être implantées, concrètement, sur le domaine public des collectivités territoriales. L'installation par l'État ou par l'opérateur de bornes de recharges est constitutive d'une occupation domaniale nécessitant la délivrance par la collectivité concernée d'un titre d'occupation et au paiement, par l'occupant du domaine, d'une redevance. L'application de ces règles au cas précis de l'installation d'équipements qui auront un bénéfice autant local que national sera naturellement source de complexité, de délais, de difficultés pour un enjeu financier hors de proportion.

Pour concrétiser cette ambition nationale aux meilleures conditions pour la collectivité, il faut faciliter et simplifier. Il en résulte la nécessité de recourir à la loi pour autoriser l'État ou l'acteur qui serait amené à développer ce réseau de concert avec l'État à implanter des bornes de recharges électriques sur le domaine public ou privé des collectivités territoriales. Il paraît d'intérêt général d'exonérer de toute forme de redevance domaniale pour la réalisation de ce réseau de bornes de recharge.

Les arguments autres que la simplicité pour déroger spécialement au paiement d'une redevance sans porter atteinte au principe constitutionnel

de libre administration et au droit de propriété des collectivités territoriales ne manquent pas :

La réduction des gaz à effet de serre a déjà été reconnue par le Conseil constitutionnel comme constituant un motif d'intérêt général (décision n° 2000-441 DC du 28 décembre 2000, cons. n° 35). La production électrique nationale, très largement décarbonée, constitue un argument puissant en ce sens.

Le projet de directive en cours de discussion sur les carburants alternatifs fait du développement de l'électromobilité un impératif européen et confie aux États le soin de prendre des dispositions y concourant pour pallier l'insuffisance de l'initiative privée en la matière.

Voilà pourquoi il vous est proposé d'approuver la proposition de loi ci-après.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, l'État ou un opérateur au sein duquel l'État détient une participation peut implanter sur le domaine public des collectivités territoriales des infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables, sans être tenu au paiement d'une redevance, lorsque cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale.
- ② La dimension nationale du projet s'apprécie notamment au regard du nombre de régions concernées. Le projet est soumis à l'approbation des ministres chargés de l'industrie et de l'Écologie, sur la base d'un dossier précisant le nombre et la répartition des bornes à implanter sur le territoire français.
- ③ Les modalités d'implantation des infrastructures font l'objet d'une concertation entre le porteur du projet et les collectivités territoriales concernées.

Article 2

La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

