



N° 1882

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 avril 2014

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES SUR LA PROPOSITION DE LOI *facilitant le **déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public*** (n° 1820)

PAR Mme FRÉDÉRIQUE MASSAT

Députée

---

---

Voir le numéro : **1820**.



## SOMMAIRE

	Pages
I. UNE PROPOSITION DE LOI QUI S'INSCRIT DANS UNE STRATÉGIE FRANÇAISE AMBITIEUSE DE DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE.....	5
A. LE DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE EST UN ENJEU INDUSTRIEL, ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE .....	5
1. Une filière industrielle française du véhicule électrique qui doit prendre son essor.....	5
2. Une contribution importante à la diminution de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre .....	5
3. Une condition nécessaire à la réussite de la transition énergétique.....	5
B. L'INSUFFISANCE DU RÉSEAU NATIONAL DE BORNES DE RECHARGE CONSTITUE UN FREIN MAJEUR AU DÉVELOPPEMENT DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE. ....	6
1. Un démarrage moins dynamique que ce qui était escompté il y a quelques années.....	6
2. L'une des deux raisons majeures au retard à l'allumage : la peur de la panne.....	7
a. Les outils nécessaires sont mis en place pour résoudre le problème du prix de la batterie.....	7
b. Le manque d'infrastructures de recharge doit être comblé au plus vite. ....	8
II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI RÉPOND À UN RÉEL BESOIN : CELUI D'ACCÉLÉRER LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ET DE COMBLER LES « TROUS » LAISSÉS PAR LES INITIATIVES DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES ACTEURS PRIVÉS. ....	9
A. DEUX TYPES D'INITIATIVES FORMENT AUJOURD'HUI UN EMBRYON DE RÉSEAU NATIONAL .....	9
1. Des collectivités territoriales qui déploient leur réseau local grâce aux aides de l'ADEME .....	9
2. Des initiatives des acteurs privés .....	11
B. UN RÉSEAU NATIONAL QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ DANS TROIS DIRECTIONS.....	11

1. Certains territoires ne sont aujourd’hui que très peu couverts par des initiatives locales.....	11
2. Certains réseaux locaux ne comptent pas assez de bornes accélérées ou rapides ..	12
3. Seul un acteur de taille nationale peut mettre sur pied les infrastructures qui relie les réseaux locaux entre eux. ....	13
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	17
<b>I. DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	17
<b>II. EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	31
<i>Article 1<sup>er</sup></i> : Octroi d’une compétence à l’État en matière d’implantation d’infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public des collectivités territoriales .....	31
<i>Après l’article 1<sup>er</sup></i> .....	38
<i>Article 2</i> : Gage.....	40
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	41
<b>LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES</b> .....	43

Les amendements examinés par la commission sont disponibles sur [le site de l’Assemblée nationale](#) <sup>(1)</sup>.

---

(<sup>1</sup>) [http://www2.assemblee-nationale.fr/recherche/amendements#listeResultats=tru&idDossierLegislatif=32718&idExamen=3656&numAmend=&idAuteur=&idArticle=&idAlinea=&sort=&dateDebut=&dateFin=&periodeParlementaire=&texteRecherche=&zoneRecherche=tout&nbres=10&format=html&regleTri=ordre\\_texte&ordreTri=croissant&start=1](http://www2.assemblee-nationale.fr/recherche/amendements#listeResultats=tru&idDossierLegislatif=32718&idExamen=3656&numAmend=&idAuteur=&idArticle=&idAlinea=&sort=&dateDebut=&dateFin=&periodeParlementaire=&texteRecherche=&zoneRecherche=tout&nbres=10&format=html&regleTri=ordre_texte&ordreTri=croissant&start=1)

## **I. UNE PROPOSITION DE LOI QUI S'INSCRIT DANS UNE STRATÉGIE FRANÇAISE AMBITIEUSE DE DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE.**

### **A. LE DÉVELOPPEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE EST UN ENJEU INDUSTRIEL, ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE**

#### **1. Une filière industrielle française du véhicule électrique qui doit prendre son essor.**

Les premiers concernés sont évidemment les constructeurs automobiles français, qui sont particulièrement en pointe : ils captent 80 % des parts de marché du véhicule électrique pour les particuliers, contre 53 % pour le total des véhicules particuliers.

Sont également concernés de nombreux équipementiers électriques, pourvoyeurs d'emplois locaux.

#### **2. Une contribution importante à la diminution de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre**

Les épisodes récents de pics de pollution ont montré à quel point il était vital de trouver des solutions alternatives aux modes de transport citadins alimentés par des énergies fossiles.

Le développement du véhicule électrique contribuera également à améliorer le bilan carbone français. Un véhicule électrique roulant en France émet en moyenne 12 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, contre une moyenne de 117 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre pour le parc français actuel<sup>(1)</sup>.

#### **3. Une condition nécessaire à la réussite de la transition énergétique**

Le Président de la République a fixé un objectif prioritaire : la réduction de la dépendance française aux énergies fossiles, ce qui passe par des initiatives fortes dans le transport. Ce secteur représente 32 % de la consommation finale d'énergie, mais 70 % de la consommation de pétrole<sup>(2)</sup>.

Si l'on va plus loin dans l'analyse, les véhicules électriques constituent pour certains le chaînon manquant des *smart grids*. Connecter plusieurs millions de véhicules électriques au réseau doterait celui-ci d'une capacité de stockage inégalée. Les batteries embarquées se révéleront un outil particulièrement utile à la gestion de l'intermittence des énergies renouvelables en se chargeant et se déchargeant en fonction des pics d'offre et de demande. Certains opérateurs comme Bouygues réfléchissent également à une seconde vie des batteries de véhicules électriques dans les bâtiments.

---

(1) *Panorama énergies-climat, édition 2013, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.*

(2) *Chiffres de l'énergie, édition 2013, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.*

## B. L'INSUFFISANCE DU RÉSEAU NATIONAL DE BORNES DE RECHARGE CONSTITUE UN FREIN MAJEUR AU DÉVELOPPEMENT DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE.

### 1. Un démarrage moins dynamique que ce qui était escompté il y a quelques années.

Le nombre d'immatriculations de véhicules 100 % électriques s'élevait à 25 000 à la fin de l'année 2013. ERDF a ainsi été amené à réviser son scénario de pénétration fortement à la baisse : alors que le gestionnaire de réseau prévoyait 1,9 million de voitures électriques à l'horizon 2020, ce chiffre est désormais de 450 000 à 800 000.

Toutefois, l'année 2013 a été marquée par une forte croissance : 14 000 véhicules ont été immatriculés lors de cette seule année, soit la moitié du total. On compte désormais 17 modèles de véhicules 100 % électriques et 11 modèles hybrides rechargeables.

#### PROGRESSION DES VENTES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES DEPUIS 2014

PARTICULIER	2010	2011	2012	2013	2014 - Février	Total	%
Renault ZOE			48	5 511	307	5 866	32,5%
Bolloré Bluecar		399	1 543	658	81	2 681	14,8%
Peugeot iOn	30	639	1 409	178	41	2 297	12,7%
Nissan LEAF		83	524	1 438	215	2 260	12,5%
Citroen C-Zero	27	645	1 335	80	31	2 118	11,7%
Mia		249	384	201	9	843	4,7%
Renault Fluence	13	396	295	18		722	4,0%
Smart Fortwo	34	52	66	478	56	686	3,8%
Think City	11	110				121	0,7%
Mitsubishi iMIEV	8	42	24	38		112	0,6%
Volkswagen e-Up			15	64	17	96	0,5%
BMW i3				68	19	87	0,5%
Tesla Model S				17	33	50	0,3%
MINI Electric	50					50	0,3%
Tesla Roadster	11	9	10	1		31	0,2%
Neoma				3		3	0,0%
Ford Focus				4	3	7	0,0%
Autres		6	10	22	8	46	0,3%
<b>Total</b>	<b>184</b>	<b>2 630</b>	<b>5 663</b>	<b>8 779</b>	<b>820</b>	<b>18 076</b>	<b>100%</b>
UTILITAIRE	2010	2011	2012	2013	2014 - janvier	Total	%
Renault Kangoo ZE	14	782	2 263	4 174	95	7 328	59,2%
Autres	782	1 657	1 388	1 001	177	5 045	40,8%
<b>Total</b>	<b>796</b>	<b>2 479</b>	<b>3 651</b>	<b>5 175</b>	<b>272</b>	<b>12 373</b>	<b>100,0%</b>
<b>Grand Total</b>	<b>980</b>	<b>5 109</b>	<b>9 314</b>	<b>13 954</b>	<b>1 092</b>	<b>30 449</b>	

Source : Bolloré

Nous sommes dans une phase d'accélération que la puissance publique se doit d'accompagner.

## 2. L'une des deux raisons majeures au retard à l'allumage : la peur de la panne

### a. Les outils nécessaires sont mis en place pour résoudre le problème du prix de la batterie

La première raison expliquant la réticence à l'achat est le prix. De ce point de vue, l'ensemble des études montrent que l'achat d'un véhicule électrique se justifie pour un véhicule qui effectue beaucoup de kilomètres. Renault situe ainsi le seuil de rentabilité au-delà de 10 000 km par an. Cela s'explique aisément : le coût de l'investissement est élevé en raison du coût de la batterie, de l'ordre de 8 000 à 10 000 euros. En revanche, le coût de fonctionnement est bien plus faible : de l'ordre de 2 €/100 kilomètres parcourus. Plusieurs phénomènes devraient contribuer à diminuer l'importance du prix d'achat au cours des prochaines années :

- le coût des batteries devrait diminuer avec l'effet de série ;
- les clients cibles, effectuant beaucoup de kilomètres, sont nombreux : ce sont les Français résidant en zone rurale ou péri-urbaine, qui effectuent des trajets pendulaires, les flottes d'entreprises et l'auto-partage ;
- les constructeurs proposent des formules innovantes de location de la batterie, si bien qu'en incluant la bonification d'État, le prix des véhicules électriques proposés par Renault est équivalent à celui des véhicules thermiques de la gamme comparable.

L'État a apporté une aide importante à la diminution du prix du véhicule électrique par l'intermédiaire du bonus-malus, créé en 2007. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2013, l'aide à l'achat des véhicules électriques s'établit à 27 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises du véhicule, augmenté s'il y a lieu du coût des batteries si celles-ci sont prises en location, dans la limite de 6 300 euros.

#### BARÈME DU BONUS-MALUS AUTOMOBILE

Taux d'émission de CO2 (en grammes par kilomètre)	Montant du bonus au 1er novembre 2013 (en euros)
0 à 20 g	6 300 (dans la limite de 27 % du coût d'acquisition)
21 à 60 g	4 000 (dans la limite de 20 % du coût d'acquisition)
61 à 90 g	150

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

***b. Le manque d'infrastructures de recharge doit être comblé au plus vite.***

Le début timide de la voiture électrique tient également au manque d'infrastructures de recharge. En pratique, les besoins sont faibles : en Europe, 87 % des trajets sont inférieurs à 60 kilomètres, alors que l'autonomie des véhicules électriques est de 120 kilomètres réels. Il est donc probable que les infrastructures de recharge installées sur le domaine public seront peu utilisées car les propriétaires de véhicule utiliseront en priorité la prise équipant leur domicile.

Toutefois, le facteur psychologique est décisif. L'installation de bornes de recharges accélérées ou rapides rassure le conducteur. Elle est d'autant plus nécessaire au départ, lorsque les acquéreurs potentiels sont encore hésitants et qu'il faut les convaincre de faire le premier pas. Le déploiement d'un réseau national couvrant le territoire ne doit pas se faire concomitamment à la montée en puissance du véhicule électrique, mais doit la précéder.

## **II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI RÉPOND À UN RÉEL BESOIN : CELUI D'ACCÉLÉRER LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ET DE COMBLER LES « TROUS » LAISSÉS PAR LES INITIATIVES DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DES ACTEURS PRIVÉS.**

### **A. DEUX TYPES D'INITIATIVES FORMENT AUJOURD'HUI UN EMBRYON DE RÉSEAU NATIONAL**

#### **1. Des collectivités territoriales qui déploient leur réseau local grâce aux aides de l'ADEME**

Selon les chiffres communiqués par ERDF, qui dispose d'une vision quasi-exhaustive des différents projets, on dénombre aujourd'hui 5 600 bornes sur la voirie à la fin 2013. Ces projets ont bénéficié d'un financement des Investissements d'avenir, dans le cadre desquels l'État a confié à l'ADEME le rôle d'opérateur du programme « véhicule du futur ».

Un premier appel à manifestations d'intérêt (AMI) visant à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge a été lancé par l'agence en avril 2011 et s'est clos le 16 décembre 2013. Ce premier AMI était restreint aux collectivités ayant signé la charte pour le développement d'infrastructures publiques de recharge qui n'avaient pas été labellisées « EcoCités ». Sur les trois projets déposés :

- deux ont financés : Le Havre et Grand Angoulême ;
- un a été refusé : Autolib' ; ce projet ne remplissait pas les critères d'éligibilité car les bornes étaient déployées sous le mode de la concession et non pas financées en propre par la collectivité.

Un second AMI est ouvert depuis le 10 janvier 2013. Dans le cadre du plan gouvernemental dédié à l'automobile, il est doté d'un budget total de 50 millions d'euros. Par rapport au premier AMI, les critères d'éligibilité ont été élargis. Peuvent désormais candidater les villes, agglomérations, groupements de villes ou d'agglomérations de plus de 200 000 habitants, les départements, les régions, les syndicats intercommunaux, les établissements publics d'aménagement et tout autre montage juridique dans lequel le financeur est totalement public.

Le montant des investissements doit être supérieur à 400 000 euros, afin de favoriser l'émergence de projets structurants et à l'ampleur significative. La subvention couvre le coût d'investissement, à hauteur de 50 % pour l'implantation de bornes de charge normale (3 kVa) ou accélérée (22 kVa) et de 30 % pour les bornes de recharge rapide (43 kVa). Ces bornes doivent être installées sur la voie publique ou dans des stations-service ouvertes au public.

Le dispositif a permis à ce jour le dépôt de 11 projets. Le financement de 8 d'entre eux a été validé par le Premier ministre : 11,7 millions d'euros de subventions seront attribués, pour un montant total d'investissement de 23,7 millions d'euros.

**PROJETS DÉPOSÉS DANS LE CADRE DU 2<sup>ND</sup> AMI « VÉHICULE DU FUTUR »**

14/04/2014	Statut PIA	Coûts totaux	Aide PIA	Durée (mois)	Points de charge			
					Normale	Normale à Accélérée	Rapide	Total
Eparnne	Décidé PM	1 794 580 €	812 194 €	24	250		6	256
NPDC	Décidé PM	3 292 000 €	1 646 000 €	36		466		466
Indre et Loire	Décidé PM	3 456 000 €	1 728 000 €	24		522		522
Poitou Charentes	Décidé PM	5 421 255 €	2 690 074 €	36	508	372	3	883
Essne-et-Loir	Décidé PM	1 441 860 €	720 930 €	24		125		125
Cher	Décidé PM	1 339 487 €	669 743 €	30		200		200
Calvados	Décidé PM	2 850 000 €	1 425 000 €	36	100	400		500
Seine et Marn	Dossier déposé	1 584 000 €	792 000 €	12		278		278
Vendée	Décidé PM	4 128 400 €	2 013 300 €	36		698	5	703
EPAMSA	Dossier déposé	814 041 €	407 021 €	36		92		92
Finistère	Dossier déposé	3 173 000 €	1 525 716 €	36	100	352	6	458
<b>Total</b>		<b>29 294 623 €</b>	<b>14 429 976 €</b>	30	958	3 505	20	<b>4 483</b>

Source : ADEME

À la demande du Ministère du redressement productif, le dispositif devrait évoluer prochainement pour élargir davantage encore les critères d'éligibilité et permettre à un plus grand nombre de collectivités de se porter candidates :

- initialement fixée au 16 décembre 2014, la date de clôture de l'AMI devrait être décalée au 31 décembre 2015 ;
- le déploiement de bornes pourra s'effectuer dans le cadre d'une concession, et non simplement par financement direct des collectivités ;
- le seuil plancher d'investissement de 200 000 euros sera conservé mais le seuil de 200 000 habitants sera remplacé par un seuil d'installation d'au moins une borne pour 2500-3000 habitants.

Ces éléments illustrent la volonté de l'État d'inciter les collectivités territoriales à déployer leur propre réseau local. Le nombre de bornes installées par les collectivités devrait ainsi atteindre 14 000 à l'horizon 2016.

## **2. Des initiatives des acteurs privés**

L'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, introduit par la loi Grenelle 2, prévoit l'obligation d'intégrer des prises de recharge dans les parkings des constructions d'immeubles de bureaux et d'habitations. À compter de 2015, la création de prises sera également rendue obligatoire dans les parkings des immeubles de bureaux déjà existants et des copropriétés.

On compte au total 25 000 bornes de recharge installées par des acteurs privés : 8 000 par des particuliers, 12 000 destinées aux flottes d'entreprise, 1 000 dans les centres commerciaux et 4 000 dans les parkings. Parmi les projets notables, on compte les partenariats entre : Renault et Leclerc (800 bornes) ; Nissan, Auchan et DBT (130 bornes) ; Ikea, Cora et Nissan.

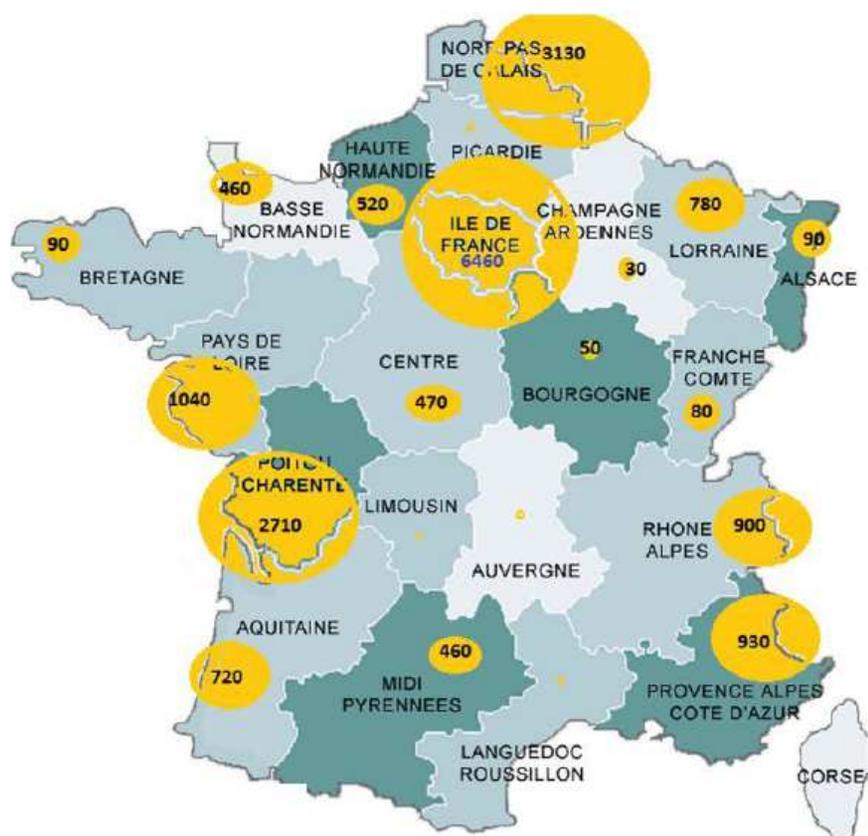
Le déploiement des bornes de recharge bénéficie donc d'un véritable engouement de la part des acteurs locaux. Toutefois, plusieurs manques ont été identifiés, qui justifient l'intervention rapide de l'État.

## **B. UN RÉSEAU NATIONAL QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ DANS TROIS DIRECTIONS**

### **1. Certains territoires ne sont aujourd'hui que très peu couverts par des initiatives locales**

Le cas de l'Île-de-France – très en avance en raison du projet Autolib' –, mis à part, la situation actuelle est encore très déséquilibrée entre les régions. La région Poitou-Charentes compte par exemple 2 710 bornes, contre 30 en Champagne-Ardenne, ou 50 en Bourgogne. L'État pourra impulser le déploiement de réseaux locaux afin de combler ces manques particulièrement problématiques en termes d'aménagement du territoire.

## INSTALLATIONS DE BORNES À L'INITIATIVE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES – PRÉVISIONS 2015



Source : ERDF

Il est également primordial de lutter contre la fracture entre zones urbaines et zones rurales. Le véhicule électrique est une alternative prometteuse pour les populations des zones rurales qui effectuent de longs trajets quotidiens, coûteux en carburant. Elles doivent donc être au centre de l'attention des opérateurs nationaux qui seront investis par cette proposition de loi.

### **2. Certains réseaux locaux ne comptent pas assez de bornes accélérées ou rapides**

En raison des modalités de subventionnement mises en place par l'ADEME, les collectivités territoriales mettent en avant les bornes de recharge normale ou accélérée alors que, dans certains cas, des infrastructures de recharge rapide peuvent se justifier.

## CARACTÉRISTIQUES DES DIFFÉRENTS TYPES DE BORNES DE RECHARGE

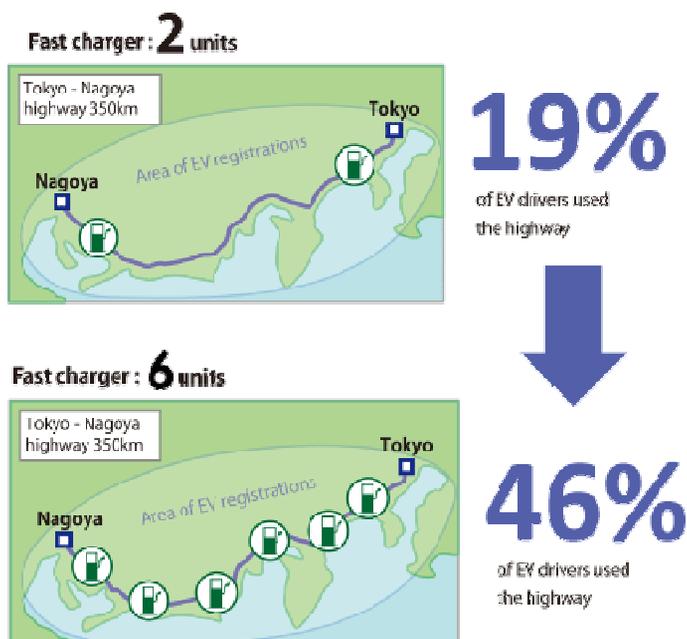
	DURÉE	PUISSANCE APPELÉE	
<b>CHARGE NORMALE</b> À domicile, au travail et dans la rue	<input type="checkbox"/>  • 2 à 3 heures pour une batterie déchargée au tiers • 8 heures pour une recharge en totalité	<input type="checkbox"/> 3,7 kW / 16 A monophasé  <input type="checkbox"/> 7,4 kW / 32 A monophasé	<input type="checkbox"/> Equivalente à un <b>chauffe-eau</b>
<b>CHARGE ACCÉLÉRÉE</b> En domaine public : dans la rue, les parkings, les centres commerciaux...	<input type="checkbox"/>  • 5 minutes pour 10 km d'autonomie • 1 h pour une recharge en totalité	<input type="checkbox"/> 22 kW / 32 A triphasé	<input type="checkbox"/> Equivalente à un <b>petit collectif</b> de 7/8 logements
<b>CHARGE RAPIDE</b> Pour les grands rouleurs (taxis, par exemple)	<input type="checkbox"/>  • 30 minutes pour une recharge en totalité	<input type="checkbox"/> 43 kW / 63 A triphasé  <input type="checkbox"/> 50 kW en courant continu	<input type="checkbox"/> Equivalente à un <b>immeuble</b>

Source : ERDF

### 3. Seul un acteur de taille nationale peut mettre sur pied les infrastructures qui relient les réseaux locaux entre eux.

Cette proposition de loi permettra notamment d'équiper certaines autoroutes ou routes nationales en infrastructures de recharge, ce qui est difficile dans le cadre des appels à manifestation d'intérêt de l'ADEME.

Malgré le handicap que représente encore la faible autonomie des batteries, l'équipement de voies nationales présente tout son intérêt, ainsi que l'a montré une expérience japonaise réalisée sur une autoroute entre Tokyo et Nagoya. Seuls 19 % des utilisateurs d'un véhicule électrique empruntaient l'autoroute lorsqu'elle était équipée de deux bornes de recharge. Après l'installation de quatre nouvelles bornes, ce taux a été porté à 46 %.



Source : CHAdeMO

### C. VERS UNE OBLIGATION EUROPÉENNE ?

Consciente de la nécessité de diminuer la dépendance de l'Europe vis-à-vis du pétrole, la Commission européenne a déposé, le 24 janvier 2013, une proposition de directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution. Cette proposition, si elle était définitivement adoptée, rendrait obligatoire la mise en place d'une infrastructure offrant une couverture minimale pour l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel (GNC et GNL), de façon à accélérer le choix de ces carburants par les particuliers et les entreprises.

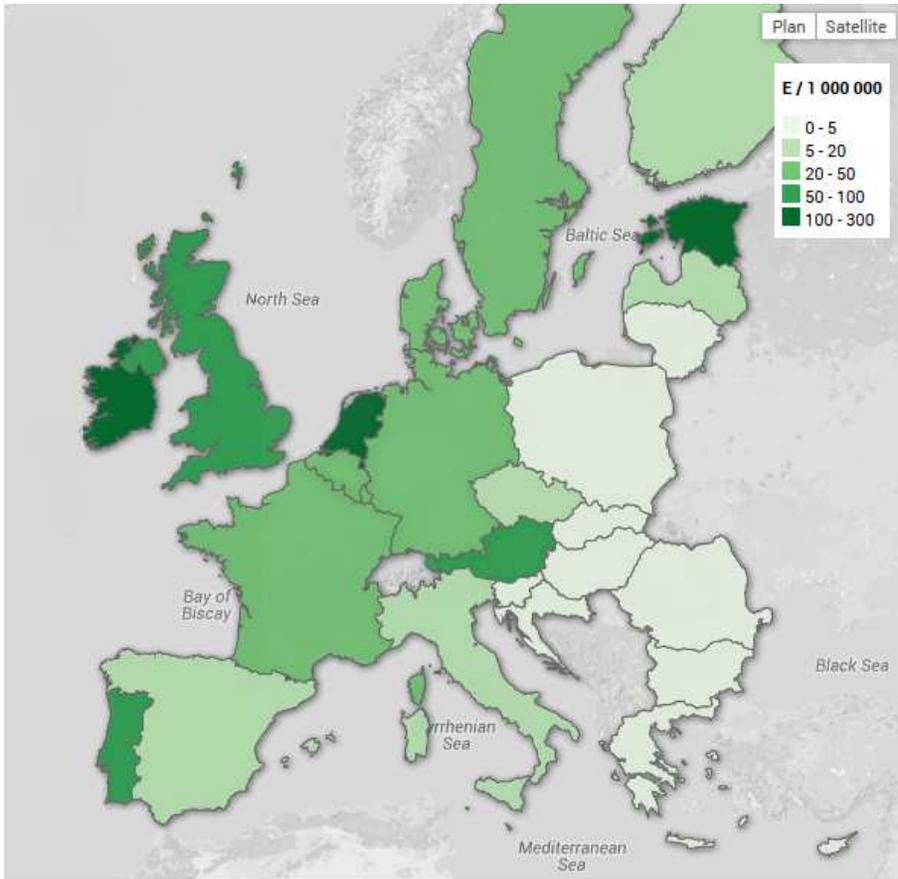
La proposition prévoit des objectifs ambitieux en matière de déploiement des bornes électriques. D'une part, elle fixe des spécifications techniques communes – prise de type 2 – pour les interfaces entre points de recharge et véhicule. La France a ainsi échoué à imposer son standard, la prise de type 3. Ces spécifications techniques devront être respectées au plus tard le 31 décembre pour les points de recharge normale et le 31 décembre 2017 pour les points de recharge rapide <sup>(1)</sup>.

(1) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&mode=XML&reference=A7-2013-0444&language=FR>

D'autre part, la proposition détermine, pour chaque État membre, un nombre minimum de points de recharge pour véhicules électriques, dont 10 % doivent être publics. Les chiffres par État membre sont établis sur la base d'objectifs nationaux, déjà définis dans de nombreux États membres pour les véhicules électriques, et du nombre total de points de charge de l'ensemble de l'Union.

### OUÛ RECHARGER SON VÉHICULE ÉLECTRIQUE DANS L'UNION EUROPÉENNE ?

Nombre de stations de recharge de véhicules électriques par million d'habitant



Source : Parlement européen <sup>(1)</sup>

(1) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=IM-PRESS&reference=20131126STO26208&format=XML&language=FR>

Suite à la discussion de la proposition de directive devant la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen, le texte imposerait un nombre minimum de 55 000 points de recharge accessibles au public sur le territoire français <sup>(1)</sup>. La présente proposition de loi devance donc le contenu des textes en cours d'examen devant les institutions européennes.

\*

\* \*

**Nous sommes face à un chantier d'intérêt national qui appelle une réponse rapide et efficace. L'importance de l'enjeu industriel a justifié le dépôt d'une proposition de loi spécifique.** À ce titre, la présente proposition de loi ne pouvait figurer dans le projet de loi sur la transition énergétique, dont le Parlement aura bientôt à connaître. La nécessité d'accélérer le déploiement des bornes était incompatible avec le calendrier du projet de loi sur la transition énergétique, dont on peut attendre une adoption définitive en 2015. Pour permettre un déploiement des bornes de recharge au plus vite, l'examen d'un texte court et ciblé s'imposait, de façon à envisager une adoption au cours de l'année 2014.

---

(1) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-%2f%2fEP%2f%2fTEXT%2bIM-PRESS%2b20131125IPR26108%2b0%2bDOC%2bXML%2bV0%2f%2fFR&language=FR>

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

### I. DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du mardi 15 avril 2014, la commission a examiné la proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public (n° 1820) sur le rapport de Mme Frédérique Massat.

**M. le président François Brottes.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence. Vous nous aviez indiqué dès la semaine dernière, en préambule de votre audition par la commission des affaires économiques et la commission des finances sur la vente de SFR, que vous souteniez cette proposition de loi et en assumeriez l'impact sur les finances publiques, ce qui était essentiel.

Je suis de ceux qui pensent qu'en France, l'avenir est à l'électricité plus qu'au pétrole, et que nous assisterons à des transferts d'usage en matière de circulation. Ceux-ci passent par le véhicule électrique. Or, sans bornes de recharge, l'usage du véhicule électrique sera limité. Ne serait-ce que pour rassurer les utilisateurs qui craignent de ne pas avoir assez d'autonomie, il importe d'assurer une présence suffisante des bornes sur le territoire national. Cette préoccupation est au cœur de la proposition de loi.

J'informe Mme Dubié que son amendement CE2 a été déclaré irrecevable par la commission des finances.

Afin d'en venir assez rapidement à la discussion des amendements, je vous propose de restreindre les interventions à un orateur par groupe.

**Mme Frédérique Massat, rapporteure.** Je remercie à mon tour M. le ministre de sa présence, qui témoigne de l'ambition partagée du Parlement et du Gouvernement de faire avancer le dossier du véhicule électrique. Cela suppose le déploiement d'un réseau essentiel d'infrastructures de recharge des véhicules électriques. Tel est l'objet de la proposition de loi que j'ai déposée avec un certain nombre de mes collègues.

Le développement du véhicule électrique est un enjeu environnemental, face aux émissions de CO<sub>2</sub>, mais aussi un enjeu industriel, tant pour la filière des véhicules électriques que pour le réseau des bornes de recharge électrique. Il est aussi une réponse au projet de directive européenne en cours de discussion, qui imposera aux États membres un certain nombre d'objectifs quant au maillage du territoire en infrastructures de recharge.

D'abord un enjeu industriel. La filière française du véhicule électrique est relativement performante ; encore faut-il l'épauler si nous voulons assurer son

développement sur notre territoire. Le maillage que nous proposons ici permettra à l'État d'avoir une action décisive aux côtés des collectivités territoriales et de l'initiative privée.

Les premiers concernés sont les constructeurs automobiles français, puisqu'ils captent 80 % des parts de marché du véhicule électrique pour les particuliers, contre 53 % pour l'ensemble des véhicules particuliers. Sont également concernés de nombreux équipementiers électriques, pourvoyeurs d'emplois locaux.

Ensuite un enjeu écologique, car le développement du véhicule électrique contribuera de façon décisive à la diminution de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre. Les récents pics de pollution nous ont montré à quel point il était vital de s'en préoccuper. Le développement du véhicule électrique contribuera aussi à améliorer le bilan carbone français. Un véhicule électrique roulant en France émet en moyenne 12 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru, contre 117 g pour le parc français actuel.

C'est enfin un enjeu énergétique. La voiture électrique est une condition nécessaire à la réussite de la transition énergétique sur laquelle nous nous pencherons d'ici peu. Le Président de la République a fixé un objectif prioritaire : réduire la dépendance française aux énergies fossiles. Cela passe par des initiatives fortes dans le secteur des transports, qui représente 32 % de la consommation finale d'énergie, mais 70 % de celle de pétrole. Les véhicules électriques constituent pour certains le chaînon manquant des *smart grids* que nous avons évoqués à plusieurs reprises dans cette commission.

L'insuffisance du réseau national de bornes de recharge constitue cependant un frein majeur au développement de la voiture électrique. De fait, le véhicule électrique connaît un démarrage moins dynamique qu'escompté. Le nombre d'immatriculations de véhicules 100 % électriques s'élevait à 25 000 à la fin de l'année 2013, ce qui a conduit ERDF à réviser à la baisse son scénario de pénétration – de 1,9 million de voitures électriques à l'horizon 2020 à un nombre compris entre 450 000 et 800 000.

L'année 2013 a toutefois été marquée par une forte croissance : 14 000 véhicules ont été immatriculés pour cette seule année, et on compte désormais 17 modèles de véhicules 100 % électriques et 11 modèles de véhicules hybrides rechargeables. Nous sommes dans une phase d'accélération que la puissance publique se doit d'accompagner.

L'une des deux raisons majeures de ce « retard à l'allumage » est le prix. L'achat d'un véhicule électrique n'est rentable, selon Renault, que si l'on parcourt plus de 10 000 kilomètres par an. Cela s'explique par le coût de la batterie, qui est de 8 000 à 10 000 euros. En revanche, le coût de fonctionnement ne dépasse pas 2 euros pour 100 kilomètres parcourus.

Plusieurs phénomènes devraient contribuer à réduire ce prix d'achat dans les prochaines années. Tout d'abord, le coût des batteries diminuera avec l'effet de série. Ensuite, les clients cibles sont nombreux : les Français résidant en zone rurale ou péri-urbaine, qui effectuent de nombreux trajets pendulaires, les flottes d'entreprises ou encore l'auto-partage. Enfin, les constructeurs proposent des formules innovantes de location de la batterie, si bien qu'en incluant la bonification de l'État, le prix des véhicules électriques proposés par Renault est équivalent à celui des véhicules thermiques de gamme comparable.

L'État a apporté une contribution importante par l'intermédiaire du bonus-malus, créé en 2007. Lors des auditions, un certain nombre de constructeurs ont d'ailleurs regretté la modification du décret s'agissant de la location-vente avec option d'achat, qui semble avoir une incidence sur la clientèle. Je me permets donc de vous alerter à ce sujet, même si cela a un coût pour l'État.

Mais il existe un autre frein que le prix : le manque d'infrastructures de recharge. Certes, en Europe, 87 % des trajets sont inférieurs à 60 kilomètres, alors que l'autonomie des véhicules électriques est de 120 kilomètres réels. Mais il y a le facteur psychologique.

**M. le président François Brottes.** Cela dépend aussi du sens du vent et de la pente...

**Mme la rapporteure.** En descente, le véhicule peut se recharger. Il est donc très adapté à nos montagnes, monsieur le président. C'est dire combien le maillage sera déterminant dans les zones rurales et de montagne. Pour de multiples raisons, les opérateurs publics ne se sont pas toujours saisis de la possibilité d'être eux-mêmes maîtres d'ouvrage pour l'implantation de bornes. L'intervention de l'État prend ici tout son sens. Pour être le plus complet possible, le maillage doit prendre en compte ces territoires, ainsi que les villes de 50 000 habitants ou moins, dépourvues de transports publics. Il s'agit ici de combler une fracture en matière d'aménagement du territoire.

Le texte répond donc à un réel besoin : celui d'accélérer le déploiement des infrastructures de recharge et de combler les « trous » laissés par les initiatives déjà prises par les collectivités territoriales et les acteurs privés.

Permettez-moi d'abord de lever une ambiguïté. Il va de soi que les initiatives des collectivités territoriales seront toujours les bienvenues, et continueront à être secondées par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Selon ERDF, le nombre de bornes installées par les collectivités devrait atteindre 14 000 en 2015 ; des territoires qui n'étaient pas du tout couverts jusqu'à présent le seront demain. Néanmoins, il subsiste d'énormes « trous » sur la carte de France, et la possibilité de se déplacer partout sur le territoire avec un véhicule électrique n'est pas garantie. C'est pourquoi un opérateur national est nécessaire.

Dans le cadre des Investissements d'avenir, l'État a confié à l'ADEME le rôle d'opérateur du programme « véhicule du futur ». Un budget de 50 millions d'euros est alloué aux infrastructures de recharge de véhicules électriques ; la subvention couvre le coût d'investissement, à hauteur de 50 % pour l'implantation de bornes de recharge normale ou accélérée et de 30 % pour les bornes de recharge rapide. Les chiffres communiqués par ERDF font état de nombreux projets de déploiement de bornes de recharge par les collectivités territoriales, ce dont nous nous félicitons.

Ces initiatives sont complétées par les projets des acteurs privés. L'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation, introduit par la loi Grenelle 2, prévoit l'obligation d'intégrer des prises de recharge dans les parkings des nouveaux immeubles de bureaux et d'habitation. À compter de 2015, la création de prises sera également rendue obligatoire dans les parkings des immeubles de bureaux déjà existants et les copropriétés.

On compte au total 25 000 bornes de recharge installées par des acteurs privés : 8 000 par des particuliers, 12 000 destinées aux flottes d'entreprise, 1 000 dans les centres commerciaux et 4 000 dans les parkings. À ce jour, c'est l'Île-de-France qui compte le plus grand nombre de bornes, notamment à Paris. Parmi les projets importants, on citera les partenariats entre Renault et Leclerc, Nissan, Auchan et DBT ou encore Ikea, Cora et Nissan.

Certains territoires restent néanmoins très peu couverts. Il est primordial de combler ces « trous » et de lutter contre la fracture entre zones urbaines et zones rurales ou de montagne. Certains réseaux locaux ne comptent pas assez de bornes de recharge accélérée ou rapide ; il convient d'y remédier. Enfin, seul un acteur de taille nationale peut mettre sur pied les infrastructures qui relient les réseaux locaux entre eux. Ce texte permettra notamment d'équiper certaines autoroutes ou routes nationales en infrastructures de recharge, ce qui est difficile dans le cadre des appels à manifestation d'intérêt de l'ADEME.

Au total, un réseau « essentiel » couvrant l'ensemble du territoire, destiné à compléter les initiatives des collectivités et des acteurs privés, pourrait représenter environ 4 500 bornes rapides ou accélérées, pour un coût de 200 millions d'euros selon les premières estimations d'ERDF.

Avant de vous présenter en détail les dispositions de la proposition de loi, je souhaiterais expliquer pourquoi nous n'avons pas souhaité l'intégrer au futur projet de loi sur la transition énergétique. Celui-ci ne devrait certes plus tarder à être déposé devant le Parlement, mais il donnera lieu à de longs débats et à plusieurs navettes. Or, il y a urgence à favoriser le déploiement d'infrastructures de recharge sur notre territoire.

Le texte octroie à l'État une compétence pour déployer des bornes de recharge dans le cadre d'un projet de dimension nationale. Cela ne signifie pas que les collectivités territoriales, jusqu'à présent seules à détenir cette compétence, en

seront désormais dépourvues : elles continueront à l'exercer dans le même cadre qu'aujourd'hui. L'État pourra implanter des bornes de recharge sur le domaine public « lorsque cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale ». Il ne s'agit donc pas de concurrencer les initiatives locales, mais de les compléter, la dimension nationale s'appréciant au regard du nombre de bornes et de la répartition des bornes à implanter sur le territoire.

L'État peut déployer les infrastructures de recharge pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un opérateur national dans lequel il détient une participation. Le texte ne prévoit pas d'appel d'offres : il ne s'agit pas de déterminer le titulaire d'un marché public, mais d'autoriser le lancement d'initiatives privées sur le domaine public.

Afin de garder le contrôle sur l'opérateur national chargé de déployer ce réseau, le texte exige que l'État conserve une participation dans cet opérateur national. Toutefois, la rédaction actuelle est trop restrictive. Je vous proposerai donc un amendement qui inclut dans le champ du texte les montages suivants : la détention d'une participation dans l'opérateur national par un établissement public, par exemple l'ADEME, et la détention indirecte de participation, par exemple *via* la Caisse des dépôts.

Dans ce cadre, et uniquement dans ce cadre, le texte exonère l'État ou l'opérateur national de toute redevance. L'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques dispose que « toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique (...) donne lieu au paiement d'une redevance ». Toutefois, le législateur peut prévoir des dérogations à cette règle.

Cette exonération est proportionnée à l'objectif visé. Afin d'accélérer le déploiement des bornes de recharge, il convient d'offrir de la visibilité aux opérateurs intéressés. Sans exonération, ils devraient connaître le montant de la redevance demandée par chaque collectivité concernée avant de pouvoir finaliser le montage financier de leur projet, ce qui serait source de complexité. Par ailleurs, et contrairement au déploiement des réseaux locaux, aucune subvention n'est prévue.

La proposition de loi associe très étroitement les collectivités territoriales à l'élaboration des projets, notamment à l'implantation des bornes.

D'une part, les projets de dimension nationale ont vocation à compléter le réseau des collectivités territoriales et non à s'y substituer. D'autre part, les dispositions proposées garantissent une forte implication des collectivités territoriales : en amont, leurs organes délibérants seront compétents pour se prononcer sur la délivrance des titres d'occupation du domaine public ; en aval, l'alinéa 3 de l'article 1<sup>er</sup> prévoit qu'elles seront associées à la définition des modalités d'implantation des infrastructures.

Afin de garantir que les implantations soient compatibles avec les caractéristiques techniques du réseau de distribution d'électricité, je vous

proposerai un amendement associant à cette concertation les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité, c'est-à-dire ERDF et les entreprises locales de distribution. Cette mesure de précaution a pour objectif d'éviter que l'implantation de bornes ne mette en péril la sécurité du réseau et que le renforcement de lignes n'entraîne des surcoûts inutiles. Cette concertation permettra donc de déterminer, localement, les meilleures solutions de déploiement.

Je précise enfin que des projets nous ont été présentés lors des auditions. Bolloré, opérateur du réseau Autolib, propose ainsi le déploiement de 16 000 bornes de recharge rapide sur la période 2015-2018. Renault a imaginé le projet « Corridor », en partenariat avec Nissan, BMW et EDF, tandis que Colas, qui a assuré les travaux du réseau Autolib en collaboration avec Bolloré, propose un réseau de 600 à 1 000 implantations à l'échelle nationale. Il reste à orchestrer tous ces projets.

Cela appelle quelques précisions complémentaires. Ce texte n'est pas la validation d'un choix déjà effectué par le Gouvernement. Il s'agit de permettre à l'État de mettre en œuvre une politique nationale initiée depuis plusieurs années. La rédaction du texte rend possible la coexistence de plusieurs opérateurs nationaux, mais il appartient bien à l'État d'orchestrer l'ensemble.

**M. le président François Brottes.** Vous constatez que les élus de la montagne sont « auto-rechargeables », monsieur le ministre : de même que nous avons inventé l'hydro-électricité, nous sommes capables de produire sans cesse de l'énergie. (*Sourires*)

**M. Arnaud Montebourg, ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique.** Dès le premier plan automobile du mois de juillet 2012, nous avons imaginé la mutation de l'offre industrielle de nos constructeurs, en rapport avec l'évolution de la société, la précaution écologique et sa montée, et le désir de changement de comportement dans la relation du citoyen avec l'automobile. L'outil de liberté qu'était l'automobile a disparu : elle est devenue une charge, un problème et un coût. La réhabilitation de l'automobile est à la charge de l'offre industrielle, qui doit réinventer cette relation. La chute du marché européen de l'automobile, considéré comme un marché mûr, a bien à voir avec une mutation des comportements, et notamment la préoccupation environnementale.

Ce diagnostic posé, nous avons fait le choix d'amener les constructeurs à bouger, d'où la politique des bonus écologiques ou de la voiture écologique populaire, qui permettait – avec un premier bonus à 7 000 euros, aujourd'hui 6 500 euros – de rendre compétitif, pour un ménage moyen ou modeste, le véhicule électrique par rapport à un véhicule thermique à faible émission de CO<sub>2</sub>. La « Zoé » est fabriquée sur les chaînes de Flins avec des moteurs électriques réinventés par Renault, qui ne connaissait jusqu'alors que les moteurs à piston et à explosion. J'ai visité l'usine de Cléon, en Seine Maritime, où les ingénieurs de Renault ont inventé ce nouveau métier.

Pour le Gouvernement, les bonus pour l'acquisition d'un véhicule électrique étaient le moyen de créer une taille critique et de doper les ventes. Cela a plutôt bien fonctionné : entre 2010 et 2013, nous sommes passés de 184 à 13 954 véhicules immatriculés. La progression est exponentielle, à l'instar de ce que l'on constate dans tous les pays qui ont adopté le véhicule électrique et commencé à installer des bornes de recharge. Certains États américains sont en avance sur la France. Mais partout dans le monde, la progression de la vente de véhicules électriques est deux fois plus importante que celle des véhicules hybrides il y a dix ans. Lorsque les véhicules hybrides sont arrivés massivement sur le marché, il ne s'agissait plus d'un véhicule de luxe mais d'un véhicule accessible aux bourses moyennes ou modestes ; néanmoins, ils ont été beaucoup plus lents à s'installer dans les esprits.

À nos yeux, les bonus ne suffisent pas cependant. Sur le plan budgétaire, les malus financent en effet les bonus. Or, compte tenu de la progression des véhicules hybrides et électriques, les premiers ne suffisent pas à compenser les seconds. Les malus sur les véhicules dont nous décourageons la vente fonctionnent, et on observe un transfert progressif des comportements d'achat. En très peu de temps s'est manifesté un mouvement d'adhésion à l'écologie dans la mobilité individuelle.

Nous avons examiné avec Renault – dont l'État est actionnaire – la carte de vente sur les neuf premiers mois du véhicule « Zoé ». Bien qu'il soit accessible, puisqu'il est au prix de 11 000 euros, soit l'équivalent d'une Clio ou d'une Peugeot 208, ce n'est pas dans les métropoles que ce véhicule se vend le mieux, mais dans les villes de moins de 50 000 habitants, c'est-à-dire là où les transports en commun des collectivités locales sont les plus défaillants et où les trajets entre le domicile et le travail ne sont pas desservis. D'autres pratiques, telles que l'autopartage, avec la transposition d'Autolib à Lyon et à Bordeaux, apparaissent dans les métropoles. Bref, la société change plus vite que nos décisions politiques : nous sommes en retard.

C'est pourquoi figure, parmi les 34 plans industriels que j'ai présentés avec le Président de la République au mois de septembre, un plan dédié au développement des bornes de recharge, qui permettra à l'État de servir la cause de cette mutation et de rattraper ce retard. Son chef de projet est le préfet Francis Vuibert ici présent, qui se tient à votre disposition pour répondre à vos questions. Ce texte est le fruit de ce travail ; porté par les parlementaires qui s'intéressent à ces questions, il est né de la coopération de tout un secteur industriel et du secteur public.

Des initiatives privées et publiques existent déjà. La loi Borloo avait conféré la compétence de l'implantation des bornes aux collectivités locales ; mais convaincre 36 000 décideurs est plus long que de faire appel à un assembleur – l'État. Nous risquons de perdre du temps, alors même qu'avec Renault et Nissan, notre pays est leader mondial – en nombre de voitures vendues comme sur le plan de la technologie ou du confort et de l'habitabilité – sur le marché du véhicule

électrique. Les véhicules présents sur le marché changent la relation presque charnelle que le conducteur entretient avec son véhicule. « Les Français aiment la bagnole », disait Georges Pompidou. Cela n'a pas changé !

Il peut être utile de rappeler les initiatives des collectivités locales qui existent déjà. Ainsi, 45 communes de la région parisienne sont couvertes par Autolib. Il n'y a pas besoin de couverture supplémentaire en bornes de recharge pour les propriétaires de véhicules électriques, car Autolib a des emplacements de recharge ouverts aux usagers tiers non abonnés au dispositif. La mise en œuvre par les collectivités locales n'est donc pas exclusive de la construction de ce réseau national.

Il existe aussi des initiatives privées. Je pense à Auchan et à un certain nombre d'autres chaînes de la grande distribution, mais aussi à la Poste et à la SNCF, qui ont décidé d'implanter des bornes de recharge sur leurs parkings. Toutes ces initiatives sont complémentaires.

L'objectif de cette proposition de loi, que nous approuvons, est de permettre à l'État de fédérer et de coordonner les initiatives, comme celle d'EDF, par exemple, qui, en liaison avec Renault, BMW, Volkswagen et Nissan, propose l'installation de bornes de recharge rapide – une charge complète en trente minutes – dans deux cents points en France, ou celle de Bolloré, qui propose, de son côté, d'installer huit mille bornes, soit seize mille points de recharge, une moyenne de cent quatre-vingt par département, hors région parisienne.

Nous sommes en train d'évaluer avec le préfet Vuibert la distance raisonnable qui doit séparer deux bornes afin d'obtenir un maillage cohérent du territoire : cela doit non seulement simplifier la vie des conducteurs mais également doper la vente de véhicules électriques. Nous sommes leaders mondiaux dans le domaine et entendons faire de la France une puissante base d'exportation.

PSA n'est d'ailleurs pas en reste et a décidé de se lancer dans l'hybride rechargeable, technologie qui offre d'autres possibilités mais qui nécessitera aussi l'usage de bornes.

Il ne s'agit donc pas de déposséder les communes mais d'organiser les investissements des collectivités locales et des organismes privés pour parvenir à mettre en place, en vingt-quatre mois, un réseau national. Avant d'en arriver à cette idée, nous avons laissé du temps aux collectivités locales, mais celles-ci ont évidemment d'autres préoccupations que de construire un réseau national. Cette proposition de loi est donc la bienvenue, et le Gouvernement la soutient avec enthousiasme.

**M. le président François Brottes.** Voilà qui fixe les limites de ce qui peut être décentralisable ou non en matière d'énergie. Les représentants des groupes vont s'exprimer à présent.

**M. François-Michel Lambert.** J'ai depuis plus d'un an une Zoé électrique qui affiche aujourd'hui vingt-cinq mille kilomètres au compteur, et je peux confirmer que ces véhicules proposent une autre manière d'aborder la mobilité, sans compter le gisement d'emplois que représente cette filière d'excellence française. La proposition de loi est nécessaire pour permettre le développement d'un réseau de bornes de recharge. Elle doit être appréhendée dans le cadre plus général de la transition énergétique et écologique.

J'appelle néanmoins votre attention sur le fait que l'État ne doit intervenir que lorsqu'il y a carence des communes ou des EPCI, et que les collectivités territoriales doivent être étroitement associées au dispositif. Dans cette perspective, le dernier alinéa de l'article premier, relatif à la concertation, pourrait être utilement amendé en mentionnant clairement que le déploiement devra se faire en lien avec les schémas et les documents d'aménagement, notamment les plans de déplacements urbains (PDU), les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) et les SCOT.

Le déploiement des bornes doit être abordé dans la perspective de la troisième révolution industrielle, théorisée par Jeremy Rifkin et en cours de mise en œuvre dans la région Nord-Pas-de-Calais ; en d'autres termes, il doit s'opérer dans le cadre d'une transition énergétique fondée sur les énergies renouvelables et les *smart grids* plutôt que sur le nucléaire.

Le déploiement du véhicule électrique doit également s'appuyer sur d'autres actions. Il faut d'abord renforcer l'information des utilisateurs sur l'emplacement des bornes, parfois difficiles à localiser. Il faut ensuite inciter les entreprises et les collectivités à équiper leurs flottes de véhicules électriques, puis développer le marché de l'occasion, ce qui est le meilleur moyen de rassurer les acheteurs et de permettre l'apparition d'utilisateurs de second rang. Enfin, au-delà de l'éco-bonus, la politique de soutien aux véhicules électriques doit développer les avantages offerts aux utilisateurs, comme le parking gratuit, la recharge gratuite ou aidée.

C'est dans cet esprit que le groupe écologiste votera cette proposition de loi.

**M. Éric Straumann.** Grâce à une prime régionale de 5 000 euros, l'Alsace a représenté en 2012 un tiers du marché des véhicules électriques, tandis qu'en 2013, 8 % des véhicules électriques français se sont vendus dans notre région.

Cette proposition de loi ouvre la voie à la création d'un opérateur national chargé d'installer et de gérer des bornes de recharges publiques, ainsi que l'a indiqué à plusieurs reprises M. le ministre, qui déclarait le 14 mars 2014 à *La Voix du Nord* : « Une loi est prévue en mai pour pouvoir désigner un opérateur unique chargé d'installer les bornes. » Des questions se posent sur le choix de cet opérateur, auxquelles le texte ne répond pas.

Quel rôle sera par ailleurs dévolu aux collectivités territoriales ? Toujours dans *La Voix du Nord*, le Ministre affirmait que compter sur les collectivités locales pour multiplier les points de recharge était une erreur. Or, le 28 mai 2013, alors qu'il clôturait les rencontres de l'AMF sur le déploiement en France des bornes de recharge de véhicules électriques, il avait insisté sur le rôle fondamental des collectivités locales : « Seules les collectivités locales connaissent les flux des trajets domicile-travail sur leurs territoires. Bien sûr, cela irait plus vite si c'était un opérateur, mais c'est plus pertinent si ce sont les collectivités qui assurent ce maillage territorial. »

Dans l'appel à projets de l'ADEME, seules les villes ou agglomérations de plus de deux cent mille habitants sont éligibles. Qu'en est-il des petites et moyennes communes, dans lesquelles, comme l'a rappelé le ministre, le véhicule électrique connaît un certain succès ?

L'Alsace s'interroge déjà sur la troisième génération de véhicules électriques. En effet, installer des bornes, c'est bien, mais les alimenter, c'est mieux : or le Gouvernement a décidé de fermer la centrale de Fessenheim...

**Mme Jeanine Dubié.** Le groupe RRDP accueille très favorablement cette proposition de loi. D'un point de vue environnemental, le développement du parc de véhicules électriques s'inscrit dans la politique menée par la France en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la pollution atmosphérique ; d'un point de vue économique et industriel, le développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques nous semble un levier important. Il est en effet indispensable que l'État soutienne ses constructeurs automobiles, qui font face aujourd'hui à de nombreuses mutations et qui ont investi massivement pour développer ces véhicules de nouvelle génération. C'est pour cette raison que nous saluons le plan Automobile lancé par le ministère de l'économie et le recours aux investissements d'avenir pour financer le déploiement des infrastructures de recharge, essentielles à son développement.

Néanmoins, de nombreux efforts restent à réaliser pour équiper de manière efficace notre territoire, en zone urbaine comme en zone rurale. Pour pallier les insuffisances, le texte qui nous est aujourd'hui soumis propose de créer 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.

Si l'engagement du Gouvernement et de la majorité nous paraît positif, il nous semble nécessaire d'éclaircir certains points. Tout d'abord, les modalités de création de cet opérateur national ne sont pas explicitées dans ce texte, qui n'aborde que l'aspect fiscal, à savoir l'exonération de la taxe d'occupation du domaine public. Par ailleurs, il ne faudrait pas que le nouvel opérateur national vienne concurrencer l'offre publique déjà développée par les collectivités, les EPCI ou les syndicats d'électrification, en vertu de l'article L. 2224-35 du code général des collectivités territoriales. L'inquiétude des collectivités est d'autant

plus grande sur ce point qu'une borne de recharge électrique représente un investissement de 35 000 à 40 000 euros.

Notre groupe a déposé plusieurs amendements visant, d'une part, à permettre à l'ensemble des acteurs concernés de bénéficier de conditions comparables pour développer des infrastructures de recharge ; et d'autre part, à organiser les conditions de la concertation entre l'opérateur national et les collectivités territoriales. Ces amendements permettront également d'appréhender de manière cohérente le niveau de couverture en bornes de recharge de notre territoire, afin d'offrir un meilleur service aux usagers.

**Mme Fanny Dombre Coste.** Ce texte vient à la suite du plan automobile de développement de la filière du véhicule électrique et hybride présenté en juillet 2012, qui a débouché entre autres sur les appels à manifestation d'intérêt de l'ADEME. Il s'inscrit également dans le cadre plus large des 34 plans pour la nouvelle France industrielle et des investissements d'avenir, à côté d'autres projets comme la voiture qui consomme deux litres aux cent kilomètres.

Il s'agit donc bien de développer une filière complète, éminemment stratégique pour notre pays, car elle recouvre des enjeux environnementaux – je rappellerai ici la directive européenne en cours d'élaboration sur les carburants alternatifs, qui fait du développement de l'électromobilité un impératif supranational –, mais aussi des enjeux industriels : il s'agit de valoriser un secteur dans lequel nos entreprises innovent et se placent parmi les leaders mondiaux – je pense à Renault, mais aussi à une PME de Montpellier, IES, qui a déposé six brevets ces dix-huit derniers mois.

L'enjeu est enfin économique : il s'agit de rendre du pouvoir d'achat à nos concitoyens en leur donnant accès à une offre d'électromobilité plus économe – un plein équivalent à deux euros –, et, d'autre part, de faire baisser le prix des véhicules électriques en permettant aux industriels de produire plus.

Cette proposition de loi entend donc lever les freins au développement de cette filière et permettre au Gouvernement de définir une stratégie nationale de déploiement des bornes de recharge pour éviter qu'une fracture ne se crée entre les centres urbains et le reste du territoire. Le véhicule électrique doit pouvoir se développer dans les zones faiblement dotées en transports en commun, comme les zones périurbaines, périurales ou rurales. C'est le sens de l'étude réalisée par Renault, qui montre que 75 % des utilisateurs de véhicules électriques résident dans ces zones, là où le trajet domicile-travail est le plus coûteux par manque de transports en commun.

Sans intervention de l'État, il y a fort à parier que ces zones ne verront pas cette nouvelle offre d'électromobilité se développer. Le maillage territorial des bornes doit être complet et cohérent sur l'ensemble du territoire national pour mettre un terme aux réticences que suscitent chez les acheteurs potentiels la crainte du manque d'autonomie. Or, aujourd'hui, ce maillage se concentre dans

quelques grands centres urbains : sur les 6 000 bornes du réseau national, 4 000 sont implantées à Paris.

La proposition de loi doit permettre de compenser ce déséquilibre et éviter les zones blanches. Elle permettra une concertation entre l'opérateur ou les opérateurs désignés et les collectivités territoriales, qui garderont toute leur autonomie, l'État n'intervenant qu'en cas de carence de l'initiative locale ou en complément de celle-ci.

Je salue le travail effectué avec le préfet Vuibert, ici présent, et l'ensemble des acteurs de la filière, qui ont contribué à la définition des perspectives du développement que nous rendons possible aujourd'hui. En attendant que l'excellence de nos entreprises permette d'amoindrir l'autonomie des batteries – ce qui ne manquera pas d'arriver –, cette proposition de loi, au confluent d'enjeux environnementaux, économiques et industriels, est tout à fait pertinente, et le groupe socialiste la soutiendra.

**Mme la rapporteure.** Je remercie le groupe écologiste pour son soutien et précise à M. Lambert que la capacité d'initiative des collectivités territoriales n'est pas remise en cause par ce texte. Une concertation avec elles aura lieu, notamment dans le cadre des PLUI ou des PLU.

L'information des utilisateurs est d'autant plus essentielle que le réseau se densifie. C'est pourquoi le Gouvernement finance un projet de groupement pour l'itinérance des recharges électriques de véhicule (GIREVE), qui permettra demain aux conducteurs de véhicules électriques de disposer en direct d'informations sur les bornes disponibles.

Monsieur Straumann, cette proposition de loi n'a pas vocation à désigner un opérateur national. C'est une décision qui relève de l'État, et c'est à lui de vous répondre, par l'intermédiaire du ministre.

L'appel à projets de l'ADEME a été modifié et ses délais étendus ; des communes de moins de deux cent mille habitants ou certains petits départements qui n'étaient pas éligibles le seront désormais. Reste que les communes de dix ou vingt mille habitants n'ont pas les moyens de porter seules le déploiement des infrastructures.

J'entends d'autant mieux les préoccupations des syndicats d'électrification relayées par Mme Dubié que le syndicat départemental d'électricité des Hautes-Pyrénées porte un projet de déploiement d'une centaine de bornes. Il va de soi que ces projets sont parfaitement compatibles avec le projet national. Je répète qu'une concertation est prévue avec les collectivités territoriales et le gestionnaire du réseau, acteur majeur du dispositif. Je rassure donc les acteurs locaux : leurs projets continueront d'être éligibles au dispositif de l'ADEME.

Je remercie enfin Fanny Dombre Coste, qui s'est beaucoup impliquée dans l'élaboration de cette proposition de loi et l'accompagne aujourd'hui.

**M. le ministre.** Vous avez raison, monsieur Straumann, de rappeler que les collectivités locales sont plus légitimes à agir, mais elles sont nombreuses et cela prend du temps. Or, nous devons agir vite. Cela se fera grâce à la mise en place d'un réseau national, géré par des opérateurs qui se compléteront et agiront de concert, en concertation avec les collectivités locales, pour une action plus pertinente.

En ce qui concerne l'opérateur, nous avons deux propositions, de nature différente. La première consiste en un réseau conjuguant seize mille points de recharge lente et des points de charge rapide. Il doit pouvoir se coordonner avec les équipements déjà existants ou en cours d'élaboration, comme dans le Jura où est prévu un maillage de quarante bornes.

Il faut accélérer dès à présent, pour pouvoir atteindre fin 2014 ou mi-2015 50 % de nos objectifs et faire de la France, déjà leader industriel, un leader mondial en matière d'usage de l'électromobilité.

Nous avons demandé à l'ADEME de rectifier les conditions de son appel d'offres, M. Péliissard, président de l'Association des maires de France, ayant indiqué qu'il n'était pas pertinent de le limiter aux communes de plus de deux cent mille habitants.

Nous sommes formellement opposés à l'inscription du déploiement des infrastructures dans les SCOT, dont l'élaboration prend de quatre à cinq ans, et toute correction au minimum dix-huit mois. Lorsqu'il s'agit d'élaborer un réseau national, les collectivités territoriales doivent accepter de voir leurs compétences devenir complémentaires et renoncer à leur capacité de blocage. Je le répète, nous devons aller vite.

Un groupement d'intérêt économique (GIE) a été constitué pour faciliter la localisation des bornes. Des cartes vont être intégrées aux GPS et des applications développées pour les smartphones. Nous travaillons actuellement sur les standards d'interopérabilité.

Concernant le modèle économique sur lequel se développera l'opérateur national, nous souhaitons que le réseau soit réalisé sans subventions, car il s'agit d'infrastructures ayant une rentabilité à long terme. Les propositions qui nous sont faites aujourd'hui vont dans ce sens, ce qui est un avantage par rapport aux réseaux déployés par les collectivités locales. Nous avons donc un intérêt objectif à confier à un ou deux grands opérateurs la réalisation de ce réseau, quitte à prendre des participations au capital, de manière à ce que le financement repose uniquement sur de l'investissement et non sur des aides publiques.

J'ai entendu les remarques de la rapporteure sur les bonus, et nous allons nous employer à corriger les problèmes.

Je veux enfin remercier les parlementaires qui apportent leur soutien à cette proposition de loi d'intérêt public.



## II. EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

#### **Octroi d'une compétence à l'État en matière d'implantation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public des collectivités territoriales**

##### **1. Une compétence octroyée à l'État pour déployer des bornes de recharge dans le cadre d'un projet de dimension nationale**

Dans le droit actuel, les collectivités territoriales sont compétentes pour la construction de telles infrastructures, en application des dispositions 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. »*

En application du deuxième alinéa du même article, 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 Ile-de-France, au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

La proposition de loi autorise l'État à implanter des bornes de recharge sur le domaine public *« lorsque cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale »*. **Il ne s'agit donc pas de concurrencer les initiatives locales, mais de les compléter.** La dimension nationale s'apprécie au regard du nombre de bornes et de la répartition des bornes à implanter sur le territoire.

## **2. Un déploiement des infrastructures de recharge par l'État, pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un opérateur national sur lequel il exerce un contrôle**

La proposition de loi ne prévoit pas d'appel d'offres. Il ne s'agit pas de déterminer le titulaire d'un marché public, mais d'autoriser le lancement d'initiatives privées sur le domaine public.

Afin de conserver un droit de regard sur les projets de l'opérateur national, chargé de déployer un réseau d'importance stratégique, le texte prévoit :

- une approbation du projet de l'opérateur par les 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 ; l'Etat pourra ainsi vérifier, avant le lancement du projet, que celui-ci remplit bien les objectifs fixés ;
- que l'État détienne une participation financière dans cet opérateur national.

**La rédaction de la proposition de loi étant toutefois trop restrictive, votre rapporteure vous propose un amendement qui permet de valider les montages suivants :**

- **la détention d'une participation dans l'opérateur national par un établissement public, l'ADEME par exemple ;**
- **la détention indirecte de participation, via, par exemple, la Caisse des dépôts.**

## **3. Une exonération de redevance pour l'État ou l'opérateur national**

L'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques dispose que : « *toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique (...) donne lieu au paiement d'une redevance* ». Toutefois, le législateur peut prévoir des dérogations à cette règle, comme le fait cette proposition de loi.

Cette dérogation est tout à fait proportionnée à l'objectif poursuivi. En effet, d'une part, contrairement au déploiement des réseaux locaux, aucune subvention n'est prévue. D'autre part, il est nécessaire d'offrir de la visibilité aux opérateurs intéressés afin d'accélérer le déploiement des bornes de recharge. Sans exonération de redevance, ils devraient connaître le montant de redevance demandé par chaque collectivité concernée par leur projet avant de pouvoir finaliser le montage financier. Cela complexifierait grandement le montage du projet. Ces éléments justifient donc l'exonération de redevance.

#### 4. Une association très étroite des collectivités territoriales à l'élaboration des projets

Première garantie accordée aux collectivités territoriales, les projets de dimension nationale ont vocation à compléter leurs projets et non à s'y substituer, ainsi que cela a été expliqué ci-avant. Cette proposition de loi doit favoriser la naissance d'un réseau que l'on peut qualifier d'« essentiel », nécessairement moins complet que les initiatives locales.

Deuxième garantie, les organes délibérants des collectivités territoriales seront compétents pour se prononcer sur la délivrance des titres d'occupation unilatéraux ou sur la conclusion de conventions d'occupation. Elles posséderont donc un véritable droit de véto sur le déploiement des bornes sur leur territoire.

Dernière garantie, **l'alinéa 3** de la proposition de loi prévoit qu'elles seront associées à la définition des modalités d'implantation des infrastructures.

Afin d'assurer que les implantations soient compatibles avec les caractéristiques techniques du réseau de distribution d'électricité, **je vous propose un amendement qui associe à cette concertation les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité, c'est-à-dire ERDF et les entreprises locales de distribution.** Cette mesure de précaution a pour objectif d'éviter :

- que l'implantation de bornes ne mette en péril la sécurité du réseau ;
- que le renforcement de lignes n'entraîne des surcoûts inutiles.

Un tel amendement s'inscrit dans le droit fil des dispositions existantes, puisque, selon les dispositions du troisième alinéa de l'article L. 2224-37, les gestionnaires de réseau de distribution émettent déjà un avis sur les projets de créations d'infrastructures de charge des collectivités territoriales.

La mise en œuvre d'une concertation locale associant tous les acteurs concernés permettra de déterminer, localement, les meilleures solutions de déploiement possibles au regard des besoins des conducteurs de véhicule électrique et des riverains, de la qualité de la desserte en électricité et du coût pour l'utilisateur.

#### 5. Les implications concrètes du texte

Lors des auditions, trois entreprises ont présenté des projets de réseau de dimension nationale :

– Bolloré, opérateur du réseau Autolib', propose le déploiement de 16 000 bornes de recharge rapide sur la période 2015-2018, pour un coût total estimé à 70 millions d'euros ;

– Renault a imaginé le projet « Corridor », en partenariat avec Nissan, BMW et EDF ; ce projet cible les autoroutes et les parkings de commerce en

agglomération, avec une échéance fixée à 2015 et un coût estimé à 200 millions d'euros.

– enfin, Colas, société qui a assuré les travaux du réseau Autolib' en collaboration avec Bolloré, propose un réseau de 600 à 1 000 implantations à l'échelle nationale.

Cela appelle trois précisions complémentaires :

– plusieurs projets sont en cours d'élaboration, ce qui signifie que le jeu est ouvert. La proposition de loi n'est pas une validation d'un choix déjà effectué par le Gouvernement ;

– si certains estimaient que ce texte avantage les entreprises dans lesquelles l'État détient déjà une participation, il est clair que cela n'est pas le cas : la solution d'un consortium dans lequel l'État détiendrait une participation en association avec une entreprise 100 % privée est tout à fait envisageable.

– la rédaction du texte de loi rend possible la coexistence de plusieurs opérateurs nationaux, se partageant le territoire de façon complémentaire ; plusieurs « projets de dimension nationale » peuvent être menés de façon coordonnée.

\*

\* \*

*La Commission examine, en discussion commune, les amendements CE1 de M. Lionel Tardy et CE6 de la rapporteure.*

**M. Lionel Tardy.** Cette proposition de loi va bien au-delà de la simple exonération de redevance. C'est un véritable coup de pouce que l'État donne aux collectivités territoriales pour la mise en place d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Cela relève d'une vision étatique. Je note toutefois qu'il y a un an, M. Montebourg affichait devant l'AMF sa préférence pour une solution privilégiant les collectivités territoriales plutôt qu'un opérateur national.

Force est de constater pourtant que les collectivités ont de fortes réticences à conduire ces projets, compte tenu de la faiblesse de la demande. Par conséquent, une politique de l'offre conduite par l'État se justifie d'autant plus qu'une cohérence interrégionale est souhaitable. Cela dit, au-delà de l'exonération de redevance qui fait consensus, se pose la question du porteur du projet : sur ce point, le texte n'est pas très clair, non plus que sur la manière dont s'articulent les relations entre l'opérateur, les ministres et les collectivités.

Le porteur du projet est désigné ici comme « l'État ou un opérateur au sein duquel l'État détient une participation » : la porte est beaucoup trop fermée à la

concurrence. Pourquoi laisser écrire que l'État pourrait mener le projet puisque l'on sait très bien qu'il confiera cette tâche à une entreprise, et que certains – EDF, Bolloré – ont déjà avancé leurs pions ? De même, pourquoi retenir ce critère de participation de l'État ? L'État aura bien la main sur le projet puisque celui-ci sera approuvé de manière discrétionnaire par les ministres de l'écologie et de l'industrie.

Je crains que l'on crée ici une sorte de monopole. C'est pourquoi je propose de confier le projet à un « opérateur national », c'est-à-dire capable d'agir à l'échelle du territoire français. Cela laisse la porte ouverte aux entreprises publiques comme privées, voire à un groupement d'entreprises.

**Mme la rapporteure.** Mon amendement élargit le champ des montages financiers relatifs à l'opérateur national. Il propose qu'un établissement public – et non seulement l'État – puisse détenir une participation dans cet opérateur national. Cet établissement public pourrait être l'ADEME. L'amendement inclut également le cas des participations indirectes. Ce pourra donc être une autre entité dans laquelle l'État détient actuellement une participation, comme EDF, PSA ou Renault.

Avis défavorable à l'amendement de M. Tardy, car il nous paraît important que l'État ait un pouvoir de contrôle de l'opérateur national, afin de garantir la meilleure couverture du territoire, y compris dans les territoires non rentables. Malgré les initiatives développées par les collectivités locales, il subsiste en effet des zones blanches, notamment dans le centre de la France, en Auvergne, en Limousin ou en Bourgogne, mais également en Rhône-Alpes ou en Languedoc-Roussillon.

**M. le ministre.** Qu'il n'y ait pas de malentendu : l'État ne sera pas opérateur, mais ensemblier, chargé de veiller à la cohérence du déploiement de ce réseau national. Il pourra entrer au capital du ou des opérateurs – il est même recommandé qu'il le fasse – mais c'est là une forme innovante d'intervention. Pour une fois, il ne dessinera pas les plans d'un jardin à la française, qu'un jardinier, recruté après appel d'offres, serait ensuite chargé de respecter à la lettre ! Intervenant de manière indirecte, il coordonnera le foisonnement des initiatives de terrain. Il s'agit à la fois d'être efficace et d'apporter satisfaction à l'ensemble des territoires.

Le Gouvernement soutient donc l'amendement de la rapporteure et invite la commission à rejeter celui de M. Tardy.

*La Commission rejette l'amendement CE1 puis adopte l'amendement CE6.*

*Elle adopte l'amendement rédactionnel CE5 de la rapporteure.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CE3 de Mme Jeanine Dubié et CE7 de la rapporteure.*

**Mme Jeanine Dubié.** Le porteur du projet doit non seulement se concerter avec la collectivité propriétaire ou gestionnaire du domaine public occupé, mais également avec les personnes morales mentionnées à l'article L 2224-37 du code général des collectivités territoriales. Vu l'investissement que représentent ces infrastructures, il s'agit d'éviter que l'État et les collectivités ne se concurrencent.

**Mme la rapporteure.** Mon amendement, lui, répare un oubli, en disposant expressément que les gestionnaires de réseaux de distribution électrique seront associés à la concertation sur l'implantation des bornes de recharge. Cela va de soi, puisque sans eux, il est impossible d'évaluer la capacité effective du réseau à supporter les nouveaux équipements. Mais j'ai préféré que cela soit précisé. Il ne faudrait pas qu'au lendemain de l'installation de toutes ces bornes, la France risque de se retrouver dans le noir !

Madame Dubié, la concertation avec les communes concernées est déjà prévue. Il est normal qu'on sollicite leur accord pour cette occupation du domaine public— elles peuvent refuser de le donner. Dans les départements, notamment les plus petits d'entre eux, comme le vôtre ou le mien, où des syndicats départementaux d'électrification ou d'énergies ont pris l'initiative, tous les projets seront pris en compte. N'oublions pas que la première informée des projets dans les territoires, c'est l'ADEME et que l'ADEME, c'est l'État. Les collectivités et l'État ne risquent donc pas de se concurrencer. Ce dernier n'interviendra pas dans les territoires déjà couverts ou en voie de l'être.

Quant à élargir la concertation aux collectivités autres que les communes d'implantation, cela deviendrait complexe. Si des syndicats d'électrification ont décidé de ne rien faire, il n'y a pas de raison que l'État aille solliciter leur avis. Soit ils sont opérateurs et mènent leurs opérations comme ils l'entendent, soit ils ne le sont pas et il n'y a pas à les réintroduire dans un circuit où ils n'ont pas voulu entrer.

Je vous invite donc à retirer votre amendement. A défaut, j'y serai défavorable.

**Mme Jeanine Dubié.** Dans la mesure où l'article L 2224-37 du code général des collectivités territoriales dispose que les collectivités n'interviennent que si « l'offre est inexistante, insuffisante ou inadéquate », lorsqu'ils n'auront pas démarré un projet, les syndicats d'électrification auront tout intérêt à laisser faire d'abord l'État et à n'intervenir qu'en complément. Comment tout cela s'articulera-t-il ? Vous m'avez rassurée quant à la concertation sur les opérations en cours. Mais je continue de m'interroger pour celles encore à l'état de projet.

**M. le président François Brottes.** Si j'ai bien compris, les collectivités ne seront pas sollicitées pour le déploiement de ce réseau national. L'idée est de ne pas brider les collectivités ou les syndicats qui souhaitent aller de l'avant.

**Mme la rapporteure.** L'État interviendra là où les collectivités n'auront pas pris d'initiatives, mais il ne fera que le minimum. Le réseau essentiel ne

comportera pas nécessairement de bornes dans la commune touristique où un département ou un syndicat d'électrification aurait pu prévoir d'en implanter ! Les initiatives des collectivités qui prennent en mains ces projets dans une perspective d'aménagement de leur territoire et de développement économique seront toujours supérieures à ce que pourra faire l'État ou son opérateur, qui interviendront plutôt sur les territoires délaissés, par exemple parce qu'ils sont faiblement peuplés. Le déploiement de ce réseau national ne découragera pas les initiatives des collectivités puisque l'État ou son opérateur ne fera que combler les trous.

**M. Daniel Fasquelle.** Comment s'articuleront action locale et action nationale ? Certaines collectivités n'auront-elles pas intérêt à garder leurs projets sous le coude en attendant le déploiement du réseau national ? L'État interviendra dans les territoires où les collectivités n'auront pas pris l'initiative, dites-vous. Mais comment délimitera-t-on ces territoires et sera-t-on assuré qu'*in fine*, il y aura bien des bornes de recharge dans toutes les communes de France, en particulier dans les communes touristiques qui, on le sait, ont toujours à réaliser des infrastructures pour une population bien supérieure à leur population permanente, sur la base de laquelle sont pourtant calculées leurs dotations ?

La perte de recettes que la dérogation entraînera pour les communes sera compensée par une majoration de la dotation globale de fonctionnement (DGF). C'est la moindre des choses, mais vu l'évolution de la DGF, cela n'est pas pour nous rassurer !

**Mme la rapporteure.** Aucune commune ne sera délaissée. Du reste, dans votre secteur, monsieur Fasquelle, les initiatives ne manquent pas. Trois mille cent trente bornes doivent être installées par les collectivités en Nord-Pas-de-Calais – et les communes touristiques n'ont pas été oubliées, car là se situe le plus fort potentiel de consommation. Mais il faut prendre en compte tous les territoires. Le réseau essentiel déployé par l'État sera nécessairement moins dense que celui que pourraient déployer des collectivités. Celles qui se contenteraient d'attendre que l'État intervienne y perdraient sur le plan économique par rapport à celles qui auront pris le taureau par les cornes. La proposition de loi vise à multiplier les bornes de recharge sur l'ensemble du territoire national afin de faciliter l'usage des véhicules électriques et de booster cette filière automobile, mais il y a aussi derrière des visées d'aménagement du territoire et de développement touristique.

**M. le ministre.** Comment cela se passera-t-il concrètement ? Des opérateurs, au capital desquels l'État aura pris une participation modeste mais réelle, déploieront des infrastructures dans les lieux où ils pensent pouvoir rentabiliser leur investissement. Ils ne solliciteront pas les collectivités sur le plan financier. Mais croyez-vous qu'un investisseur, Bolloré par exemple, déploierait un réseau national sans s'enquérir auprès des collectivités des éléments techniques indispensables, de la densité de population, des flux de trafic, des besoins de stationnement, etc. ? Faisons que la loi, loin d'entraver, encourage, et faisons confiance aux acteurs. L'esprit pratique l'emportera.

Si les collectivités n'ont rien à déboursier, elles subiront toutefois une perte de recettes, au demeurant modeste, la surface d'une station de bornes de recharge n'étant guère supérieure à celle d'une terrasse de café sur un trottoir.

Enfin, relativisons le problème. Ni sur les autoroutes, ni sur les routes nationales les collectivités ne seront concernées, car elles n'y ont pas compétence.

Le Gouvernement, favorable à l'amendement de la rapporteure, vous invite, madame Dubié, à retirer le vôtre.

*L'amendement CE3 est retiré.*

*La Commission adopte l'amendement CE7.*

*Puis elle adopte l'article premier modifié.*

*Après l'article 1<sup>er</sup>*

*La Commission est saisie de l'amendement CE4 de Mme Jeanine Dubié.*

**M. Joël Giraud.** Nous demandons que soient élaborés des schémas directeurs d'infrastructures de recharge à caractère indicatif. Couvrant au minimum le territoire d'un département, ces schémas pourraient aller jusqu'à l'échelle de la région, de façon à évaluer le degré de couverture sur les axes interurbains de déplacement.

**Mme la rapporteure.** Nous ne voulons surtout pas d'usine à gaz ! (*rires.*) L'objectif de cette proposition de loi est d'accélérer le déploiement des bornes de recharge afin de favoriser le développement des véhicules électriques. Les schémas directeurs que vous préconisez seraient particulièrement lourds à élaborer. Qui d'ailleurs en serait chargé ? Le département ? La région ?

Je comprends l'esprit de votre amendement, sans doute inspiré par les schémas régionaux des énergies renouvelables demandés par l'ADEME. Mais installer des bornes de recharge, ce n'est pas installer une éolienne ou un champ de panneaux photovoltaïques !

Pour savoir où l'on en est à tout instant de l'équipement en bornes de recharge et du bon état de marche de celles-ci, il existe déjà GIREVE, le Groupement pour l'itinérance des recharges électriques des véhicules.

Je vous invite donc, monsieur Giraud, à retirer votre amendement. A défaut, j'y serai défavorable.

**M. Daniel Fasquelle.** En dépit des innombrables déclarations d'intention en matière de téléphonie mobile comme d'internet haut débit, et même du soutien apporté aux initiatives locales, il demeure beaucoup de zones blanches – nous en connaissons tous dans nos circonscriptions. Pouvez-vous vous engager, monsieur

le ministre, à ce qu'il n'y ait pas demain de zones blanches pour les bornes de recharge de véhicules électriques ? Sans aller jusqu'à la mise en place de schémas directeurs régionaux, dont l'idée n'est pas absurde, y aura-t-il un schéma directeur national ? À quel horizon sera-t-on certain de pouvoir trouver un point de recharge tous les 80 à 100 kilomètres ? Un calendrier a-t-il été fixé pour le déploiement du réseau ?

**M. le ministre.** Pour nous, le plus vite sera le mieux.

**Mme Laure de La Raudière.** Voilà qui est précis !

**M. le ministre.** Nous ne pouvons pas être plus précis car les opérateurs seront des entreprises privées, au capital desquelles l'État prendra seulement une participation. Ils nous ont fait des propositions. Nous pensons qu'en 24 mois, sauf imprévu, l'ensemble du territoire aura été à peu près couvert. Mais je ne puis pas prendre d'engagement que je ne suis pas certain de pouvoir tenir. Certains endroits sont très en avance, d'autres très en retard. Je l'ai dit, je ne suis pas Le Nôtre, je ne dessinerai pas le plan d'un jardin à la française. Mais je vous propose de me faire remonter les problèmes dont vous aurez connaissance.

Plusieurs millions de nos concitoyens habitent dans des zones non encore desservies en téléphonie mobile ou en internet haut débit, et il existe bel et bien une fracture numérique. Pour ce qui est des bornes de recharge pour véhicules électriques, on ne peut aujourd'hui parler de fracture. D'une part, le réseau est encore naissant ; d'autre part, on ne compte que quelque 13 000 véhicules. Si une fracture s'avère un jour, nous prendrons les mesures nécessaires avec le ou les opérateurs nationaux, dont l'intérêt est de toute façon de répondre à la demande.

**M. Daniel Fasquelle.** Le raisonnement devrait être inverse. N'attendez pas que l'usage se développe pour installer des bornes ! Qui achètera une voiture électrique s'il n'est pas certain de pouvoir en recharger les batteries partout ?

**M. le ministre.** Lisez la proposition de loi, c'est bien ce qu'elle prévoit.

**M. Daniel Fasquelle.** Je l'ai lue. Son contenu n'est pas celui que vous dites.

**M. le président François Brottes.** La future loi donnera un cadre qui permettra à un ou plusieurs opérateurs d'intervenir, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. L'État sera partenaire de la démarche. Le ministre nous précisera l'échéancier un peu plus tard. À ce stade, on ne fait que déverrouiller le dispositif.

Je ne pense pas moi non plus qu'on puisse comparer le sous-équipement de certaines zones du territoire en bornes de recharge à la fracture numérique pour la raison notamment que la demande s'exprime de façon différente pour les deux, si bien que l'offre elle-même se structure de façon différente. Ce sont les zones denses qui ont fait la réussite du numérique, alors que ce sont plutôt les territoires périphériques qui, parce que les véhicules électriques sont particulièrement bien

adaptés aux déplacements péri-urbains, devront être largement équipés en bornes de recharge. Longtemps oubliés, ceux-ci vont revenir au centre des préoccupations.

*L'amendement CE4 est retiré.*

## Article 2

### Gage

\*

\* \*

**M. le président François Brottes.** Le Gouvernement confirme-t-il qu'il lève le gage ?

**M. le ministre.** Le gage est levé.

*L'article 2 est supprimé.*

*Puis elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.*

\*

\* \*

*En conséquence, la Commission des affaires économiques vous demande d'adopter la proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public dans le texte figurant dans le document joint au présent rapport.*

## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;"><b>Code général de la propriété des personnes publiques</b></p> <p style="text-align: center;"><i>DEUXIÈME PARTIE : GESTION</i></p> <p style="text-align: center;"><i>LIVRE Ier : BIENS RELEVANT DU DOMAINE PUBLIC</i></p> <p style="text-align: center;"><i>TITRE II : UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre V : Dispositions financières</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Section 1 : Dispositions générales.</i></p> <p><i>Art. L. 2125-1.</i> – Toute occupation ou utilisation du domaine public d'une personne publique mentionnée à l'article L. 1 donne lieu au paiement d'une redevance sauf lorsque l'occupation ou l'utilisation concerne l'installation par l'Etat des équipements visant à améliorer la sécurité routière ou nécessaires à la liquidation et au constat des irrégularités de paiement de toute taxe perçue au titre de l'usage du domaine public routier.</p> <p>Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être délivrée gratuitement :</p> <p>1° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation est la condition naturelle et forcée de l'exécution de travaux ou de la présence d'un ouvrage, intéressant un service public qui bénéficie gratuitement à tous ;</p> <p>2° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer la conservation du domaine public lui-même.</p> <p>En outre, l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être délivrée gratuitement aux associations à but non lucratif qui concourent à la satisfaction d'un intérêt général.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>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 <u>ou un de ses établissements publics, seul ou conjointement, détient une participation directe ou indirecte</u> peut implanter sur le domaine public des collectivités territoriales des infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables, sans être tenu au paiement d'une redevance, lorsque cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale.</p> <p style="text-align: right;"><b>amendement CE6</b></p>

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

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.

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.

*(Alinéa sans modification)*

Les modalités d'implantation des infrastructures mentionnées au premier alinéa font l'objet d'une concertation entre le porteur du projet, les collectivités territoriales concernées et les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité compétents au titre de leur zone de desserte exclusive, en application de l'article L. 322-8 du code de l'énergie.

**amendements CE5 et CE7**

**Article 2**

**Supprimé**

## **LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES**

### **Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique**

M. le Préfet Francis Vuibert, chef du projet « Bornes électriques de recharge »

Mme Nadia Feraoun-Bouzigues, conseillère auto

M. Michaël Dudragne, attaché parlementaire

Mme Agnès Karbouch, chef du bureau du droit des entreprises et de l'immatériel

M. Benjamin Morel, du bureau du droit public général et constitutionnel

### **ADEME**

M. José Caire, directeur Villes et territoires durables

### **Bolloré**

M. Gilles Alix, directeur général

### **ERDF**

M. Laurent Ferrari, membre du directoire ERDF en charge de la Stratégie, Clients et Territoires

M. Jean-Baptiste Galland, directeur Stratégie

### **Groupe Colas**

M. Pierre Calvin, directeur prospective commerciale et marketing

### **Renault**

M. Julien Dusoulier, chargé du business développement du véhicule électrique en France

Mme Louise d'Harcourt, directeur des affaires politiques et parlementaires

### **Syndicat des entreprises de génie électrique et climatique (SERCE)**

Mme Anne Valachs, directeur général

M. Alexis Cintrat, chargé de mission efficacité énergétique