

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD812

présenté par

Mme Pascale Boyer, Mme Lenne, Mme Lardet, Mme Fontenel-Personne, M. Buchou, Mme De Temmerman, Mme Brulebois et M. Vignal

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 23 BIS, insérer l'article suivant:

I. – Le code de l'énergie est ainsi modifié :

1° La section 2 du chapitre II du titre II du livre III est complété par un article L. 322-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 322-8-1.* – Le gestionnaire du réseau de distribution peut être chargé, dans sa zone de desserte exclusive, d'installer et d'exploiter des bornes de recharges de véhicules électriques dans les conditions prévues à l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales. »

2° L'article L. 341-2 est ainsi modifié :

a) La première phrase de l'avant-dernier alinéa du 3° est ainsi rédigée :

« Par dérogation, le maximum de la prise en charge est fixé à 75 % pour le raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public, cette prise en charge étant intégrale lorsqu'il est fait application de l'article L. 322-8-1. »

b) Il est ajouté un 5° ainsi rédigé :

« 5° Les coûts des travaux d'installation des bornes de recharges de véhicules électriques résultant de l'exécution des missions confiées au gestionnaire du réseau de distribution en application de l'article L. 322-8-1. Les autres coûts, en particulier les coûts d'exploitation de ces bornes, relèvent pour leur part des prestations annexes réalisées à titre exclusif par les gestionnaires des réseaux publics de distribution. »

II. – En conséquence, l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° La dernière phrase du premier alinéa est supprimée ;

2° Le troisième alinéa est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque la collectivité compétente procède à un appel d'offres relatif à la création et à l'exploitation d'infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques portant sur tout ou partie de son territoire, et qu'il en résulte, soit une absence de candidats, soit des offres insatisfaisantes pour des raisons de coûts ou de délais, une partie ou l'ensemble de ces missions est alors confié au gestionnaire du réseau de distribution compétent.

« Si, à l'issue d'une consultation publique menée cinq ans après la désignation du gestionnaire du réseau de distribution, la collectivité compétente constate que, sur son territoire, des offres suffisantes et adéquates sont susceptibles d'exister, elle procède alors à un appel d'offres portant sur la seule exploitation d'infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques.

« Cette consultation publique est renouvelée tous les cinq ans en tant que de besoin.

« Un décret précise les modalités de mise en œuvre des appels d'offres et de la consultation publique, les conditions particulières du raccordement des infrastructures de charge, les missions confiées au gestionnaire de réseau, ainsi que les modalités de son indemnisation éventuelle découlant de la reprise des ouvrages qu'il a réalisés. Il prévoit également la possibilité pour la collectivité compétente d'engager un appel d'offres intermédiaire après que le gestionnaire du réseau de distribution a réalisé le raccordement des infrastructures de charges et leurs équipements d'accueil. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le maillage du territoire en infrastructures de recharges est une condition du déploiement du véhicule électrique. Il doit être garanti en tout point du territoire. C'est un impératif d'aménagement et de cohésion : les réseaux électriques doivent être au service des véhicules pour atteindre les objectifs ambitieux de la PPE mais aussi pour contribuer à la réduction de la facture territoriale.

Si 90 % des recharges se font à domicile et au travail, il faut savoir que près de 25 000 points de charge sont accessibles au public début 2019 et que ce chiffre sera porté à 100 000 en 2022. La diversité des territoires ne saurait être un frein à ce déploiement de la mobilité électrique partout et pour tous.

Dans le déploiement des bornes ouvertes au public, les gestionnaires de réseau de distribution ont un rôle déterminant à jouer. Toutefois, ils n'ont pas vocation à aller au-delà des missions de service public qui leur sont confiées en se substituant aux acteurs du marché pour déployer et exploiter des bornes de recharge, même dans des zones carencées.

Il est donc essentiel de prévoir le cas dans lequel les acteurs du marché n'apporteraient aucune réponse aux besoins en infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) de certains territoires.

Le droit européen s'est emparé de cette question, l'article 33 du projet de directive européenne sur les règles communes pour le marché intérieur de l'électricité permettant aux États membres de

confier aux GRD, pour les zones blanches, une compétence en matière de déploiement et d'exploitation de bornes de recharges.

C'est dans ce contexte qu'il est proposé une disposition définissant le cadre d'intervention des GRD pour intégrer, d'une façon transitoire et graduelle, cette mission dans leurs compétences.

Cet amendement répond aux objectifs suivants :

- Le respect des principes de la directive européenne, en particulier le constat d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate ;
- Le choix laissé à tout instant à la collectivité de décider d'un appel d'offres et de son périmètre ;
- L'évitement des effets d'aubaine, qui conduiraient à faire payer durablement à tous les clients sur leur facture d'électricité tout ou partie des IRVE en « zones carencées »
- De ce fait, le caractère nécessairement limité de l'intervention du gestionnaire de réseau sur des missions qui relèvent à ce stade majoritairement d'opérateurs privés.

Rendre cette nouvelle mobilité possible pour tous et sur l'ensemble des territoires, tel est l'objet de cet amendement.