

# Compte rendu

Mardi 11 juin 2013  
16 heures 30

## Commission des affaires européennes

### Compte rendu n° 67

- I. Communication de la présidente Danielle Auroi sur le processus d'adhésion de la Serbie à l'Union européenne ..... 2
- II. Communication de M. Gilles Savary sur la proposition de modification de la directive européenne relative aux dimensions maximales des poids lourds..... 5
- III. Communication de M. Gilles Savary sur la proposition de directive relative au déploiement européen d'une infrastructure pour carburants de substitution..... 7
- IV. Communication de M. Gilles Savary sur la proposition de directive relative aux contrats de concession..... 15

**Présidence de  
M<sup>me</sup> Danielle  
Auroi**  
*Présidente*

## COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES

Mardi 11 juin 2013 à 16 heures 30

Présidence de M<sup>me</sup> Danielle Auroi

*La séance est ouverte à 16 h 30*

### **I. Communication de la présidente Danielle Auroi sur le processus d'adhésion de la Serbie à l'Union européenne**

**La Présidente Danielle Auroi.** À la suite de nos échanges de la semaine dernière, à l'occasion de la communication que nos collègues Christophe Caresche, Michel Herbillon et moi-même nous vous avons présentée sur la mission que nous avons conduite à Belgrade, avec nos collègues du Bundestag, les 10 et 11 avril 2013, je souhaite vous présenter aujourd'hui une proposition de conclusions.

Elle indique que nous sommes favorables à l'ouverture de négociations avec la Serbie en vue d'une adhésion à l'Union européenne, dès lors bien sûr que les autorités européennes compétentes s'accordent à constater qu'elle remplit les critères nécessaires et en veillant à la poursuite des efforts à accomplir. Je souligne que de telles négociations sont susceptibles de durer de 6 à 10 ans, et qu'après leur ouverture, nous resterons bien entendu vigilants sur la poursuite des réformes.

Rappelons que le veto d'un seul État membre lors du Conseil européen des 27 et 28 juin suffirait pour bloquer cette ouverture. Nos amis allemands n'ont pas encore arrêté leur position, le vote du Bundestag devant intervenir peu de temps avant le Conseil.

Si nous adoptons ces conclusions, cela permettra de faire connaître la position de notre Commission, ce qui peut être utile.

*La Présidente Danielle Auroi donne alors lecture de la proposition de conclusions.*

**M. Gilles Savary.** Je suis tout à fait d'accord avec ces conclusions. Je trouve même que leur rédaction reste très « pudique ». Le fait d'ouvrir la porte des négociations à la Serbie ne me pose aucun problème. Ceci est d'autant plus vrai que lorsque j'étais député européen, je ne m'étais pas montré favorable à la reconnaissance de l'indépendance du Kosovo. Certes les massacres qui ont eu lieu au cours des récentes années de guerre sont profondément regrettables, mais les responsabilités sont partagées. La France se doit de pratiquer aujourd'hui la politique de la main tendue.

**M. Michel Piron.** L'essentiel vient d'être dit et je suis moi aussi favorable à ces conclusions. L'histoire récente des pays des Balkans a des connotations très sombres et le fait d'y encourager le retour à une situation normalisée est très positif. Je partage l'indépendance d'esprit de mon collègue Gilles Savary et je suis d'accord avec ses propos.

La Commission a ensuite *adopté* à l'unanimité les conclusions suivantes :

« *La Commission des affaires européennes,*

*Vu le rapport conjoint de la Commission européenne et de la Haute représentante sur les progrès accomplis par la Serbie pour atteindre le niveau nécessaire de conformité avec les critères d'adhésion en date du 22 avril 2013 (JOIN (2013) 7 final) et notamment ses conclusions,*

*Vu le rapport conjoint de la Commission européenne et de la Haute représentante sur les progrès accomplis par le Kosovo, en vue d'une éventuelle décision d'ouverture de négociations relatives à l'accord de stabilisation et d'association, en date du 22 avril 2013 (JOIN (2013) 8 final) et notamment ses conclusions,*

*1. Se félicite des progrès accomplis par la Serbie pour atteindre le niveau nécessaire de conformité avec les critères d'adhésion, et notamment quant à la priorité essentielle d'une amélioration visible et durable de ses relations avec le Kosovo ;*

*2. Se félicite également des progrès accomplis par le Kosovo pour remédier aux problèmes recensés dans les conclusions du Conseil de décembre 2012 en vue d'une éventuelle décision d'ouverture de négociations relatives à un accord de stabilisation et d'association (ASA) ;*

*3. Souligne l'importance de l'accord de normalisation des relations entre la Serbie et le Kosovo du 19 avril 2013, intervenu après la mission conjointe à Belgrade des commissions des affaires européennes de l'Assemblée nationale et du Bundestag, les 10 et 11 avril 2013 ;*

*4. Se félicite des progrès accomplis dans le domaine des réformes internes, constatés dans les deux rapports précités du 22 avril 2013 et, pour ce qui concerne la Serbie, à l'occasion de la mission conjointe des 10 et 11 avril 2013, au cours de laquelle les représentants d'ONG rencontrés ont confirmé des évolutions positives pour la société civile et le respect des droits humains ;*

*5. Soutient, sous réserve d'une poursuite résolue des efforts engagés par la Serbie et le Kosovo, les conclusions des rapports du 22 avril 2013, dans lesquelles la Commission européenne et la Haute représentante recommandent notamment :*

*– pour la Serbie : d'entamer les négociations en vue de son adhésion à l'Union européenne ;*

*– pour le Kosovo : d'autoriser l'ouverture de négociations concernant un accord de stabilisation et d'association (ASA) entre l'Union européenne et le Kosovo ;*

*6. Souligne la nécessité de mettre en place un mécanisme de suivi des efforts de ces deux pays après l'ouverture des négociations, et tout au long de leur déroulement, quant à l'objectif à atteindre en termes de conformité avec les critères européens, notamment en ce qui concerne les droits humains ;*

*7. Rappelle que l'élargissement de l'Union à tous les pays des Balkans, sur la base des progrès et des efforts de chacun, est un processus qui ne peut que favoriser la paix et la stabilité en Europe et que la Serbie, en tant que plus grand pays de la région, porte une*

*responsabilité essentielle dans ce processus, et peut donner l'exemple d'un bon voisinage avec les pays qui voient ensemble leur avenir commun dans l'Union européenne ;*

*8. Estime dès lors que, compte tenu des progrès accomplis par la Serbie, il serait souhaitable qu'une date d'ouverture de négociations en vue de son adhésion future soit fixée par le Conseil européen des 27 et 28 juin 2013.*

## **II. Communication de M. Gilles Savary sur la proposition de modification de la directive européenne relative aux dimensions maximales des poids lourds.**

**La Présidente Danielle Auroi.** Je vais passer tout de suite la parole à Gilles Savary qui va intervenir sur une série de dossiers, tous importants.

**M. Gilles Savary.** L'autorisation de circuler pour les poids lourds de 60 tonnes mijote à feu doux depuis plusieurs années au sein de l'Union européenne. Jusqu'à présent, ils ne peuvent pas passer la frontière de pays qui ne les acceptent pas. Cette proposition vient d'un commissaire issu d'un pays européen excentré. Or, ces États sont très favorables à la rationalisation de leurs parcs de poids lourds, car ils considèrent que ces derniers doivent parcourir de longues distances et que l'augmentation du poids facilitera leur rentabilisation. Aussi les positions sont-elles clairement déterminées par la géographie : la Suède, la Finlande, les États baltes y sont favorables, la Pologne n'y est pas défavorable, mais plus nous progressons vers le centre de l'Europe plus l'acceptation devient problématique.

Ces poids lourds considérables présentent deux travers : ils génèrent des frais d'entretien de la voirie considérables et il n'est absolument pas démontré qu'ils permettraient des économies de carburant, du fait qu'ils emportent plus de marchandises, comme le prétend la Commission européenne. Ces poids lourds étant beaucoup plus compétitifs il n'est pas sûr que nous constatons une diminution de leur nombre. Au contraire, ils pourraient générer un report du transport de marchandises du rail et de la voie d'eau vers la route.

En conséquence, je vous propose que nous émettions les plus vives réserves, et qu'en tout état de cause l'acceptation de ces poids lourds sur les zones transfrontalières soit subsidiaire et que les États aient le droit de dire non.

D'autant que la France vient de faire un saut en autorisant les véhicules de 44 tonnes. Il est prématuré d'accroître cette limite tant que le bilan de l'augmentation récente n'aura pas été réalisé.

Je vous propose de donner un avis négatif à cette proposition de directive car ni notre opinion publique ni l'état de notre réseau, ni notre politique environnementale ne permette d'accepter ces nouvelles règles.

**M. Michel Piron.** Avons-nous une idée de l'aptitude des réseaux routiers nationaux à porter de telles charges ? J'ai du mal à croire que ce soit le cas, par exemple, en Italie, voire sur un certain nombre de routes départementales françaises.

L'augmentation des dimensions des véhicules routiers de longue distance aura aussi sans doute des conséquences sur la filière logistique. Comment les sites de livraison seront-ils impactés ?

**M. William Dumas.** J'adhère à l'analyse du rapporteur. Le transport de matières dangereuses – naguère assuré par la SNCF – dans des véhicules de 60 tonnes pourrait poser de graves problèmes en cas d'accident. Je me souviens d'un camion transportant de l'essence qui était tombé dans le Gardon, il y a quelques années ; je préfère ne pas imaginer ce qui serait advenu s'il avait été chargé de produits toxiques.

Le dumping pratiqué vis-à-vis des entreprises françaises doit aussi nous conduire à refuser cette proposition de directive.

**La Présidente Danielle Auroi.** Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de proposer cet avis défavorable.

Autoriser la circulation des « méga-trucks » supprimerait toute perspective de transfert de la route vers le rail ou le cabotage fluvial pour le transport de marchandises.

L'argument environnemental est particulièrement choquant. Une étude de l'Office fédéral de l'environnement allemand démontre au contraire que ce changement serait encore plus coûteux en énergie, sans compter l'impact sur l'état des routes.

Il ne faut pas non plus négliger la dangerosité de ces véhicules, particulièrement sur des routes inadaptées.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Rien n'obligerait un pays à ouvrir l'intégralité de son réseau ; en France, il conviendrait de toute manière, me semble-t-il, d'épargner les routes départementales et une partie des axes nationaux. Il n'empêche que la maintenance routière serait infiniment plus coûteuse, compte tenu du poids et du nombre d'essieux des méga-camions.

La France, comme le reste de l'Europe densifiée, se caractérise par de nombreux goulets d'étranglement et une densité de population élevée. Des objets de 60 tonnes n'ont pas grand-chose à faire en milieu urbain ou périurbain. Notre situation n'a rien à voir avec celle de la Suède ou de la Finlande, voire des Etats-Unis ou du Canada. Il est donc prudent de refuser ce texte.

Sur la question de la dangerosité, toute démagogie est inutile. Des 60 tonnes circulent en Suède, en Finlande et nous ne disposons pas encore de statistiques.

En tout cas, la présentation du coût environnemental par la Commission européenne est fallacieuse ; il conviendrait de prendre en compte l'ensemble des coûts externes.

Nous venons de passer aux 44 tonnes et cela n'a pas fait plaisir à tout le monde. Je pense que la France peut en rester là et refuser la proposition de directive. Si elle devait être adoptée, la relance du fret ferroviaire ou encore le projet de canal Seine-Escaut perdraient leur raison d'être.

La Commission des affaires européennes donne un *avis défavorable*, à l'unanimité, sur la présente proposition de directive.

### **III. Communication de M. Gilles Savary sur la proposition de directive relative au déploiement européen d'une infrastructure pour carburants de substitution**

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Cette directive est extrêmement importante. L'Union européenne a décidé de prendre le taureau par les cornes et d'harmoniser le ravitaillement en carburant de substitution aux carburants carbonés du continent européen

Elle intervient dans le cadre de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive, qui vise à répondre aux défis du changement climatique et à la pénurie des ressources pétrolières. Le Livre blanc intitulé « *Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* » exige la fin de la dépendance énergétique en matière de pétrole dans les transports et fixe un objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre pour 2050. De même, la directive 2009/28 CE, du 23 avril 2009, relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables fixe un objectif de part de marché de 10 % pour les énergies renouvelables dans les transports.

La réalisation de ces objectifs, qui visent à faire de l'Europe le continent leader en matière de transports décarbonés et durables, et à réduire dépendance énergétique, passe par la mise en place d'un réseau d'infrastructures d'approvisionnement à la fois dense et standardisé sur l'ensemble du territoire européen. C'est l'objet de ce projet de directive.

Pour atteindre ces objectifs, la directive suggère que les États membres adoptent des cadres d'action nationaux coordonnés afin de rationaliser l'offre des carburants de substitution à savoir, l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, les carburants de synthèse, le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié. Les cadres d'action nationaux adoptés par les États membres devront intégrer des évaluations de la situation actuelle des carburants de substitution, des mesures nationales qui encouragent leur développement commercial, des objectifs chiffrés des véhicules utilisant des carburants de substitution d'ici 2020 sans oublier un soutien à la recherche et au développement technologique des carburants de substitution. Les États membres ont un délai de 18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive pour notifier leur cadre d'action nationale à la Commission. C'est aux États membres que revient la tâche de coopérer et de coordonner les cadres d'action afin de veiller à la cohérence des mesures appliquées. A terme, les mesures de la directive permettront de favoriser les investissements publics et privés en faveur du développement commercial des infrastructures pour les carburants de substitution et notamment l'électricité.

Dès lors que le cadre d'intervention des mesures prises demeure national pour atteindre un objectif indissociable de la liberté de circulation en Europe, nous ne devrions pas nous heurter au principe de subsidiarité ; il pourrait en être autrement si au cours des débats des amendements donnant un caractère impératif à cette programmation étaient adoptés.

En ce qui concerne le véhicule électrique, la directive comporte deux aspects : le développement des points de recharge et l'harmonisation des prises.

Il n'y a pas actuellement de couverture minimale d'approvisionnement en électricité sur l'espace public. Le manque évident d'infrastructures, telles que les bornes de recharge électriques, entrave la commercialisation et l'adoption de la voiture électrique même

si la recharge s'effectue essentiellement le soir, au tarif de nuit, et au domicile ou dans les locaux d'entreprises pour les flottes.

Pour y remédier, la Commission Européenne propose à chaque État membre de mettre en place un nombre de points de recharge pour véhicules électriques qui varie selon la population des États membres. Ainsi, la France devrait ériger 969 000 bornes électriques d'ici le 31 décembre 2020 dont 10 % devront être ouverts au public, à savoir 97 000 points de recharge.

Il est évident que l'objectif trouve sa limite dans l'implantation de bornes de recharges électriques dans le parc privé, en particulier les copropriétés, qui représentent 90 % du total.

La directive souligne l'obligation de respecter la concurrence entre fournisseurs d'électricité. Les États membres ne doivent privilégier aucun fournisseur d'électricité et veiller à ce que les prix des points de recharge électriques ouverts au public soient raisonnables et ne comportent aucun frais supplémentaires, pour les utilisateurs qui n'ont pas conclu de contrats avec les fournisseurs d'électricité des bornes publiques. Ces points de recharge devront être disponibles dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires. La mise en place massive de points de recharges électriques permettrait également aux véhicules électriques de participer à la stabilisation des réseaux électriques dont la gestion peut s'avérer délicate avec les énergies renouvelables à rendement irrégulier, par exemple les éoliennes. En effet, lorsque la demande d'électricité est faible, la recharge de la batterie peut se faire depuis le réseau ; lorsque la demande d'électricité augmente, les batteries électriques peuvent restituer de l'électricité dans le réseau et participer ainsi à sa régulation.

La directive préconise également qu'un nombre suffisant de points de recharge en hydrogène ouverts au public, espacés de 300 km, soient disponibles le 31 décembre 2020, afin de favoriser le développement des véhicules à hydrogène. Ces espaces de ravitaillement devront être conformes à des normes techniques qui seront adoptées par l'Union Européenne d'ici 2014. Cet objectif, s'agissant d'une source d'énergie secondaire, encore loin d'être mature au plan du modèle économique, peut provoquer une certaine perplexité car les constructeurs automobiles n'annoncent pas aujourd'hui la commercialisation de ce type de véhicules.

Aussi la date de 2020 apparaît-elle prématurée pour un objectif aussi exhaustif et systématique. En effet, de nombreux progrès restent encore à accomplir avant d'envisager leur utilisation dans des applications automobiles grand public. Considérant le coût de cette technologie, son développement à grande échelle ne peut s'envisager sans la garantie d'une distribution d'hydrogène économiquement avantageuse pour les consommateurs.

Le déploiement initial de cette technologie pourrait par contre s'appuyer sur un réseau privé de points de distribution, destiné à alimenter les véhicules de flottes significatives de collectivités ou d'entreprises.

De même, la directive envisage l'adoption de points de ravitaillement en Gaz Naturel Liquéfié (GNL) pour les transports maritimes et la navigation intérieure pour le 31 décembre 2020 pour tous les ports maritimes du réseau central transeuropéen de transport et pour le 31 décembre 2025 pour les ports intérieurs du réseau central RTE-T. Afin de favoriser la circulation des véhicules lourds roulant au GNL, des points de ravitaillement en



GNL, espacés au plus de 400 km, devront être ouverts au public au plus tard le 31 décembre 2020. Les États membres devront également mettre à disposition du public des points de ravitaillement en Gaz Naturel Comprimé – gaz naturel sous forme gazeuse – pour la même date, espacés au maximum de 150 km.

La directive impose aux États membres d'adopter des connecteurs de type 2 pour les points de recharge lent et rapide pour véhicules à moteur d'ici le 31 décembre 2015. Cette obligation technique doit être particulièrement prise en compte par le gouvernement, étant donné que la France a opté pour des connecteurs de type 3 jusqu'à présent. Cependant, faute d'avoir pu imposer sa norme, isolée en Europe, la France doit se poser urgemment la question de l'adoption de la norme retenue, qu'elle est susceptible de produire, sauf à prendre le risque de pénaliser les industries françaises à terme.

À titre obligatoire, les États membres doivent informer les consommateurs de la compatibilité des carburants avec les voitures des marchés dans les pompes aux points de ravitaillement, chez les concessionnaires automobiles et dans les centres de contrôle technique, dans les manuels d'utilisation des véhicules ainsi que sur les véhicules. Ces informations sur la compatibilité des carburants seront basées sur des normes d'étiquetage européennes et leur emplacement sur la voiture sera précisé par un acte d'exécution de la Commission européenne.

Chaque État membre doit soumettre à la Commission un rapport relatif au cadre d'action national adopté et sa mise en œuvre au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la directive, puis tous les deux ans. Les mesures prises par les États seront donc individuellement évaluées.

Adopter d'autres modes de transport pour assurer une transition énergétique viable est aujourd'hui nécessaire. Cette directive répond donc à un besoin évident de la France. Pour autant, certaines réserves peuvent être émises concernant les modalités d'application de ces propositions.

Nous ne pouvons que nous féliciter de voir la Commission européenne inciter à l'accélération de la conversion des véhicules aux énergies renouvelables et propres. Une coordination européenne est nécessaire. La France y a un intérêt particulier, eu égard à sa stratégie de déploiement du véhicule électrique.

Il est reste bien sûr le débat sur l'origine énergétique de l'électricité, la transition vers les énergies renouvelables étant à cet égard un impératif majeur.

Stratégique pour l'économie française, la filière automobile est en déclin : la France ne produit plus que 2,2 millions de véhicules en 2011 contre 3,5 millions en 2005. Et l'emploi dans l'industrie automobile a reculé de 30 % en 10 ans.

Pour le Gouvernement, la filière automobile française ne pourra se relever que si elle fait le pari, notamment, de l'automobile verte c'est-à-dire des véhicules thermiques propres, hybrides et électriques. Depuis août 2012, le bonus-malus écologique a été renforcé. Le bonus écologique pour un véhicule électrique est passé de 5 000 à 7 000 euros, et celui pour un véhicule hybride de 2 000 à 4 000 euros. « Les bonus relatifs aux véhicules thermiques faiblement polluants seront augmentés de 100 ou de 150 euros selon les cas. » Cette mesure jusqu'alors réservée aux particuliers s'étend aux collectivités locales et aux

véhicules de sociétés. De plus, l'État s'engage à ce que 25 % des voitures qu'il achète soient hybrides ou électriques, ce qui représente 1 500 exemplaires par an.

Enfin le développement des véhicules propres doit s'accompagner d'infrastructures de recharge. Douze métropoles se sont déjà portées candidates pour être équipées de bornes électriques dans les six mois à venir.

600 millions d'euros vont être débloqués par l'État, à travers notamment Oséo et le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA) pour répondre aux besoins d'investissement et de liquidité à court terme, des PME en particulier. Sur ces 600 millions, Oséo, notamment, mobilisera 150 millions d'euros pour soutenir la trésorerie des sous-traitants.

En échange de ces incitations, le Gouvernement souhaite que les sites de production, l'emploi et la recherche et développement en France soient pérennisés.

Par ailleurs, 350 millions d'euros du programme d'investissements d'avenir seront réorientés en faveur des projets innovants liés aux véhicules de demain, en lien avec les pôles de compétitivité, la banque publique d'investissement, la Banque européenne d'investissement et le Programme cadre de recherche et de développement de l'Union européenne (PCRD).

Fixer des objectifs quantitatifs de nombre de points de charge de véhicules électriques est un bon signal pour l'industrie automobile, la filière dans son ensemble, et les investisseurs (privés et publics), démontrant que l'électromobilité est une réalité, et reconnaissant que le déploiement de l'infrastructure est une condition au décollage d'un marché de masse.

L'urgence est maintenant de converger le plus rapidement possible vers un texte consensuel, qui participe à créer une dynamique positive, en particulier sur les points suivants.

Il faut des standards unifiés pour les infrastructures de charge lente (recharge du véhicule à domicile). A l'exception de quelques véhicules, il est possible aujourd'hui de recharger les véhicules électriques sur une prise électrique ordinaire, système combattu par certains constructeurs mais qui demeurera autorisé par la directive européenne. Sa souplesse d'accès et d'utilisation pour des véhicules à faible autonomie nous conduit à considérer que ce mode de connectique universel doit être absolument préservé, moyennant d'éventuelles adaptations mineures. Il est incontestablement le meilleur gage d'une migration rapide vers l'électro-mobilité, du fait de son implantation universelle, chez les particuliers et dans l'espace privé notamment.

En outre il nous semble que le fait de préciser dans le texte même de la directive des normes très techniques peut être source de difficultés pour son application. Par exemple, la réglementation impose, en France, la présence d'obturateurs mécaniques – shutters – sur les prises installées dans les bâtiments qui n'existent pas sur la prise « type 2 », imposée dans le projet de directive. Aussi, ce modèle de prise n'est-il pas compatible avec la réglementation s'il est installé dans un bâtiment. Il nous semble que la directive devrait sur ce point se contenter de référence aux normes en vigueur afin de laisser les organismes de normalisation réaliser un travail très technique.

Le scénario d'un équipement bi-standard – type 2 + type 3 – des bornes publiques, qui maintient la confusion, n'est pas retenu, au profit de la fourniture d'un câble supplémentaire, le temps nécessaire à la transition, pour compenser la dichotomie entre équipement domestique et en espace public. Le fait que les normes françaises n'aient pas été retenues coûtera 25 millions d'euros à la filière – plus de 10 000 points de charge sont déjà installés en France –, sans bénéfice significatif pour le client, le véhicule électrique n'est par nature pas destiné en priorité à des trajets longs à travers plusieurs pays d'Europe. Par ailleurs, la remise en cause des choix déjà effectués dans certains États membres (notamment en France) aura des conséquences néfastes :

- retard sur les décisions d'investissement en cours (par des acteurs privés ou des collectivités) du simple fait de la réouverture d'une polémique stérile que tout le monde croyait close ;

- entretien d'un « buzz » négatif auprès du grand public sur la supposée complexité de la question des standards, alors que la prise ne représente qu'une toute petite partie de la norme). Concernant les spécifications techniques des standards pour les infrastructures charge rapide, le texte reconnaît la nécessité de distribuer du courant continu et du courant alternatif pour la charge rapide, mais retient le type de connecteur (Combo) choisi par l'Allemagne. Il aurait été pertinent de faire référence aux normes EN 62196-1 et IEC 62196-3:2012, car la référence à « Combo », dénomination commerciale, ne nous semble pas être dans l'esprit de la réglementation européenne ; elle peut être interprétée comme non-neutre technologiquement parlant.

Le système « Combo 2 », ou CCS, sera introduit en 2013 par les constructeurs allemands sur leurs premiers véhicules électriques. Si un standard unique pour la charge en courant continu peut être une cible pour le long-terme, il est crucial de garantir sur le court-moyen terme une approche multi-standard pour la charge rapide, garantissant le service au consommateur, en particulier aux « pionniers » de l'électromobilité, qui ne doivent pas se retrouver lésés. En effet les utilisateurs français risquent de devoir rapidement se doter d'un câble adapté aux nouvelles normes, ce qui représente un coût d'environ 500 €.

Les chargeurs multi-standards existent, les surcoûts liés à la présence de deux câbles pour la charge sont limités. La Commission devrait prendre en compte cette approche multi-standard pour garantir le succès du démarrage de la filière des véhicules électriques.

En conclusion, la France ne doit pas tarder à intégrer cette directive car le coût de l'évolution des normes ne doit pas être négligé. L'hypothèse où cette directive serait adoptée, et imposerait le format de prise Type 2 pour les infrastructures de recharge publiques – et privées – à partir de 2015, impliquerait un coût de remise à niveau des bornes estimé entre 750 €, pour un coffret et 1 800 € pour une borne double prise.

Le maintien des « Wallbox » résidentielles impliquerait de fournir aux propriétaires un second cordon avec un adaptateur – environ 500 € – pour pouvoir continuer à se connecter. Pour les flottes – majoritairement en coffret –, le changement sera nécessaire.

- L'incertitude sur les normes pourrait entraver le démarrage commercial du véhicule électrique.

Ce coût de retard dans la normalisation représente le montant annuel des aides accordées par l'État français au véhicule électrique. De ce point de vue nous ne pouvons que regretter que les conclusions adoptées par notre Commission, à travers le rapport de Gérard Voisin de juillet 2010, n'aient pas été suivies d'effets. Notre Commission demandait que les normes européennes interviennent le plus vite possible et le maintien de l'alimentation des véhicules au domicile par des prises standards, non spécifiques au véhicule électrique.

Il est toujours regrettable que la normalisation européenne intervienne après le lancement des produits. Mais la Commission européenne doit être dédouanée, la responsabilité étant d'abord celle des équipementiers français et allemands, incapables de trouver un accord depuis plusieurs années.

La France se trouve donc devant un dilemme : soit mener une bataille d'arrière-garde pour sa propre norme, aujourd'hui dénuée de rapport de force suffisant, avec le risque de marginaliser commercialement sa gamme de véhicules par rapport aux concurrentes futures, soit opter rapidement pour la production de la norme prescrite, et probablement adoptée par Bruxelles, au prix d'un retour en arrière encore supportable économiquement du fait du faible parc installé sous norme française à ce jour.

En conclusion, je vous propose de donner un avis favorable à cette proposition de directive, à la lumière de l'ensemble de ces observations.

**M. Michel Piron.** Peut-on dire que la connectique de type 3 est à la connectique ce que le Leclerc était au char ? Votre proposition laisse-t-elle le jeu ouvert ?

Par ailleurs, connaît-on le chiffrage des montants financiers à investir à l'horizon de cinq ans ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La connectique de type 3 s'apparente au char Leclerc, et celle de type 2 - qui est en plus grand nombre que le type 3 - au Half-Track. Tous les types de réseaux coexistent chez nous. Certains, par exemple, resteront en mode thermique. Il est souhaitable de préserver dans un premier temps le câble de type 2, qui évite les surchauffes lorsqu'on se greffe sur le réseau ; il ne s'agit pas seulement de faire migrer.

Ceux qui le souhaitent pourront adopter la connectique de type 3. Renault, par exemple, préfère ce type de connectique au motif que le réseau ne serait pas sécurisé. Pourtant, La Poste l'utilise. L'enjeu est très ambigu, car la connectique de type 3 est très chère. Il s'agit de ne pas lâcher la proie pour l'ombre, parce que le développement électrique ne va pas de soi. Il ne faudra pas le renchérir à cause de la connectique.

**La Présidente Danielle Auroi.** Je m'inquiète de la stratégie de Renault, puisque des essais du moteur électrique sur roues ont montré que celui-ci consomme très peu d'électricité. Il semble qu'il y ait un problème s'agissant des orientations de la recherche dans ce domaine. Il ne faudrait pas que les fabricants automobiles français prennent à nouveau du retard.

Je propose que la terminologie « Europe du véhicule propre » soit mise entre parenthèses dans le texte, dans la mesure où elle dépend du mix énergétique. De même, je souhaite que l'on mentionne « les agrocarburants », au lieu de « les biocarburants ». Je partage la proposition faite en termes de stratégie de réussite pour la politique industrielle.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Nous partageons la volonté d'une norme européenne en matière de connectique, à condition qu'elle ne se fasse pas au détriment du lancement de la connectique de type 2 dans sa première phase.

**M. Arnaud Richard.** Les constructeurs français auraient raison de faire un choix. Comment faire en sorte que les pouvoirs publics financent la connectique de type 2 ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Peugeot se maintient dans les deux types de connectiques pour le moment, mais je fais le pari que l'une d'entre elles s'imposera. Renault s'est positionnée sur la connectique de type 3. Notons par ailleurs que les industriels français sont en mesure de produire la connectique issue de la norme allemande, ce qui n'a pas forcément été le cas dans le passé.

La France a défendu une norme trop isolée au sein de l'Union européenne. Il vaut mieux rétablir la stratégie alors que l'on en est à la phase de lancement de la filière. Il est souhaitable d'adopter la norme européenne le plus vite possible, et de faire migrer très doucement la connectique de type 2. Les collectivités locales devront elles aussi investir. À cet égard, conserver la connectique de type 2 permettra d'assurer la continuité dans le lancement de la filière électrique, afin que tous puissent s'adapter.

La stratégie des industriels français me semble hésitante. Il est tout de même curieux, du point de vue de la stratégie marketing, de lancer un véhicule en demandant d'acheter la connectique en sus – pour une somme avoisinant les 800 € !

**M. William Dumas.** Les 3 et 4 juillet seront consacrés à la voiture électrique, au pôle mécanique à Alès. Tous les constructeurs seront présents.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Renault a hésité dans sa stratégie, car la possibilité de se greffer sur le réseau existe encore. Cette entreprise se positionne sur le créneau de la connectique du futur. « Produire, c'est créer de l'utilité » avait dit David Ricardo. Pour cela, il faut de la souplesse et de l'humilité.

**M. Yves Daniel.** La vente de véhicules électriques a-t-elle diminué de 30 % entre 2005 et 2011 ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il s'agit de la filière automobile dans son ensemble, il n'existait quasiment pas de production de véhicules électriques en 2005.

**M. Yves Daniel.** De combien la construction électrique a-t-elle augmenté ?

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Considérablement, dans la mesure où l'on part de zéro ! Il s'agit donc d'une progression fulgurante, et encore anecdotique. 3 500 voitures Renault Zoé ont été vendues, en trois mois ; l'équivalent d'une production journalière de la Clio. C'est un gros pari qui est fait. Il peut être gagné en zone urbaine, mais la barrière technologique est importante (en raison du problème de la limitation du rayon d'action). Aujourd'hui, l'hydrogène ne peut être rentabilisé que sur des gros véhicules de type bus.

**La Présidente Danielle Auroi.** Il est dommage que la voiture électrique ne soit qu'urbaine, qu'une « deuxième voiture ». Mais il s'agit déjà d'un premier signal.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il existe des contraintes technologiques, mais le pari de la France est assez clair. C'est une révolution technique simple d'un point de vue théorique, et difficile d'un point de vue pratique.

Sur la proposition du rapporteur, la proposition de directive est *approuvée à l'unanimité*.

#### **IV. Communication de M. Gilles Savary sur la proposition de directive relative aux contrats de concession.**

Je vais essayer d'être simple sur un sujet hyper technique. Il s'agit du premier projet de directive sur les concessions de service public initiées en France depuis très longtemps. Colbert en a été le champion.

L'Union européenne a longtemps confondu les concessions avec les marchés publics, d'où une énorme confusion dans la jurisprudence qui ne disposait que de textes sur les marchés publics et non sur les concessions.

Aussi, la Commission a-t-elle rédigée une communication interprétative en 2000 pour distinguer marchés et concessions de service public. La France dispose d'un droits très précis et très sophistiqué sur ce sujet. L'Europe a toujours été taraudée par cette question, les Allemands ne comprenant pas vraiment cette notion.

Aussi a-t-il été décidé de mettre au point une directive qui n'est pas imple puisqu'elle fait 51 pages. Des interlocuteurs m'ont alerté sur la complexité et la difficulté de mise en œuvre de ce texte que j'ai examiné en toute indépendance pour arriver au même constat d'extrême complexité.

La jurisprudence de la Cour de justice était arrivée à des choses assez claires. En particulier, elle avait défini les régies directes, en jargon anglais « in house », qui par nature excluent l'appel d'offres. Mais la jurisprudence implique que la structure soit détenue à 100 % par l'autorité adjudicatrice, elle doit être cantonnée géographiquement, ce qui pourrait poser problème en France où des ports autonomes ou des administrations d'État vendent des prestations ailleurs. Cela est interdit par la jurisprudence qui est très stabilisée et a obligé les SEM à passer à un système concurrentiel et a obligé la France à créer les délégations de service public. Le texte sur les concessions est alambiqué car travaillé par des « secousses techniques » successives de lobbying qui commencent à nous dire que le « in house » n'est plus défini de la même façon, que nous pouvons avoir des régies qui ont 10 % de leur activité à l'extérieur et être exonérées d'appel d'offre.

Le texte permet également à une SEM réalisant 20 % de son chiffre d'affaires à l'extérieur d'être dispensée d'appel d'offre. On crée également la notion de co-entreprises, c'est-à-dire de SEM appartenant à plusieurs collectivités locales.

Bref, il s'agit d'un texte d'une assez grande confusion et il est très ambigu sur le partenariat public-public, car il a tendance à assimiler une structure inter-communale à un prestataire de services, alors qu'elle n'est que le prolongement organique de la commune. Il est totalement baroque de penser qu'une commune devrait recourir à des appels d'offre pour confier des tâches à l'intercommunalité à laquelle elle appartient.

Voilà un texte pour lequel je vous propose donc de dire qu'il crée de la confusion et devrait être récrit pour pouvoir être accepté. Je ne suis pour autant pas hostile à un texte sur les concessions ; mais je suis hostile à la définition suivante prévue par la proposition de directive : *« un contrat à titre onéreux conclu par écrit entre un ou plusieurs opérateurs économiques et un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou une ou plusieurs entités adjudicatrices, dont l'objet est la fourniture de services ou de travaux, la contrepartie de ces services ou travaux étant soit uniquement le droit d'exploiter les services qui font l'objet du*

*contrat, soit ce droit accompagné d'un paiement. Le concessionnaire est réputé assumer l'essentiel du risque opérationnel qui peut être lié à l'utilisation des travaux ou à la demande de fourniture du service, ou lié à la disponibilité de l'infrastructure mise à disposition par le concessionnaire ou utilisée pour la fourniture du service aux usagers. »*

Cette définition est inacceptable car elle crée une confusion avec la concession qui implique la délégation à une personne privée qui perçoit une redevance de la part des usagers. Il ne s'agit pas de l'acquisition de travaux. L'Europe n'a pas encore intégré la délégation de service public.

C'est pourquoi cette directive, opportune dans son principe, doit être réécrite.

**La Présidente Danielle Auroi.** Cette proposition de résolution intervient à mon sens soit trop tard dans la mesure où les discussions sur la proposition de directive sont déjà engagées dans le cadre des trilogues, soit trop tôt car notre commission n'est pas en mesure de formuler des propositions alternatives à celles de la Commission européenne. Le Sénat a affirmé son opposition politique, souhaitant de simples recommandations à ce projet de directive. En février 2012, notre commission des affaires européennes avait pris position sur le sujet dans une forme différente. Une vision complémentaire est nécessaire car on peut certes avoir une grille de lecture à travers ce qui est appliqué en France comme les régies, les sociétés d'économie mixte ou les sociétés publiques locales, mais il faudrait aussi comparer avec d'autres formes juridiques comme les *Staatwerke* allemandes, qui sont une forme de régie. Afin de donner une assise technique à un choix politique, qui est celui qu'a fait le Sénat, il serait souhaitable que nous fassions des propositions afin de répondre aux critiques émises à l'encontre de la proposition de directive. Je ne suis pas favorable à l'adoption à ce stade d'une proposition de résolution. Il faudrait effectuer un travail en amont afin de tirer les conséquences techniques de notre position politique et affiner ce que nous souhaitons en matière de partenariat public-privé. Il faudrait notamment intégrer la logique des collectivités locales et faire la part de la pression des lobbys de l'environnement.

**M. Gilles Savary, rapporteur.** La France n'a pas défini une position claire sur ce sujet. La proposition qui émane du commissaire français au marché intérieur Michel Barnier semble être le résultat de strates successives découlant de l'intervention croisée de différents lobbys. Michel Barnier a toutefois eu raison de faire une proposition en la matière. Sur ce point, je ne suis pas d'accord avec le Sénat qui fait valoir le principe de subsidiarité. Dans la mesure où il y a une jurisprudence qui se développe, ce qui crée une insécurité juridique, il faut régler. Mais du fait de la pression, notamment des *staatwerke*, la proposition telle qu'elle est présentée conduirait à des imbroglios juridiques, par exemple sur les entreprises liées. Je regrette qu'après la lumineuse communication qu'elle a faite en 2008 sur les partenariats public-privé, la Commission européenne sombre dans la complexité sur ce sujet. Il faudrait donc que notre commission des affaires européennes intervienne assez rapidement et je serais favorable à la constitution d'un groupe de travail chargé de faire des propositions afin de réécrire la proposition de directive.

**La Présidente Danielle Auroi.** Notre démarche se situerait dans une logique de réécriture d'une réglementation qui correspond à un besoin. La position du Sénat a toutefois l'avantage de se situer dans une logique de prudence, qui l'a conduit à refuser un texte inacceptable en l'état.

**M. Michel Piron.** Notre commission pourrait refuser la proposition de directive dans l'attente d'une réécriture.



**M. Gilles Savary, rapporteur.** Il faut souligner sur ce sujet les différences d'approche de l'Association publique des SPL, anciennement associations des Sociétés d'économie mixte (SEM) et l'Institut de gestion déléguée. Ce dernier ne serait pas défavorable à un texte mais craint la mise en concurrence avec les *Staatwerke* qui pourraient s'implanter en France. Notons que les sociétés locales allemandes sont bien plus puissantes qu'en France où seules pèsent les entités nationales. Elles peuvent très facilement s'adapter aux marchés locaux.

**La Présidente Danielle Auroi.** Je vous propose d'adopter les deux derniers points comme conclusions et de mettre parallèlement sur pied un groupe de travail, ainsi que nous l'avons fait s'agissant de la directive détachement.

**M. Yves Daniel.** Un travail complémentaire est en effet indispensable pour définir les objectifs que nous souhaitons atteindre tant au niveau national pour clarifier les outils dont nous disposons, qu'au niveau européen, afin de poser les conditions d'une harmonisation et d'une concurrence loyale.

**La Présidente Danielle Auroi.** Je vous propose donc d'adopter des conclusions, qui reprennent les derniers paragraphes de la proposition du rapporteur, et de constituer un groupe de travail dont les rapporteurs seront Gilles Savary et Arnaud Richard, et qui pourra être éventuellement élargi.

La Commission a ensuite *adopté* les conclusions suivantes :

*« La Commission des affaires européennes,*

*Vu l'article 88-4 de la Constitution,*

*Vu le Traité sur l'Union européenne,*

*Vu la proposition de directive du Parlement et du Conseil sur l'attribution de contrat de concession 2011/0437 (COD),*

*Estime utile l'intervention d'une législation européenne relative à l'attribution de contrats de concession ;*

*Regrette la trop grande complexité du texte proposé ;*

*Estime que la portée de ce projet de directive est affaibli par ses trop nombreuses imprécisions juridiques et confusions conceptuelles, qui l'exposent à des mises en application inégales au sein des États membres et de leurs collectivités locales, mais aussi à des recours contentieux ;*

*Considère par conséquent qu'une réécriture simplifiée et clarifiée de ce texte, conforme au principe de proportionnalité est absolument nécessaire aux objectifs de simplification et de sécurisation juridique qu'il poursuit, et, à défaut, s'interroge sur sa valeur ajoutée par rapport à la situation présente. »*

*La séance est levée à 17 h 45*

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission des affaires européennes**

Réunion du mardi 11 juin 2013 à 16 h 30

*Présents.* – M<sup>me</sup> Danielle Auroi, M. Jean-Luc Bleunven, M. Christophe Caresche, M. Yves Daniel, M<sup>me</sup> Sandrine Doucet, M. William Dumas, M. Michel Piron, M. Arnaud Richard, M. Gilles Savary

*Excusés.* – M<sup>me</sup> Marietta Karamanli, M. Jean-Claude Mignon, M. Jean-Louis Roumegas