

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

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

Adopté

AMENDEMENT

N° CD1092

présenté par

M. Damien Adam, rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires économiques

ARTICLE 23 TERRédiger ainsi l'article 23 *ter* :« I. – La section 2 du chapitre I^{er} du titre IV du livre VI du code de l'énergie est ainsi modifiée :

« 1° L'article L. 641-4 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 641-4.* – Les carburants et carburants alternatifs autorisés en France sont référencés aux arrêtés prévus à l'article 265 *ter* du code des douanes » ;

« 2° Après le même article L. 641-4, sont insérés deux articles L. 641-4-1 et L. 641-4-2 ainsi rédigés :

« *Art. L. 641-4-1.* – I. – Les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports, qui peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers et à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports sont appelés carburants alternatifs.

« II. – On entend par :

« 1° Point de recharge : une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ou une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet d'échanger la batterie d'un véhicule électrique à la fois ;

« 2° Point de ravitaillement : une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant à l'exception du gaz naturel liquéfié par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile ;

« 3° Point de ravitaillement en gaz naturel liquéfié : une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en gaz naturel liquéfié, consistant soit en une installation fixe ou mobile, soit en une installation offshore ou en d'autres systèmes.

« Art. L. 641-4-2. – Les opérateurs d’infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs veillent à garantir l’interopérabilité et l’itinérance de la recharge selon des modalités précisées par décret en Conseil d’État.

« Les dispositions relatives à la création, à la configuration, à l’installation, à l’approvisionnement, à l’exploitation, aux modalités d’accès aux services et à l’utilisation des infrastructures de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs sont précisées par décret. »;

« 3° Après l’article L. 641-5, il est inséré un articles L. 641-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 641-5-1. – Sans préjudice des dispositions particulières de l’article L641-5, les règles techniques d’utilisation et les caractéristiques des carburants alternatifs sont définies par voie réglementaire. »

« II. – La section 3 du chapitre IV du titre III du livre III du code de l’énergie, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est complétée par des articles L. 334-5 et L. 334-6 ainsi rédigés

« Art. L. 334-5. – Les infrastructures de recharge électrique sont soumises aux dispositions de l’article L. 641-4-2. Les opérateurs d’infrastructures de recharge électrique mettent à la disposition du public les informations relatives à la puissance réelle maximale de l’infrastructure de recharge.

« Art. L. 334-6. – L’installation, l’exploitation et la configuration des infrastructures de recharge électrique garantissent une gestion économe et efficace de l’énergie, en permettant notamment le pilotage de la recharge. Les modalités de gestion de l’énergie lors de la recharge, y compris son éventuelle restitution au réseau, ainsi que les conditions dans lesquelles les véhicules électriques ou hybrides rechargeables neufs permettent cette restitution sont précisées par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le développement des carburants alternatifs représente un levier important pour la transition et la décarbonation du secteur des transports, en particulier celles du transport routier et du transport fluvial. Les différents carburants alternatifs (GNV, GPL-c, électricité, hydrogène, etc.) permettent en effet de limiter la dépendance du secteur à l’égard du pétrole tout en diversifiant les sources d’énergies. Ils permettent également d’atténuer l’impact environnemental des déplacements, en concourant au développement d’une mobilité propre à faibles émissions.

Dans cette perspective, cet amendement vise à sécuriser la définition juridique des carburants alternatifs, en l’inscrivant dans le code de l’énergie. Cette codification permettra de donner de la visibilité à ces carburants et facilitera les investissements des entreprises dans ces technologies.

Par ailleurs, la qualité du réseau des bornes de recharge est une condition essentielle au développement de la mobilité électrique.

Or, la qualité de ces bornes est variable et des insuffisances en matière d’information du consommateur ou d’interopérabilité demeurent. Cet amendement propose donc de donner une base légale au décret réglementant les bornes de recharge en précisant que les opérateurs devront

s'assurer de l'information complète du public sur la puissance réelle maximum d'une borne et garantir l'itinérance des services de recharge.

En outre, le déploiement massif de ces infrastructures risque à terme d'impacter l'ensemble du réseau électrique et un pilotage fin de la recharge sera nécessaire. Il est donc proposé que les bornes permettent le pilotage de la recharge.

Enfin, cet amendement vise à permettre au Gouvernement de définir à l'avenir, et par décret, les conditions dans lesquelles les véhicules électriques neufs faciliteront la bidirectionnalité des flux lors de leur recharge. La technologie « *Vehicle-to-grid* » (VtoG) est une solution d'avenir pour la gestion du réseau électrique, en particulier dans le cadre du développement des énergies renouvelables.

Même si cette technologie n'en est encore qu'au stade de l'expérimentation, un besoin de normalisation réglementaire se fait d'ores et déjà ressentir et sera indispensable à moyen terme pour encourager son développement.