

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

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

Adopté

AMENDEMENT

N° CD2343

présenté par

M. Zulesi, M. Ahamada, M. Pichereau, M. Colas-Roy, M. Arend, Mme Pascale Boyer, Mme Brulebois, M. Buchou, M. Causse, M. Cesarini, Mme Yolaine de Courson, Mme De Temmerman, M. Djebbari, M. Dombreval, Mme Gayte, M. Haury, Mme Josso, Mme Kerbarh, M. Krabal, Mme Le Feu, M. Leclabart, Mme Maillart-Méhaignerie, Mme Marsaud, Mme Meynier-Millefert, M. Morenas, Mme Panonacle, M. Perea, M. Perrot, Mme Pompili, Mme Riotton, Mme Rossi, Mme Sarles, M. Thiébaud, Mme Tuffnell et les membres du groupe La République en Marche

ARTICLE 23

I. – Après l’alinéa 5, insérer l’alinéa suivant :

« Ces dispositions s’appliquent également aux gestionnaires des voies fluviales et des ports, et aux personnes agissant pour le compte de ces gestionnaires, pour l’approvisionnement électrique des bateaux, engins flottants et établissements flottants au sens de l’article L. 4000-3 du code des transports, ainsi que des navires au sens de l’article L. 5000-2 du code des transports ».

II. – En conséquence, rédiger ainsi l’alinéa 4 :

« Dispositions spécifiques à certaines activités d’alimentation ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les ports, qu’ils soient de plaisance ou de commerce, et notamment les Grands Ports Maritimes, reçoivent dans leurs infrastructures des navires qui la plupart du temps fonctionnent au diesel (MDO - Marine Diesel Oil). Dans quelques cas rares, ils fonctionnent au fuel lourd (HFO - High Fuel Oil) mais ils sont alors équipés de « scrubbers » qui nettoient les fumées des oxydes de soufre, ou bien ils fonctionnent au GNL (Gaz Naturel Liquéfié) qui est un carburant qui rejette beaucoup moins de polluants (SOx, NOx, particules) mais qui reste une énergie fossile qui génère du dioxyde de carbone (CO2).

Afin de favoriser la transition écologique et de réduire les gaz à effet de serre émis par le transport maritime, la solution la plus favorable dans les ports est la mise à disposition d’alimentations électriques, de sorte que les navires en escale puissent couper leurs moteurs thermiques (groupe électrogènes fonctionnant à partir d’énergies fossiles) pendant la durée de leur séjour à quai. En

fonction de sa taille, un navire en stationnement peut représenter l'équivalent de plusieurs milliers de voitures ; par exemple, les navires assurant la desserte de la Corse à partir de Marseille, quand ils sont à quai, consomment autant de diesel que 3000 voitures faisant l'aller-retour entre Aix-en-Provence et Marseille, soit 64 km.

Le présent article prévoit donc de clarifier le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, en précisant que cette activité ne constitue pas une fourniture d'électricité, mais une prestation de service. En outre, le présent article permet de réduire fortement les coûts de raccordement des infrastructures de recharge électrique au réseau d'électricité, en relevant le plafond de prise en charge de ces coûts par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE) de 40 % à 75 %.

La fourniture d'électricité à quai est un levier très important pour permettre la transition énergétique du secteur fluvial et du secteur maritime et de contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs du Plan climat. Le présent amendement propose de clarifier l'articulation entre prestation de service de recharge et de fourniture d'énergie, pour ce qui concerne l'alimentation électrique à quai des bateaux, engins flottants, établissements flottants et navires.