

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 mars 2021

---

**LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)**

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 6215

présenté par

M. Fugit, Mme Riotton, Mme Marsaud, Mme Galliard-Minier, M. Bonnell, M. Templier, M. Dombreval, Mme Meynier-Millefert, Mme Panonacle, M. Pichereau, Mme Sarles, M. Baichère, Mme Bureau-Bonnard, Mme Charvier, Mme Delpirou, Mme Dubré-Chirat, Mme Dupont, M. Maire, M. Mis, Mme Park, Mme Piron, M. Rudigoz, M. Testé, M. Touraine et Mme Vignon

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

Après l'article L. 111-3-5 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-3-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 111-3-5-1.* – Le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires d'un bâtiment comportant un parc de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif de plus de dix emplacements confie au gestionnaire de réseau de distribution l'installation d'une infrastructure collective de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables.

« Une infrastructure collective de recharge consiste dans le pré-équipement mentionné à l'article L. 111-3-3 du présent code ainsi que dans la création des installations électriques collectives permettant le raccordement ultérieur de points de charge.

« Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent article. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement encourage l'installation coordonnée d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les copropriétés en confiant l'installation d'une infrastructure collective au gestionnaire de réseau de distribution.

Les objectifs ambitieux du Gouvernement pour le développement des véhicules électrifiés, notamment celui de multiplier par cinq le nombre de véhicules 100 % électriques entre 2018 et

2022 (Contrat Stratégique de la Filière Automobile) et d'atteindre en 2022 un parc de 1 millions de véhicules électrifiés, appellent à un déploiement massifs d'infrastructures de recharge.

A ce titre, l'article 41 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte fixait l'objectif de 7 millions de points de charge d'ici à 2030. Par ailleurs, les projections des constructeurs laissent entendre que, dans dix ans, les véhicules électriques ou hybrides rechargeables pourraient représenter près de 40 % des ventes de véhicules neufs.

Or, en l'état actuel de la législation, les personnes dont l'emplacement de stationnement est dans une copropriété (8,4 millions de logement en France, soit 21 % du parc immobilier) peuvent rencontrer de nombreuses difficultés pour installer une borne de recharge, le droit à la prise étant difficile d'exercice.

Ce droit à la prise est, en outre, insuffisant. Il induit, en effet, plusieurs effets dissuasifs :

1. Le premier à s'équiper d'un point de recharge peut acquitter l'essentiel des frais d'équipement du parking, ce qui est à la fois dissuasif et injuste ;
2. Les raccordements peuvent se faire de manière anarchique : l'installation initiale supporte le raccordement de quelques points de recharge mais devra être ultérieurement refaite si le nombre de points augmente, entraînant des surcoûts pour la copropriété ;
3. Les délais de raccordement sont souvent très longs et peuvent atteindre entre six mois et un an, ce qui n'est pas satisfaisant en cas d'acquisition de véhicule.

Il est donc proposé de confier au Gestionnaire de réseau de distribution l'installation de l'infrastructure collective permettant l'installation ultérieure de points de recharge, qui couplerait pré-équipement et installations électriques afin d'accélérer et de rationaliser l'installation si nécessaire d'infrastructures collectives de recharge dans les co-propriétés.

Amendement travaillé avec PFA