



N° 3082

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 juillet 2026.

PROPOSITION DE LOI

visant à encadrer les frais d'occupation lors de l'utilisation de bornes de recharge pour véhicule électrique,

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Romain DAUBIÉ, M. Jean-Pierre BATAILLE, Mme Marie-Sophie
BERNADEAU, M. Benoît BLANCHARD, M. Anthony BROSSE, M. Joël
BRUNEAU, Mme Pauline CESTRIÈRES, Mme Virginie DUBY-MULLER,
M. Jérôme END, M. Jean-Carles GRELIER, Mme Brigitte KLINKERT,
Mme Delphine LINGEMANN, M. Laurent MAZAURY, M. Didier PADEY,
Mme Constance DE PÉLICHY, Mme Béatrice PIRON, Mme Anne-Sophie
RONCERET,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La stratégie nationale de décarbonation des transports vise à atteindre une neutralité carbone en 2050. Il en résulte de cette volonté politique une électrification du parc automobile des Français et donc en parallèle une intensification du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur le territoire national.

Les IRVE sont encadrés par le chapitre III du livre III du code de l'énergie (articles L. 353-1 à L. 353-13). Les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques participent à cette multiplication du réseau, en garantissant une offre de recharge suffisante pour le trafic local et le trafic de transit sur l'Hexagone.

Toutefois, le développement de ce réseau s'accompagne de pratiques tarifaires de plus en plus contestées par les usagers, au premier rang desquelles figurent les « *frais d'occupation* », aussi qualifiés de « *frais de congestion* » ou « *pénalités de suroccupation* ». Ces frais, facturés par les opérateurs dès lors qu'un véhicule reste branché à la borne après la fin de sa recharge effective ou au-delà d'une durée limite, répondent initialement à un objectif légitime de rotation des véhicules. Il s'agit d'éviter un stationnement qui paralyse le réseau de recharge rapide et empêche d'autres conducteurs d'accéder à ce service.

Cependant, l'absence de régulation claire peut conduire à des dérives manifestes et pénalisant lourdement, parfois de manière disproportionnée, des usagers de bonne foi par les opérateurs. Plusieurs témoignages récents illustrent la démesure de ces pratiques.

À titre d'exemple, un automobiliste bordelais a reçu une pénalité de 540 euros pour être resté branché au-delà du créneau autorisé sur une borne publique, sans que le caractère disproportionné de la sanction n'ait fait l'objet d'un quelconque garde-fou légal. De même, sur le réseau de recharge rapide, ces pénalités dites « *cachées* » ou peu lisibles transforment l'expérience utilisateur en un véritable piège financier, où une poignée de minutes supplémentaires peut doubler ou tripler le coût d'une recharge.

La présente proposition de loi s'inspire de doctrines de protection des consommateurs déjà éprouvées dans d'autres secteurs économiques. Le législateur a, par le passé, encadré strictement les dérives de frais d'incidents ou de services similaires., comme pour le plafonnement des

frais bancaires ou de successions. visant à prémunir les usagers contre des accumulations abusives de frais face à des prestataires en situation d'asymétrie d'information.

Ainsi, pour concilier la juste protection des utilisateurs mais aussi l'impératif de rotation des véhicules sur les bornes de recharge mises en place par les opérateurs, cette proposition de loi s'articule autour de trois articles.

L'**article 1^{er}** crée un plafonnement des frais de pénalité d'occupation facturé par les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Le montant et les modalités de mises en application du plafonnement des frais de pénalité d'occupation sont renvoyés à un décret du gouvernement.

L'**article 2** dispose que les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ont une obligation d'information des frais d'occupation. Le défaut d'information amène à une nullité de ces derniers.

L'**article 3** prévoit un rapport gouvernemental remis au Parlement sur la mise en application de la loi et ses effets.

L'objectif de la présente proposition de loi est d'apporter une réponse concrète à un problème sociétal en encadrant les frais d'occupation lors de l'utilisation de bornes de recharge pour véhicule électrique.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La section 6 du chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie est complétée par un article L. 353-14 ainsi rédigé :

« *Art. L. 353-14.* – I. – Les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ouvertes au public ne peuvent facturer à l'utilisateur, au titre du dépassement du temps d'occupation d'un point de recharge au-delà du créneau contractuellement alloué, des frais excédant un montant fixé par décret du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. »

« II. – Ce plafond s'applique indépendamment de la durée du dépassement et de la puissance du point de recharge concerné.

« III. – Toute clause contractuelle prévoyant des frais d'occupation supérieurs au plafond mentionné au premier alinéa est réputée non écrite.

« IV. – Un décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie et de l'Autorité de la concurrence, peut modifier ce plafond en tenant compte de l'évolution des coûts d'exploitation et des pratiques du marché.

Article 2

La section 6 du chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie, dans sa rédaction résultant de l'article 1^{er} de la présente loi, est complétée par un article L. 353-15 ainsi rédigé :

« *Art. L. 353-15.* – I. – Avant le début de toute session de recharge sur un point de recharge ouvert au public, l'opérateur est tenu d'informer l'utilisateur, de manière claire, lisible et préalable, du montant des frais susceptibles d'être appliqués en cas de dépassement du créneau d'occupation alloué.

« II. – Cette information est délivrée soit directement sur la borne, soit via l'interface numérique ou l'application mobile utilisée pour initier la session de recharge, soit par tout autre moyen permettant d'en garantir la prise de connaissance effective par l'utilisateur.

« III. – Le défaut d’information prévue au I entraîne la nullité des frais d’occupation imposés à l’utilisateur.

« IV – Le non-respect des obligations prévues au présent article est passible d’une amende administrative dont le montant et les modalités de recouvrement sont fixés par décret. »

Article 3

Dans un délai d’un an à compter de la publication du décret prévu au L. 353-14 du code de l’énergie, le Gouvernement remet au Parlement un rapport permettant d’évaluer l’impact de la présente loi sur l’évolution des frais appliqués par les opérateurs d’infrastructures de recharge pour véhicules électriques et le taux d’utilisation des bornes de recharge.