

RETOUR DE SÉANCE

Paris, le 16.05.2014

PROPOSITION DE LOI FACILITANT LE DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES SUR L'ESPACE PUBLIC

REPÈRES

Rapporteuse : Frédérique MASSAT
Responsable : Fanny DOMBRE-COSTE
En commission : mardi 15 avril 2014
En séance publique : mardi 6 mai 2014
Ministre au banc : Arnaud MONTEBOURG

Vote des groupes :
Pour : SRC ; RRDP ; Écolos et UDI
Abstention : GDR ; UMP

Contexte

1. Un marché mondial en forte progression

Aux États-Unis :

- | Croissance deux fois plus forte que celle des modèles hybrides à leur lancement ;
- | Part de marché de 3 % du parc automobile ;
- | Objectif de 1,2 million de véhicules électriques en 2015.

En Europe :

- | Ventes X 20 entre 2010 et 2012.

En France :

- | 1er parc de bornes de recharge en Europe ;
- | 3ème parc mondial ;

- | 50 % de nouvelles immatriculations en 2013 (14 000 véhicules) par rapport à 2012 .

- | Nissan-Renault est le leader mondial du véhicule électrique.

2. Les enjeux

- | **Accélérer la transition énergétique** (lutter contre la pollution des particules fines du diesel + réduire notre dépendance au pétrole) ;

- | **Favoriser l'essor industriel** des voitures électriques (constructeurs + équipementiers) ;

- | **Augmenter le pouvoir d'achat des automobilistes** (dans le contexte actuel des hausses du prix des carburants) ;

- | **Être en adéquation avec le projet de directive européenne** sur les carburants alternatifs (qui impose aux pays membres de présenter un plan de couverture du territoire).

3. Les actions menées par le Gouvernement

Traduction législative d'un des 34 plans de la nouvelle France industrielle, ce texte est également le prolongement du « plan automobile » de juillet 2012 :

- | Bonus pour les véhicules les plus décarbonés (environ 6 000 € de bonus pour une voiture électrique) ;

- | Commande massive de l'État de véhicules électriques et hybrides pour renouveler son parc (représentent 25 % du nouveau parc) ;
- | 1 milliard d'euros destiné aux constructeurs à travers le programme d'investissement d'avenir (PIA) ;
- | 50 millions d'euros destinés aux collectivités qui s'engageant dans le déploiement des infrastructures de recharge (via l'ADEME).

Ces initiatives ont permis de créer une nouvelle impulsion à la mobilité électrique, comme à Paris (4 000 bornes de recharge), en Poitou-Charentes (800) ou dans le Nord-Pas-de-Calais (450). Bordeaux, Lyon et Rouen se sont également engagées dans cette voie.

4. Les principaux verrous

Actuellement, seules les communes ou les intercommunalités sont compétentes pour implanter des bornes de recharge sur l'espace public. Cependant, et malgré les efforts des collectivités, il apparaît que **le maillage du territoire reste incomplet**. L'accès de chaque citoyen à l'électromobilité, tant en zone rurale, périurbaine qu'urbaine n'est pas assuré. Deux raisons principales :

- | Incertitude de pouvoir recharger son véhicule sur le territoire, **faute de bornes**. Car bien que la recharge puisse aisément être opérée depuis chez soi, les voyages sur de plus grandes distances nécessitent des bornes étalées sur tout le territoire ;
- | Le maillage du territoire en bornes de recharge a du mal à avancer car, **faute d'un relais au niveau national**, ce sont 36 000 collectivités qui doivent prendre des décisions. L'initiative ne peut venir des seules collectivités qui, par définition, ne peuvent pas porter la cohérence au niveau national ou même inter-régional.

Le constat est simple : malgré une nette progression des ventes, le marché du véhicule électrique reste embryonnaire et centralisé ; sur les 6 000 points de recharge du territoire national, on en dénombre 4 000 sur le réseau parisien Autolib.

Objectif du texte

C'est la raison pour laquelle ce texte confie à l'État le déploiement d'un réseau national de bornes de recharge de voitures électriques, en concertation avec les collectivités locales, sur le modèle de ce qui se fait déjà chez nos voisins européens, en Estonie et bientôt aux Pays-Bas.

Le texte propose :

- | De permettre à **l'État ou à un opérateur national** au sein duquel l'État détient une participation, la mise en place d'un réseau de bornes de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ;
- | **Sur le domaine public** des collectivités territoriales ;
- | Sans être tenu au paiement d'une **redevance** ;
- | À condition que cette implantation se fasse sur **l'ensemble du territoire national**.

L'opérateur en assurerait la construction, l'exploitation, l'entretien et la maintenance, sans retirer aux collectivités la compétence d'installer sur leur territoire des bornes de recharge.

D'abord soumis à l'approbation des ministres chargés de l'industrie et de l'écologie, les modalités d'implantation feraient ensuite l'objet d'une concertation entre le porteur du projet et les collectivités territoriales concernées.

Les plus du groupe SRC

Un amendement déposé par la rapporteure, **Frédérique Massat**, prévoit d'associer à la concertation les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité, c'est-à-dire ERDF et les entreprises locales de distribution.

Les principales interrogations

La mise en place des bornes par un opérateur : une atteinte au droit de libre administration pour les collectivités ?

Non, le texte associe les collectivités : en plus de ne pas retirer aux collectivités la compétence d'installer sur leur territoire des bornes de recharge, le texte précise bien que les modalités d'implantation des infrastructures feront « *l'objet d'une concertation entre le porteur du projet et les collectivités territoriales concernées* ».

L'objet de ce texte n'est pas une usine à gaz imposant aux collectivités la mise en place des bornes de recharge, mais bien de compléter le dispositif dans les villes et les communes où il n'en existe pas (maillage manquant). Si on avait laissé faire le marché sur cette question, seuls les territoires les plus denses auraient été couverts : l'intervention de l'État permet de **réduire la fracture territoriale**.

Pourquoi ne pas attendre le projet de loi sur la transition énergétique pour y intégrer le déploiement des bornes de recharge de voitures électriques ?

Il est urgent d'agir pour consolider le maillage du territoire en bornes. Les députés veulent agir vite sur cette question. Le futur projet de loi sur la transition énergétique prendra quant à lui du temps avant d'être présenté, débattu dans les deux chambres, puis enfin voté. ▀