

N° 815

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 juin 2026

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour une **montagne vivante et souveraine**,*

Par M. Jean-Claude ANGLARS,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, *président* ; M. Didier Mandelli, *premier vice-président* ; Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Hervé Gillé, Rémy Pointereau, Mme Nadège Havet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varaillas, MM. Jean-Yves Roux, Cédric Chevalier, Ronan Dantec, *vice-présidents* ; M. Cyril Pellevat, Mme Audrey Bélim, MM. Pascal Martin, Jean-Claude Anglars, *secrétaires* ; Mme Jocelyne Antoine, MM. Jean Bacci, Alexandre Basquin, Jean-Pierre Corbisez, Stéphane Demilly, Gilbert-Luc Devinaz, Franck Dhersin, Alain Duffourg, Sébastien Fagnen, Jacques Fernique, Fabien Genet, Mme Annick Girardin, MM. Éric Gold, Daniel Gueret, Mme Christine Herzog, MM. Joshua Hochart, Olivier Jacquin, Damien Michallet, Mme Marie-Pierre Mouton, MM. Louis-Jean de Nicolaÿ, Saïd Omar Oili, Alexandre Ouizille, Mme Sandra Paire, M. Clément Pernot, Mme Marie-Laure Phinera-Horth, M. Bernard Pillefer, Mme Kristina Pluchet, MM. Pierre Jean Rochette, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, M. Simon Uzenat, Mme Sylvie Valente Le Hir, M. Michaël Weber.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (17^{ème} législ.) : 2595, 2755 et T.A. 286

Sénat : 629 (2025-2026)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	5
I. LES TERRITOIRES MONTAGNARDS : DES CONTRAINTES SPÉCIFIQUES.....	6
A. LA MONTAGNE : DES TERRITOIRES VULNÉRABLES AUX CONTRAINTES INSUFFISAMMENT INTÉGRÉES DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES.....	6
B. UNE RÉPONSE LÉGISLATIVE AUX ATTENTES DES TERRITOIRES DE MONTAGNE.....	6
II. UNE PROPOSITION DE LOI AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS DE MONTAGNE.....	7
A. ACCÈS AUX SOINS EN MONTAGNE : ASSOCIER LES ÉLUS LOCAUX	7
B. RENFORCER LA REPRÉSENTATION DES COMMUNES DE MONTAGNE AU SEIN DES INSTANCES INTERCOMMUNALES	7
C. COMPÉTENCE GEMAPI : ENCOURAGER LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE À L'ÉCHELLE D'UN BASSIN VERSANT	8
D. DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES : TENIR COMPTE DES CONTRAINTES SPÉCIFIQUES AUX ZONES DE MONTAGNE.....	9
EXAMEN DES ARTICLES	11
• <i>Article 2 (délégué) Renforcer la représentation de la montagne dans la gouvernance sanitaire et garantir l'accès aux soins d'urgence</i>	11
• <i>Article 3 (délégué) Instituer une commission spécifique à la montagne dans les intercommunalités partiellement constituées de communes de montagne</i>	17
• <i>Article 5 (délégué) Prise en compte des spécificités des zones de montagne dans les schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables</i>	21
• <i>Article 11 (délégué) Instituer un fonds de solidarité amont-aval pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations</i>	30
• <i>Article 11 ter (délégué) Remise de rapport du Gouvernement au Parlement sur le déploiement des infrastructures de recharge électrique rapide dans les territoires de montagne</i>	35
EXAMEN EN COMMISSION.....	37
• <i>Désignation du rapporteur (Mardi 10 juin 2026)</i>	37
• <i>Examen en commission (Mardi 30 juin 2026)</i>	39
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	47
LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES.....	49
LA LOI EN CONSTRUCTION	51

L'ESSENTIEL

6 097 communes, couvrant près de 30 % du territoire métropolitain, sont classées en zone de montagne au sens de la loi éponyme. Pour autant, les territoires de montagne ne constituent pas un ensemble homogène. Ils reflètent une grande diversité de situations, tant d'une vallée à l'autre que d'un massif à l'autre. Les réalités auxquelles sont confrontés les habitants et les collectivités de l'Aveyron diffèrent ainsi sensiblement de celles rencontrées en Haute-Savoie, qu'il s'agisse des contraintes géographiques, des dynamiques démographiques ou des enjeux économiques. La proposition de loi « *pour une montagne vivante et souveraine* », adoptée à l'Assemblée nationale en mai dernier après engagement de la procédure accélérée, constitue le troisième volet législatif dédié à la montagne¹ et la prise en compte de ses différences.

La commission s'est saisie des 5 articles du texte relevant de son domaine de compétences - représentation des communes de montagne dans la gouvernance locale, de développement des mobilités électriques, d'accès aux soins et de solidarité amont-aval des territoires (articles 2, 3, 5, 11 et 11 *ter*).

Mardi 30 juin 2026, elle a émis un **avis favorable à l'adoption de cette proposition de loi**, sous le bénéfice de l'adoption de **16 amendements** pour :

- garantir la prise en compte des particularités montagnardes par les agences régionales de santé (ARS) ;
- assurer la représentation des communes de montagne au sein des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ;
- faciliter la mutualisation des moyens pour l'exercice de la compétence Gemapi ;
- accentuer le déploiement en zone de montagne de bornes de recharge rapide.

¹ Lois n° 85-60 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne et n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne en constituent les deux premiers volets.

I. LES TERRITOIRES MONTAGNARDS : DES CONTRAINTES SPÉCIFIQUES

A. LA MONTAGNE : DES TERRITOIRES VULNÉRABLES AUX CONTRAINTES INSUFFISAMMENT INTÉGRÉES DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES

Les deux lois « Montagne » adoptées par le législateur au cours de ces quarante dernières années ont été bâties sur un constat simple : les territoires de montagne pâtiennent de handicaps naturels et de spécificités territoriales qui **contreviennent parfois à l'efficacité et à la pertinence de normes nationales** appliquées à ces espaces géographiques.



On doit, en quelque sorte, dans la montagne, faire du sur mesure, et non pas appliquer aveuglément un règlement ou une norme nationale »

Source : Discours du Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, prononcé à Vallouise le 23 août 1977

Accès aux services publics, développement d'infrastructures en faveur de mobilités décarbonées, gestion des milieux aquatiques ou encore agriculture : chaque enjeu est singulier en territoire de montagne et justifie une appréciation territorialisée.

B. UNE RÉPONSE LÉGISLATIVE AUX ATTENTES DES TERRITOIRES DE MONTAGNE

La proposition de loi déposée par le député Jean-Pierre Vigier, président de l'Association nationale des élus de la montagne (ANEM), initialement composée de 12 articles a été notablement enrichie au cours des débats à l'Assemblée nationale. Le texte **embrasse désormais de nombreuses autres dimensions qui concernent les territoires de montagne** : définition de la carte scolaire, accès aux soins, représentation des territoires montagnards au sein des EPCI, gestion de la ressource en eau, règles d'urbanisme adaptées ou encore valorisation des filières artisanales, *etc.*

II. UNE PROPOSITION DE LOI AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS DE MONTAGNE

A. ACCÈS AUX SOINS EN MONTAGNE : ASSOCIER LES ÉLUS LOCAUX

Les territoires de montagne sont exposés à une difficulté structurelle d'accès à l'offre de soins en raison de temps de trajet importants entre le domicile et les lieux d'exercice médical. Une étude de l'Anem révèle qu'il : « *faut en moyenne 8,4 minutes pour se rendre chez le médecin généraliste le plus proche (contre 6,2 minutes en moyenne au niveau national), 11,8 minutes pour aller chez le dentiste (contre 8,6 minutes). Dans les Pyrénées, le temps d'accès moyen dépasse les 40 minutes.* » Eu égard à cette situation singulière, l'article 2 du texte prévoit la représentation d'élus de montagne au sein des conseils d'administration des Agences régionales de santé (ARS) afin de **garantir la représentation des intérêts des habitants de la montagne.**

La commission a largement approuvé l'esprit de cet article, elle a néanmoins adopté un amendement COM-61 du rapporteur qui supprime la consultation des maires des communes de montagne sur les protocoles de transport sanitaire d'urgence par voie aérienne. En effet, ainsi que l'a souligné la direction générale de l'offre de soins (DGOS) en audition, ces protocoles relèvent d'une expertise médicale qui incombe aux professionnels de santé et non d'une décision politique.

B. RENFORCER LA REPRÉSENTATION DES COMMUNES DE MONTAGNE AU SEIN DES INSTANCES INTERCOMMUNALES

335 EPCI

Comprennent au moins une commune classée en zone de montagne et sont donc concernés par ce dispositif.

Source : Direction générale des collectivités locales

L'article 3 prévoit la création obligatoire, au sein des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) comprenant au moins une commune classée en zone de montagne, d'une **commission montagne**. Cette commission serait consultée sur un ensemble de sujets intéressant les territoires de montagne, notamment la préservation des écosystèmes, l'adaptation au changement climatique, le développement de pratiques agricoles durables et sobres ainsi que la protection de la ressource en eau.

La **commission ne peut qu'approuver ce dispositif, qui renforce utilement la représentation des communes de montagne** au sein des EPCI. En revanche, sur proposition du rapporteur, elle a supprimé l'énumération

des domaines de consultation de la commission (COM 62). Elle a en effet considéré qu'une **liste limitative risquait de restreindre le champ des questions susceptibles de lui être soumises**, alors même que sa vocation est d'éclairer l'ensemble des enjeux propres aux territoires de montagne.

C. COMPÉTENCE GEMAPI : ENCOURAGER LA SOLIDARITÉ TERRITORIALE À L'ÉCHELLE D'UN BASSIN VERSANT

9,2 €/hab

C'est le montant moyen perçu par les intercommunalités pour l'année 2024 pour financer l'exercice de la compétence Gemapi

Source : Direction générale des collectivités locales

L'Assemblée nationale a substantiellement fait évoluer l'article 11 du texte relatif au financement de la compétence « Gemapi »¹. L'article initial instaurait un fonds de solidarité amont-aval avec une contribution obligatoire des territoires aval afin d'éviter le phénomène de « passager clandestin ». Elle lui a substitué la rédaction issue d'une initiative sénatoriale, adoptée en avril dernier, créant le « plan d'action pluriannuel d'intérêt commun » (PAPIC) visant à **mutualiser des moyens financiers** à l'échelle d'un établissement public territorial de bassin (EPTB).

La commission salue la reprise par l'Assemblée nationale d'une initiative sénatoriale. Elle relève toutefois que le **dispositif retenu s'écarte sensiblement de l'intention initiale de l'auteur de la proposition, qui reposait sur un mécanisme de contribution obligatoire**. En substituant à cette dernière une contribution facultative, le présent article maintient néanmoins un principe de mutualisation des recettes destiné à financer, notamment, les infrastructures de prévention et de lutte contre les inondations.

La commission souscrit à l'économie générale de cette nouvelle rédaction. Elle a adopté, à l'initiative du rapporteur, un amendement COM-59 **visant à ne pas circonscrire le champ des actions susceptibles d'être financées par le PAPIC aux seules infrastructures de lutte contre les inondations**. Cet amendement étend ainsi le dispositif à l'ensemble des missions relevant de la compétence GEMAPI, telles que définies à l'article L. 211-7 du code de l'environnement.

¹ Ce texte fait référence à l'article L. 211-7 du code de l'environnement.

D. DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES : TENIR COMPTE DES CONTRAINTES SPÉCIFIQUES AUX ZONES DE MONTAGNE

L'article 5 de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale prévoit que les **schémas directeurs de déploiement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques** (SDIRVE) - document de planification du déploiement des bornes de recharge au niveau local depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 - veillent à assurer un **maillage territorial équilibré en bornes de recharge** dans les **zones de montagne** en tenant compte de leurs spécificités (géographiques, climatiques et touristiques), et en favorisant « *les solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées* », c'est-à-dire les solutions de recharge lente.

L'inscription dans la loi du principe selon lequel les SDIRVE (généralement élaborés par des syndicats d'énergie) tiennent compte des **besoins spécifiques** des zones de montagne constitue une avancée à saluer. Toutefois, le ciblage des **bornes de recharge lente** est inadapté aux contraintes spécifiques de ces territoires. La **consommation énergétique** des véhicules électriques est en effet plus élevée en zone de montagne qu'ailleurs du fait de **particularités** notamment **topographiques** et **météorologiques**, induisant un **besoin de recharge plus fréquent** et une **planification des déplacements plus complexe**.

Dès lors, **afin d'éviter des tensions sur l'accès à la recharge et de garantir la fluidité et la continuité des trajets**, il importe d'accentuer le déploiement en zone de montagne des **bornes à recharge rapide** (ces bornes permettent la charge complète d'un véhicule léger en 20 minutes environ, au lieu de 4 à 8 heures). Cela est d'autant plus essentiel dans les territoires de montagne connaissant une **forte fréquentation saisonnière** liée aux activités touristiques, pour éviter des problèmes d'indisponibilité des bornes.

Face à ces constats, la commission a adopté l'amendement COM-65 du rapporteur (et deux amendements COM-31 et COM-22 rect. identiques) proposant de remplacer la mention des « *solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées* » par celle de « *solutions de recharge rapide* ». En conséquence, **la commission a supprimé l'article 11 ter** (amendement COM-66 du rapporteur et amendement identique COM-36) qui prévoyait la **remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement** tous les deux ans sur le déploiement de bornes de recharge rapide en zone de montagne, considérant son objectif satisfait.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 2 (délégué)

Renforcer la représentation de la montagne dans la gouvernance sanitaire et garantir l'accès aux soins d'urgence

Cet article vise à intégrer un représentant des collectivités de montagne au sein du conseil d'administration des agences régionales de santé (ARS) et à renforcer l'accès aux soins dans les zones de montagne.

La commission a adopté 5 amendements qui visent à consolider juridiquement le dispositif en supprimant une consultation des élus de montagne qui serait double et codifiant les garanties d'accès au soin prévu dans les projets régionaux de santé.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 2 ainsi modifié.

I. LA SITUATION ACTUELLE: LES ÉLUS DE MONTAGNE SONT ABSENTS DE LA GOUVERNANCE DES ARS MALGRÉ LES CONTRAINTES DE LEURS TERRITOIRES DANS L'ACCÈS AUX SOINS

A. UNE GOUVERNANCE DES ARS SANS EXPERTISE PARTICULIÈRE DANS LES ZONES DE MONTAGNE

Les ARS, créées par la loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009,¹ sont chargées de la politique régionale de santé. Leur conseil d'administration, défini à l'article L. 1432-3 du code de la santé publique (CSP), comprend des représentants de l'État, de l'assurance maladie et des collectivités territoriales. Il a la charge **d'approuver le budget** et le compte financier de l'agence, ainsi que **d'émettre un avis sur les résultats de l'action de l'agence et sur le projet régional de santé (PRS)**, document pluriannuel définissant la politique régionale de santé. En outre, ce conseil d'administration comprend huit élus dont trois désignés par l'assemblée des Départements de France et quatre par l'association des Maires de France. Il apparaît ainsi que l'instance décisionnaire de l'ARS peut rester dépourvue de toute représentation d'élus de la montagne alors que ces territoires font face à des **contraintes sanitaires spécifiques en matière d'accès aux soins**.

¹ Loi n° 2009-879 du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires.

La loi dite « Montagne II » du 28 décembre 2016¹ a intégré un **membre du comité de massif au conseil territorial** de santé afin de porter une attention particulière aux zones de montagne. Toutefois, cet organe étant seulement **consultatif** pour l'ARS, il est difficile de mesurer son impact sur les décisions dans les zones de montagne, ainsi que l'avait souligné un rapport d'évaluation de 2020 sur la loi Montagne II de par l'Assemblée nationale².

B. UN ACCÈS AUX SOINS DANS LES TERRITOIRES DE MONTAGNE DEVANT ÊTRE ASSURÉ DANS LES PROJETS RÉGIONAUX DE SANTÉ

Le **projet régional de santé**, prévu aux articles L. 1434-1 et L. 1434-2 du CSP, établit pour cinq ans les objectifs opérationnels de l'ARS.

L'article 23 de la loi Montagne II avait prévu, à **titre expérimental** et pour une durée de trois ans, que ce projet **puisse prévoir un accès terrestre raisonnable** à la médecine générale, aux urgences, à la réanimation et à une maternité. La direction générale de l'offre de soins (DGOS) a cependant indiqué au rapporteur que cette expérimentation **n'avait jamais été mise en œuvre**, en dépit de la possibilité pour les PRS des zones de montagne d'intégrer de telles spécificités.

Les dispositifs spéciaux d'accès aux soins dans les territoires de montagne et l'exemple des médecins correspondants du SAMU

Les médecins correspondants du SAMU (MCS) sont des médecins de premier recours, formés à la médecine d'urgence, dont l'envoi par le SAMU intervient de manière simultanée à l'envoi d'une structure mobile d'urgence et de réanimation (SMUR). Ils assurent la prise en charge du patient dans l'attente de l'arrivée de l'équipe médicalisée, en lien continu avec le SAMU, qui adapte en temps réel les moyens aux besoins identifiés sur place. Leur déploiement cible les territoires situés à plus de trente minutes d'une unité SMUR, pour lesquels une intervention rapide constitue un gain de temps décisif pour le pronostic du patient.

Au 1^{er} janvier 2025, on dénombre 336 MCS en activité sur le territoire national, financé à hauteur de 11,9 millions d'euros au titre du fonds d'intervention régional. Selon la DGOS entendue par le rapporteur, leur apport est significatif avec 97 % de la population qui accède en moins de trente minutes à des soins de médecine d'urgence. Les MCS permettent à 1,4 million de personnes réparties sur plus de 2 900 communes de franchir ce seuil de trente minutes. Ces communes se concentrent principalement en Nouvelle-

¹ Loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne.

² Rapport d'information n° 2735 déposé le 4 mars 2020 sur l'évaluation de la loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne (Mme Marie-Noëlle Battistel, Mme Frédérique Lardet, M. Vincent Rolland et M. Jean-Bernard Sempastous).

Aquitaine (29 %), en Auvergne-Rhône-Alpes (24 %) et en Occitanie (18 %), trois régions particulièrement concernées par les enjeux d'accès aux soins en territoire montagneux.

**Communes passant sous la barre des 30 minutes
grâce aux MCS**



Source : DGOS

Ce dispositif s'inscrit dans un ensemble plus vaste de mesures visant à garantir l'accès aux soins en zone de montagne, parmi lesquelles figure **la création de « cabinets de montagne »¹, des aides financières à l'installation, des majorations d'indemnités kilométriques pour les praticiens exerçant en altitude, ainsi que l'exonération de cotisations pour les médecins retraités maintenant une activité en zone de montagne.**

En complément, lorsqu'une maternité se trouve dans l'impossibilité de maintenir son activité dans des conditions de sécurité satisfaisantes, l'ARS peut mettre en place, en lien avec les acteurs de terrain, un ensemble de mesures. Des centres périnataux de proximité peuvent assurer la continuité du suivi de grossesse et de la prise en charge postnatale. De plus, depuis 2019, le dispositif « *Engagement maternité* » prévoit, pour les femmes résidentes à plus de quarante-cinq minutes d'une maternité, la prise en charge par l'assurance maladie d'un hébergement non médicalisé à proximité de celle-ci en amont du terme prévu, ainsi que des frais de transport engagés lors des derniers mois de grossesse.

¹ Les cabinets de montagne sont des structures médicales implantées en zones montagneuses qui offrent une prise en charge des soins programmés ou non et participent à l'accès aux soins de proximité

En outre, le **transport sanitaire aérien d'urgence n'est pas traité** par les textes législatifs en vigueur, alors que ce moyen est **indispensable** lors des périodes **d'isolement hivernal** complet dans certains massifs alpins ou pyrénéens où l'accès par voie terrestre est impossible.

Les héliSMUR : un maillon essentiel du secours d'urgence en montagne

Les hélicoptères du Service mobile d'urgence et de réanimation (héliSMUR) constituent, avec les bases médicalisées des hélicoptères de la sécurité civile et de la gendarmerie nationale, un dispositif indispensable à la garantie d'une intervention rapide dans les zones les plus reculées notamment lorsque les contraintes climatiques ou topographiques rendent toute desserte terrestre impossible.

À ce jour, neuf bases héliSMUR sont positionnées à proximité des massifs montagneux : Besançon, Chambéry, Grenoble, Gap, Nice, Clermont-Ferrand, Aurillac, Perpignan et Bayonne. Ces bases sont mobilisées par les SAMU et les Services d'accès aux soins (SAS), qui coordonnent leur déclenchement en fonction de l'urgence et du matériel disponible.

Les héliSMUR ne peuvent cependant **pas opérer en haute montagne** au titre de la réglementation relative au secours de montagne selon la DGOS. Ainsi, au-delà d'un certain seuil d'altitude, les vols médicalisés ne peuvent être assurés que par la gendarmerie nationale ou la sécurité civile, dont ce n'est pas la mission première.

II. LE DISPOSITIF ENVISAGÉ : INTÉGRER DES ÉLUS DE MONTAGNE DANS LES DÉCISIONS DES ARS ET RENFORCER L'ACCÈS AUX SOINS DANS CES TERRITOIRES

A. RENFORCER LES CONSEILS D'ADMINISTRATION DES ARS AVEC DES MEMBRES DES COMITÉS DE MASSIF

Le I de la proposition de loi complète l'article L. 1432-3 du code de la santé publique en précisant que le conseil d'administration des ARS « *comprend un représentant des collectivités territoriales et groupements de collectivités des zones de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, désigné par les comités de massif* », si l'ARS couvre des zones de montagne.

B. GARANTIR UN ACCÈS AUX SOINS DANS DES DÉLAIS RAISONNABLES DANS LES ZONES DE MONTAGNE

Le II modifie l'article 23 de la loi Montagne II pour que l'expérimentation qui était prévue dans le PRS pour garantir un accès aux soins dans des délais raisonnables au sein des zones de montagne soit de cinq ans au lieu de trois ans. En outre, les PRS ont maintenant une portée contraignante en instituant une **obligation d'assurer l'accès aux soins** ; là où l'expérimentation instituée en 2016 prévue à l'article 23 prévoyait seulement un objectif non-contraignant.

Enfin, la proposition de loi prévoit que le **PRS doit prévoir un système de transport d'urgence par voie aérienne** dans les territoires où les services d'urgence ne peuvent pas être assurés dans des délais raisonnables par voie terrestre.

III. LES MODIFICATIONS ADOPTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a refondé **le dispositif proposé dans le II** en supprimant l'article 23 de la loi Montagne II pour remplacer le **dispositif expérimental de la loi par un dispositif obligatoire prévu au PRS**. Ainsi, ceux-ci doivent désormais **garantir aux habitants des zones de montagne d'avoir accès, dans des délais raisonnables**, à un service de médecine générale, à un service d'urgence médicale, à un service de réanimation ainsi qu'à une maternité.

En séance, le texte a été modifié pour prévoir que le PRS veille à la **réduction des inégalités** d'accès aux soins entre les hommes et les femmes et a créé une obligation de **consultation des maires des comités de massif** dans l'élaboration des PRS pour les protocoles d'accès à un service d'urgence médicale et les protocoles d'évacuation et de transport sanitaire d'urgence par voie aérienne.

IV. LA POSITION DE LA COMMISSION : UN DISPOSITIF BIENVENU POUR LES TERRITOIRES DE MONTAGNE, À CONSOLIDER JURIDIQUEMENT

La commission **accueille favorablement le dispositif** introduit par l'article 2. Les territoires de montagne souffrent en effet d'un **éloignement structurel des services de soins**, qui justifie que les élus de ces territoires puissent siéger au sein des conseils d'administration des ARS afin de garantir la représentation des intérêts de leurs administrés. Dans le même esprit, les PRS doivent garantir **un accès aux soins équivalent** à celui du reste du territoire national, en prévoyant notamment des solutions de desserte aérienne pour les zones enclavées.

En outre, la commission, suivant son rapporteur, a adopté deux amendements identiques (COM-61 et COM-29) qui suppriment la consultation des maires des communes de montagne sur les protocoles de transport sanitaire d'urgence par voie aérienne. En effet, si l'article 2 prévoit que ces protocoles soient intégrés aux PRS, ils relèvent d'une expertise à la fois médicale et logistique dont la responsabilité incombe aux professionnels spécialisés, notamment les médecins urgentistes. Les maires ne disposent pas nécessairement des compétences techniques requises pour apprécier la pertinence de protocoles de cette nature, leur consultation apparaît ainsi peu pertinente en la matière.

Par ailleurs, **les élus des zones de montagne participent déjà à la définition des PRS**. Le paragraphe premier de l'article 2 de la proposition de loi prévoit en effet leur association au conseil d'administration des ARS qui est consulté pour avis sur les PRS. Cette voie de consultation offre un **cadre approprié aux élus de montagne pour faire valoir les spécificités de leurs territoires**.

La commission a également adopté deux amendements précisant l'étendue du PRS. Ce dernier devra désormais inclure les urgences psychiatriques (COM-18) et les pharmacies (COM-11).

En adoptant l'amendement COM-11, la commission a également étendue l'expérimentation permettant au pharmacien titulaire d'une des communes situées dans le ressort territorial d'une commune nouvelle, d'ouvrir une antenne de pharmacie dans une commune déléguée située en zone de montagne mais intégrée à une commune nouvelle. L'ouverture éventuelle d'une antenne sera néanmoins soumise à l'autorisation du directeur général de l'ARS et au conseil de l'ordre des pharmaciens territorialement compétent, ce qui limite les risques d'ouverture concurrente, qui déstabiliserait le maillage territorial.

La commission a enfin adopté un amendement COM-60 rédactionnel du rapporteur qui codifie les dispositions introduites par l'article 2 s'agissant des PRS dans les zones de montagne.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 (délégué)

Instituer une commission spécifique à la montagne dans les intercommunalités partiellement constituées de communes de montagne

Cet article vise à rendre obligatoire la création d'une commission chargée de se prononcer sur les problématiques spécifiques aux territoires de montagne au sein des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le périmètre comprend au moins une commune classée en zone de montagne au sens de la loi du 9 janvier 1985, dite « Montagne ».

En commission, l'Assemblée nationale a modifié cet article afin de prévoir la création de plein droit de cette commission indépendamment du pacte de gouvernance. En outre, elle a complété la liste des sujets susceptibles d'intéresser ladite commission.

La commission a adopté un amendement portant suppression de l'alinéa 4 de l'article.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 3 ainsi modifié.

I. REPRÉSENTER LES COMMUNES DE MONTAGNE AU SEIN DES EPCI : UN ENJEU DE PRISE EN COMPTE DES PARTICULARITÉS MONTAGNARDES

A. LES EPCI TENDENT À GOMMER LES SINGULARITÉS

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe », a transformé la carte de l'organisation intercommunale en procédant à des fusions d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Le rapprochement d'EPCI a pour conséquence de faire coexister au sein d'une même entité juridique des communes de nature différente : commune de plaine, rurales, de montagne, etc. En conséquence, les contraintes spécifiques relatives à la géographie, la démographie ou encore la saisonnalité propre aux territoires montagnards se retrouvent insuffisamment prises en compte.

Selon les données transmises par la direction générale des collectivités locales (DGCL), 6 097 communes sont classées en zone de montagne et **335 EPCI à fiscalité propre comprennent au moins une commune classée en zone de montagne, soit 27 % du nombre total d'EPCI-FP.**

Le législateur avait pourtant solennellement affirmé, aux articles 1^{er} et 8 de la loi « Montagne » du 6 janvier 1985 la nécessaire « *prise en compte des différences* » en faveur de ces territoires soumis à des contraintes spécifiques. Jamais ce principe n'a été ultérieurement remis en cause, mais dans la

pratique, la « différenciation » ne semble que rarement trouver de traductions juridiques concrètes.

L'Association nationale des élus de la montagne (Anem) à l'origine de la réflexion sur cette initiative parlementaire estime qu'il est indispensable de renforcer la visibilité des communes de montagne afin d'accroître la prise en compte des réalités montagnardes.

B. LES COMMUNES DE MONTAGNE SONT AUJOURD'HUI REPRÉSENTÉES À DE PLUS GRANDES ÉCHELLES

La commission rappelle que les territoires de montagne, eu égard à leurs spécificités, bénéficient aujourd'hui d'instances de représentation propres, instituées par la loi Montagne susmentionnée.

À l'échelle nationale, le **Conseil national de la montagne** (CNM), prévu par l'article 6 de la loi Montagne, composé de parlementaires et présidé par le Premier ministre assure un rôle d'orientation et de conseil pour l'État afin de veiller à ce que les spécificités montagnardes soient intégrées aux projets, notamment territoriaux et de planification.

À une échelle locale, l'article 8 de la loi Montagne a institué des « **comités de massifs** » composés de représentants des élus locaux - régionaux, départementaux et communaux - et d'acteurs directement concernés par le développement, l'aménagement et la protection du massif¹. L'approche par « massif » - originalité de la loi Montagne - permet, à l'échelle cohérente d'un espace géographique montagnard, d'offrir un espace de dialogue et de concertation. Les comités peuvent, par leurs avis, porter à la connaissance des pouvoirs publics des priorités et ainsi influencer sur l'élaboration de certaines politiques publiques.

Dans la pratique néanmoins, l'emprise géographique des comités de massifs est particulièrement vaste : les cinq massifs reconnus (Alpes, massif central, Jura, Pyrénées et Vosges) s'étendent tous au-delà du périmètre géographique d'une région. La prise en compte des particularités des communes de montagne - qui peuvent être distinctes d'une vallée à une autre, et même au sein de la vallée - n'est que difficilement appréhendée par le comité de massif.

L'esprit de cet article est donc de pallier l'insuffisance de représentation des spécificités montagnardes à une échelle locale.

¹ Pour une vision exhaustive sur la composition des comités de massif, il est possible de se référer au décret n° 2017-755 du 3 mai 2017 relatif à la composition et au fonctionnement des comités pour le développement, l'aménagement et la protection du massif des Alpes, du Massif central, du massif du Jura, du massif des Pyrénées et du massif des Vosges.

C. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : FAIRE VALOIR LES PARTICULARITÉS MONTAGNARDES À L'ÉCHELLE LOCALE

L'article 3 de la proposition de loi complète la sous-section 3 de la section 3 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre II de la cinquième partie du code général des collectivités territoriales (CGCT) en instituant un nouvel article L. 5211-11-4 disposant que : « *dans les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre dont le périmètre comprend au moins une commune classée en zone de montagne, au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, sans être intégralement composé de telles communes, il est créé une **commission spécifique à la montagne*** ».

Novatrice, cette mesure assure la prise en compte des différences montagnardes au sein d'un EPCI mixte, composé pour partie de communes classées en zone de montagne, en rendant obligatoire la création d'une commission spécifique. Il est à noter que les EPCI intégralement composés de communes de montagne n'entrent pas dans le champ de cette obligation, leurs problématiques étant par nature partagées par l'ensemble des membres de l'intercommunalité, ce qui rend superflue la création d'une instance dédiée.

En conséquence, selon les données transmises par la DGCL, **335 EPCI comprennent au moins une commune classée en zone de montagne** et sont donc concernés par ce dispositif.

II. EN PREMIÈRE LECTURE, L'ASSEMBLÉE NATIONALE A RÉÉCRIT L'ARTICLE POUR LE RENDRE PLUS OPÉRANT ET PRÉCISER LES MISSIONS DE LA COMMISSION

En commission, à l'initiative du rapporteur du texte, M. Jean Pierre Vigier (DR), l'Assemblée nationale a adopté un amendement n° CD94 portant réécriture globale de l'article. Les modifications apportées visent à :

- prévoir que la commission spécifique à la montagne est instituée dès lors qu'au moins une commune composant l'EPCI est zonée en territoire de montagne ; à la différence de la rédaction initiale qui visait les EPCI non « intégralement composés de communes de montagne » ;

- préciser les champs thématiques sur lesquels la commission est susceptible de se prononcer ;

- prévoir que la commission est consultée dès lors qu'une délibération de l'EPCI aurait un « effet direct » sur les communes de montagne membres ;

- indiquer la composition de la commission et dresser le cadre de ses modalités de fonctionnement.

En outre, sous le bénéfice de l'adoption d'un sous-amendement du groupe Ecologiste et social (n° CD102), l'Assemblée nationale a complété le

périmètre des missions de la commission en précisant notamment qu'elle serait amenée à se prononcer sur les questions de « *préservation des écosystèmes montagnards, de mise en œuvre de mesures d'atténuation et d'adaptation au dérèglement climatique à l'échelle intercommunale, de développement de pratiques agricoles durables et sobres et de protection de la ressource en eau* ».

III. LA COMMISSION A APPROUVÉ L'ESPRIT DE L'ARTICLE QUI APPORTE UNE UTILE REPRÉSENTATION DES COMMUNES DE MONTAGNE

Si la commission approuve largement l'esprit de l'article, elle a souhaité revenir sur les précisions introduites par le groupe Écologiste et social de l'Assemblée nationale. En effet, sur la proposition du rapporteur (amendement COM-62), la commission a décidé de supprimer, à l'alinéa 4, l'énumération des sujets susceptibles d'intéresser la commission montagne.

Il apparaît, en effet, qu'une telle précision serait de nature à circonscrire limitativement les sujets sur lesquels le comité a vocation à se prononcer. La commission a estimé qu'il fallait laisser aux intercommunalités toute la latitude nécessaire pour décider des sujets à soumettre à cette nouvelle commission.

La commission a également adopté un amendement (COM-58) de précision rédactionnelle du rapporteur.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 3 ainsi modifié.

Article 5 (délégué)

Prise en compte des spécificités des zones de montagne dans les schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables

Cet article vise à garantir un maillage équilibré des infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans les zones de montagne en veillant à la prise en compte, dans les schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), des spécificités de ces territoires. Il prévoit en outre que ces schémas favorisent les solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées.

La commission a adopté plusieurs amendements visant, d'une part, à renvoyer à la loi dite « Montagne » de 1985 pour définir les zones de montagne soumises au dispositif et, d'autre part, à remplacer la mention des solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées par celle de solutions de recharge rapide. En effet, les zones de montagne présentent des contraintes spécifiques (notamment, une part prépondérante de la voiture dans les déplacements et des conditions de conduite induisant une autonomie réduite des véhicules électriques) justifiant, pour la commission, de favoriser le déploiement de ce type de bornes dans ces territoires.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 5 ainsi modifié.

I. LE DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES CONNAÎT DES CARENCES EN ZONE DE MONTAGNE

A. LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DU PARC AUTOMOBILE SUPPOSENT LE DÉPLOIEMENT DE BORNES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Alors que le transport routier représente **94 % des émissions de gaz à effet de serre** (GES) des transports, l'électrification des usages constitue un levier central de décarbonation du secteur, mais aussi d'atteinte des objectifs climatiques de la France : le secteur des transports représente en effet, à lui tout seul, le tiers des émissions de GES nationales.

Si les véhicules électriques (VE) ne représentent que de l'ordre de **3 % du parc automobile de la France**, leur part de marché augmente d'année

en année. En mai 2026, les VE représentaient 29,4 % des nouvelles immatriculations, une proportion qui n'était que de 12 % en 2022¹.

Cette dynamique d'électrification doit s'accompagner du déploiement de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire.

Selon la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), la France compte **195 356 bornes de recharge ouvertes au public au 1^{er} juin 2026**, dont :

- 150 656 (77 %) bornes de recharge lente (puissance \leq 22 kW) ;
- 19 318 (10 %) bornes de recharge rapide ($>$ 22 kW et $<$ 150 kW) ;
- 25 382 (13 %) bornes de recharge ultrarapide (\geq 150 kW).

En 2026, le Gouvernement a lancé un **plan d'électrification**, comportant un volet relatif à la mobilité : celui-ci prévoit notamment l'élaboration d'un schéma directeur visant à **multiplier par cinq le nombre de points de recharge pour les véhicules électriques légers d'ici 2035** sur le **réseau routier national**, afin qu'ils passent de 4 500 points répartis sur 420 aires à 22 000 points répartis sur 900 aires.

B. LE MAILLAGE TERRITORIAL EN BORNES DE RECHARGE APPARAÎT INÉGAL, AU DÉTRIMENT DES ZONES DE MONTAGNE QUI PRÉSENTENT POURTANT DES BESOINS SPÉCIFIQUES EN LA MATIÈRE

La répartition territoriale des bornes de recharge apparaît inégale.

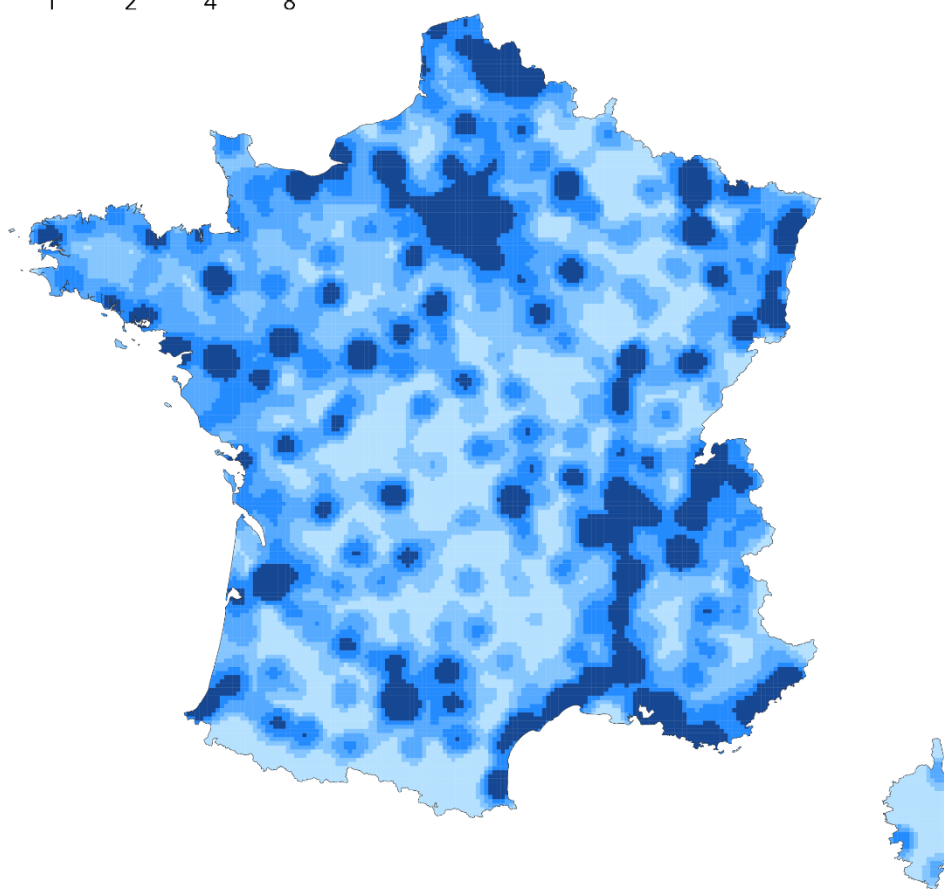
Selon des chiffres de l'Insee², **la France comptait plus de 126 000 points de recharge en 2025**, dont plus de 91 000 étaient situés en **zone urbaine** (soit près de 73 %). À l'inverse, 15 % étaient situés dans des bourgs ruraux, **11 % dans des zones rurales à habitat dispersé** et **seulement 1,6 % dans des zones rurales à habitat très dispersé**, ces deux catégories regroupant de nombreuses **communes de montagne**.

La cartographie ci-après met en lumière le caractère très différencié de la densité du maillage en bornes de recharge sur le territoire national.

¹ Source : statistiques publiques de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement (SDES).

² Insee, « Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes » (Jonathan Danikowski), 20 novembre 2025.

Nombre de points de charge par carreau de 5 km de côté



Source : Insee

Certes, ces différences s'expliquent en partie par des écarts démographiques entre les zones urbaines et les zones rurales, moins densément peuplées. Néanmoins, rapportée à la population, la répartition territoriale des bornes de recharge révèle également une **nette carence en zone rurale**. Ainsi, si en zone urbaine on compte en moyenne **21 points de charge pour 10 000 habitants** (soit un niveau supérieur à la moyenne nationale située à 19 pour 10 000), en **zone rurale**, ce ratio est de **16 pour 10 000**. Dans les zones rurales à habitat dispersé et très dispersé, il s'établit, respectivement, à seulement 14 pour 10 000 et 12 pour 10 000 habitants.

S'agissant plus spécifiquement des communes situées en zone de montagne, la commission n'a pas été en mesure de recueillir de données précises sur le déploiement des bornes de recharge. Néanmoins, la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) indique que, au 1^{er} avril 2026, **les 5 611 communes de montagne¹ au sens de la loi montagne de 1985² comptaient environ 14 500 points de recharge ouverts au public, soit 252**

¹ En réalité, on dénombre 6 097 communes classées comme communes de montagne au sens de cette loi au total.

² Loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

pour 100 000 habitants (la moyenne nationale étant de 235 pour 100 000 habitants). Ces chiffres concernent néanmoins l'ensemble des communes de montagne au sens de la loi de 1985, avec potentiellement des différences de situation entre communes urbaines et rurales.

Comme l'a souligné le rapport de l'Assemblée nationale sur la proposition de loi, **les opérateurs sont moins incités à déployer des bornes de recharge en zone rurale et de montagne que sur le reste du territoire, compte tenu d'une rentabilité anticipée moindre et de coûts d'installation élevés** : *« les acteurs économiques privés sont peu enclins à investir dans des territoires à faible densité de population, où la rentabilité des bornes est incertaine, les coûts de raccordement au réseau électrique sont élevés en raison du relief, et la fréquentation est très saisonnière. Cette logique de marché conduit à une concentration naturelle des investissements dans les zones urbaines, au détriment des territoires ruraux et montagnards. »*¹

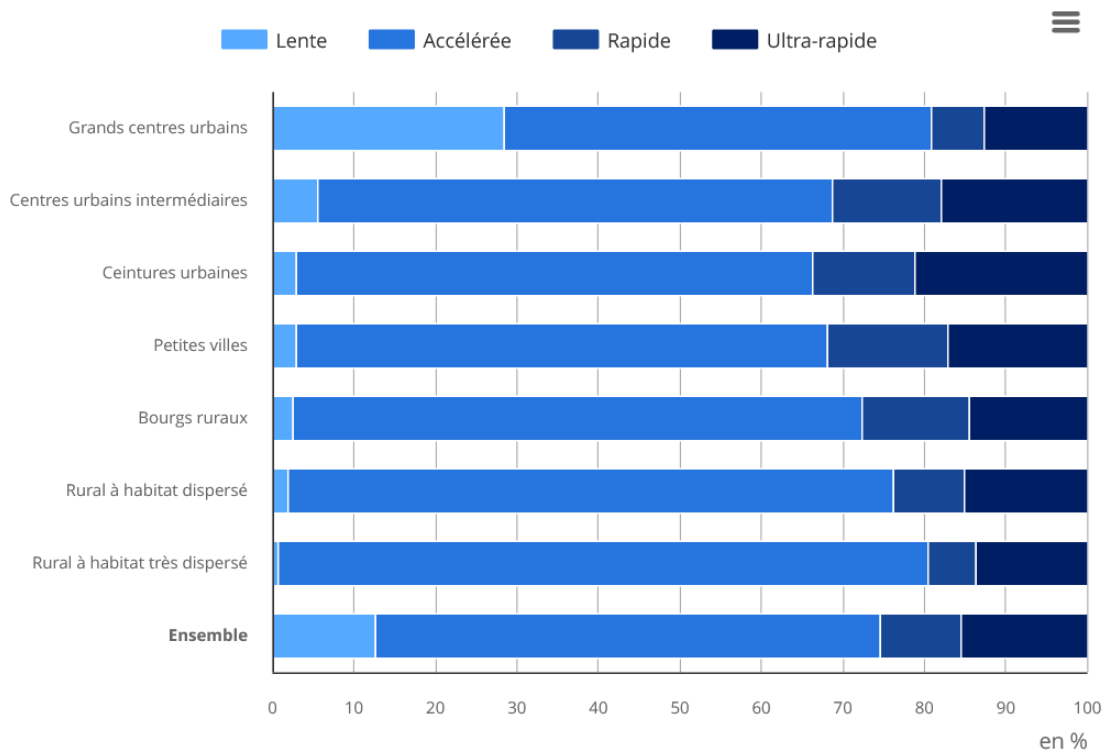
En outre, en milieu rural, les stations présentent une plus petite capacité de charge, de l'ordre de 3,3 points de charge par station en moyenne selon l'Insee².

La répartition des bornes de recharge par type de charge connaît également des disparités selon les territoires. Ainsi que l'illustre le diagramme ci-dessous, dans les **zones rurales à habitat dispersé ou très dispersé, la recharge rapide représente, respectivement, 8,7 % et 5,9 % des bornes de recharge**, une proportion nettement inférieure à celle constatée dans les petites villes (14,8 %) et dans les centres urbains intermédiaires (13,3 %).

¹ *Rapport législatif n° 2755 (17^{ème} législature) de M. Jean-Pierre Vigier sur la proposition de loi sur la montagne vivante, publié le 6 mai 2026.*

² *Source : Insee, « Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes » (Jonathan Danikowski), 20 novembre 2025.*

Caractéristiques des points de charge selon les types de territoires



Source : Insee

Les zones de montagne présentent des besoins et des contraintes spécifiques en matière d'électromobilité.

Premièrement, elles sont caractérisées par **une part plus importante de l'usage de la voiture individuelle**, compte tenu d'une offre de transports publics très limitée : l'électrification du parc automobile y revêt donc une importance majeure pour limiter les émissions polluantes liées à la route.

Ensuite, **les particularités de ces territoires d'un point de vue topographique et climatique sont susceptibles de réduire l'autonomie des véhicules électriques**¹. En effet, la batterie d'un véhicule électrique se décharge plus rapidement lorsqu'elle circule sur un terrain à dénivelé positif que sur un terrain plat et un froid hivernal très important peut également en réduire l'autonomie. Ces paramètres rendent la planification d'un trajet en véhicule électrique en zone de montagne plus difficile, dès lors qu'ils impliquent de réaliser des charges plus fréquentes. Selon l'Avere France, plusieurs **contraintes spécifiques** (distances plus longues entre les points de service et routes plus exigeantes du fait des dénivelés et des conditions météorologiques) entraînent en effet, en zone de montagne, **une consommation énergétique plus élevée qu'en zone urbaine ou en plaine**. Dans ce contexte, selon cet acteur, l'enjeu n'est donc pas seulement la densité de bornes, mais surtout leur puissance : « *les zones de montagne nécessitent*

¹ Aujourd'hui, l'autonomie moyenne d'une voiture électrique est de l'ordre de 400 km.

prioritairement des bornes de recharge rapide, voire ultra-rapide, afin de permettre des recharges efficaces en peu de temps. L'objectif est d'éviter que les usagers aient à attendre longtemps, d'autant plus que les déplacements en zone de montagne sont souvent liés à des séjours touristiques ou de vacances »¹.

Afin de garantir la continuité des trajets, notamment pour les usagers ne disposant pas d'une recharge à domicile, il est donc essentiel de pouvoir recharger le véhicule rapidement sur des points stratégiques, tels que les stations de ski, parkings de départ de randonnée, villages d'altitude, etc.

C. LE CADRE LÉGAL APPLICABLE AU SDIRVE, DOCUMENT CLÉ DE LA PLANIFICATION TERRITORIALE DES BORNES DE RECHARGE, NE PREND PAS EN COMPTE CES SPÉCIFICITÉS TERRITORIALES

Afin de favoriser le déploiement d'une offre de bornes de recharge adapté aux besoins des territoires et coordonné entre les maîtres d'ouvrages privés et publics, la **loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019** a créé les « **schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables** » (SDIRVE). Ce document, désormais prévu à l'article L. 353-5 du code de l'énergie², a vocation à définir les **priorités de l'action des autorités locales** « *afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit* ».

Il est élaboré en concertation avec le ou les gestionnaires de réseau de distribution concernés et avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) mentionnées, locales et régionales lorsqu'elles ne sont pas chargées de son élaboration et, en Île-de-France, avec Île-de-France Mobilités (IDFM), avec la région ainsi qu'avec les gestionnaires de voiries concernés.

L'élaboration de ce schéma relève des collectivités territoriales ou établissements publics compétents en matière d'infrastructures de recharge des véhicules électriques. Selon l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales (CGCT), la compétence de créer et d'entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables au niveau local appartient aux communes, qui peuvent la déléguer à leur EPCI, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité (AODE) ou aux AOM. Aux termes de cet article, les communes peuvent en effet, « *sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire* », « *créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides*

¹ Source : réponses de l'Auvergne-Rhône-Alpes au questionnaire écrit du rapporteur.

² Le dispositif initial, issu de l'article 68 de la LOM (qui avait introduit un article L. 334-7 dans le code de l'énergie), a été déplacé à l'article L. 353-5 du code de l'énergie par l'ordonnance n° 2021-237 du 3 mars 2021.

rechargeables [...] ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. »

Selon la DGEC, on compte aujourd'hui **115 SDIRVE** en France, qui couvrent « *une large superficie du territoire* ». La très grande majorité de ces schémas a été initiée par des syndicats d'énergie, tandis qu'une quinzaine a été initiée par des métropoles et quelques-uns par des EPCI¹.

Au niveau réglementaire, les articles R. 353-5-1 à R. 353-6-2 du code de l'énergie précisent le contenu du SDIRVE. Il comprend un diagnostic de l'offre existante, un projet de développement assorti d'objectifs chiffrés à moyen et long terme, un calendrier de mise en œuvre précisant les ressources à mobiliser et un dispositif de suivi et d'évaluation.

À l'heure actuelle, aucune disposition législative ni réglementaire ne prévoit la prise en compte des spécificités de certains territoires dans les SDIRVE, y compris les zones de montagne, ou le ciblage de certains types de recharge dans lesdits territoires.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : ACCÉLÉRER LE DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE RAPIDE DANS LES ZONES DE MONTAGNE

L'article 5 initial complète l'article L. 353-5 du code de l'énergie d'une phrase prévoyant que le SDIRVE « *privilégie les infrastructures de recharges électriques rapides prioritairement dans les territoires comprenant des zones de montagne conformément à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne* ».

Il inscrit dès lors dans la loi un mécanisme de priorité dans le déploiement de bornes de recharge ouvertes au public à la fois géographique, et technologique, pour privilégier le déploiement de bornes de recharge rapide dans les zones de montagne au sens de la loi de 1985.

L'objectif, ainsi que le souligne l'exposé des motifs de la proposition de loi, est d'« *accélérer le déploiement des infrastructures rapides de recharges électriques dans les territoires de montagne pour intensifier le rythme de la décarbonation des transports* » et d'inciter « *les opérateurs à déployer prioritairement dans les zones de montagne, y compris lorsque ce n'est pas rentable, pour disposer d'un maillage complet en borne de recharges* ».

¹ Source : réponses de la DGEC au questionnaire écrit du rapporteur.

III. À L'ASSEMBLÉE NATIONALE, UN DISPOSITIF ASSOUPLI ET RECENTRÉ SUR LA RECHARGE LENTE

En commission, l'article 5 a été adopté sans modification.

En séance publique, un amendement n° 25 déposé par le député Alexis Jolly (Rassemblement National) a été adopté avec un double avis favorable de la commission et du Gouvernement. Aux termes de cet amendement, la phrase ajoutée à l'article L. 353-5 du code de l'énergie prévoit désormais que le SDIRVE « *veille à assurer un maillage équilibré et accessible des infrastructures de recharge électrique dans les territoires comprenant des zones de montagne, en tenant compte des spécificités géographiques, climatiques et touristiques de ces territoires, notamment en favorisant les solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées* ».

Cette rédaction comporte plusieurs divergences avec celle du texte initial :

- l'accent est mis sur la nécessité d'un maillage territorial équilibré en zone de montagne, en tenant compte des spécificités de ces territoires ;

- la priorité aux bornes de recharge rapide est réorientée vers la recharge lente au motif, notamment, que les véhicules en zones de montagne seraient « *généralement stationnés sur des longues durées* » et compte tenu des coûts d'installation et de raccordement plus élevés des bornes à recharge rapide.

IV. LA POSITION DE LA COMMISSION : LA NÉCESSITÉ DE MIEUX PRENDRE EN COMPTE LES CONTRAINTES SPÉCIFIQUES DES ZONES DE MONTAGNE EN MATIÈRE DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

La commission a accueilli très favorablement cet article, qui permet d'envoyer un signal aux maîtres d'ouvrages publics et privés afin d'accélérer le déploiement de bornes de recharge en zone de montagne.

Elle a néanmoins adopté deux amendements afin d'en renforcer l'efficacité et l'adéquation aux contraintes spécifiques rencontrées dans ces territoires en matière d'électromobilité.

D'une part, un amendement COM-65 du rapporteur (et deux amendements identiques COM-31 et COM-22 rect.) qui remplace la mention des « *solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées* » par celle de « *solutions de recharge rapide* ». En effet, à la lumière de ses travaux préparatoires, le rapporteur considère que la rédaction transmise au Sénat présente des **lacunes** : d'une part, elle ne permet pas de prendre en compte le **besoin en solutions de recharge rapide** lié aux **caractéristiques des zones de montagne** (longues distances à parcourir, autonomie réduite du fait de la topographie et maillage en bornes de recharge plus dispersé) et, d'autre part,

l'accent mis sur la recharge lente est susceptible d'avoir des **effets pervers**. En effet, ainsi que l'a souligné l'Avere, ce ciblage « *comprend un risque de favoriser l'occupation de longue durée de bornes limitant ainsi leur disponibilité* » et il est susceptible d'induire la nécessité de « *multiplier le nombre de points de recharge pour garantir un service disponible et accessible* ».

Or, **un engorgement des infrastructures de recharge peut s'avérer particulièrement problématique dans les zones à forte fréquentation saisonnière** (hébergements touristiques, hôtels etc.) et **créer des tensions sur l'accès à la recharge**. Le rapporteur estime donc préférable de prévoir, dans le SDIRVE, le fait de favoriser des solutions de recharge rapide afin d'assurer une meilleure fluidité d'usage et de sécuriser les déplacements dans les zones les plus isolées. Le SDIRVE, sur la base d'un diagnostic territorial des besoins, pourra ainsi privilégier les solutions de recharge rapide dans les points les plus stratégiques, sans préjudice de la possibilité de privilégier la recharge lente là où cela semble pertinent.

D'autre part, un amendement COM-64 visant à rétablir une **référence à la loi montagne de 1985**, qui figurait dans la rédaction initiale de l'article 5, pour clarifier le périmètre des zones de montagne soumises au dispositif.

Par ailleurs, la commission a adopté un amendement de **précision rédactionnelle** (COM-63).

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 5 ainsi modifié.

Article 11 (délégué)

Instituer un fonds de solidarité amont-aval pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations

Cet article vise à instituer un fonds de solidarité amont-aval visant à soutenir financièrement les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre exerçant la compétence gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (Gemapi). Ce fonds aurait été abondé par une contribution obligatoire des EPCI dont plus de la moitié de la population réside en aval du bassin.

L'Assemblée nationale a réécrit cet article pour lui préférer une rédaction sénatoriale issue de la proposition de loi n° 2629 adoptée par le Sénat le 7 avril 2026. La philosophie de la proposition initiale s'en retrouve donc notablement transformée.

La commission a adopté un amendement visant à supprimer le fléchage prioritaire des ressources vers le plan d'action pluriannuel d'intérêt commun (Papic).

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 11 ainsi modifié.

I. EXERCICE DE LA COMPÉTENCE GEMAPI : LE CONSTAT D'UN BESOIN DE SOLIDARITÉ FINANCIÈRE LARGEMENT ADMIS

A. PLUSIEURS TRAVAUX SÉNATORIAUX ONT MIS EN EXERGUE LE BESOIN DE SOLIDARITÉ ENTRE L'AMONT ET L'AVAL

1. Un sous financement chronique de la compétence Gemapi

La gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI) constitue une compétence obligatoire des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre depuis le 1^{er} janvier 2018, en application des lois de décentralisation n° 2014-58 du 27 janvier 2014 (dite « loi MAPTAM ») et n° 2015-991 du 7 août 2015 (dite « loi NOTRe »). Cette compétence comprend certaines des missions définies à l'article L. 211-7 du code de l'environnement : l'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique ; l'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau ; la défense contre les inondations et contre la mer ; et la protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.

Pour l'exercice de cette compétence, une **taxe affectée facultative** peut être levée par les collectivités en charge de son exercice. **Plafonnée à 40 euros par habitant**, la taxe est assise sur l'imposition directe locale : la taxe

d'habitation, la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB), la taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB) et la cotisation foncière des entreprises (CFE). La suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales a eu pour conséquence de réduire et recentrer l'assiette de calcul de la taxe Gemapi sur les personnes assujetties aux taxes foncières.

Ces deux dernières années, le sujet de la compétence Gemapi et de son financement a été au cœur des travaux du Sénat.

Dans un rapport d'information de septembre 2024 consacré au « *défi de l'adaptation des territoires face aux inondations : simplifier l'action, renforcer la solidarité* »¹ conduit conjointement par la commission et la commission des finances, les rapporteurs estimaient : « *les intercommunalités qui sont les plus exposées aux inondations ne sont pas nécessairement celles qui doivent réaliser en priorité les travaux de prévention. [...] Les communes situées en aval ne sont pas incitées à lever la taxe Gemapi [alors que les territoires les plus exposés] n'ont tout simplement pas les moyens d'engager les travaux nécessaires.*

Près d'une année plus tard, la délégation aux collectivités territoriales du Sénat dressait un constat analogue : « *les territoires de montagne, ruraux ou littoraux ne disposent que rarement des capacités contributives et financières pour assumer cette compétence* »².

Le constat d'une inadéquation entre l'exercice de la compétence - dont les besoins croissent en raison des effets du changement climatique - et son financement a en conséquence été largement établi.

2. Un potentiel fiscal inexploité

En 2024, les EPCI à fiscalité propre ont levé 536 millions d'euros de recettes fiscales, correspondant à environ 9,2 € par habitant. Si la dynamique des recettes est dynamique depuis l'instauration de la taxe, **le produit ayant été multiplié par 21 entre 2017 et 2024**, force est néanmoins de constater que le potentiel fiscal de la taxe Gemapi reste largement sous-utilisé. Les collectivités territoriales pourraient en effet **théoriquement lever jusqu'à 2,9 milliards d'euros par an**.

Selon la DGCL, près de la moitié des groupements à fiscalité propre ne lève pas la taxe Gemapi et ceux qui la prélèvent n'atteignent pas le plafond réglementaire de 40 € par habitant fixé par le législateur.

¹ Rapport d'information n° 775 (2023-2024) « le défi de l'adaptation des territoires face aux inondations : simplifier l'action, renforcer la solidarité » de MM. Yves Roux et Jean-François Rapin.

² Rapport d'information n° 793 (2024-2025) « pour l'efficacité de la GEMAPI : des territoires solidaires » de MM. Rémy Pointereau, Hervé Gillé et Jean-Yves Roux.

B. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : UNE MESURE AMBITIEUSE QUI POSE DES DIFFICULTÉS TECHNIQUES

L'article initial de la proposition de loi prévoyait l'instauration d'un fonds de solidarité destiné au financement de la compétence Gemapi avec contribution obligatoire des territoires aval. Le dispositif prévoyait :

- d'instituer une contribution obligatoire des EPCI dont plus de la moitié de la population réside en aval d'un bassin versant identifié par un schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) ;

- la gestion du fonds était confiée à un établissement public territorial de bassin (EPTB) - lorsqu'il existe - à défaut à l'agence de l'eau ;

- les bénéficiaires du fonds auraient été les EPCI dont plus de la moitié de la superficie géographique est située en amont d'un bassin versant et qui justifient d'investissement et d'ouvrages en faveur de la prévention et de la lutte contre les inondations bénéficiant aux territoires aval.

Le dispositif ainsi proposé était une réponse audacieuse au constat du sous-financement chronique de la compétence Gemapi ainsi qu'à son inégale contribution par les territoires aval, bénéficiant pourtant des aménités des investissements amont.

Il constituait néanmoins un changement de paradigme par rapport à la nature et au fonctionnement actuel de la taxe Gemapi : la taxe aurait été rendue obligatoire et une contribution obligatoire en faveur des territoires amont aurait été instituée. En outre, il introduisait de nouveaux critères de « zonage » pour les communes bénéficiaires et contributrices au fonds de solidarité.

En dépit de l'intérêt d'un tel dispositif pour accroître les recettes de la taxe Gemapi, l'Assemblée nationale a largement réécrit le dispositif, pour lui substituer une logique distincte. Interrogée par le rapporteur, la DGCL a considéré que l'article initial contrevenait au **principe de la péréquation et revenait à démultiplier les fonds de péréquation par objet de politique publique - ce qui nuit à l'objectif de lisibilité des dispositifs financiers.**

II. EN PREMIÈRE LECTURE, L'ASSEMBLÉE NATIONALE A RÉÉCRIT L'ARTICLE, LUI PRÉFÉRANT UNE RÉDACTION MOINS CONTRAIGNANTE

En commission, à l'initiative du rapporteur du texte, M. Jean Pierre Vigier (DR), l'Assemblée nationale a adopté un amendement n° CD100 portant réécriture globale de l'article. Au mécanisme prévu par l'article initial, le rapporteur a souhaité lui substituer un dispositif d'une nature différente, directement inspirée d'une initiative sénatoriale adoptée par le Sénat en avril 2026.

Cette initiative sénatoriale¹ fait suite au travail de contrôle réalisé par la délégation aux collectivités territoriales précédemment mentionné. La commission des finances du Sénat compétente au fond sur l'examen de ce texte avait favorablement accueilli le principe d'un « plan d'action pluriannuel d'intérêt commun » (PAPIC). Ce plan reposerait sur la contribution des établissements publics de coopération intercommunale selon les règles fixées par les conventions qui régissent l'établissement public territorial de bassin.

C'est ce dispositif qu'a repris le rapporteur du texte à l'Assemblée nationale. La nouvelle rédaction précise néanmoins, **afin de tenir compte de la spécificité montagne**, que le PAPIC « favorise une solidarité territoriale à l'échelle du bassin versant, en tenant compte des charges spécifiques supportées par les communes situées en zone de montagne ».

La commission ne peut que saluer la reprise d'une initiative sénatoriale adoptée en avril dernier.

En séance publique, sous le bénéfice de l'adoption d'un amendement du groupe Ecologiste et social (amendement n° 137), l'Assemblée nationale a précisé que le PAPIC devrait « privilégier les actions de restauration des zones humides, de renaturation des cours d'eau, de désartificialisation des berges, de préservation des têtes de bassin versant, de ralentissement naturel des écoulements et de prévention des risques fondées sur les solutions naturelles ».

III. LA COMMISSION A APPROUVÉ LA RÉÉCRITURE DE L'ARTICLE QUI POURSUIT L'OBJECTIF D'UNE SOLIDARITÉ ENTRE L'AMONT ET L'AVAL

La commission a approuvé cette nouvelle écriture proposée par l'Assemblée nationale qui poursuit un même objectif de solidarité territoriale à l'échelle d'un bassin versant. Les communes en aval pourront, si elles le souhaitent, contribuer au financement des infrastructures réalisées par les communes en amont.

Interrogée par le rapporteur, la DGCL ne disposait en revanche d'aucune information permettant d'objectiver le déséquilibre de financement entre l'amont et l'aval. La commission considère qu'il pourrait être pertinent, pour l'avenir, que les services de l'État s'intéressent aux besoins de financement à anticiper au regard des effets du changement climatique et son adéquation avec les recettes fiscales perçues.

Sur proposition de son rapporteur, la commission a adopté un amendement COM-59 visant à revenir sur une des modifications introduites à l'Assemblée nationale prévoyant que le plan d'action pluriannuel d'intérêt commun (Papic) instauré, finance en priorité les actions de restauration des

¹ Proposition de loi n° 229 (2025-2026) pour une Gouvernance claire, juste et solidaire de la Gemapi de MM. Rémy Pointereau, Hervé Gillé, Jean-Yves Roux déposée au Sénat le 21 janvier 2026.

zones humides, de renaturation des cours d'eau, de désartificialisation des berges, de préservation des têtes de bassin versant, de ralentissement naturel des écoulements et de prévention des risques fondées sur des solutions naturelles.

Si ces missions sont effectivement essentielles à la lutte contre les inondations, il n'apparaît ni nécessaire ni opportun de restreindre ainsi la vocation du Papic. En effet, le Papic a vocation à permettre un financement mutualisé pour l'ensemble des missions qui composent la compétence Gemapi telle que définie à l'article L. 211-7 du code de l'environnement.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 11 ainsi modifié.

Article 11 ter (délégué)

Remise de rapport du Gouvernement au Parlement sur le déploiement des infrastructures de recharge électrique rapide dans les territoires de montagne

Cet article prévoit la remise d'un rapport au Parlement, tous les deux ans, évaluant le déploiement des infrastructures de recharge électrique rapide dans les territoires de montagne, leur accessibilité et leur tarification. La commission a estimé cet article satisfait par les modifications qu'elle a apportées à l'article 5, sur les schémas directeurs de déploiement des bornes de recharge en zone de montagne.

La commission propose à la commission des affaires économiques de supprimer l'article 11 *ter*.

L'article 11 *ter* a été introduit à l'Assemblée nationale en séance publique, par un amendement n° 52 déposé par des membres du groupe « Gauche démocrate et républicaine » (GDR), avec un avis favorable de la commission et défavorable du Gouvernement.

Il prévoit la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement, tous les deux ans, visant à évaluer le déploiement des infrastructures de recharge électrique rapide dans les territoires de montagne, leur accessibilité et leur tarification.

Comme évoqué dans le commentaire portant sur l'article 5 de la proposition de loi au sein du présent rapport, les zones de montagne présentent des **contraintes structurelles** en matière de **déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques** (en particulier la topographie du terrain, les distances entre les points de recharge, la météorologie et la saisonnalité des flux). Dès lors, il importe d'assurer un maillage suffisant en bornes de recharge ainsi que le déploiement de bornes de recharge rapide, pour garantir la continuité des trajets et éviter l'engorgement des bornes à recharge lente à certains points stratégiques.

Si le rapporteur partage sur le fond l'objectif de l'article 11 *ter* qui est d'améliorer le déploiement de bornes de recharge rapide en zone de montagne, il estime que les modifications apportées à l'article 5 permettront d'y répondre de manière plus efficace : cet article, tel que modifié par la commission, prévoit que les SDIRVE veillent à assurer un **maillage équilibré et accessible** des infrastructures de recharge électrique dans les territoires de montagne, en favorisant les **solutions de recharge rapide**.

En outre, **de nombreuses données sont d'ores et déjà disponibles et régulièrement actualisées** sur le **déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques**, à commencer par celles publiées par l'Avere France. Dès lors, **la valeur ajoutée d'un rapport au Parlement sur le déploiement de**

la recharge rapide en zone de montagne n'apparaît pas avérée, d'autant que d'autres territoires nécessitent également un suivi attentif sur ce sujet, notamment les zones rurales et les territoires d'outre-mer. L'enrichissement et la valorisation des bases de données existantes semblent donc une option plus opportune et efficace.

Compte tenu de ces éléments, la commission a adopté un amendement COM-66 du rapporteur de suppression de l'article 11 *ter* (ainsi qu'un amendement identique COM-36).

S'agissant plus spécifiquement de la **tarification des bornes de recharge rapide**, enjeu également soulevé par cette demande de rapport, l'utilisation de bornes de recharge rapide est généralement plus coûteuse pour l'utilisateur que pour la recharge lente, du fait de coûts d'installations plus élevés pour le maître d'ouvrage et d'une puissance plus importante. Ainsi que l'a souligné la DGEC, **cette facturation est néanmoins généralement calculée au kilowattheure (kWh) et, dès lors, « de façon simple et transparente » pour l'utilisateur**. L'Avere indique que, dans certains cas, une facturation à la minute peut être ajoutée afin de favoriser la rotation des véhicules et d'éviter l'occupation prolongée des bornes. En outre, le mode d'accès à la borne (badge, paiement direct ou paiement via une application) peut influencer sur le prix, de même que le fait de disposer ou non d'un abonnement.

La commission propose à la commission des affaires économiques de supprimer l'article 11 *ter*.

EXAMEN EN COMMISSION

Désignation du rapporteur

(Mardi 10 juin 2026)

M. Jean-François Longeot, président. – Nous devons décider de l'opportunité pour la commission d'une saisine pour avis avec demande de délégation au fond sur plusieurs articles de la proposition de loi adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale et intitulée « pour une montagne vivante et souveraine », et devons, en conséquence, procéder à la désignation d'un rapporteur.

Cette proposition de loi, renvoyée à la commission des affaires économiques, a été déposée le 6 mai dernier à l'Assemblée nationale. Le texte comprend désormais 19 articles, dont cinq relèvent du champ de compétences de notre commission, en application de l'acte de partage de 2012.

Les articles suivants seraient donc concernés :

- l'article 2, qui vise à assigner pour objectif au projet régional de santé de garantir aux populations de montagne un accès aux soins et à adapter les modalités de transport en urgence dans ces territoires ;

- l'article 3, qui vise à instituer au sein des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) comprenant une commune classée en zone de montagne une « commission spécifique à la montagne » ;

- l'article 5, qui vise à veiller au développement d'un maillage équilibré et accessible des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (Irve) comprenant des zones de montagne ;

- l'article 11, qui, dans la continuité des travaux de nos collègues Jean-Yves Roux, Hervé Gillé et Rémy Pointereau sur la compétence gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (Gemapi), a pour objet de coordonner et simplifier l'exercice de cette compétence, ainsi que d'instaurer une solidarité territoriale à l'échelle d'un bassin versant ;

- enfin, l'article 11 *bis*, qui prévoit la remise d'un rapport évaluant le déploiement des infrastructures de recharge électrique rapide dans les territoires de montagne.

Il me semble nécessaire que notre commission se saisisse pour avis de cette proposition de loi pour enrichir son expertise et faire entendre son point de vue. Notre souhait est de croiser notre regard avec celui de la commission des affaires économiques.

Le champ de la saisine serait donc concentré sur ces 5 articles.

La commission demande à être saisie pour avis sur la proposition de loi n° 629 (2025-2026) pour une montagne vivante et souveraine et désigne M. Jean-Claude Anglars rapporteur pour avis.

Examen en commission

(Mardi 30 juin 2026)

M. Jean-François Longeot, président. – Mes chers collègues, nous sommes réunis pour examiner le rapport pour avis de notre collègue Jean-Claude Anglars sur la proposition de loi pour une montagne vivante et souveraine, qui est inscrite à l'ordre du jour des travaux de la séance publique du lundi 6 juillet 2026.

Ce texte a été déposé fin mars dernier sur le Bureau de l'Assemblée nationale, puis adopté en mai, et il nous revient désormais de l'examiner avant la suspension prochaine de nos travaux.

Cette initiative parlementaire est le fruit d'un long travail de co-construction avec les élus de la montagne et, tout spécialement, avec l'Association nationale des élus de la montagne (Anem). Elle s'inscrit dans le sillage des deux lois Montagne : la loi de 1985, texte fondateur pour les territoires montagnards, et la loi de 2016, dite « Montagne II ».

Ce texte a été envoyé au fond à la commission des affaires économiques, qui l'examinera demain. Cette commission nous a délégué au fond l'examen des articles 2, 3, 5, 11 et 11 *ter*.

Je tiens à remercier notre rapporteur Jean-Claude Anglars – élu d'un territoire de montagne, il s'imposait naturellement comme rapporteur – pour les travaux préparatoires qu'il a conduits dans des délais contraints.

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – Je suis ravi de vous retrouver aujourd'hui pour examiner la proposition de loi pour une montagne vivante et souveraine, adoptée par l'Assemblée nationale en mai dernier et sur laquelle, je le rappelle, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée.

Ce texte, largement transpartisan, est au plus près de l'ADN de notre institution sénatoriale : il vise à adapter plusieurs pans de la législation pour mieux prendre en compte les spécificités des territoires de montagne, à travers une logique de différenciation territoriale. Les membres de notre commission le savent bien, les réalités démographiques, géographiques et économiques ne sont pas les mêmes en montagne et ailleurs sur le territoire, et elles peuvent même sensiblement différer d'un territoire de montagne à l'autre. Après les lois Montagne de 1985 et de 2016, ce texte constituerait donc le troisième acte législatif en faveur du développement et de la protection des zones de montagne.

Les cinq articles qui nous ont été délégués au fond concernent quatre aspects de l'expertise de notre commission : l'accès aux soins, la gestion de l'eau, la mobilité électrique et, de manière plus transversale, la place des élus de montagne dans la gouvernance locale.

Lors de mes travaux, menés dans des délais contraints, je me suis fixé un fil rouge : être à l'écoute de ces territoires et de leurs élus, qui se heurtent au quotidien aux difficultés induites par un cadre législatif trop uniforme, ne

prenant suffisamment en compte ni les besoins ni les contraintes spécifiques à la montagne.

L'article 2 porte sur l'organisation des soins en zone de montagne. Il prévoit la participation des élus des territoires de montagne au sein des conseils d'administration des agences régionales de santé (ARS) afin de garantir la prise en compte des contraintes spécifiques aux zones de montagne. Il institue également une obligation d'assurer un accès aux soins en zone de montagne – que ce soit, par exemple, à la médecine générale, à la médecine d'urgence ou à un service d'obstétrique – et instaure une obligation pour les projets régionaux de santé (PRS) de prévoir un système de transport d'urgence par voie aérienne. Un tel dispositif est absolument indispensable en zone de montagne alors que la géographie rend délicat le transport d'urgence par voie terrestre.

Sur ce dernier point, j'ai déposé un amendement visant à supprimer la consultation des maires pour l'organisation de ce service médical d'urgence. Il me semble que cela doit relever de la compétence de professionnels de santé, et non pas d'une décision politique.

L'article 3 instaure une obligation de créer, dans les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) composés d'au moins une commune classée en zone de montagne, une commission montagne afin que les singularités vécues dans les territoires de montagne soient intégrées aux préoccupations de l'intercommunalité. Cette mesure est particulièrement utile pour la représentation de nos communes montagnardes, trop souvent invisibilisées. Ce dispositif devrait concerner 335 EPCI sur le territoire métropolitain.

J'ai également déposé un amendement sur cet article afin de ne pas circonscrire les sujets sur lesquels cette commission montagne sera amenée à se prononcer.

L'article 5 concerne le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques en zone de montagne.

Le dispositif adopté à l'Assemblée nationale prévoit que les schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge (Sdirve), instaurés par la loi de 2019 d'orientation des mobilités (LOM), veillent à assurer un maillage équilibré en bornes de recharge dans les zones de montagne, en prenant en compte les spécificités géographiques, climatiques et touristiques de ces territoires et en « favorisant les solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées », c'est-à-dire les bornes à recharge lente. Pour rappel, ces bornes permettent la charge complète d'un véhicule léger en 4 à 8 heures en moyenne, tandis que la recharge rapide le permet en 20 minutes à peine.

Privilégier la recharge lente en zone de montagne me semble inadapté aux contraintes spécifiques de ces territoires. La consommation énergétique des véhicules électriques est en effet plus élevée en zone de montagne

qu'ailleurs du fait du dénivelé et des conditions météorologiques, induisant un besoin de recharge plus fréquent et une planification des déplacements plus complexe pour les habitants. Dès lors, afin d'éviter des tensions sur l'accès à la recharge – notamment durant la haute saison touristique – et de garantir la fluidité et la continuité des trajets en zone de montagne, il importe d'y accentuer le déploiement des bornes à recharge rapide.

Je vous proposerai donc un amendement COM-65 visant à remplacer, à l'article 5, la mention de « solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées » par celle de « solutions de recharge rapide ». C'était d'ailleurs l'intention initiale du dispositif qui figurait dans la proposition de loi déposée à l'Assemblée nationale.

Par cohérence, je vous proposerai, au travers de l'amendement COM-66, de supprimer l'article 11 *ter*, qui prévoyait la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement tous les deux ans sur le déploiement de bornes de recharge rapide en zone de montagne. Il me semble en effet que cet article sera satisfait dans son objectif par les modifications apportées à l'article 5 et qu'une telle demande de rapport aurait peu de valeur ajoutée, étant donné que des bases de données publiques existent déjà sur le déploiement des bornes de recharge.

Enfin, l'article 11 de cette proposition de loi traite d'un sujet cher à notre commission : la compétence de gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (Gemapi) et son financement.

La rédaction initiale de la proposition de loi prévoyait d'instituer un fonds de péréquation territorialisé et une contribution obligatoire des communes situées en aval vers l'amont afin de financer la solidarité territoriale à l'échelle d'un bassin versant. L'Assemblée nationale a substitué à cette rédaction une version issue des travaux de nos collègues Rémy Pointereau, Hervé Gillé et Jean-Yves Roux, travaux ayant abouti à une proposition de loi adoptée en avril dernier. Nous pouvons nous réjouir de la reprise de cette initiative sénatoriale, qui démontre toute la pertinence de nos travaux.

À cet article, je vous proposerai toutefois d'adopter un amendement visant à ne pas délimiter inutilement la vocation du plan d'action pluriannuel d'intérêt commun, le fameux Papic. En effet, il n'apparaît ni nécessaire ni opportun de restreindre le Papic à certaines actions alors qu'il a vocation à financer l'ensemble des missions qui composent la compétence Gemapi.

Tels sont, mes chers collègues, les éléments liminaires que je souhaitais porter à votre connaissance.

M. Jean-François Longeot, président. – En application du vademecum sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des présidents, il nous revient d'arrêter le périmètre indicatif des articles 2, 3, 5, 11 et 11 *ter* de la proposition de loi délégués au fond à notre commission. Je vous propose de considérer

que ce périmètre inclut les dispositions relatives à l'organisation de l'accès aux soins dans les territoires de montagne ; à la représentation des communes classées en zone de montagne au sein des EPCI ; au financement et à l'organisation de la compétence Gemapi dans les territoires de montagne ; au déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques en zone de montagne.

Il en est ainsi décidé.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 2 (délégué)

L'amendement de précision rédactionnelle COM-60 est adopté.

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – L'amendement **COM-18** vise à intégrer les urgences psychiatriques au PRS. Cela nous semble important. Avis favorable.

La commission émet un avis favorable à l'amendement COM-18.

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – Nous proposons également un avis favorable à l'amendement **COM-11**, qui vise à intégrer les pharmacies au PRS et à étendre l'expérimentation des antennes de pharmacie aux anciennes communes constitutives d'une commune nouvelle.

La commission émet un avis favorable à l'amendement COM-11.

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – L'amendement **COM-9** rectifié tend à préciser que le transport d'urgence par voie aérienne doit s'appuyer sur un « médecin mobilisable sans délai à proximité immédiate de l'aéronef, afin de permettre son engagement rapide avec l'équipage et une prise en charge médicale précoce ».

Nous comprenons bien sûr l'intérêt d'une telle mesure : garantir l'effectivité et l'efficacité du service d'urgence par voie aérienne en zone de montagne. Mais nous ne jugeons pas nécessaire de définir aussi précisément, dans la loi, l'organisation pratique de l'accès aux soins à l'échelle d'un territoire. Laissons davantage de place à la concertation locale ; ce sera certainement prévu dans les PRS en zone de montagne. Avis défavorable.

La commission émet un avis défavorable à l'amendement COM-9 rectifié.

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – Les amendements identiques **COM-61** et **COM-29** visent à supprimer l'alinéa 5 de l'article 2.

Le dispositif introduit par l'Assemblée nationale prévoit de soumettre, à la consultation des maires des communes des zones de montagne, les protocoles de transport sanitaire d'urgence par voie aérienne devant être inscrits dans les projets régionaux de santé.

Bien qu'inscrits dans les PRS, ces protocoles relèvent d'une expertise à la fois médicale et logistique, dont la responsabilité incombe aux professionnels spécialisés, et non aux élus locaux.

Les maires ne disposent pas nécessairement des compétences techniques requises pour apprécier la pertinence de dispositifs de nature médicale, ce qui rend leur consultation peu opérante en la matière. En outre, les élus des zones de montagne seront déjà consultés pour avis sur les PRS, de par leur participation à la gouvernance des ARS.

L'amendement COM-61 est adopté. La commission émet un avis favorable à l'amendement identique COM-29.

*La commission propose à la commission des affaires économiques de déclarer l'amendement **COM-6** irrecevable en application de l'article 45 de la Constitution.*

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 (délégué)

*L'amendement de précision rédactionnelle **COM-58** est adopté.*

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – L'Assemblée nationale a introduit une énumération des sujets susceptibles d'intéresser la commission spécifique montagne au sein des EPCI. Comme je l'ai indiqué dans mon intervention liminaire, cette énumération serait de nature à circonscrire abusivement les sujets sur lesquels le comité aurait vocation à se prononcer. En conséquence, nous vous proposons, avec l'amendement **COM-62**, de revenir sur cette énumération, en laissant aux intercommunalités la latitude nécessaire pour déterminer les sujets à délibérer au sein de cette commission.

L'amendement COM-62 est adopté.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 3 ainsi modifié.

Article 5 (délégué)

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – S'agissant des amendements identiques **COM-65**, **COM-31** et **COM-22** rectifié, ainsi que des amendements **COM-63** et **COM-64** en discussion commune, je vous renvoie à mes propos introductifs. Il s'agit, ici, de remplacer la référence dans les Sdirve aux « solutions de recharge adaptées à des durées de stationnement prolongées » par « solutions de recharge rapide ».

L'amendement COM-65 est adopté. La commission émet un avis favorable aux amendements identiques COM-31 et COM-22 rectifié.

Les amendements de précision COM-63 et COM-64 sont adoptés.

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 5 ainsi modifié.

Article 11 (délégué)

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – L'amendement **COM-83** vise à rétablir la rédaction initiale de l'article 11.

Ses auteurs ajoutent néanmoins un principe, selon lequel les recettes affectées au fonds serviront prioritairement les actions de « restauration des zones humides, de renaturation des cours d'eau, de désartificialisation des berges, de préservation des têtes de bassin versant, de ralentissement naturel des écoulements et de prévention des risques fondée sur les solutions naturelles ».

Si nous saluons cette ambition consistant à donner des moyens à la solidarité entre amont et aval, je ne peux néanmoins pas donner un avis favorable.

En l'absence d'étude d'impact, notamment en termes de fonctionnement du dispositif fiscal et sur le principe d'une péréquation à l'échelle territoriale, cet amendement semble en effet très fragile.

La commission émet un avis défavorable à l'amendement COM-83.

*L'amendement de précision rédactionnelle **COM-57** est adopté, de même que l'amendement **COM-59**.*

La commission propose à la commission des affaires économiques d'adopter l'article 11 ainsi modifié.

Article 11 ter (nouveau) (délégué)

M. Jean-Claude Anglars, rapporteur pour avis. – Mon amendement **COM-66** et l'amendement identique **COM-36** visent à supprimer l'article 11 *ter*. Ce dernier prévoit que le Gouvernement remette tous les deux ans, au Parlement, un rapport d'évaluation du déploiement des infrastructures de recharge électrique rapide dans les territoires de montagne.

Cet article est satisfait dans son objectif par les amendements que nous proposons d'adopter à l'article 5 afin d'accélérer le déploiement de bornes de recharge rapide en zone de montagne. En outre, dans la mesure où des bases de données existent déjà en matière de déploiement des infrastructures de recharge – notamment au travers des chiffres et des notes régulièrement publiés par l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique –, une telle demande de rapport présente une valeur ajoutée limitée.

L'amendement COM-66 est adopté. La commission émet un avis favorable à l'amendement identique COM-36.

*La commission propose à la commission des affaires économiques de supprimer l'article 11 *ter*.*

Les sorts sur les amendements du rapporteur sont repris dans le tableau ci-après :

Auteur	N°	Objet	Sort de la commission
Article 2			
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-60	Précision rédactionnelle	Adopté
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-61	Supprimer la consultation des maires sur les protocoles d'évacuation et de transport sanitaire d'urgence	Adopté
Article 3			
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-58	Précision rédactionnelle	Adopté
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-62	Supprimer les mentions portant sur les thématiques intéressant la commission montagne	Adopté
Article 5			
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-65	Remplacement de la référence aux bornes de recharge lente dans les SDIRVE par la référence aux bornes de recharge rapide	Adopté
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-63	Précision rédactionnelle	Adopté
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-64	Précision sur le champ d'application du dispositif	Adopté
Article 11			
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-57	Précision rédactionnelle	Adopté
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-59	Supprimer le fléchage prioritaire des ressources du Papic	Adopté
Article 11 ter (nouveau)			
M. ANGLARS, rapporteur pour avis	COM-66	Suppression de l'article 11 ter	Adopté

Les avis de la commission sont repris dans le tableau ci-après.

Auteur	N°	Objet	Avis de la commission
Article 2			
Mme ESPAGNAC	COM-18	Étendre le PRS à l'urgence psychiatrique	Favorable
Mme BERTHET	COM-11	Étendre les PRS aux pharmacies et étendre l'expérimentation des antennes de pharmacie aux anciennes communes constitutives d'une commune nouvelle	Favorable
Mme JOSENDE	COM-9 rect.	Précisions sur le fonctionnement du service d'urgence par voie aérienne	Défavorable

Mme NOËL	COM-29	Supprimer la consultation des maires sur les protocoles d'évacuation et de transport sanitaire d'urgence	Favorable
M. Loïc HERVÉ	COM-6	Conditionner le pilotage d'hélicoptère à une forte expérience de vol	Irrecevable art. 45
Article 5			
Mme NOËL	COM-31	Remplacement de la référence aux bornes de recharge lente dans les SDIRVE par la référence aux bornes de recharge rapide	Favorable
Mme ESPAGNAC	COM-22 rect.	Remplacement de la référence aux bornes de recharge lente dans les SDIRVE par la référence aux bornes de recharge rapide	Favorable
Article 11			
M. GONTARD	COM-83	Revenir à la rédaction initiale de l'article 11 visant l'instauration d'un fonds de solidarité avec contribution obligatoire des communes aval	Défavorable
Article 11 ter (nouveau)			
Mme NOËL	COM-36	Suppression de l'article 11 ter	Favorable

La réunion est close à 14 h 10.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 23 juin 2026

- *Direction générale des collectivités locales (DGCL)* : **MM. Thomas FAUCONNIER**, sous-directeur des finances locales et de l'action économique, et **Éric FERRI**, sous-directeur des compétences et des institutions locales.

- *Direction générale de l'offre de soins (DGOS)* : **M. Samuel DELAFUYS**, adjoint au sous-directeur en charge de l'accès aux soins et du premier recours.

- *Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)* : **MM. Claude RENARD**, coordonnateur pour l'installation de recharge de véhicules électriques (IRVE), **Mickaël THIERY**, sous-directeur de l'action climatique, et **Nicolas FORGET**, chef de projet mobilisation territoriale IRVE.

Mercredi 24 juin 2026

- *Association nationale des élus de la montagne (ANEM)* : **Mme Frédérique ESPAGNAC**, secrétaire générale, et **M. Olivier RIFFARD**, délégué général.

LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

- Association nationale des élus des bassins (Aneb)
- Avere France
- Fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR)

LA LOI EN CONSTRUCTION

Pour naviguer dans les rédactions successives du texte, visualiser les apports de chaque assemblée, comprendre les impacts sur le droit en vigueur, le tableau synoptique de la loi en construction est disponible sur le site du Sénat à l'adresse suivante :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl25-629.html>