

N° 561

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 27 mai 2014

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, facilitant le **déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public,***

Par M. Jean-Jacques FILLEUL,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, *président* ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Jacques Filleul, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mme Esther Sittler, M. Michel Teston, *vice-présidents* ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, *secrétaires* ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Jean-Pierre Bosino, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Philippe Esnol, Jean-Luc Fichet, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, M. Daniel Laurent, Mme Héléne Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Robert Navarro, Mme Sophie Primas, MM. Thierry Repentin, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, Paul Vergès.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 1820, 1882 et T.A. 335

Sénat : 505 et 562 (2013-2014)

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| AVANT-PROPOS | 5 |
| EXPOSÉ GÉNÉRAL | 7 |
| I. LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UNE FILIÈRE AU CŒUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE..... | 7 |
| A. EMPLOIS, EXIGENCE ENVIRONNEMENTALE, FILIÈRE INDUSTRIELLE D'AVENIR : LA « RÉVOLUTION » DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE EST EN MARCHÉ..... | 7 |
| 1. <i>Une filière industrielle d'avenir</i> | 7 |
| 2. <i>La mobilité durable, enjeu de la transition énergétique</i> | 9 |
| 3. <i>Une filière en phase d'accélération, mais encore trop timide</i> | 11 |
| B. UNE RÉVOLUTION À ACCOMPAGNER..... | 12 |
| 1. <i>La montée en puissance du véhicule électrique est encore gênée par des freins qu'il convient de lever</i> | 12 |
| a) Un coût encore dissuasif | 12 |
| b) Une autonomie encore limitée qui nourrit « la peur de la panne »..... | 13 |
| 2. <i>Une forte impulsion donnée par l'Etat et les collectivités territoriales au développement des véhicules électriques</i> | 14 |
| 3. <i>Le déploiement d'un réseau d'infrastructures de bornes de recharge important et équilibré : une condition indispensable au développement de la filière</i> | 15 |
| II. « UNE BORNE TOUTES LES 60 KILOMÈTRES » : LA FRANCE DOIT SE DONNER LES MOYENS DE RESTER LEADER D'UNE FILIÈRE D'AVENIR | 20 |
| A. UNE PROPOSITION DE LOI QUI DOIT FACILITER LE DÉPLOIEMENT RAPIDE D'UN « RÉSEAU ESSENTIEL » D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE AU SERVICE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES | 21 |
| B. UNE PROPOSITION DE LOI QUI RASSEMBLE ET COORDONNE L'ENSEMBLE DES INITIATIVES..... | 23 |
| C. UNE PROPOSITION DE LOI QUI ANTICIPE LA FUTURE DIRECTIVE EUROPÉENNE..... | 24 |
| III. LE CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI | 25 |
| IV. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION | 26 |
| EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE..... | 29 |
| • Article 1^{er} Octroi d'une compétence à l'Etat en matière d'implantation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public des collectivités territoriales | 29 |

| | |
|--|----|
| EXAMEN EN COMMISSION | 35 |
| LISTE DES PERSONNES ENTENDUES | 47 |
| TABLEAU COMPARATIF | 49 |

Mesdames, Messieurs,

Longtemps le véhicule électrique a fait figure de symbole de la modernité, de mythe de la mobilité durable, d'objectif vertueux d'un nouveau modèle de développement, d'une économie décarbonée conjuguant enfin croissance, création d'emplois et respect de l'environnement. On parlait même de « véhicule du futur » pour parler de ce nouveau mode de transport propre et durable. La voiture électrique est aujourd'hui le véhicule du présent : il est devenu une filière qui se structure rapidement et qui place la France en position de leader européen. La voiture électrique n'est plus un mythe. Elle est devenue réalité. Elle commence à entrer dans le domaine du possible. Elle s'adapte à nos usages et va modifier nos comportements. Elle est sortie des laboratoires de recherche pour entrer dans nos quotidiens.

Le marché des véhicules électriques, s'il est encore limité, n'en connaît pas moins actuellement une phase de montée en puissance significative. Les véhicules hybrides et électriques représentent 3,1 % de part de marché fin 2013, ce qui peut paraître anecdotique au regard du parc automobile global. Toutefois, les ventes ont progressé de 50 % en 2013 par rapport à 2012 : c'est ce chiffre qui doit attirer toute notre attention et qu'il faut volontairement amplifier.

Des créations d'emplois industriels mais aussi une stimulation de la recherche, la promotion d'une véritable exigence environnementale, la structuration d'une filière industrielle d'avenir, le développement de la voiture électrique recouvre de nombreux enjeux, tous au cœur de la transition énergétique dans laquelle nous devons résolument engager notre pays, comme le Président de la République l'a rappelé lors de l'ouverture de la Conférence environnementale pour la transition écologique le 20 septembre 2013. « *La transition énergétique n'est pas un choix de circonstances, n'est pas un compromis, n'est pas une négociation. La transition énergétique, c'est une décision stratégique* ». Nous ne devons pas passer à côté de ce rendez-vous industriel et environnemental pour lequel la France dispose de tous les atouts et des forces nécessaires, d'envergure mondiale, que ce soit dans le domaine de l'automobile, de l'électricité ou de la chimie.

Pour aller plus loin, pour ouvrir le nouvel horizon de la voiture électrique, il faut répondre au problème de l'autonomie, franchir le seuil psychologique, donner confiance en développant les infrastructures de recharge, sans lesquelles le développement du véhicule électrique restera cantonné à un rôle de mode de déplacement d'appoint, marginal. La mobilité électrique ne peut prendre son essor sans la mise en place d'un réseau de bornes de recharge permettant, d'une part, de lever le dernier doute de

l'acheteur potentiel hésitant qui franchira le pas d'autant plus facilement qu'il saura qu'un réseau structuré de recharge le sécurise quelle que soit la longueur de son déplacement, d'autre part, d'assurer un maillage « intelligent » du pays, qui veille à ne pas laisser certains territoires « en marge » de cette révolution.

Lors de cette même conférence, le Président de la République a fixé un objectif clair : que le pays soit partout équipé de bornes de recharge d'ici 2015.

C'est pour répondre à cette feuille de route que le groupe socialiste de l'Assemblée nationale a déposé une proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public. Alors que le calendrier du projet de loi relatif à la transition énergétique n'est pas encore stabilisé, le choix d'une proposition de loi courte et ciblée permet d'amorcer au plus tôt l'accélération du maillage de notre territoire en bornes de recharge en autorisant l'Etat à en implanter sur le domaine public des collectivités territoriales, soit directement, soit par le biais d'un ou plusieurs opérateurs nationaux, à condition que cette implantation s'inscrive dans le cadre d'un projet de dimension nationale.

Un article unique pour un objectif précis : doubler le nombre de points de recharge d'ici à la fin 2014. Loin de concurrencer les initiatives privées et surtout celles des collectivités, celles de l'État ou de ces opérateurs viendront les « compléter » de manière intelligente afin qu'un réseau « à maille nationale » équilibré et sans zones blanches puisse se déployer sur l'ensemble du territoire.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE : UNE FILIÈRE AU CŒUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

A. EMPLOIS, EXIGENCE ENVIRONNEMENTALE, FILIÈRE INDUSTRIELLE D'AVENIR : LA « RÉVOLUTION » DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE EST EN MARCHE

Le développement de la filière de la voiture électrique, qui semblait autrefois synonyme d'innovation expérimentale, répond aujourd'hui à deux impératifs nationaux importants : un **impératif industriel** grâce à des entreprises d'envergure mondiale dans les secteurs de l'automobile, de l'électricité et de la chimie qui sont autant de gisements de créations d'emplois et un **impératif environnemental** en ce qu'il garantit la diffusion d'un modèle de « mobilité propre », qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Nous sommes à la croisée des chemins : c'est maintenant qu'il convient d'accompagner la montée en puissance des véhicules électriques, qui constitue un élément central de la transition énergétique.

« Nous devons développer une nouvelle génération de véhicules électriques, hybrides, et nous avons tous les moyens pour y parvenir : des industriels constructeurs automobiles d'envergure mondiale, des entreprises dans la chimie, dans le matériel électrique. Comment pouvons-nous faire ? D'abord promouvoir un véhicule sobre, 2 litres au 100. En 2018, nous pouvons arriver à ce résultat pour tous les constructeurs qui se sont engagés dans la filière. » (François Hollande, Président de la République, 20 septembre 2013).

1. Une filière industrielle d'avenir

La voiture électrique n'a pas toujours symbolisé le futur, comme on pourrait avoir tendance à le penser aujourd'hui. En effet, elle a connu un réel succès au début du 19^{ème} siècle et a vu son marché se développer fortement. La première voiture électrique date de 1834 mais il s'agissait alors d'un modèle sans batterie rechargeable. Cette dernière est inventée en 1859. En 1899, la fameuse « Jamais Contente » belge, équipée de pneus Michelin, bat le record de vitesse en dépassant les 100 km/h.



La « Jamais Contente »

Au début du 20^{ème} siècle, les voitures électriques représentaient 38 % du marché américain de l'automobile, jusqu'à ce que, à partir des années 1920, le tout électrique soit supplanté par le moteur thermique et par les modèles de Ford, plus autonomes et meilleur marché.

C'est à ce moment que la révolution de la voiture électrique n'a pas eu lieu.

Il a fallu le premier choc pétrolier de 1973 pour que renaisse l'intérêt pour le développement d'une filière de véhicules électriques. De manière significative est adopté en 1976 aux États-Unis l'Electric and Hybrid Vehicle Research, Development and Demonstration Act, qui a pour but de favoriser le développement des nouvelles technologies de batteries, moteurs et composants hybrides.

Quelques années plus tard en 1990, la Californie adopte le célèbre Zero Emission Vehicle (ZEV), imposant aux grands constructeurs américains de réaliser au moins 2 % de leurs ventes avec des véhicules zéro émission.

Le protocole de Kyoto en 1997 redonnera une nouvelle impulsion.

Dans la foulée, plusieurs constructeurs lancent dans les années 2000 des modèles électriques ou hybrides, sur fond d'une prise de conscience grandissante des causes anthropiques du réchauffement climatique. Ces nouvelles tentatives ne vont pas rencontrer immédiatement le succès escompté.

Le véhicule électrique s'installe néanmoins dans le paysage de l'automobile depuis quelques années. La montée en puissance des constructeurs français, qui détiennent dans ce domaine une véritable position stratégique, devient l'atout d'une filière industrielle d'avenir. La Zoé de Renault est ainsi produite sur le territoire national, à Flins, et les moteurs seront bientôt assemblés à Cléon, à partir de l'automne 2014.

Ce développement implique un effort important sur la recherche et développement ainsi qu'une restructuration de la filière automobile impliquant de **nouveaux métiers** : de la fabrication des batteries à la conception et la production des véhicules jusqu'aux réseaux de distribution et d'après-vente.

La mise en place d'un réseau de bornes de recharge électrique constitue également, en soi, un gisement de métiers nouveaux (techniciens et informaticiens pour gérer les installations).

Parmi les 34 plans de reconquête de la « Nouvelle France industrielle », qui établissent les priorités de notre politique industrielle et qui ont été présentés par le Président de la République le 12 septembre 2013, deux concernent directement le développement de la filière des véhicules électriques :

- le **plan « Bornes électriques de recharge »** qui vise à couvrir l'ensemble du territoire d'un réseau complet de bornes de recharge afin de rassurer les citoyens qui font le choix du véhicule électrique ; ce plan doit permettre d'accélérer la diffusion du véhicule électrique et de positionner les constructeurs français en tête d'un marché qui pourrait dépasser les 75 000 véhicules en Europe en 2015 et de développer de nouvelles activités créatrices d'emplois via les équipementiers électriques ;

- le **plan « Autonomie et puissance des batteries »** qui vise à développer une technologie française permettant d'être compétitif sur la production de batteries en France et à accompagner l'électrification de nos moyens de transports.

2. La mobilité durable, enjeu de la transition énergétique

Au-delà de l'opportunité industrielle, le développement du véhicule électrique est surtout un **atout environnemental essentiel** et il constitue en ce sens un des piliers de la transition énergétique, dont l'objectif de réduction de 40 % des émissions européennes de gaz à effet de serre d'ici 2030, a été réaffirmé par le Président de la République lors de la première Conférence environnementale.

Le secteur des transports est la cause de la plus importante de diffusion des polluants dans l'atmosphère (69 % des émissions de Nox, 64 % des émissions de monoxyde de carbone, 49 % des émissions de composés organiques volatiles ; 33 % des émissions de particules en suspension ; 33 % des émissions de CO₂).

Avec 32 % de la consommation finale d'énergie, mais 70 % de la consommation de pétrole représentée par le secteur des transports, le

développement de la mobilité décarbonée constitue un réel enjeu tant environnemental que de santé publique.

Le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) met en effet en évidence une **augmentation sans précédent des émissions mondiales de gaz à effet de serre qui aboutiront, sans changement rapide, à une hausse globale de la température située entre 3,7 et 4,8°C à l'horizon 2100**. Un tel réchauffement serait catastrophique pour notre planète et entraînerait des conséquences déstabilisantes (hausse du niveau de la mer, pénurie d'eau, disparition de certaines espèces, etc).

Pour limiter cette augmentation de la température, le GIEC indique qu'il faudrait **réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de 40 à 70 % par rapport à 2010 d'ici 2050 et les faire complètement disparaître d'ici 2100**.

Il n'est donc plus possible d'attendre encore avant d'amplifier la révolution de la mobilité propre et durable.

Les auditions menées par votre rapporteur ont toutes mis en évidence l'indéniable **révolution écologique que constitue le véhicule électrique, mais avec une condition essentielle : il n'est à proprement parler écologique que s'il roule davantage que les 24 kilomètres quotidiens en moyenne effectués en France par un automobiliste**. En effet, l'impact environnemental du véhicule électrique n'est intéressant qu'à partir d'un seuil d'utilisation. Ce n'est pas au stade de sa fabrication (et notamment de la fabrication des batteries) qu'il est écologique, c'est à partir du moment où il est beaucoup utilisé. Il n'émet alors que 12g de CO₂ par kilomètre (contre 120 g en moyenne pour une voiture à essence).

En outre, le véhicule électrique permet de lutter de manière très efficace contre le **problème des nuisances sonores**, notamment au sein des agglomérations.

Pour cette raison, il est indispensable de renverser la logique qui fait du véhicule électrique la « seconde voiture » au sein du ménage : **il doit devenir au contraire le premier véhicule**.

Le développement des véhicules électriques a par ailleurs un réel impact sur la baisse du recours aux énergies fossiles. Il est significatif que depuis la mise en service des Autolib le 5 décembre 2011, on estime à 6 000 le nombre de voitures en moins à Paris (véhicules non achetés ou non-renouvelés).

Votre rapporteur considère ainsi que, corrélativement à sa montée en puissance, le véhicule électrique est approprié à **l'auto-partage**. Au-delà, il s'inscrit au sein d'un réseau bien plus vaste de modes de déplacement propres (vélo, marche, etc...).

3. Une filière en phase d'accélération, mais encore trop timide

Les ventes de voitures hybrides et électriques, en progression significative depuis les cinq dernières années, **montrent l'ancrage progressif de ce nouveau mode de mobilité dans le quotidien des Français, dans les habitudes et les réflexes.**

Votre rapporteur estime que la révolution du véhicule électrique n'est pas qu'une mutation industrielle : elle est un véritable changement de société, dont on commence à constater les incidences dans le comportement des utilisateurs.

Il est révélateur que, selon une étude menée par l'association Avere, un tiers des Français est aujourd'hui « électro-mobilisable », ce qui veut dire qu'il a l'usage qui correspond aux performances d'une voiture électrique, qu'il a un accès à la prise et qu'il a l'intention de se lancer dans l'électrique.

Un marché très prometteur existe donc bel et bien et les conditions semblent aujourd'hui réunies pour son expansion. En 2013, les ventes des véhicules électriques ont réalisé un bond de 50 % et les ventes de véhicules hybrides de 60 % par rapport à 2012.

Plus en détail, pour ce qui concerne les véhicules électriques, l'Association pour le développement de la mobilité électrique (Avere) relève l'immatriculation de 8 779 voitures particulières en 2013 (dont 5 511 immatriculations pour la Renault Zoé, 1 438 pour la Nissan Leaf ou encore 658 pour la Bolloré Bluecar ; la Smart Fortwo atteindrait désormais les 478 immatriculations).

Si le marché total reste encore très restreint (25 000 véhicules 100 % électriques immatriculés à ce jour sur un total d'environ 38 millions), près de 14 000 modèles ont été vendus sur la seule année 2013.

Cette notable progression est notamment due à la réévaluation du montant du bonus attribué à ce type de véhicule puisque depuis le 1^{er} novembre 2013, l'aide à l'achat des véhicules électriques représente 27 % du coût d'acquisition toutes taxes comprises dans la limite de 6 300 euros.

Elle s'explique aussi par une diversification de l'offre puisqu'on compte aujourd'hui 17 modèles de voitures purement électriques, chaque constructeur disposant d'au moins un modèle.

Toutefois, au regard des 1,79 million de voitures neuves vendues en 2013 en France, ce volume reste faible. Prometteur pour l'avenir, le véhicule électrique ne connaît pas encore de réel « démarrage ». **Ces véhicules ne représentent encore en 2013 que 0,5 % des ventes.**

Sur les quatre premiers mois de l'année 2014, le nombre d'immatriculations de véhicules électriques a même baissé de 26 % en s'établissant à 2 350 (contre 3 188 en 2013 sur la même période).

Il y a ainsi un « tournant » à prendre, une nécessité à agir, afin de lever les obstacles qui freinent encore la « révolution du véhicule électrique » et de conserver à la France sa place de leader en Europe, voire dans le monde au sein de cette filière d'avenir.

Numéro un des ventes de véhicules électriques en Europe depuis 2010 devant la Norvège et l'Allemagne, la France voit aujourd'hui son avantage contesté avec les résultats des premiers mois de 2014.

B. UNE RÉVOLUTION À ACCOMPAGNER

1. La montée en puissance du véhicule électrique est encore gênée par des freins qu'il convient de lever

a) Un coût encore dissuasif

Malgré les avantages pleinement reconnus de l'usage du véhicule électrique qui en font un **moyen de transport propre et durable** d'un point de vue environnemental (absence d'émissions de gaz à effet de serre et exonération de l'usage des hydrocarbures) et une **filiale industrielle d'avenir**, **deux inconvénients viennent encore handicaper son développement et justifient pleinement l'intervention de la puissance publique, dans cette phase d'accélération.**

Le premier de ces inconvénients réside dans **le prix, encore trop élevé et donc dissuasif à l'achat d'un véhicule électrique**. Le prix moyen d'une voiture électrique, selon les estimations de l'Ademe, s'élève aujourd'hui à 13 000 euros, bonus compris, ce qui est encore supérieur aux modèles thermiques les moins coûteux.

La location de la batterie coûte 79 euros par mois (le constructeur Renault vient de lancer une offre à 49 euros par mois pour les utilisateurs roulant peu), prix auquel il faut ajouter environ 70 euros de charge, ce qui représente un total de l'ordre de 150 euros par mois. Cette somme doit évidemment être mise en perspective avec le prix des pleins de carburants fossiles mensuels.

Pourquoi l'élan ne vient-il pas ? Votre rapporteur est convaincu que cette frilosité est liée, pour une part, à une **communication insuffisante**. Il est par exemple trop peu connu que le véhicule électrique, pour une personne roulant beaucoup, devient économiquement plus rentable qu'un véhicule thermique malgré le coût d'achat ou encore qu'il s'agit de modèles robustes et très fiables. Cette difficulté de communication est même parfois aggravée par une mauvaise visibilité dans les points de vente et par des professionnels qui n'orientent pas toujours les clients vers ces véhicules, plus longs à vendre et moins rémunérateurs. Les constructeurs que votre

rapporteur a rencontrés, conscients de cette difficulté, cherchent à faire évoluer les relations clients-concessionnaires.

Le coût demeure néanmoins élevé pour les petits utilisateurs qui roulent peu.

b) Une autonomie encore limitée qui nourrit « la peur de la panne »

L'autonomie encore limitée des batteries constitue le second frein à la vente de voitures électriques. Aujourd'hui, elle est de 120 kilomètres réels et n'est donc pas forcément adaptée à tous les types de besoins, notamment professionnels. Pourtant, on sait qu'en moyenne, 87 % des trajets en Europe sont inférieurs à 60 kilomètres, ce qui fait du véhicule électrique, y compris avec la puissance actuelle des batteries, un mode de transport tout à fait adapté à la grande majorité des utilisateurs.

En outre, d'importants progrès sont faits dans ce domaine et sont à attendre, notamment dans le cadre du plan dédié à ces questions de la « Nouvelle France industrielle ».

Des travaux sur la pile à combustion projettent également la France sur la voie de nouvelles avancées.

Néanmoins, on sait à quel point la « peur de la panne », la **peur d'une autonomie insuffisante est un facteur décisif et peut constituer un élément bloquant pour l'achat d'un véhicule électrique.** Un particulier hésitera et ne sautera peut-être finalement pas le pas de la voiture électrique s'il a le moindre doute sur le fait qu'il pourrait tomber en panne loin de son domicile pour des raisons d'autonomie insuffisante de batterie, même si par ailleurs, il répond exactement au modèle économique cible de ce type de véhicule.

C'est en cela que le déploiement d'un réseau d'infrastructures de bornes de recharge fiable, dense et équilibré sur l'ensemble du territoire est une solution à ce second frein au plein essor des ventes de véhicules électriques.

Ces deux inconvénients, ces deux freins, **justifient donc une intervention, un accompagnement plus soutenu des pouvoirs publics** au bon moment, c'est-à-dire maintenant. Pour remédier au coût encore trop élevé, l'État, aidé par les collectivités, a déjà mis en place toute une série de dispositions incitatives (financières ou encore réglementaires). Et pour remédier aux faiblesses liées à l'autonomie, c'est sur le réseau d'infrastructures que l'État doit agir.

2. Une forte impulsion donnée par l'État et les collectivités territoriales au développement des véhicules électriques

Dès juillet 2012, l'État au plus haut niveau a montré sa volonté de pousser le secteur de la mobilité durable, et plus spécifiquement la filière des véhicules décarbonés. **Le plan de redressement du secteur automobile du 25 juillet 2012** a ainsi déployé de nombreuses mesures de soutien au développement de ce secteur d'avenir.

Face au frein potentiel que constitue le prix, **l'État a augmenté le bonus écologique** dès juillet 2012. Le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres a en effet été modifié afin de prévoir un relèvement du bonus à 7 000 euros du 1^{er} août 2012 au 31 octobre 2013 et à 6 300 euros à compter du 1^{er} novembre 2013.

| Taux d'émission de CO ₂ (en grammes par kilomètre) | Montant du bonus au 1er novembre 2013 (en euros) |
|--|---|
| 0 à 20 g | 6 300 (dans la limite de 27 % du coût d'acquisition) |
| 21 à 60 g | 4 000 (dans la limite de 20 % du coût d'acquisition) |

Source : Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

Grâce à cette aide, comme a eu l'occasion de le faire remarquer Philippe Hirtzman, chargé en octobre 2012 par Arnaud Montebourg de la mission « Déploiement des infrastructures de recharge électrique pour véhicules » auprès du Ministère du Redressement productif et du Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, **le prix d'un véhicule électrique est aujourd'hui quasiment équivalent à celui d'un véhicule thermique.**

Plusieurs régions ont également mis en place des aides pour les acquéreurs de véhicules électriques, qui peuvent se cumuler avec le bonus écologique pour tous les véhicules émettant moins de 20 g de CO₂. C'est le **cas de la région Poitou-Charentes**, qui a mis en place pour les particuliers une aide de 7 300 euros pour les moteurs inférieurs à 40 kW et 9 300 euros pour les autres. Cette subvention de 7 300 euros est également ouverte aux entreprises de moins de 500 salariés, ayant au moins un établissement dans la région ou aux associations (dans la limite d'une commande de 20 véhicules par organisme). Des aides de même nature ont ainsi également été mises en place **en Lorraine, en Haute-Normandie ou encore dans le Nord-Pas-de-Calais.**

Concernant le bonus écologique et toujours dans l'objectif de renforcer les ventes de véhicules électriques, **votre rapporteur considère qu'il gagnerait à être précisé afin d'étendre son application aux cas de location sur une longue durée ou de location avec option d'achat, piste qui avait déjà été évoquée par le Ministre de l'économie lors de l'examen de la proposition de loi à l'Assemblée nationale.** De nombreux acteurs de la filière y voient un des facteurs explicatifs de la perte de vitesse des ventes du début 2014. En tout état de cause, la rédaction actuelle de ce décret ne permet pas de tenir compte des nouvelles offres mises en œuvre par certains constructeurs.

Toujours dans un but d'incitation, **l'État s'est inscrit dans une logique d'exemplarité.** Le bonus écologique a été ouvert pour la première fois aux véhicules de service et aux véhicules des administrations d'État (Ministères, préfectures, établissements publics). **Les commandes des véhicules de l'État ont ainsi été réorientées, avec au moins 25 % de véhicules électriques et hybrides.** D'un parc de moins de 100 véhicules électriques en 2012, l'État est ainsi passé à un parc de 1 270 véhicules en 2013.

La circulaire n° 5620 du Premier ministre du 3 décembre 2012 précise que ces objectifs doivent être atteints le plus rapidement possible et que des pénalités seraient appliquées aux services dont la politique d'acquisition de véhicules ne respecterait pas ces orientations. *« Il en va de l'exemplarité et de la crédibilité de l'État dans la conduite de la transition énergétique. (...) Je souhaite que cette mobilisation ait un effet d'entraînement sur l'ensemble des collectivités publiques, dans l'intérêt de la filière automobile ».*

Un effort important a également été réalisé pour promouvoir ce renouvellement des parcs automobiles des ministères via **l'installation de bornes de recharge EVLink parking** sur les sites des administrations, comme cela a par exemple été le cas aux ministères de la Défense, de l'Intérieur, de l'Agriculture, de l'Outre-mer, de l'Ecologie, ou encore à Bercy, ainsi qu'à l'Élysée.

Enfin, le « Programme d'Investissements d'Avenir » consacre 50 millions d'euros à l'aide à l'infrastructure.

3. Le déploiement d'un réseau d'infrastructures de bornes de recharge important et équilibré : une condition indispensable au développement de la filière

L'ensemble des acteurs de la filière et les acteurs publics ont très vite compris que **le déploiement d'un réseau d'infrastructures de bornes de recharge était une condition préalable et indispensable à la massification des ventes de voitures électriques.**

En effet, c'est par ce biais que le verrou psychologique évoqué plus haut de la peur de la panne sera levé, mais c'est aussi ce levier qui permettra de lutter contre l'apparition d'une nouvelle fracture territoriale de la mobilité durable. Dans ce domaine, votre rapporteur considère que **l'offre créera la demande et que l'accompagnement du déploiement de ce réseau doit se faire préalablement au développement des ventes de véhicules électriques.**

Il existe aujourd'hui trois types de bornes de recharge.

Les bornes de charge normale appellent une puissance de 3,7 kW/16A en monophasé et 7,4kW/32A (équivalente à celle d'un chauffe-eau) et permettent une charge en 2 à 3 heures pour une batterie déchargée au tiers et en 8 heures pour une recharge en totalité.

Les bornes de charge accélérée appellent une puissance de 22kW/32A en triphasé (équivalente à celle d'un petit collectif de 7/8 logements) et permettent une charge en 5 minutes pour 10 kilomètres d'autonomie et en une heure pour une recharge en totalité.

Les bornes de charge rapide appellent une puissance de 43kW/63A en triphasé et 50kW en courant continu (équivalente à celle d'un immeuble) et permettent une charge en 30 minutes pour une recharge en totalité.

Source : ERDF

L'exemple norvégien montre un déploiement qui s'appuie en grande part sur un réseau de bornes électriques développé et encouragé par des aides ainsi que sur des facilités données aux détenteurs de véhicules électriques, comme par exemple des stationnements gratuits ou encore l'autorisation d'utiliser les couloirs de bus.

Le maillage équilibré de ce réseau est une clé du développement du marché des véhicules électriques, avec notamment l'équipement des zones rurales et péri-urbaines, qui constituent des zones adaptées à l'usage de ces véhicules.

Ce réseau d'infrastructures se construit aujourd'hui grâce à **deux types d'initiatives**, deux « échelons » : les initiatives des collectivités territoriales et les initiatives privées.

Les collectivités territoriales bénéficient pour leurs projets d'implantation de l'aide de l'État **via l'Ademe**.

Dans ce cadre, l'État soutient les projets des villes ou agglomérations de plus de 200 000 habitants, des départements, des régions, des syndicats intercommunaux, des établissements publics d'aménagement. Pour être soutenus, ces projets doivent être d'au moins 400 000 euros. L'Ademe aide alors les collectivités sous la forme de subventions à hauteur de 50 % pour la

recharge normale ou accélérée et de 30 % pour la recharge rapide. Le prix d'une borne peut aller de 12 000 euros pour une borne normale à 35 000 euros pour une borne rapide, travaux et aménagement compris.

En contrepartie, la collectivité doit s'engager à assurer la gratuité du stationnement des véhicules électriques et hybrides rechargeables pour deux ans au moins sur toute place de stationnement qui dépend d'elle.

Le premier appel à manifestation d'intérêt (AMI) lancé par l'Ademe en avril 2011 et clos le 16 décembre 2013 a permis de financer deux projets au Havre et à Angoulême. Le second AMI, ouvert depuis le 10 janvier 2013 et doté d'un budget de 50 millions d'euros, a donné lieu à huit projets décidés¹ et à cinq dossiers en cours d'instruction.

Un exemple d'initiative locale : le Plan "Croissance Verte", 300 bornes de recharge en Indre-et-Loire

En 2010, le Syndicat Intercommunal d'Énergie d'Indre-et-Loire (SIEIL) a lancé le projet "Croissance verte" - visant à alimenter en énergie d'origine renouvelable un réseau de 300 bornes de charge pour les véhicules électriques et hybrides du département.

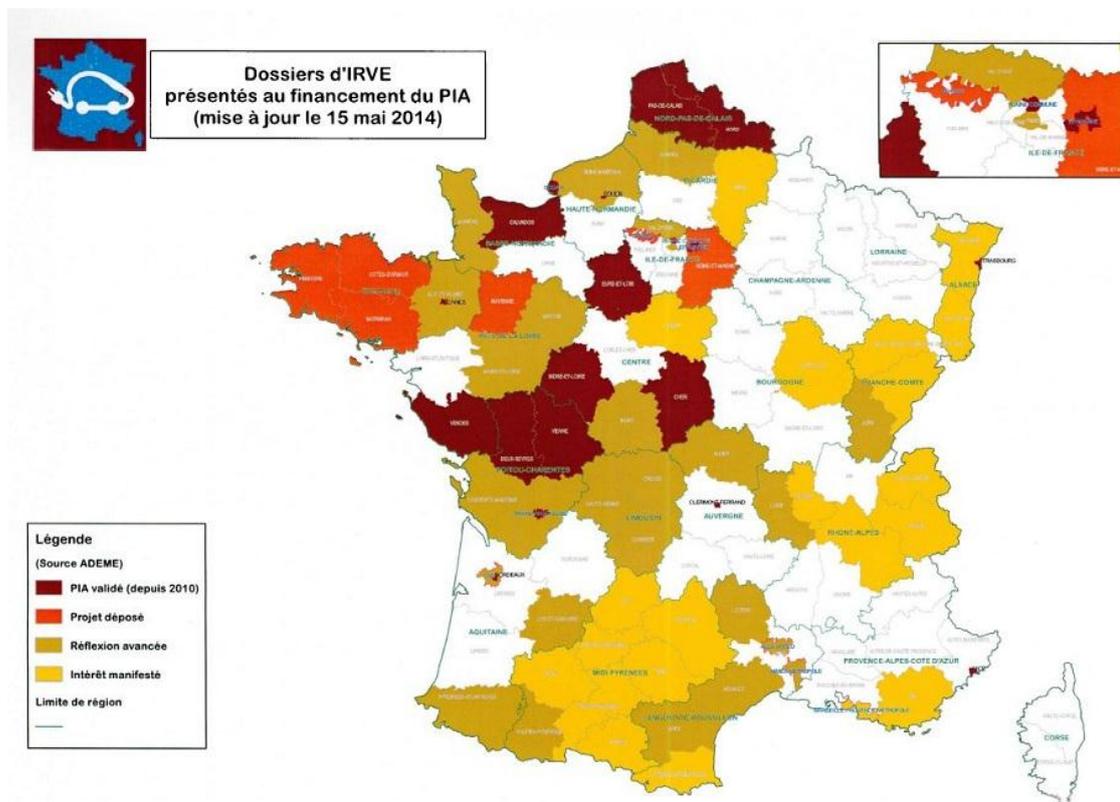
Fin 2013, une centaine de bornes de recharge étaient déjà installées. Le réseau d'Indre-et-Loire devrait compter 276 bornes d'ici fin 2014. Ces bornes sont accessibles à tous, aux particuliers mais aussi aux flottes des collectivités locales, et sont compatibles aussi bien avec les véhicules électriques qu'avec les modèles hybrides.

Le SIEIL a pu financer ce projet grâce au soutien de l'Ademe, du Conseil général et des collectivités locales. Les communes qui hébergent les nouvelles bornes les financent à hauteur de 20 % de leur coût (12 000 euros par unité).

Sur les 50 millions d'euros des investissements d'avenir dédiés au réseau d'infrastructures de recharge, seuls 12 millions d'euros ont à ce jour été débloqués.

La montée en charge de ces AMI a donc été lente mais s'accélère aujourd'hui nettement. L'AMI devrait en outre être repoussé jusqu'à fin 2015 et voir ses critères modifiés : le seuil d'investissement minimum pourrait être abaissé à 200 000 euros et un critère supplémentaire plus précis quant au maillage du territoire en bornes par kilomètre devrait être introduit.

¹ Nord-Pas-de-Calais, Marne-la-Vallée, Poitou-Charentes, Calvados, Vendée, Indre-et-Loire, Eure-et-Loir, Cher.



Source : Ministère de l'économie, du redressement productif et du numérique

A ces initiatives **s'ajoutent des initiatives privées**, que ce soit de la part des particuliers, des entreprises, des centres commerciaux ou encore des parkings. Renault et Leclerc ont par exemple établi un partenariat afin d'équiper les parkings des centres commerciaux (800 bornes).

Or, votre rapporteur a pu constater, au fil de ses auditions, que le réseau tel qu'il se déployait actuellement, était encore bien trop limité et trop éparpillé, et n'obéissait pas à une véritable logique d'aménagement du territoire.

Le réseau actuel comporte environ 8 000 points de charge installés ou programmés. Parmi ces bornes, on trouve 3 760 points de charge installés qui entrent dans le cadre de projets locaux soutenus par l'Ademe (dont 908 en charge normale, 2 838 en charge normale à accélérée et 14 en charge rapide) et 1 497 points de charge dont le dossier est en cours d'instruction par l'Ademe. On trouve aussi environ 5 000 points de charge parisiens « Autolib », qui n'entraient pas jusqu'à présent dans le champ des projets soutenus par l'Ademe. Les systèmes de délégation de service public devraient prochainement pouvoir entrer dans le cadre de ces projets aidés.

Ce réseau est le premier d'Europe et le troisième au niveau mondial.

Les bornes de recharge pour véhicules électriques - éléments chronologiques

Octobre 2009 - Un **plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides** : annoncé par Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Ecologie, Christian Estrosi, Ministre de l'Industrie, et Chantal Jouanno, Présidente de l'Ademe, le plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides a été annoncé en octobre 2009.

Concernant les infrastructures de charge, le plan prévoyait le financement de démonstrateurs dès 2010, des évolutions juridiques pour faciliter l'intégration des infrastructures de charge dans les immeubles, un travail sur une prise de charge commune et un soutien aux collectivités pour le déploiement. A l'échelle 2015, l'Etat prévoyait 75 000 bornes de charge déployées sur la voie publique.

Avril 2010 - 12 villes pilotes engagées à développer un réseau de bornes : le 13 avril 2010, le gouvernement a présenté les dernières avancées du plan initié en octobre 2009 et marqué l'engagement de déploiement pris par douze agglomérations pilotes signataires d'une charte de déploiement : Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, le Havre et le Grand Nancy.

Avril 2011 - **Livre vert sur les infrastructures de charge publique** : le 26 avril 2011, le Livre vert sur les infrastructures de recharge des véhicules électriques a été remis en main propre par le sénateur Louis Nègre à Nathalie Kosciusko-Morizet, Ministre de l'Ecologie, et Eric Besson, Ministre de l'Industrie. Véritable guide destiné aux collectivités territoriales, il apporte des précisions indispensables sur le dimensionnement des infrastructures, ainsi que sur les modèles économiques et juridiques pour leur déploiement. Il précise également les modalités d'intervention de l'Etat qui a débloqué une enveloppe de 50 millions d'euros pour subventionner les infrastructures de recharge.

Juillet 2012 - Un nouveau **plan de soutien à la filière automobile** : annoncé le 25 juillet 2012 par Arnaud Montebourg, Ministre du Redressement Productif, le plan de soutien à la filière automobile a mis l'accent sur les véhicules propres avec pour mesure phare l'augmentation du bonus accordé aux véhicules électriques qui passe de 5 000 à 7 000 euros. L'Etat a également mis en place un **plan de 50 millions d'euros issu du programme d'investissement d'avenir pour financer le déploiement des infrastructures de charge** et annoncer la nomination de Philippe Hirtzman, ingénieur général des Mines, en tant que coordinateur opérationnel.

Octobre 2012 - **Lancement de la "Mission Hirtzman"** : un lancement officiel réalisé en marge du Mondial de l'Automobile de Paris et instituant Philippe Hirtzman en tant que "Chargé de Mission Déploiement des infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables" auprès du gouvernement avec pour tâche principale de faciliter l'accès aux financements. Au-delà de l'enveloppe de 50 millions d'euros débloquée, le gouvernement a également annoncé la mise en place d'une **cartographie des bornes de recharge en France à travers le projet GIREVE**.

Janvier 2013 - **Un nouvel AMI de l'Ademe** élargissant le financement des collectivités : première mesure concrète de la "Mission Hirtzman", un nouveau dispositif d'aide, géré par l'Ademe, a été lancé en janvier 2013. S'inscrivant en parallèle du précédent AMI, lancé en février 2011 et restreignant l'aide aux seules collectivités signataires de la charte de déploiement mise en place en avril 2010, ce nouveau dispositif étend son rayon d'action en rendant l'aide éligible à toutes les collectivités (villes, agglomérations, groupements d'agglomérations, départements, régions) dès lors que la population dépasse les 200 000 habitants et que le coût total du projet est supérieur ou égal à 400 000 euros.

La montée en puissance des installations d'infrastructures de recharge électrique n'est donc pas suffisamment rapide et elle fait apparaître de fortes disparités locales : **le Poitou-Charentes par exemple a d'ores et déjà installé 2 710 bornes contre seulement 30 en Champagne-Ardennes ou 50 en Bourgogne.**

Le parc de bornes de recharges montre des déséquilibres flagrants, avec un **risque de « zones blanches », très faiblement équipées, et donc d'une rupture d'égalité territoriale.**

II. « UNE BORNE TOUTES LES 60 KILOMÈTRES » : LA FRANCE DOIT SE DONNER LES MOYENS DE RESTER LEADER D'UNE FILIÈRE D'AVENIR

L'accélération du déploiement des infrastructures de recharge est donc essentielle pour la montée en puissance du véhicule électrique, qui constitue un enjeu tant industriel qu'environnemental.

C'est une priorité qui avait été rappelée par le Président de la République lors de la première Conférence environnementale et qui est aujourd'hui déclinée par le plan « Bornes électriques de recharge » (parmi les 34 plans de la Nouvelle France industrielle). La présente proposition de loi transcrit précisément cet objectif.

Feuille de route sur le véhicule électrique - Extrait de l'intervention du Président de la République en ouverture de la Conférence environnementale pour la transition écologique (Palais d'Iéna, 20 septembre 2013)

La seconde priorité, au-delà de la sobriété énergétique, c'est la diversification. Les énergies fossiles représentent encore plus de 70 % de notre consommation énergétique finale. Donc la diversification, c'est de chercher à limiter nos émissions de gaz à effet de serre, à réduire notre déficit commercial. Je propose donc de diminuer de 30 % la consommation des énergies fossiles en 2030. Comment faire ? Premier engagement, développer la voiture intelligente et décarbonée.

La voiture reste et restera pour beaucoup de nos compatriotes le seul moyen de déplacement. Et il est inutile de les culpabiliser, inutile de les en empêcher. Je ne le dis pas pour des raisons industrielles, économiques, mais parce que c'est un élément de liberté. Mais nous ne sommes pas obligés d'avoir des voitures qui polluent, qui utilisent certains carburants plutôt que d'autres.

C'est la raison pour laquelle nous devons développer une nouvelle génération de véhicules électriques, hybrides, et nous avons tous les moyens pour y parvenir : des industriels constructeurs automobiles d'envergure mondiale, des entreprises dans la chimie, dans le matériel électrique. Comment pouvons-nous faire ? D'abord promouvoir un véhicule sobre, 2 litres au 100, le Premier ministre y reviendra demain. Ce n'est pas si loin. En 2018, nous pouvons arriver à ce résultat pour tous les constructeurs qui se sont engagés dans la filière.

Nous pouvons également changer la politique d'achat de l'État et même des collectivités locales, je salue, ici, leurs représentants. Pour l'État, 25 % des nouveaux véhicules commandés seront des véhicules électriques ou hybrides, et tout nouveau véhicule à usage urbain sera électrique. Et puisque je parle de la voiture électrique, faut-il aussi qu'il y ait des infrastructures. Je demande donc au gouvernement - Arnaud Montebourg est mobilisé là-dessus - que nous accélérions le déploiement des bornes de recharge de manière à ce que notre pays soit correctement équipé, c'est-à-dire partout équipé d'ici 2015.

A. UNE PROPOSITION DE LOI QUI DOIT FACILITER LE DÉPLOIEMENT RAPIDE D'UN « RÉSEAU ESSENTIEL » D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE AU SERVICE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

Face au déploiement encore trop lent et éparpillé des premiers points de charge, la proposition de loi déposée par Bruno Le Roux, Frédérique Massat et les députés du groupe socialiste entend ajouter **un niveau supplémentaire aux initiatives déjà existantes, un nouvel échelon d'intervention permettant le déploiement d'un réseau « essentiel » à maille nationale d'infrastructures de recharge.**

Ce projet, fortement soutenu par le Gouvernement, entend donner les moyens à l'État d'appuyer de manière décisive la mise en place d'un réseau complémentaire à celui en cours de déploiement à l'initiative des collectivités. **Plus vite, plus dense et mieux équilibré**, c'est l'objectif d'un texte qui vise avant tout l'efficacité, la rapidité et l'harmonisation des initiatives, en permettant également une montée en puissance de l'implication des acteurs privés.

Votre rapporteur partage pleinement ces objectifs, conscient que c'est aujourd'hui qu'une accélération décisive doit être donnée afin que la France conserve le premier réseau d'infrastructures de bornes de recharge d'Europe et qu'un rééquilibrage doit être mis en œuvre pour ne pas laisser se creuser une « fracture territoriale » supplémentaire.

La transition énergétique ne doit pas exclure des territoires. Elle doit se construire avec eux. Chaque usager, quelle que soit sa région ou sa ville, doit pouvoir bénéficier d'un accès facilité au transport durable.

La proposition de loi permettra donc à l'État d'assurer lui aussi le déploiement d'un réseau de bornes dans le cadre d'un projet à dimension nationale et donc de **redonner une cohérence globale à l'éparpillement des initiatives.** « **Une borne tous les soixante kilomètres** » : cet objectif sera poursuivi tant par l'État que par les collectivités.

Toutes les initiatives, publiques et privées, tous les projets, qu'ils soient de proximité ou qu'ils aient une dimension nationale, seront ainsi retracés sur une carte globale permettant d'assurer l'égalité des territoires et

qui seront soumis à l'approbation des ministres en charge de l'industrie et de l'écologie.

Ce nouvel échelon de déploiement permettra de confier à un ou plusieurs opérateurs, y compris privés, l'installation de bornes, sur les bases d'un projet national, en complémentarité avec ceux des collectivités. Il sera ainsi à même :

- **d'accélérer le processus de déploiement**, dans l'objectif de doubler le nombre de points de charge sur le territoire national pour arriver à 16 000 d'ici à la fin 2014 ;

- **de lever le facteur « psychologique »** de la peur de la panne ;

- **de combler les « fractures territoriales »** qui commencent déjà à apparaître et d'éviter l'apparition de zones blanches qui resteraient à l'écart de la révolution de la voiture électrique.

Votre rapporteur insiste sur la notion de « complémentarité ». Les réseaux d'infrastructures qui seront mis en place par le ou les opérateurs n'auront pas d'impact sur les initiatives des collectivités. Au contraire, ils permettront de les compléter car ces dernières sont forcément limitées à leur propre domaine public.

Ainsi, ce nouveau niveau d'intervention permettra selon votre rapporteur :

- de déployer des bornes là où les collectivités ne le font pas (comme par exemple des bornes de recharge rapide sur les autoroutes) ;

- de déployer davantage de bornes de charge rapide ou accélérée ;

- de faire monter en puissance le déploiement de l'ensemble des infrastructures ;

- de veiller à un plus grand équilibre sur les territoires.

La mise en cohérence des initiatives privées, des initiatives des collectivités territoriales et de celles des opérateurs constituera alors le **grand réseau « à maille nationale »** qui manque aujourd'hui à la montée en puissance du véhicule électrique.

Ce réseau « essentiel » structuré n'aura néanmoins pas vocation à inciter tous les véhicules à recharger sur la voie publique, dans la mesure où 90 % des recharges sont effectuées par les particuliers à leur domicile ou sur leur lieu de travail.

Pour stimuler le déploiement des infrastructures privées accessibles au public (parkings privés, parkings de supermarchés, stations-services, etc),

l'Avere propose par exemple de les rendre éligibles au certificat d'économie d'énergie (CEE), proposition que retient aussi votre commission.

B. UNE PROPOSITION DE LOI QUI RASSEMBLE ET COORDONNE L'ENSEMBLE DES INITIATIVES

La présente proposition de loi, en permettant à l'État et à des opérateurs d'implanter des bornes sur le domaine public des collectivités territoriales sans avoir à payer de redevance, **ne s'inscrit pas dans une logique de concurrence** par rapport aux initiatives de ces dernières.

Il ne s'agit pas non plus d'inhiber les projets des collectivités, mais au contraire de les stimuler en les inscrivant dans une cohérence globale. L'objectif est d'ailleurs plutôt de pouvoir rééquilibrer la carte du réseau en intervenant dans des zones non couvertes par des projets locaux. Le réseau « national » serait ainsi constitué de toutes les strates d'initiatives de déploiement d'infrastructures.

Le texte prévoit d'ailleurs que **les collectivités sont très étroitement associées aux projets de déploiement de l'État ou de l'opérateur**. Elles ont un droit de veto, c'est-à-dire la capacité de s'opposer à la délivrance du titre d'occupation du domaine public. Et elles gardent par ailleurs leurs compétences en termes de déploiement via les aides que l'Ademe continuera à proposer dans le cadre d'un AMI prolongé et élargi et qui dispose encore d'une enveloppe financière importante.

Votre rapporteur considère que cette dynamique commune de l'ensemble des acteurs pour accélérer le déploiement du réseau est une bonne chose. État, collectivités et acteurs privés doivent pouvoir construire ensemble un réseau structuré et intelligent. Il estime en outre que le message devra être très clairement relayé : **les initiatives des collectivités devront continuer et même s'intensifier**. Il y aura un effort de communication important à fournir pour que les collectivités territoriales ne cessent par leurs investissements en matière de déploiement des points de charge. Votre rapporteur a perçu au fil de ses auditions une tendance à la baisse du nombre de dossiers déposés à l'Ademe. Or, les projets des futurs opérateurs ne remplaceront pas les infrastructures que peuvent installer les collectivités territoriales mais cibleront plutôt des projets interrégionaux.

Par exemple, en Indre-et-Loire, des pistes originales ont pu naître de ces initiatives : l'une des pistes explorées consisterait à implanter des bornes sur des circuits « éco-touristiques », ce qui offrirait aux détenteurs de modèles électriques et hybrides la possibilité de recharger leur véhicule devant un musée, un château ou des lieux de forte concentration de personnes.

L'expérience menée par la Chambre de commerce et d'industrie de région Nord de France et le Conseil régional Nord-Pas de Calais est également innovante : ils ont confié à Jeremy Rifkin, auteur de La Troisième Révolution industrielle, l'élaboration d'une feuille de route engageant la région vers la transition énergétique, qui comporte un volet sur les véhicules électriques.

C. UNE PROPOSITION DE LOI QUI ANTICIPE LA FUTURE DIRECTIVE EUROPÉENNE

La Commission européenne a déposé le **24 janvier 2013 une proposition de directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, qui a pour objectif de réduire la dépendance du secteur des transports de l'Union européenne aux énergies fossiles.** Dans ce cadre, elle contient des mesures pour que les États membres développent des infrastructures pour les carburants alternatifs.

Un accord vient d'être trouvé à l'unanimité sur ce texte lors de la réunion du Coreper du 26 mars 2014 et son adoption formelle aura bientôt lieu après une phase de relecture finale. Cette proposition de directive a été difficile à négocier et a fait l'objet de beaucoup de modifications.

La proposition initiale de la Commission s'inscrivait dans la ligne du Livre Blanc de 2011 avec l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60 % dans le secteur des transports à horizon 2050. Dans l'objectif d'une harmonisation européenne des infrastructures de recharge, elle imposait aux États des objectifs contraignants à horizon 2020, et elle prévoyait notamment 97 000 bornes de recharge électrique pour la France.

L'accord trouvé est finalement revenu sur ces objectifs contraignants et prévoit que chaque État membre détermine librement ses propres objectifs en matière de déploiement d'infrastructures de charge au travers d'un plan national. Le texte prévoit désormais que chaque plan national devra définir « un nombre approprié de points de charge accessibles avant fin 2020 » et organise un système de notification de ces plans à la Commission.

Votre rapporteur se félicite de ce que **l'objet de la présente proposition de loi s'inscrive parfaitement dans les objectifs de cette future directive européenne,** en anticipant de manière vertueuse les obligations qu'elle contient pour les États.

Il est néanmoins à noter que, s'agissant des standards de recharge, la future directive prévoit que la prise T2 devient la norme pour la recharge lente et accélérée, et la Combo 2 devient celle de la charge rapide. Cette standardisation au niveau européen impliquera d'adapter l'essentiel des bornes déjà existantes sur notre territoire qui, pour la plupart, sont de type 3

T3. Ces opérations dites de « retrofit » devraient être subventionnées par l'Ademe à hauteur d'environ 200 euros par borne (sur un coût total d'environ 1 000 euros).

III. LE CONTENU DE LA PROPOSITION DE LOI

Le choix d'une **proposition de loi courte et ciblée** doit permettre une **montée en puissance rapide des infrastructures de recharge**, ce qui n'aurait pas été possible en utilisant le vecteur du projet de loi de transition énergétique, dont le calendrier reste encore incertain.

La proposition de loi poursuit un **triple objectif** :

- accélérer le déploiement des infrastructures de recharge sur le territoire français pour stimuler les ventes des véhicules électriques ;
- combler les « trous » dans le réseau laissés par les initiatives des collectivités territoriales et des acteurs privés et permettre la mise en place d'un réseau à maille nationale équilibré sur l'ensemble du territoire ;
- anticiper les objectifs européens en matière de points de recharge pour véhicules électriques.

Elle comporte trois aspects principaux :

- Une **exonération de redevance pour occupation et utilisation du domaine public des collectivités territoriales** pour l'État ou un opérateur dans le cadre d'un projet d'installations de bornes de recharge « à dimension nationale »

L'article unique de la proposition de loi prévoit **d'octroyer à l'État une compétence en matière d'implantation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public des collectivités territoriales**, aujourd'hui réservée aux seules collectivités en vertu de l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales. Le dispositif prévoit alors une **exonération de redevance pour l'État ou l'opérateur national qui sera en charge de l'installation**, par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2125-1 du code général des collectivités territoriales.

- **Un ou plusieurs opérateurs nationaux**

Cette exonération de redevance ne sera possible que si le plan de déploiement prévu par l'État ou un opérateur **s'inscrit « dans un projet de dimension nationale »**, critère qui s'appréciera notamment au regard du nombre de régions concernées. Le déploiement pourra être mis en œuvre par l'intermédiaire d'un ou plusieurs opérateurs sur lesquels l'État exercera un contrôle via l'approbation nécessaire du plan par les ministres en charge de l'industrie et de l'écologie.

À ce jour, **plusieurs opérateurs se sont déjà manifestés** auprès de l'Etat pour être en charge de l'installation et de la gestion de réseaux de bornes de recharge : le groupe Bolloré (déploiement de 8 000 bornes sous 18 mois puis de 8 000 supplémentaires sous trois ans sur l'ensemble du territoire), un groupement autour d'EDF ou encore le groupe Colas.

Votre rapporteur souligne que la rentabilité de tels investissements par des groupes privés pose des difficultés et ne pourra pas être immédiate. Il s'agit en effet d'un pari industriel sur l'avenir, mais qui s'appuie sur une filière qui sera renforcée par le déploiement de ces réseaux.

- **Une étroite association des collectivités territoriales**

Les modalités de cette implantation devront être définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées.

Au cours de son examen de la proposition de loi, l'Assemblée nationale a modifié le texte sur trois points principaux, elle a :

- étendu le champ de l'article aux opérateurs au sein desquels l'État ou un de ses établissements publics détient une participation indirecte ;

- étendu la concertation entre le porteur du projet à dimension nationale et les collectivités concernées aux gestionnaires de réseau de distribution d'électricité (ERDF) et aux entreprises locales de distribution ;

- précisé la possibilité d'intervention de l'État pour l'implantation des bornes de recharge, qui n'exclut plus l'intervention d'un opérateur privé qui, de son propre chef, concourt à l'objectif national.

IV. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission partage largement les objectifs de cette proposition de loi. À l'initiative du rapporteur, elle a néanmoins apporté quelques modifications de précision et de clarification de la portée du texte.

Elle a :

- étendu le bénéfice de l'exonération de redevance d'occupation du domaine public à tout opérateur, **y compris un opérateur dont une partie du capital serait détenue par une autre personne publique** que l'État ou un de ses établissements publics ;

- étendu le champ d'application du dispositif d'exonération de redevance aux infrastructures de recharge qui seraient implantées par l'État ou un opérateur sur le **domaine public des groupements de collectivités territoriales ou sur celui de l'État** ;

- précisé la notion « d'implantation » de bornes de recharge en précisant qu'elle consiste en **la création, l'entretien et l'exploitation d'un réseau d'infrastructures** ;

- défini plus clairement les critères sur lesquels les ministres chargés respectivement de l'industrie et de l'écologie se fonderont pour apprécier si le projet revêt une dimension nationale : **celui-ci devra concerner le territoire d'au moins deux régions et le nombre de bornes à implanter devra assurer un aménagement équilibré des territoires concernés.**

EXAMEN DE L'ARTICLE UNIQUE

Article 1^{er}

Octroi d'une compétence à l'Etat en matière d'implantation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur le domaine public des collectivités territoriales

Objet : cet article vise à exonérer de redevance l'utilisation du domaine public des collectivités territoriales par l'Etat ou un opérateur pour implanter des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides dans le cadre d'un projet de dimension nationale.

I. Le droit existant

L'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou véhicules hybrides ressort aujourd'hui de la **compétence des collectivités territoriales**.

L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales prévoit en effet que les communes peuvent créer et entretenir ces infrastructures. Elles peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité ou aux autorités organisatrices des transports urbains (ou au Syndicat des transports d'Île-de-France).

Article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales

Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité nécessaire à l'alimentation des infrastructures de charge.

Elles peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L. 2224-31, aux autorités organisatrices des transports urbains mentionnées à l'article 27-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et, en Ile-de-France, au Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Sans préjudice des consultations prévues par d'autres législations, l'autorité organisatrice du réseau public de distribution d'électricité et le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité émettent un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge soumis à délibération de l'organe délibérant en application du présent article.

Certaines obligations sont prévues par la loi en matière d'initiatives privées. La loi Grenelle 2 a introduit l'article L. 111-5-2 du code de la construction et de l'habitation qui prévoit que tous les parkings des nouvelles constructions d'immeubles de bureaux et d'habitations doivent obligatoirement intégrer des prises de recharge électrique. Les parkings des immeubles de bureaux et des copropriétés déjà existants devront être obligatoirement équipés en bornes de recharge à compter de 2015.

II. Le dispositif prévu par la proposition de loi initiale

La proposition de loi initiale, dans son article premier, prévoyait d'exonérer de redevance, l'Etat ou un opérateur au sein duquel l'Etat détient une participation, pour implanter des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques et des véhicules hybrides rechargeables.

Pour pouvoir bénéficier de l'exonération de cette redevance, prévue à l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, l'Etat ou l'opérateur doit obligatoirement inscrire son plan de déploiement dans le cadre d'un « projet de dimension nationale », dont le critère essentiel est le nombre de régions concernées.

Ce projet doit ensuite être soumis, après concertation avec les collectivités concernées, à l'approbation des ministres chargés de l'industrie et de l'écologie. Il doit également préciser le nombre de bornes prévu ainsi que leur répartition sur le territoire.

Le manque à gagner pour les collectivités territoriales résultant de cette exonération serait de l'ordre de 35 euros par borne de recharge.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

1. L'extension du champ de l'opérateur

Le texte initial prévoyait que l'Etat devait obligatoirement conserver une participation sur l'opérateur national chargé de déployer le réseau.

Sur proposition de la rapporteure Frédérique Massat qui a considéré que la rédaction était ainsi trop restrictive, la Commission des affaires économiques a adopté un amendement incluant dans le champ du texte les montages suivants : la détention d'une participation dans l'opérateur national par un établissement public (comme l'ADEME), et la détention indirecte de participation (par exemple via la Caisse des dépôts).

2. Précision sur les modalités de la concertation avec les collectivités territoriales

En commission, la rapporteure Frédérique Massat a fait adopter un amendement associant à la concertation déjà prévue entre le porteur du projet et les collectivités, les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité, c'est-à-dire ERDF et les entreprises locales de distribution.

3. Clarification au sujet de l'opérateur

En séance, un amendement gouvernemental est venu préciser l'article 1^{er} : l'objectif est bien de permettre explicitement à l'État d'intervenir, lorsque la dimension nationale du projet de réseau de recharge est avérée, sur un domaine que les dispositions en vigueur semblaient réserver aux seules collectivités locales, sans exclure la **possibilité d'intervenir pour un opérateur privé** qui, de son propre chef, concourt à cet objectif national. Il s'agissait également de lever tout risque de rupture d'égalité entre acteurs économiques.

IV. La position de votre commission

Souscrivant pleinement aux objectifs affichés par cette proposition de loi et à la volonté de pragmatisme et d'efficacité qu'elle traduit, votre rapporteur a proposé un certain nombre de modifications permettant une meilleure lisibilité et une plus grande sécurité juridique.

À l'alinéa 1^{er}, votre rapporteur a tout d'abord proposé de remplacer les termes « un opérateur » par les termes « tout opérateur » : de cette manière, il apparaît plus clairement que **le bénéfice de l'exonération de redevance prévu par l'article est ouvert à n'importe quel opérateur** (y compris à plusieurs opérateurs) à condition que le plan de déploiement de bornes de recharge électrique dont il propose d'assurer la création,

l'entretien et l'exploitation soit approuvé par les ministres chargés de l'industrie et de l'écologie.

Votre rapporteur a également souhaité apporter une précision importante concernant cet opérateur « à maille nationale » : dans le texte adopté par l'Assemblée nationale, tout opérateur pourra donc candidater, y compris un opérateur dont une partie du capital serait détenue par l'Etat ou un de ses établissements publics ; votre commission a **étendu ce champ, afin d'écartier tout risque de rupture d'égalité, à tout opérateur dont une partie du capital serait détenue, de manière large, par « une personne publique »**. Votre commission a en outre précisé que les plans de déploiement d'infrastructures de ces opérateurs **pourront concerner le domaine public, non seulement des collectivités territoriales, mais également celui de leurs groupements, tels que les EPCI, ou celui de l'Etat**.

Toujours à l'alinéa 1^{er} du dispositif, l'opérateur concerné ne devra pas seulement « implanter » des infrastructures de recharge, mais le plan qu'il proposera prévoira **également leur entretien et leur exploitation**. Votre rapporteur a donc souhaité modifier le texte en ce sens ; il a également tenu à préciser qu'il s'agissait d'installer, non pas des infrastructures de manière désordonnée et éparpillée, mais un « **réseau d'infrastructures** » de manière à permettre un déploiement équilibré sur les territoires.

Votre rapporteur a aussi suggéré de donner une définition des critères qui permettraient aux ministres chargés de l'industrie et de l'écologie d'apprécier si le projet présenté par l'opérateur revêt ou non une dimension nationale. Il a donc proposé une nouvelle rédaction de l'alinéa 2 prévoyant qu'un projet de dimension nationale était caractérisé dès lors qu'il concerne le **territoire d'au moins deux régions** et que le nombre et la répartition des bornes de recharge assurent un **aménagement équilibré des territoires concernés**.

À l'alinéa 3 enfin, pour tenir compte de l'extension opérée à l'alinéa 1^{er}, votre commission a élargi la concertation obligatoire aux personnes publiques gestionnaires du domaine public concerné (dans les cas où il ne s'agit pas des collectivités territoriales). Elle a également **supprimé la mention des réseaux publics de distribution de gaz**, dans la mesure où ceux-ci ne sont pas concernés par le réseau d'infrastructures de recharge électrique.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

* * *

Au cours de sa réunion du 27 mai 2014, la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire a adopté à l'unanimité l'ensemble de la proposition de loi dans la rédaction issue de ses travaux.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du mardi 27 mai 2014, la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire a examiné le rapport et le texte de la commission sur la proposition de loi n° 505 (2013-2014) facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public.

M. Raymond Vall, président. – Nous examinons une proposition de loi importante qui vise à faciliter le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'espace public.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – La voiture électrique n'est plus aujourd'hui le « véhicule du futur » mais celui du présent. La filière industrielle se structure rapidement : la France est en position de leader européen. La voiture électrique n'est plus un mythe, mais une réalité, elle s'adapte à nos usages et modifie nos comportements. C'est un véritable changement de société, que nous devons accompagner.

Avec environ 25 000 voitures électriques en circulation aujourd'hui en France, il s'agit certes d'un marché encore marginal, puisqu'il représente 0,5% du parc total d'automobiles. Mais les ventes ont fait un bond de 50% entre 2012 et 2013. Le développement de cette filière crée des emplois industriels, des métiers nouveaux, stimule la recherche française, promeut le respect de l'environnement et garantit une moindre dépendance aux énergies fossiles. Nous sommes là au cœur de la transition énergétique.

Le président de la République l'a rappelé lors de l'ouverture de la Conférence environnementale pour la transition écologique le 20 septembre 2013 : « La transition énergétique n'est pas un choix de circonstances, ce n'est pas un compromis, ce n'est pas une négociation. La transition énergétique, c'est une décision stratégique ». Nous avons les atouts pour ne pas manquer ce rendez-vous industriel et environnemental : nos entreprises sont d'envergure mondiale dans les domaines de l'automobile, de l'électricité, de la chimie.

Pourtant, si la filière industrielle se structure, les ventes de véhicules électriques démarrent lentement. Le dernier rapport du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (Giec) est alarmant, nous devons réduire plus rapidement les émissions de gaz à effet de serre. Cela concerne évidemment en premier lieu le secteur des transports, responsable de la plus grosse part des polluants dans l'atmosphère.

Il existe encore des freins au développement du véhicule électrique. Le prix tout d'abord, largement dû au coût élevé des batteries, mais qui baissera bientôt avec l'augmentation des volumes et les avancées de la recherche. Le

coût mensuel total, location de batterie comprise, est à peu près de 150 euros. La voiture électrique est finalement plus économique pour qui effectue un grand nombre de kilomètres sur l'année, car le coût d'une recharge complète de batterie est d'environ deux euros. À ce propos, la communication est à améliorer, sur le coût comparé du véhicule électrique mais aussi sur les dix-sept modèles existants. Les concessionnaires ne sont pas très disert sur les voitures électriques – sur lesquels leur commission est faible. Renault s'est engagé à régler le problème.

Le frein le plus sérieux reste l'absence d'un réseau d'infrastructures de charge suffisant et équilibré. Sans elles, le véhicule électrique restera cantonné à un rôle d'appoint. D'autant qu'il s'agit seulement des 10% de recharges effectuées hors habitation ou lieu de travail. L'autonomie des batteries est de 120 kilomètres en moyenne, mais cette limite matérielle s'aggrave de l'inquiétude qu'inspire aux usagers le faible nombre des bornes sur la voie publique. Ce facteur psychologique doit être levé de toute urgence. L'installation d'un réseau de bornes structuré sur l'ensemble du territoire se traduira par un maillage « intelligent », ne laissant aucune région en marge et correctement réparti entre bornes de charge normale (recharge en huit heures), bornes de charge accélérée (en une heure) et bornes de charge rapide (30 minutes).

Le président de la République, lors de la Conférence environnementale, a fixé un objectif clair : que le pays soit partout équipé d'ici 2015. C'est à cette fin que le groupe socialiste de l'Assemblée nationale a déposé une proposition de loi facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge sur l'espace public. Ce texte s'inscrit dans le droit fil des initiatives de la précédente majorité, notamment des préconisations du « Livre vert » de notre collègue Louis Nègre. Le calendrier du projet de loi relatif à la transition énergétique n'étant pas stabilisé, une proposition de loi courte et ciblée semble le meilleur choix pour avancer sur un point très concret et accélérer le maillage de notre territoire en bornes de recharge.

L'article unique prévoit un dispositif simple mais essentiel : il autorise l'État à implanter, soit directement soit via des opérateurs « à maille nationale » (qui peuvent être privés), des bornes de recharge sur le domaine public des collectivités territoriales, sans avoir à payer de redevance. L'objectif est de doubler le nombre de points de recharge d'ici à la fin 2014, en le portant à 16 000. Aujourd'hui, ce sont surtout les collectivités territoriales qui installent des bornes, avec une aide de l'Ademe (à hauteur de 30 ou 50% selon le type de borne) sur une enveloppe dédiée de 50 millions d'euros dans le cadre des investissements d'avenir. Malgré cette impulsion, seuls 3 760 points de charge ont été installés dans le cadre de ces projets locaux, 1 497 sont en cours d'instruction. On compte aussi environ 5 000 points de charge Autolib à Paris. Des bornes sont également installées

grâce à des partenariats privés : Renault et Leclerc en ont installé 800 sur les parkings de supermarchés.

Ce développement n'est pas suffisant. Il doit être complété par des initiatives intelligentes de l'État ou de nouveaux opérateurs afin de déployer un réseau à maille nationale et sans zones blanches. Pour bénéficier de la dérogation au code général de la propriété des personnes publiques et être exonérés de la redevance, ces opérateurs devront s'être concertés avec les collectivités territoriales et les autres intervenants (comme ERDF), et inscrire leur plan de déploiement dans un « projet à dimension nationale ». Les projets seront soumis à l'approbation des ministres en charge de l'industrie et de l'écologie. Pour éviter toute insécurité juridique, je vous soumettrai un amendement réécrivant l'alinéa 2 : la dimension nationale d'un projet sera constituée dès lors qu'il concerne au moins deux régions et garantit une répartition équilibrée des bornes sur l'ensemble du territoire. Ces bornes pourront également être implantées sur le domaine public de l'État, comme les autoroutes, qui ont besoin de points de charge rapide. Afin de ne pas introduire de rupture d'égalité, je proposerai une extension de l'exonération de redevance à tous les opérateurs, publics ou privés.

La notion d'implantation devrait être remplacée par celle, plus précise, de « création, entretien et exploitation », correspondant aux différentes tâches qui incomberont aux opérateurs. Il vaudra mieux parler de « réseau d'infrastructures » plutôt que « d'infrastructures » pour insister sur l'importance d'un maillage équilibré. Je propose encore d'inclure le domaine public des « groupements » de collectivités territoriales comme les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ; enfin de supprimer la mention, introduite à l'Assemblée nationale, des « réseaux de gaz » dans la concertation obligatoire, puisque ceux-ci n'ont aucun lien avec le sujet.

Cette proposition de loi est parfaitement dans l'esprit de la directive européenne relative aux carburants de substitution qui devrait être adoptée très prochainement et qui prévoit que les États membres se fixent, par des plans nationaux, des objectifs en matière de déploiement de points de charge. La complémentarité avec les collectivités, enfin, est le maître mot de ce texte, qui n'introduit aucune concurrence entre les projets mais une coopération intelligente et rationnelle.

M. Louis Nègre. – Cette petite proposition de loi est de grande importance, au moment où la progression des ventes, qui était de 50% en 2012-2013...

M. Michel Teston. – Mais en nombre de véhicules, cela fait peu !

M. Louis Nègre. – ...se ralentit. Nous en sommes à un point charnière pour l'avenir du véhicule électrique. Depuis 2009, où j'ai été chargé d'une mission sur cette question par François Fillon, la situation a évolué de manière inquiétante : nous étions alors les premiers de la classe, au point que

les Allemands qui avaient d'abord privilégié l'hydrogène réorientaient un milliard d'euros vers la voiture électrique. Aujourd'hui nous perdons des parts de marché, notamment de celui de la prise électrique. Les deux plus grands industriels mondiaux du secteur, Legrand et Schneider, sont français et c'est la prise allemande qui s'impose. Voilà le résultat de notre désunion, qui est la caractéristique des Français, tandis que les Allemands se sont unis pour défendre une seule prise et non deux.

Je suis, en tant que maire, très favorable au véhicule électrique : la première nuisance dont se plaignent les urbains, c'est le bruit, or la voiture électrique n'en fait aucun ; la deuxième est la pollution, au sujet de laquelle nous sommes sous contentieux avec l'Union européenne, or la voiture électrique est également de ce point de vue une bonne solution. D'autant que le mix électrique français, à base d'énergie nucléaire, n'a pas les défauts du mix polonais, par exemple.

Je sonne le tocsin : nous étions pourtant bien partis, mais aujourd'hui il y a péril. Cette proposition de loi apporte un coup de pouce supplémentaire pour soutenir cette filière industrielle d'avenir. Je reviens de Hong-Kong, où s'est ouvert le premier salon international des véhicules de nouvelles énergies en Asie. L'essentiel des véhicules présentés étaient de fabrication asiatique, et surtout chinoise. Les Chinois peuvent demain nous imposer leurs véhicules, alors que nous étions les premiers : soyons réactifs !

Il faut aller plus loin en aidant aussi le secteur privé, puisque 90% des points de recharge ne se trouvent pas sur le domaine public. Les certificats d'économie d'énergie sont une bonne méthode. Si nous n'aidons pas le privé, l'avenir de la voiture électrique sera menacé.

Y aura-t-il un projet national cohérent ? Combien aura-t-on d'opérateurs reconnus ? Pourra-t-il y avoir un opérateur entièrement privé ? Ces questions ont été posées à l'Assemblée nationale sans recevoir de réponse du ministre. Il suffira, dites-vous, qu'un opérateur présente un projet pour deux régions. Et les vingt-deux autres ?

Mme Évelyne Didier. – Le problème sera bientôt réglé !

M. Louis Nègre. – Tout opérateur, y compris privé, pourra-t-il intervenir ? Une concertation sera obligatoire avec les collectivités locales responsables du domaine public – très bien. Pour les concessionnaires, l'État a envoyé des messages contradictoires de *stop and go*. Ils se demandent notamment si le véhicule en location pourra bénéficier du même bonus – or ce n'est pas le cas. L'État n'a pas été à la hauteur sur ce point.

M. Alain Fouché. – Un élément important de ce texte est la volonté de couvrir toutes les zones du territoire – alors que les opérateurs téléphoniques, par exemple, se sont principalement intéressés aux zones urbaines, en délaissant les espaces ruraux.

Je me suis rendu dernièrement à la centrale nucléaire de Civaux, où l'on présentait les derniers véhicules électriques de Renault : les batteries de certains tiennent 300 kilomètres, le progrès est spectaculaire. Une question : à côté des aides de l'État, celles versées par les régions seront-elles uniformisées ?

M. Michel Teston. – Le texte a été bien enrichi par le rapporteur, comme nous le verrons dans les amendements. Que prévoit-on pour s'assurer que les tarifs seront similaires sur tout le territoire ? Parviendra-t-on à éviter les zones blanches et des zones grises, comme il y en a pour le téléphone portable ? Comment est-il prévu de procéder pour que les bornes soient bien réparties ?

Mme Évelyne Didier. – Il s'agit d'une loi « coup de pouce ». Il serait bon de ne pas faire trop de différence entre le domaine public des collectivités territoriales et leur domaine privé, comme les parkings des salles de sport, médiathèques ou cinémas municipaux, qui sont des lieux propices au rechargement. Nous sommes tous sensibles aux problèmes d'aménagement du territoire : quelle sera la taille des « mailles » ? Dix kilomètres, ou plus ?

On envisage que chacun des opérateurs puisse prendre en charge deux régions au minimum : ne risque-t-on pas que certaines ne soient pas couvertes du tout ? L'État prévoit-il un projet national garantissant un minimum partout ?

Le prix de l'eau varient beaucoup d'un territoire à l'autre. Quel garde-fou peut-on envisager pour que des clients captifs ne se voient pas imposer des prix prohibitifs ?

Ce qui boostera les véhicules électriques, ce sera l'accroissement de leur autonomie, c'est-à-dire l'amélioration de leurs batteries. Quant aux vendeurs de véhicules, lorsque j'ai eu l'occasion de me rendre chez des concessionnaires, je n'ai pas perçu un grand empressement à vendre les voitures électriques. Ne mettons pas au compte des réseaux des problèmes dont ils ne sont pas responsables. Notre groupe aurait préféré une initiative purement publique, mais nous soutenons ce texte.

Mme Odette Herviaux. – Un colloque s'est tenu en Bretagne, il y a un peu plus de six ans, sur les obstacles à l'essor des véhicules électriques : l'insuffisance de leur autonomie, l'absence d'une prise unique pour tous les constructeurs et le nombre de batteries disponibles étaient pointés du doigt. Un net progrès serait acquis si on pouvait échanger immédiatement sa batterie chez un garagiste.

Mme Chantal Jouanno. – Nous soutenons cette proposition de loi, qui donne un coup de pouce d'autant plus nécessaire que la France a pris du retard dans ce secteur d'avenir. Le Sénat doit envoyer un message clair : concrètement, il s'honorerait à installer une borne de recharge dont l'accès ne soit pas restreint à ses propres véhicules !

A-t-on des garanties que les collectivités seront associées à la prise des décisions et aux implantations de ces infrastructures ? Enfin, quelles seront les modalités d'attribution du bonus écologique pour les véhicules électriques ? D'après le décret du 30 octobre 2013, le bonus est minoré pour tous les véhicules en location de longue durée ou avec option d'achat.

M. Charles Revet. – Cette démarche est plus qu'intéressante. Il y avait trois freins au développement du véhicule électrique : son coût, son manque d'autonomie et la possibilité insuffisante de rechargement. Il faut d'autant plus y remédier que nous disposons d'un potentiel électrique important et que cela contribuera à la protection de l'environnement.

Deux des amendements proposés m'interpellent : ce qui compte, c'est de pouvoir s'approvisionner, voire changer de batterie, c'est tout ; or l'amendement 3 parle de « créer, entretenir et exploiter », ce qui demandera une infrastructure importante. Quant à l'amendement 7, il dit que deux régions suffisent à constituer un projet national, or, ce que nous voulons, c'est que l'ensemble du territoire soit couvert. Nous devons tout faire pour favoriser cette démarche.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Je vois qu'il n'y a pas d'opposition à ce texte et je m'en réjouis. J'ai veillé à intégrer dans mon rapport le plus grand nombre de réponses techniques précises. J'ai eu la chance de travailler, comme souvent, sur un sujet sur lequel Louis Nègre avait fait un rapport.

M. Louis Nègre. – J'en ai aussi fait un sur le ferroviaire, mais là, vous ne pourrez pas me suivre...

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Il y a bien eu au premier trimestre une baisse de 10% – peut-être à cause des limites du bonus que vous avez soulevées. Autre facteur, les collectivités locales et les syndicats d'électricité, qui installaient des bornes, ont ralenti l'effort lorsqu'ils ont eu connaissance de cette proposition de loi, pensant peut-être que d'autres allaient s'occuper de cette question. En réalité les initiatives sont complémentaires.

Nous avons d'abord opté pour des bornes de type 3, lequel a été remplacé par le type 2, lancé par l'Allemagne et devenu le standard européen. L'Ademe apportera une aide pour les travaux d'adaptation des bornes existantes.

Les certificats d'économie d'énergie sont une piste intéressante dont je parlerai au ministre. Quant au nombre des opérateurs, publics ou privés, il y en aura autant que le projet global le nécessitera. Ils devront proposer un plan touchant au moins deux régions, et leur proposition sera validée par les ministres. Pas question d'être opérateur pour servir uniquement ses propres intérêts commerciaux. La plupart des opérateurs, semble-t-il, travailleront sur plus de deux régions, voire sur l'ensemble du territoire. L'évaluation des projets tiendra compte des collectivités locales et des investissements privés :

EDF, par exemple, pourrait être opérateur sur les autoroutes, pour installer des bornes de recharge rapide. Parallèlement les collectivités poursuivront leurs plans d'implantation, soutenus par l'Ademe, avec comme objectif une borne tous les 60 kilomètres. Si des zones blanches se dessinent, à l'Etat de prendre ses responsabilités, je le dirai au ministre.

M. Raymond Vall, président. – Les zones rurales vont voir s'ajouter aux difficultés d'accès au numérique, celles de l'accès au chargement des véhicules électriques.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Nous comptons sur une bonne complémentarité avec le territoire local, où beaucoup d'initiatives sont prises actuellement.

Le gouvernement s'est engagé sur les aides : il y aura celles de l'Ademe, à hauteur de 30% pour les bornes de rechargement rapide et de 50% pour les autres ; celles des régions et celle de l'État pour modérer le coût de la voiture électrique : la Zoé, par exemple, est à environ 12 000 euros au lieu de 20 000 euros sans aide, et peut ainsi concurrencer les petites voitures.

Le premier amendement répondra à la première question de M. Teston. Le nouvel appel à manifestation d'intérêt de l'Ademe devrait proposer une borne pour 3000 habitants, comme critère aux projets des collectivités territoriales.

Mme Évelyne Didier. – C'est comme pour les pharmacies...

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Quant aux tarifs d'électricité, le ministre a dit à l'Assemblée nationale que le gouvernement surveillerait le projet global pour que le tarif soit à peu près le même sur tout le territoire. D'autres opérateurs qu'EDF sont prêts à fournir de l'électricité.

On peut espérer une réponse à la question de l'autonomie grâce aux évolutions significatives des batteries. J'ai proposé au président Vall que nous rencontrions Mme Lambert, du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA), qui nous apportera des informations précises sur l'alimentation à l'hydrogène. Il semble qu'il faille s'y préparer à brève échéance.

Nous avons veillé, en préparant les amendements, à ce que les collectivités locales soient associées à tous les stades des implantations, ce d'autant plus que nous leur demandons de ne pas percevoir de redevance. La DGF devrait augmenter par compensation, le ministre le précisera. Ses services travaillent sur la question des bonus pour les véhicules en location de longue durée. Les bornes ne seront pas rentables rapidement. Certains opérateurs réfléchissent à des bornes intelligentes, communiquant entre elles, interrogeables à distance par les automobilistes, supports de publicités... Le groupe Bolloré s'est déjà proposé pour en installer beaucoup. C'est un investissement d'avenir.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Article 1^{er}

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement n°1 est de clarification : il garantit que tout opérateur bénéficiera de l'exonération de redevance d'occupation du domaine public.

L'amendement n° 1 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement n° 2 étend le bénéfice de l'exonération de redevance d'occupation du domaine public à tout opérateur dont une partie du capital serait détenue par une autre personne publique.

M. Charles Revet. – Les stations-service peuvent-elles y prétendre ?

M. Raymond Vall, président. – Il ne s'agit pas du domaine public.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Cet amendement prévient la rupture d'égalité entre personnes publiques et privées.

M. Charles Revet. – Certaines entreprises de distribution sont implantées sur tout le territoire : ont-elles alors le droit de répondre aux besoins des utilisateurs de véhicules électriques et de se prévaloir de cette disposition ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Oui, si leur dossier, étudié par le ministre, correspond au projet global d'implantation des bornes sur le domaine public.

M. Louis Nègre. – Elles peuvent le faire au sein de leur réseau, avec leur argent !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – La proposition de loi ne traite que des implantations sur le domaine public. Si Total veut installer demain des bornes dans ses stations, il peut le faire...

M. Louis Nègre. – Il s'agit donc de dépasser le « réseau essentiel » – réseau structurant défini par le ministère et permettant à tout véhicule de faire de l'intercité – et de parvenir à un maillage, d'après mes chiffres, de 2 500 à 3 000 bornes, n'est-ce pas ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Le réseau essentiel désigne en fait toutes les initiatives, d'où qu'elles proviennent – collectivités, acteurs privés... À l'intérieur de ce projet global, ce texte se borne à rendre les implantations cohérentes, en les soumettant à la vigilance des deux ministères afin qu'à terme, le maillage soit satisfaisant.

M. Louis Nègre. – Le second point de cet amendement est-il bien utile ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Il est inévitable : c'est le gage.

M. Alain Fouché. – Si un opérateur implante toutes ses installations à Rouen, par exemple, et délaisse les zones rurales alentour, comment parvenir à l'équilibre ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Le ministre et les directions régionales vérifieront l'implantation des infrastructures ; l'État s'engage à rééquilibrer les choses si nécessaire.

M. Yves Rome. – Par quels moyens ?

M. Raymond Vall, président. – La distance de 60 kilomètres sur autoroute est-elle une amorce de norme ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Le deuxième appel à manifestation d'intérêt de l'Ademe devrait exiger dorénavant une borne tous les 60 kilomètres, non seulement sur les autoroutes, mais sur le territoire national, et si possible, une borne pour 3 000 habitants, tous territoires confondus.

M. Louis Nègre. – Il faudra verrouiller tout cela.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Les amendements proposés visent à bien amorcer le dispositif.

L'amendement n° 2 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'opérateur ne se contente pas d'implanter les bornes ; il les crée, les entretient et les exploite. L'amendement n° 3 le précise.

L'amendement n° 3 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement n° 4 étend l'exonération de redevance aux implantations de bornes sur le domaine public propre des EPCI.

M. Raymond Vall, président. – Cela s'entend.

L'amendement n° 4 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement n° 5 remplace « des infrastructures » par « un réseau d'infrastructures ».

L'amendement n° 5 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement n° 6 de cohérence remplace « implantation » par « opération ».

Mme Chantal Jouanno. – Les opérateurs auront la charge de l'implantation, mais aussi de l'entretien des infrastructures de recharge. Il y a plusieurs opérations.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Certes, mais maintenons la rédaction de cette phrase.

L'amendement n° 6 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – La proposition de loi exige des projets de dimension nationale. L'amendement n° 7 précise que cette dernière notion est caractérisée dès lors que le projet « concerne le territoire d'au moins deux régions et que le nombre et la répartition des bornes à implanter assurent un aménagement équilibré des territoires concernés. Le projet est approuvé par les ministres chargés de l'industrie et de l'écologie au regard de ces critères ».

M. Louis Nègre. – La rédaction initiale me paraît plus favorable : « la dimension nationale du projet s'apprécie notamment au regard du nombre de régions concernées ». Deux, c'est faible.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – C'est un minimum. Les propositions peuvent concerner l'ensemble du territoire. C'est d'ailleurs le cas de celle du groupe Bolloré.

M. Charles Revet. – Très bien. Pour que les choses fonctionnent, il faut qu'elles soient simples. Pourquoi remonter au ministère ? Une validation locale suffirait.

Mme Chantal Jouanno. – Oui, pour connaître un peu ces questions, j'abonde dans le sens de M. Revet.

M. Charles Revet. – C'est comme se dessaisir en habilitant le gouvernement à prendre des ordonnances. C'est tout de même nous qui légiférons ! Votons le texte le plus simple possible, de préférence sans renvoi au pouvoir réglementaire.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'accord des ministres est nécessaire pour garantir la cohérence du maillage territorial.

M. Charles Revet. – Mais pourquoi remonter au ministère ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Pour la cohérence à l'échelle nationale. Il y a quand même un progrès puisque pour l'heure, la signature requise est celle du Premier ministre.

M. Charles Revet. – En zone littorale, lorsqu'un agriculteur veut construire un nouveau bâtiment, il lui faut attendre dix-huit mois l'accord du ministère... Simplifions les circuits.

M. Raymond Vall, président. – Ne peut-on confier le contrôle et la validation des projets nationaux aux préfets de région ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Je ne le crois pas. De plus, le texte associe déjà les collectivités à la prise de décision. Il n'y a nul diktat national, mais au contraire concertation avec les élus locaux.

L'amendement n° 7 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement de cohérence n° 9 tient compte de l'extension du bénéfice de l'exonération à l'implantation d'infrastructures de recharge sur le domaine public de l'État : la concertation

associera les collectivités, mais aussi les personnes publiques gestionnaires du domaine public concernées. Par exemple, les sociétés d'autoroute.

L'amendement n° 9 est adopté.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – L'amendement n° 8 supprime les mots « et de gaz », ajoutés par les députés, qui n'ont pas leur place ici.

L'amendement n° 8 est adopté.

M. Louis Nègre. – *Nous avons essayé d'améliorer le texte. Il est dans notre intérêt à tous que la filière fonctionne.*

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Les amendements adoptés faciliteront les implantations. La cohérence territoriale dépendra des deux ministres.

La commission a adopté à l'unanimité l'article unique de la proposition de loi dans la rédaction issue de ses travaux.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Lundi 19 mai 2014

- *Ministère de l'Économie, du Redressement productif et du Numérique* : MM. **Michaël Dudragne**, conseiller parlementaire, **Xavier Hubert**, conseiller juridique, **Etienne Hans**, chargé de mission, **Bruno Leboullanger**, direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS), **Vincent Guitton**, direction des affaires juridiques, **Benoît Dingremont**, direction des affaires juridiques, et Mme **Florence Lambert**, chef de projet « Autonomie et puissance des batteries » ;

- *Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie* : Mme **Hélène Peskine**, conseillère transition énergétique, et M. **Daniel Kopaczewski**, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules.

Mercredi 21 mai 2014

- *ADEME* : M. **José Caire**, directeur villes et territoires durables, et Mme **Sophie Garrigou**, responsable du programme « véhicules du futur » ;

- *Conseil économique, social et environnemental (CESE)* : MM. **Bruno Duchemin**, membre du CESE et conseiller, **Sébastien Genest**, administrateur, et **Philippe Méraud**, administrateur ;

- *Direct Énergie* : MM. **Martial Houlle**, directeur des affaires juridiques, institutionnelles et réglementaires, **Louis Duperry**, responsable développements stratégiques, et Mme **Olivia Fritzinger**, chargée des affaires institutionnelles ;

- *ERDF* : MM. **Laurent Ferrari**, membre du directoire, **Bruno Dobrowolski**, directeur du projet flotte véhicules électriques, **Jean-Baptiste Galland**, directeur stratégie, **Pierre Guelman**, directeur affaires publiques ;

- *Groupe Renault* : M. **Jean-Christophe Béziat**, directeur des relations institutionnelles, innovation, environnement, mobilité, Mme **Louise d'Harcourt**, directrice des affaires politiques et parlementaires, et M. **Julien Dusoulier**, chargé du business développement du véhicule électrique en France ;

- *Ministère de l'Économie, du Redressement productif et du Numérique* : M. **Francis Vuibert**, chef de projet du plan bornes électriques de recharge de la Nouvelle France Industrielle ;

- *Avere-France (Association pour le développement du transport et de la mobilité électrique)* : M. **Joseph Beretta**, président, et Mme **Marie Castelli**, secrétaire générale ;

- *Secrétariat général des affaires européennes (SGAE)* : Mme **Caroline Ferrari**, secrétaire générale adjointe, et M. **Guillaume Fuchs**, adjoint au secteur Parlement national.

Jeudi 22 mai 2014

- *Groupe Bolloré* : M. **Gilles Alix**, directeur général ;

- *Commissariat général au développement durable* : M. **Jean-Paul Albertini**, commissaire général et délégué interministériel au développement durable ;

- *Groupe Colas* : MM. **Pascal Tebibel**, directeur prospective et relations institutionnelles France, et **Pierre Calvin**, directeur prospective commercial et marketing.

TABLEAU COMPARATIF

| Dispositions en vigueur | Texte de la proposition de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Texte de la commission |
|--|--|--|---|
| <p align="center">Code général de la propriété des personnes publiques</p> <p align="center">Deuxième Partie : Gestion Livre I^{er} : Biens relevant du domaine public Titre II : Utilisation du domaine public Chapitre V : Dispositions financières Section 1 : Dispositions générales</p> | <p align="center">Article 1^{er}</p> <p>Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, l'État ou un opérateur au sein duquel l'État détient une participation peut implanter sur le domaine public des collectivités territoriales des infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables, sans être tenu au paiement d'une redevance, lorsque cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale.</p> | <p align="center">Article 1^{er}</p> <p>Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, l'État ou un opérateur, y compris un opérateur au sein duquel l'État ou un de ses établissements publics, seul ou conjointement, détient une participation directe ou indirecte, peut implanter sur le domaine public des collectivités territoriales des infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables sans être tenu au paiement d'une redevance, lorsque cette implantation s'inscrit dans un projet de dimension nationale.</p> | <p align="center">Article 1^{er}</p> <p><u>I.</u> – Par dérogation au premier alinéa de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, l'État ou tout opérateur, y compris un opérateur au sein duquel <u>une personne publique</u> détient, <u>seule</u> ou conjointement, une participation directe ou indirecte, peut <u>créer, entretenir et exploiter</u> sur le domaine public de <u>l'État</u>, des collectivités territoriales <u>ou de leurs groupements un réseau d'infrastructures</u> nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables sans être tenu au paiement d'une redevance, lorsque cette <u>opération</u> s'inscrit dans un projet de dimension nationale.</p> |
| <p>Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être</p> | | | |

| Dispositions en vigueur | Texte de la proposition de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Texte de la commission |
|--|---|---|---|
| <p>délivrée gratuitement :</p> <p>1° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation est la condition naturelle et forcée de l'exécution de travaux ou de la présence d'un ouvrage, intéressant un service public qui bénéficie gratuitement à tous ;</p> <p>2° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation contribue directement à assurer la conservation du domaine public lui-même.</p> <p>En outre, l'autorisation d'occupation ou d'utilisation du domaine public peut être délivrée gratuitement aux associations à but non lucratif qui concourent à la satisfaction d'un intérêt général.</p> | <p>La dimension nationale du projet s'apprécie notamment au regard du nombre de régions concernées. Le projet est soumis à l'approbation des ministres chargés de l'industrie et de l'Écologie, sur la base d'un dossier précisant le nombre et la répartition des bornes à implanter sur le territoire français.</p> <p>Les modalités d'implantation des infrastructures font l'objet d'une concertation entre le porteur du projet et les collectivités territoriales concernées.</p> | <p>Alinéa sans modification</p> <p>La dimension nationale du projet est caractérisée dès <u>lors que celui-ci concerne le territoire d'au moins deux régions et que le nombre et la répartition des bornes à implanter assurent un aménagement équilibré des territoires concernés.</u> Le projet est <u>approuvé par les ministres chargés de l'industrie et de l'écologie au regard de ces critères.</u></p> <p>Les modalités d'implantation des infrastructures mentionnées au premier alinéa du présent article font l'objet d'une concertation entre le porteur du projet, les collectivités territoriales concernées, l'autorité ou les autorités organisatrices du réseau de distribution d'électricité, lorsqu'elles assurent la maîtrise d'ouvrage des travaux de développement des réseaux publics de</p> | <p>La dimension nationale du projet est caractérisée dès <u>lors que celui-ci concerne le territoire d'au moins deux régions et que le nombre et la répartition des bornes à implanter assurent un aménagement équilibré des territoires concernés.</u> Le projet est <u>approuvé par les ministres chargés de l'industrie et de l'écologie au regard de ces critères.</u></p> <p>Les modalités d'implantation des infrastructures mentionnées au premier alinéa du présent article font l'objet d'une concertation entre le porteur du projet, les collectivités territoriales <u>et les personnes publiques gestionnaires du domaine public concerné,</u> l'autorité ou les autorités organisatrices du réseau de distribution d'électricité, lorsqu'elles assurent la maîtrise d'ouvrage des</p> |

| Dispositions en vigueur | Texte de la proposition de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Texte de la commission |
|-------------------------|---|---|---|
| — | — | — | — |
| | | distribution d'électricité et de gaz , ainsi que les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité compétents au titre de leur zone de desserte exclusive en application de l'article L. 322-8 du code de l'énergie. | travaux de développement des réseaux publics de distribution d'électricité, ainsi que les gestionnaires de réseau de distribution d'électricité compétents au titre de leur zone de desserte exclusive en application de l'article L. 322-8 du code de l'énergie. <u>II (nouveau). – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales de l'extension du bénéfice de l'exonération de redevance d'occupation du domaine public à tout opérateur au sein duquel une personne publique détient, seule ou conjointement, une participation directe ou indirecte, et résultant de l'extension du champ d'application de l'exonération de redevance à l'occupation du domaine public de l'État ainsi qu'à celui des groupements de collectivités territoriales, est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.</u> <u>III (nouveau). – La perte de recettes résultant pour l'État du II est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</u> |
| | Article 2 | Article 2 | Article 2 |
| | La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par une majoration de la dotation globale de fonctionnement, et corrélativement pour l'État par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 | Supprimé | Suppression maintenue |

| Dispositions en vigueur | Texte de la proposition de loi | Texte adopté par l'Assemblée nationale | Texte de la commission |
|-------------------------|---|--|------------------------|
| — | — et 575 A du code général des impôts. | — | — |