

L'installation des bornes de recharge publiques

Nombreuses sont les collectivités qui entendent créer des infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques (Irvé) sur leur territoire. Un tel projet suppose toutefois la validation de plusieurs étapes juridiques.

RÉFÉRENCES

- Code général des collectivités territoriales (CGCT), article L.2224-37
- Loi n° 2014-877 du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public

1. Identifier le porteur public du projet

Toutes les collectivités ne peuvent pas porter un projet de création d'infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques (Irvé). L'article L.2224-37 du CGCT ne donne ainsi compétence qu'à certaines d'entre elles : les communes bien sûr, mais, également d'autres structures auxquelles la compétence peut être transférée, à savoir : les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) 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 », les autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité (Aodé) et les autorités organisatrices des transports urbains (AOT). Dans ce cas, il sera alors nécessaire de mettre en œuvre une procédure de transfert de compétences.

En outre, un choix devra être effectué quant à l'étendue de la compétence à transférer, l'article L.2224-37 du CGCT précité offrant une alternative : « Créer et entretenir » des Irvé « ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures ».

2. Identifier le montage juridique à mettre en œuvre

Différents types de montages contractuels sont susceptibles de permettre la mise en œuvre d'un projet d'infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques par une commune ou un groupement de communes ; montage en maîtrise d'ouvrage publique (marché public simple ou global), ou délégation de service public, les autres montages en maîtrise d'ouvrage privé ne permettant pas l'obtention de financement de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

3. Constituer le dossier de financement Ademe

L'Ademe, en effet, a établi en juillet 2014 un nouveau dispositif d'aide au déploiement d'infra-

structures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques qui expirera le 31 décembre 2015. La constitution du dossier de financement dans ce cadre impose toutefois qu'ait été réalisée au préalable une étude d'opportunité et que le montage juridique et financier soit déterminé. Elle impose également des contraintes spécifiques (bornes publiques, avec prise de type 2, au moins un point de charge pour 3 000 habitants et des coûts liés aux infrastructures supérieurs ou égaux à 200 000 euros). Les taux de soutien financier doivent être de 50 %, « avec un plafond d'aide de 1 500 euros par point de charge » pour les bornes de recharge normale et de 3 000 euros pour les bornes de recharge accélérée, et de 30 % « avec un plafond d'aide de 12 000 euros par borne de charge » pour les bornes de recharge rapide. Pour les infrastructures installées dans le cadre d'un contrat de concession en revanche, les conditions de soutien financier sont forfaitaires par type de bornes.

4. Examiner les contraintes d'urbanisme et de domanialité publique

Il convient, lors de la mise en œuvre d'un tel réseau, d'une part, d'examiner si l'implantation des bornes de recharge nécessite d'obtenir une autorisation d'urbanisme et, d'autre part, de procéder au paiement d'une redevance d'occupation du domaine public.

5. Identifier les contraintes de raccordement et qualifier l'accès à la charge

Le maître d'ouvrage devra enfin nécessairement prendre attache auprès du gestionnaire du réseau de distribution d'électricité afin d'examiner au mieux les conditions de raccordement à ce réseau (nécessité, ou non, d'un renforcement du réseau notamment). Il conviendra, en outre, de qualifier juridiquement les conditions d'accès à la charge par les usagers du service au moyen des infrastructures de recharge.

*Thomas Rouveyran, avocat associé, et
Céline Record, avocat, SCP Seban & Associés*