

Les infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides et la loi de transition énergétique

La loi de transition énergétique renforce la politique déjà active de l'État tendant à faciliter l'usage de véhicules électriques et hybrides et ce, par le développement et la densification de réseaux de bornes de recharge pour véhicules électriques. Elle transpose en outre les exigences imposées à cet égard par la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Contribuer à améliorer la qualité de l'air, conduire en silence... la mobilité électrique est en pleine expansion et des mesures législatives ciblées y contribuent.

À cet égard, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit différents types de mesures tendant au développement de l'usage des véhicules électriques ou hybrides.

À titre d'exemple, elle impose notamment à certains types de professionnels (taxis, loueurs de véhicules, transports en commun...) d'acquérir des véhicules à faible émission de gaz à effet de serre⁽¹⁾.

Plus spécifiquement, cette loi s'inscrit dans la poursuite d'actions très incitatives déjà impulsées par l'État tendant au développement de réseaux de bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides et ce, afin d'en faciliter l'usage. En effet, l'un des principaux freins à l'usage de ces véhicules tient à l'autonomie relative des batteries et, ainsi, à la crainte des usagers de se trouver en panne d'électricité.

À cet égard, au-delà des bornes existantes, la loi relative à la transition énergétique, d'une part, fixe des objectifs ambitieux afin de poursuivre le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides et, d'autre part, prévoit des mesures spécifiques et très concrètes pour atteindre ces objectifs.

L'état des lieux des projets existants

Des réseaux de bornes de recharge électrique sont actuellement en train d'être mis en place sur le domaine public à la fois par des personnes publiques ainsi que par certaines personnes privées.

Auteur

Céline Record

Avocat à la Cour, SCP Seban et Associés

Mots clés

Infrastructures de charge • Véhicules électriques / hybrides
• Directive 2014/94/UE • Stationnement • Constructions nouvelles • Domaine public

(1) Loi n° 2015-992 du 17 août 2015, art. 37.

Les bornes mises en place sur le domaine public par des personnes publiques

L'État, au travers du programme « Investissements d'avenir »^[2] a doté l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) d'un budget de 2,85 milliards d'euros pour la mise en œuvre de trois programmes dont celui intitulé « véhicules du futur ».

Dans ce cadre, l'ADEME a mis en œuvre des dispositifs successifs d'aides au « déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques », dont le dernier expirera le 31 décembre 2015^[3].

De la sorte, l'État contribue financièrement depuis 2010 à la réalisation par les collectivités territoriales de réseaux d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Parallèlement, la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite loi « Grenelle 2 » a ouvert aux communes ou, après transfert de compétences des communes, à certaines entités publiques, la faculté de créer un réseau d'infrastructures de bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides^[4].

À ce jour, ces mécanismes d'incitation ont très bien fonctionné. De nombreuses collectivités territoriales ou établissements publics locaux, notamment de nombreux syndicats d'énergie, se sont emparés de cette possibilité pour mettre en place, avec le soutien financier de l'ADEME, des tels réseaux.

L'ADEME a ainsi indiqué que « 31,9 millions d'euros, c'est le montant financé par l'ADEME pour le déploiement d'infrastructures de recharge en février 2015. Le nombre de dossiers validés par l'Agence est ainsi passé de quatre en février 2014, à 22 en février 2015. Environ un quart des départements français ont demandé un financement (validé ou en attente). Au total, cela concerne 10 583 points de charge ».

Ainsi, la Fédération nationale des collectivités concédantes et des régions (FNCCR), l'association pour l'Avenir du Véhicule Electro-Mobile (AVEM) et les différents syndicats d'énergie concernés fournissent des données chiffrées concernant les projets de mise en œuvre de réseaux de bornes électriques dont l'état d'avancement varie d'un syndicat à l'autre, notamment :

– Nord-Pas de calais	: 2 540 bornes
– SyDEV (85)	: 350 bornes
– MORBIHAN Energies (56)	: 291 bornes
– SDEF (29)	: 282 bornes
– SIEIL (37)	: 276 bornes
– SDEC Energie (14)	: 266 bornes
– SYANE (74)	: 250 bornes

– SIEML (49)	: 186 bornes (possible phase 2 : au total 400 en 2020)
– SDESM (77)	: 170 bornes
– SDEY (89)	: 163 bornes
– SDEEG (66)	: 157 bornes
– SYADEN (11)	: 150 bornes
– SE61	: 127 bornes
– SDED (26)	: 114 bornes
– SYDEEL (66)	: 100 bornes
– SDE65	: 100 bornes
– SD76	: 90 bornes
– SYME (05)	: 80 bornes
– Syndicat Energie Vienne	: 80 bornes
– SDEGM (53)	: 60 bornes.

Certaines de ces bornes comportent deux points de charge par bornes.

Les bornes mises en place sur le domaine public par des personnes privées

En outre, l'État a souhaité accentuer le développement de bornes de recharge en adoptant la 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 et son décret d'application n° 2014-1313 du 31 octobre 2014.

En application de cette loi, des bornes électriques de recharge peuvent être implantées sur le domaine public, sans paiement de redevance d'occupation du domaine public, par « l'État ou tout opérateur, y compris un opérateur au sein duquel une personne publique détient, seule ou conjointement, une participation directe ou indirecte » dès lors que « cette opération s'inscrit dans un projet de dimension nationale ».

Plus précisément, « la dimension nationale du projet est caractérisée dès 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 ».

Dans ce cadre, ont fait l'objet d'une approbation ministérielle, deux projets portés respectivement par le Groupe Bolloré^[5] et la Compagnie nationale du Rhône (CNR)^[6].

Le premier prévoit l'implantation partout en France (hors DOM-TOM) de 16 000 points de charge répartis sur 94 départements, soit un point de charge tous les quarante kilomètres environ.

Le second projet prévoit l'implantation de 52 points de charge sur les régions Rhône-Alpes, Languedoc-

[2] Cf. loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010.

[3] Cf. arrêté du 7 janvier 2013 (NOR : PRMX1243097A), relatif à l'approbation du cahier des charges « Dispositif d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques ».

[4] Cf. CGCT, article L. 2224-37.

[5] Décision du 30 janvier 2015 (NOR : EINI1502811S), relative à la reconnaissance de la dimension nationale du projet déposé par le groupe Bolloré en vue de réaliser une infrastructure de recharge pour véhicules électriques, JO n° 0031 du 6 février 2015, p. 1814.

[6] Décision du 23 février 2015 (NOR : EINI1503948S), relative à la reconnaissance de la dimension nationale du projet déposé par la Compagnie nationale du Rhône (CNR) en vue de réaliser une infrastructure de recharge pour véhicules électriques, JO n° 0051 du 1^{er} mars 2015 p. 4015.

Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit un point de charge rapide tous les trente kilomètres. L'électricité contenue dans les bornes de ce projet est d'origine renouvelable en ce qu'elle provient de l'exploitation des usines hydroélectriques dont la CNR à la charge.

En outre, un autre projet est réalisé en parallèle par la société Sodétrel, filiale à cent pour cent d'Electricité de France (EDF), qui prévoit l'implantation de 200 bornes tout le long du réseau autoroutier français (hors DOM-TOM), soit une borne de recharge rapide tous les quatre vingt kilomètres.

Ainsi, peu à peu, le réseau français de bornes électriques sur le domaine public se densifie au fur et à mesure de la réalisation des initiatives locales et nationales.

L'objectif ambitieux de densification du réseau de bornes de recharge électriques

La loi relative à la transition énergétique poursuit l'objectif volontariste de créer un réseau dense et ramifié d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides en affirmant l'objectif très ambitieux suivant : « la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels »^[7].

Ainsi, il reste encore fort à faire pour atteindre cet objectif ambitieux bien que celui-ci soit global et comprenne les points de charge « privés » situés dans les habitations, au sein des parkings d'entreprises, chez certains concessionnaires automobiles ou encore dans les parkings de centres commerciaux et autres grandes enseignes de consommation. Toutefois, la loi veut prévoir les mesures pour y parvenir.

On note que la fixation d'un tel objectif de sept millions de points de charge et la création de mesures pour y parvenir participent de la transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dont la transposition intégrale devra intervenir d'ici le 18 novembre 2016.

En effet, cette directive impose notamment aux États membres de veiller « à ce qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public soit mis en place au plus tard le 31 décembre 2020 ».

En outre, cette directive impose à chaque État membre d'adopter, et de notifier à la Commission européenne d'ici le 18 novembre 2016, un « un cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs ».

Ce cadre d'action doit comporter différents éléments relatifs aux carburants alternatifs et notamment « une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché », « des objectifs chiffrés », « les mesures requises pour faire en sorte que les objectifs chiffrés [...] soient atteints » notamment « dans les services de transport public » et s'agissant des « points de recharge non ouverts au public ».

À cet égard, la loi de transition énergétique et, notamment, son article 40 participe à la transposition de ces dispositions de la directive en ce qu'il prévoit que « l'État définit une stratégie pour le développement de la mobilité propre » laquelle « est fixée par voie réglementaire ».

Cette « stratégie » à intervenir « détermine notamment le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes », « comporte une évaluation de l'offre existante de mobilité propre, chiffrée et ventilée par type d'infrastructures », etc.

En outre, l'article 41 de la loi prévoit que « le déploiement de ces points de charge est favorisé en incitant les collectivités territoriales à poursuivre leurs plans de développement, en encourageant leur installation dans les bâtiments tertiaires et dans les bâtiments d'habitation et en accompagnant les initiatives privées visant à la mise en place d'un réseau à caractère national accessible, complémentaire du déploiement assuré par les collectivités ».

De plus, la loi souhaite que « l'utilisation mutualisée des points de charge par des véhicules électriques et hybrides rechargeables, en particulier dans le cadre de l'auto-partage ou du covoiturage, [soit] favorisée afin d'assurer une utilisation optimale de ces points de charge et la mise à disposition de véhicules électriques à un nombre élargi de personnes ».

En outre, au-delà du territoire métropolitain, la loi précise que « la Corse, la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte, La Réunion et Saint-Pierre-et-Miquelon font chacun l'objet d'une programmation pluriannuelle de l'énergie distincte » qui fixe notamment « les objectifs de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables »^[8].

Et la loi relative à la transition énergétique impose également des mesures très concrètes pour atteindre les objectifs qu'elle a fixés de développement d'un réseau de charge pour véhicules électriques et hybrides.

Les mesures concrètes en faveur de la densification du réseau de bornes de recharge électrique

Des mesures incitatives touchant notamment au stationnement des véhicules sont organisées par la loi de transition énergétique pour favoriser le développement de

[7] Loi n° 2015-992 du 17 août 2015, art. 41.

[8] Loi n° 2015-992 du 17 août 2015, art. 203.

l'électro-mobilité et la recharge en tout lieu et non pas seulement sur le domaine public de ces véhicules.

Ainsi, en application de l'article 42 de la loi relative à la transition énergétique, l'obligation imposée par les documents d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement « est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage ».

Autrement dit, il est possible de réaliser moins d'aires de stationnement dès lors que des véhicules électriques et leur dispositif de charge sont mis à disposition en contrepartie.

En outre, l'article 41 de la loi relative à la transition énergétique vient étendre un dispositif créé par l'article 57 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle II.

En effet, l'article 57 de la loi précitée dispose que « toute personne qui construit un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé le dote des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable et permettant un comptage individuel ». Il impose de même pour « toute personne qui construit un bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés ».

Cette disposition a été mise en application par le décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 et l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du Code de la construction et de l'habitation.

Ces obligations étaient applicables « aux bâtiments [neufs] ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée à partir du 1^{er} juillet 2012 » et aux « bâtiments existants à compter du 1^{er} janvier 2015 ».

L'article 41 de la loi relative à la transition énergétique vient considérablement élargir cette obligation et impose désormais que « toute personne qui construit » les bâtiments équipés d'un parc de stationnement tels que « un ensemble d'habitations », « un bâtiment à usage industriel ou tertiaire », « un bâtiment accueillant un

service public » ou encore « un bâtiment constituant un ensemble commercial [...] ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques », « dote une partie de ces places des gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable ». De même, cette obligation s'applique à « toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe » à ces mêmes types de bâtiments.

Des décrets viendront fixer les modalités d'application de ces obligations et, notamment, le nombre minimal de places selon le type de bâtiment concerné.

Ces obligations s'appliqueront en majorité aux bâtiments pour lesquels une « demande de permis de construire est déposée après le 1^{er} janvier 2017 ».

Enfin, pour être complet, on note que, s'agissant des particuliers vivant en copropriété, « la décision d'équiper les places de stationnement couvertes ou d'accès sécurisé avec des bornes de recharge pour véhicules électriques » est prise au sein de l'assemblée générale des copropriétaires à la majorité des voix exprimées.

Cette disposition vient compléter le dispositif dit du « droit à la prise » également instauré par l'article 57 de la loi Grenelle II selon lequel « le propriétaire d'un immeuble doté de places de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique pour véhicule électrique ou hybride ».

En conclusion, on note s'agissant des conditions de circulation des véhicules électriques ou hybrides, que la loi de transition énergétique prévoit, d'une part, dans son article 38, que les concessionnaires d'autoroutes proposent « la différenciation des abonnements [...] afin de favoriser les véhicules à très faibles émissions » et, d'autre part, dans son article 56, que le gouvernement remette un rapport au Parlement « évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et [certaines routes nationales] une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'auto-partage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage ».