

Véhicules électriques rechargeables, un cadre juridique en développement pour un succès durable

Face aux défis que constituent le changement climatique et la préservation de la qualité de l'air, les pouvoirs publics et notamment les acteurs locaux, ont identifié le domaine des transports et de la mobilité comme un de leurs principaux leviers d'intervention. Ces secteurs (vélos et mobilités douces, autopartage, infrastructures de recharge pour véhicules électriques, voire dans une certaine mesure le biométhane carburant et le GNV), sur lesquels les constructeurs et équipementiers français figurent souvent en bonne place, peuvent par ailleurs générer des emplois, tant au stade de la recherche et du développement, que pour ce qui concerne la production puis l'exploitation et la maintenance. En fonction de leurs caractéristiques respectives, le développement des projets d'infrastructures de recharge impose de traiter de sujets juridiques variés : droit des collectivités territoriales, droit de l'énergie (fourniture et raccordement au réseau), urbanisme et droit de la construction, police du stationnement, droit de la commande publique ou encore comptabilité publique. Sous l'impulsion du droit européen et des règles nationales, la construction d'un cadre juridique cohérent est en cours.

I. UN DISPOSITIF EXISTANT QUI A PERMIS L'ÉMERGENCE D'UNE FILIÈRE

Dans la continuité d'un Livre vert sur les infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules décarbonés, publié en mai 2011 et mis à jour pour sa partie technique en janvier 2015, le cadre normatif des infrastructures de recharge des véhicules électriques et nouvelles solutions de mobilité présente une grande hétérogénéité et se décline tant au niveau européen (directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs) qu'au plan national avec divers textes légaux et réglementaires (dont la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qui instaure un objectif de développement des véhicules à faibles émissions et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant).

Au niveau de la compétence, la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi « Grenelle 2 », a inséré dans le Code général des collectivités territoriales un nouveau service public



communal consistant en la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables (article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales « CGCT »). On peut à ce titre regretter que si le domaine des véhicules électriques ou hybrides est expressément cité, celui du GNV ne soit pas visé alors que des projets dans ce domaine sont également développés par les collectivités territoriales, notamment en Ile-de-France. Au regard de l'objet du service, de son financement et de son fonctionnement, il semble raisonnable de conclure qu'il devrait s'agir d'un service public industriel et commercial, ce qui posera notamment à terme la question de son équilibre financier en matière de recettes et dépenses (article L. 2224-1 du CGCT). S'agissant des modes de gestion envisageables, ces activités peuvent classiquement donner lieu à la mise en place de régies ou à la passation des différents marchés publics nécessaires (travaux de pose, fourniture de certains matériels ou équipements et services d'entretien, maintenance et gestion des infrastructures), voire, selon les cas, être déléguées dans le cadre de contrats de concession. La mise en place d'une délégation de service public nécessite néanmoins que le marché en cause soit suffisamment développé pour permettre à l'opérateur de prendre en charge le risque attaché à la gestion du service, en particulier au plan commercial, ce qui est encore rarement le cas.

INITIATIVE PUBLIQUE ET RÈGLES DE CONSTRUCTION

En pratique, la compétence détenue par les communes peut être transférée à certains établissements publics de coopération intercommunale notamment compétents en matière de distribution d'électricité ou aux autorités organisatrices des transports urbains (Article L. 2224-37 du CGCT). La création de réseaux d'infrastructures de recharge cohérents au plan géographique suppose souvent la mise en place d'une coopération entre collectivités, qu'elle soit réalisée à travers un transfert de compétence à un échelon intercommunal ou dans le cadre d'un éventuel groupement de commandes (ou centrale d'achats) en cas de recours à des marchés publics.

Parallèlement à la capacité des collectivités à intervenir directement dans le développement de ce type de projet, le cadre légal et réglementaire facilite également la mise en place des infrastructures au titre des règles relatives à la construction. Ainsi, le Code de la construction et l'habitation (« CCH ») prévoit une obligation de pré-équipement des bâtiments à usage d'habitation et des bâtiments à usage tertiaire dont le permis de construire a été déposé depuis le 1^{er} janvier 2012 ainsi que des bâtiments à usage industriel ou constituant un ensemble commercial ou un établissement de spectacles cinématographiques dont le dépôt de permis est postérieur au 1^{er} janvier 2016 (articles L. 111-5-2 et L. 111-5-3 du CCH). La réglementation prévoit en outre l'absence

de droit pour le propriétaire de s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'équipement des places de stationnement d'installations dédiées à la recharge électrique, à la demande du locataire occupant de bonne foi et à ses frais (article L. 111-6-4 du CCH). De nouveaux textes réglementaires ont été récemment adoptés pour compléter le dispositif existant et préciser les modalités techniques de mise en œuvre pour les bornes de recharge ainsi que pour les garages à vélos (décret numéro 206-968 du 13 juillet 2016).

II. VERS UNE HARMONISATION DES PRATIQUES D'UN SECTEUR EN COURS DE STRUCTURATION

Afin de compléter le cadre actuellement en vigueur, un nouveau décret, actuellement en discussion, devrait être prochainement publié pour apporter des définitions et un régime clairs et partagés aux principales notions d'ordre technique (véhicule électrique, infrastructure de recharge, borne de recharge, point de recharge, recharge normale ou encore recharge rapide). Le développement de la filière nécessite ainsi à présent d'harmoniser les pratiques et de définir les règles de configuration, d'installation et d'exploitation des infrastructures ainsi que les modalités d'accès à ces infrastructures. Cela implique en particulier d'encadrer l'itinérance, en permettant à un utilisateur, titulaire ou non d'un contrat d'abonnement avec un opérateur de mobilité, d'utiliser les réseaux de recharge de différents opérateurs d'infrastructures de recharge de façon transparente, ce qui suppose la neutralité des plateformes d'interopérabilité. Il convient à cet égard que



Patrick Labayle-Pabet

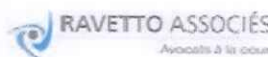
le cadre réglementaire intègre également les notions d'opérateur d'infrastructure de recharge (qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d'un aménageur ou pour son propre compte), d'opérateur de mobilité (le prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques, incluant des services d'accès à la recharge qui sont à présent proposés par de nombreux acteurs et notamment les constructeurs) et de plateforme d'interopérabilité (qui propose un service universel d'intermédiation entre les fonctions d'opérateur d'infrastructure de recharge et d'opérateur de mobilité, en assurant les échanges de données requis pour l'itinérance de la recharge et les services associés).

EXPLOITATION DES BORNES ET MANIEMENT DE DENIERS PUBLICS

Dans cette attente, on peut déjà noter qu'une des difficultés afférentes aux règles de comptabilité publique qui encadrent le maniement de deniers publics et peuvent rendre difficile la collecte de recettes liées à l'exploitation d'un service de recharge a été récemment réglée. Afin de palier la difficulté de confier à l'opérateur d'une infrastructure de recharge la perception et le reversement des sommes collectées auprès des utilisateurs lorsque la gestion s'opère dans le cadre d'un marché public (CE, 6 novembre 2009 n° 297877, Prest'Action), le décret n° 2015-1670 du 14 décembre 2015 a modifié l'article D. 1611-32-9 du CGCT pour permettre aux collectivités territoriales et leurs établissements publics de confier à un organisme public ou privé l'encaissement de recettes relatives aux revenus tirés de l'exploitation d'infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. En pratique, cette faculté pourra dès à présent être intégrée dans les marchés en cours ou à venir. Pour ce secteur en développement qui voit émerger de nouvelles pratiques et des acteurs innovants, la route est encore longue mais tout porte à croire que le pouvoir normatif sera à l'heure au rendez-vous des enjeux de cette filière.

Patrick Labayle-Pabet,

Avocat à la cour,
Ravetto Associés



2016-1907

Brèves

ESSONNE Prix de l'Équerre d'argent 2016 pour le « Lieu de vie » sur le campus de Saclay

Le 21 novembre 2016 se déroulait la 34^e édition du prix d'architecture du Moniteur : les Prix de l'Équerre d'argent 2016. Le jury a choisi de récompenser le « Lieu de vie », réalisation confiée à l'agence Muoto par l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay. Cet équipement sportif et restaurant universitaire à Gif-sur-Yvette se distingue par la « poésie brutaliste » du bâtiment. Le Grand prix spécial du jury a quant à lui été décerné au Mémorial du camp de Rivesaltes (Pyrénées-Orientales), et le prix de la Première œuvre à Antoine Guiraud et Étienne Manenc, récompensant ainsi le travail réalisé sur l'Hôtel d'entreprises innovantes à Anglet (Pyrénées-Atlantiques).

VAL-DE-MARNE La plus grande station-service de gaz de France

Le 24 novembre 2016, à Bonneuil-sur-Marne, a été inaugurée la plus grande station-service pour les véhicules au gaz de France. Ouverte 24h/24 et 7 jours/7 elle est accessible aux professionnels et aux particuliers. D'une superficie de 4 000 m², située dans le 2^e port fluvial de l'Hexagone, elle a été financée à hauteur de 192 000 euros par la Région Île-de-France.

PARIS Pollution en ville

À partir du 15 janvier 2017, Paris sera la première Zone à Circulation Restreinte (ZCR) en France. Les véhicules utilisés devront obligatoirement porter un certificat qualité de l'air baptisé « Crit'Air ». Cette vignette inaugurée par le ministère de l'écologie et du développement durable, indiquera leur niveau de pollution. Les plus polluants se verront interdits d'usage dans la capitale pendant la semaine de travail, c'est-à-dire du lundi au vendredi de 8h à 20h.

-89 %

C'est l'ampleur de la chute des exportations d'électricité française sur un an relevé en octobre. 17 réacteurs nucléaires sont encore à l'arrêt sur 58.

ÉVRY Projet d'une usine de déchets radioactifs retiré

Séché Energies, filiale du groupe Séché Environnement, spécialisée dans les déchets nucléaires, a présenté le mois dernier à la Communauté de communes Yonne Nord (CCYN) un projet visant à installer une unité de traitement de déchets radioactifs sur plusieurs hectares à Evry. Immédiatement, l'Association de défense de l'environnement de la nature de l'Yonne (Adeny) et Sortir du nucléaire 89 (SDN 89) ont planifié une réunion d'information pour contrecarrer le projet. Contacté mi-novembre, le groupe Séché a précisé qu'il s'agissait « d'une installation industrielle destinée à l'élimination des déchets » et que de toute façon « la prospection d'Evry ne sera pas suivie d'effet ». Malgré cette annonce, les associations restent mobilisées. Le président de la CCYN déçu voit dans cette attitude « le recours à des réflexes de peur ».