

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 mars 2021

## LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N ° 5366 (Rect)

présenté par  
le Gouvernement

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

I. – Le chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie est complété par une section 6 ainsi rédigée :

« Section 6

« Infrastructure de recharge collective dans les immeubles collectifs

« *Art. L. 353-12.* – Lorsque le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires, d'un immeuble collectif à usage principal d'habitation doté d'un parc de stationnement à usage privatif, décide, au moment de l'installation d'un ou plusieurs points de recharge, de faire appel au gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité pour installer une infrastructure collective relevant du réseau public d'électricité permettant l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, les contributions dues au titre de cette infrastructure collective peuvent être facturées conformément aux dispositions des alinéas suivants.

« Les coûts de l'infrastructure collective sont couverts par le tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution mentionné à l'article L. 341-2.

« Chaque utilisateur qui demande la création d'un ouvrage de branchement individuel alimenté par cette infrastructure collective est redevable d'une contribution au titre de l'infrastructure collective et d'une contribution au titre des ouvrages de branchements individuels.

« La convention de raccordement mentionnée à l'article L. 342-9 conclue entre le gestionnaire de réseau et le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires précise le montant de ces contributions.

« La contribution au titre de l'infrastructure collective est déterminée notamment en fonction du coût de l'infrastructure collective de l'immeuble concerné, de la puissance de raccordement

---

demandée, du nombre d'emplacements de stationnement accessibles à cette infrastructure collective, et de l'évaluation du taux moyen d'équipement à long terme en points de recharge. Elle peut être plafonnée. Ce plafonnement peut être différencié selon la puissance du branchement individuel et le type de travaux rendus nécessaires par l'installation de l'infrastructure collective.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le dimensionnement et les caractéristiques techniques de l'infrastructure collective ainsi que la détermination de la contribution au titre de l'infrastructure collective, sont précisées par décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

« Les règles de dimensionnement de l'infrastructure collective et de calcul de la contribution au titre de l'infrastructure collective, établies par le gestionnaire du réseau public de distribution en application du décret prévu à l'avant-dernier alinéa, sont approuvées par la Commission de régulation de l'énergie.

« *Art. L. 353-13.* – L'opérateur d'infrastructures de recharge qui s'engage à installer dans un immeuble collectif, sans frais pour le propriétaire de cet immeuble ou, en cas de copropriété, pour le syndicat des copropriétaires, une infrastructure collective qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables conclut avec le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires une convention qui détermine les conditions d'installation, de gestion, d'entretien et de remplacement de l'infrastructure collective par l'opérateur.

« Cette convention prévoit la gratuité de ces prestations pour le propriétaire ou pour le syndicat des copropriétaires et précise le montant des sommes dont le paiement incombe aux utilisateurs qui demandent la création d'un ouvrage de branchement individuel alimenté par cette infrastructure collective.

« Elle définit également les délais d'intervention et les conditions dans lesquelles l'opérateur intervient et accède aux parties et équipements communs de l'immeuble pour l'installation, la gestion et l'entretien de l'infrastructure collective.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »

II. – Après l'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, il est inséré un article 24-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. 24-5-1.* – Par dérogation au *j* de l'article 25, sont acquises à la majorité prévue au premier alinéa de l'article 24 :

« 1° La décision de conclure une convention avec le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité ayant pour objet l'installation, sans frais pour le syndicat des copropriétaires, d'une infrastructure collective, relevant du réseau public d'électricité, qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les conditions prévues à l'article L. 353-12 du code de l'énergie ;

« 2° La décision de conclure une convention avec un opérateur d'infrastructures de recharge ayant pour objet l'installation, sans frais pour le syndicat des copropriétaires, d'une infrastructure

collective qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

« La convention mentionnée au 2° du présent article est conclue dans les conditions prévues à l'article L. 353-13 du code de l'énergie, après avis du conseil syndical lorsque celui-ci a été institué. »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

L'année 2020 a été marquée par une augmentation spectaculaire des ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables, et la tendance devrait se poursuivre en 2021 et au-delà.

Le déploiement des infrastructures de recharge doit encore être facilité et accéléré pour favoriser et accompagner la bascule vers la mobilité électrique, et en particulier dans le résidentiel collectif, dans la mesure où plus de 90% des recharges se font aujourd'hui à domicile et que 44% des foyers français vivent en résidentiel collectif.

Pour les copropriétés où les décisions d'installation doivent passer par l'assemblée générale des copropriétaires, l'un des freins à lever réside dans la facturation aux copropriétés des contributions de raccordement au titre des infrastructures collectives nécessaires à l'accueil des véhicules électriques dans les parkings. Certains copropriétaires peuvent être réticents à porter une partie des coûts de raccordement alors qu'ils n'ont pas encore de besoin propre de recharge.

Le constat est le même chez certains monopropriétaires d'immeubles collectifs. En tant que bailleurs, ils peuvent être réticents à engager des dépenses pour une infrastructure collective dont l'utilité serait au bénéfice des occupants locataires, sans dispositif simple leur permettant de répercuter tout ou partie de la charge.

La Banque des Territoires développe depuis 2020 une offre de pré-financement des infrastructures collectives de recharge, les utilisateurs de ces infrastructures prenant en charge leur remboursement au fur et à mesure qu'ils demanderaient l'installation de leur propre point de recharge. Cette solution fonctionne notamment lorsqu'intervient un opérateur privé d'infrastructures de recharge installées en aval du réseau public de distribution d'électricité.

Le présent amendement permet de créer un mécanisme de financement similaire dans le cas où le propriétaire ou la copropriété choisirait d'installer une infrastructure collective de recharge relevant du réseau public.

Le dispositif proposé, qui s'inscrit dans les missions exercées par les gestionnaires du réseau public de distribution en application de l'article L. 322-8 du code de l'énergie, offre une alternative au mécanisme actuel de financement du raccordement au réseau public de distribution d'un ouvrage collectif de branchement en copropriété. Pour rappel, le fonctionnement actuel est basé sur :

- La prise en charge par le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE), de 40% de tous les coûts de raccordement, collectifs et individuels (part « réfactée ») ;

- Le paiement de 60% du coût global de l'ouvrage collectif, incluant le cas échéant des coûts d'adaptation du réseau en amont du branchement, par la copropriété dans son ensemble ;
- Le paiement de 60% de la dérivation individuelle par chaque copropriétaire ou bénéficiaire lorsqu'il souhaite bénéficier d'un point de recharge de son véhicule électrique.

Pour les propriétaires ou copropriétés qui en feraient le choix, la facturation de la contribution normalement due par la copropriété au titre de l'ouvrage collectif dans le dispositif proposé serait reportée sur les seuls copropriétaires ou utilisateurs demandant leur raccordement à cet ouvrage collectif par un branchement individuel, via une contribution additionnelle.

Il est ainsi proposé de créer une nouvelle section au sein du code de l'énergie pour les infrastructures de recharge en immeuble afin de mettre en œuvre, pour les propriétaires et copropriétés qui le souhaitent, ce nouveau dispositif de facturation des contributions de raccordement dues au titre des infrastructures collectives de recharge de véhicules électriques.

Ce dispositif permet ainsi au gestionnaire du réseau de distribution de pré-financer l'infrastructure collective, les travaux étant couverts par le tarif d'utilisation des réseaux. Les utilisateurs de cet équipement compenseront cette charge en s'acquittant d'une contribution additionnelle dont les modalités de détermination seront précisées par décret après avis de la Commission de l'énergie.

Afin de limiter le risque de coûts échoués, ce dispositif de financement ne pourrait être mobilisé qu'en cas de besoin déjà avéré pour l'équipement d'un ou plusieurs points de recharge qui justifierait l'installation de l'infrastructure collective.

La contribution individuelle sera basée sur les coûts de l'infrastructure collective concernée, la puissance demandée par l'utilisateur, le nombre d'emplacements de stationnement accessibles à l'infrastructure du réseau public, et sur l'évaluation du taux moyen d'équipement à long terme en points de recharge, ce taux étant déterminé au niveau national afin de permettre l'équilibre financier global du dispositif.

Ce dispositif a ainsi vocation à favoriser le développement de la mobilité électrique et à contribuer à l'objectif d'intérêt général de mise en œuvre de la transition énergétique.

Un second article permet de préciser que lorsqu'un tel dispositif de pré-financement d'une infrastructure collective serait proposé par un opérateur privé, ce dernier doit alors signer une convention avec le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires. Cette dernière prévoit la gratuité des prestations réalisées pour le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires, détaille les montants ultérieurs dus par les utilisateurs, et définit les conditions d'intervention, de gestion et d'entretien de l'infrastructure collective.

Enfin, le présent amendement prévoit que lorsqu'un tel dispositif permet d'installer, sans frais pour le syndicat des copropriétaires, une infrastructure collective, soit relevant du réseau public, soit d'un opérateur privé, qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, la décision d'installation peut être prise à la majorité simple.