

GRENELLE 2: RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES DANS LES BÂTIMENTS

Par Laurence PINET | Consultante juridique à la FNAIM





Le décret n°2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos a été publié au *Journal officiel* du 27 juillet 2011. Il concerne tant les bâtiments neufs que les bâtiments existants.

Rappelons que ce décret a été pris pour l'application de l'article 57 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », qui a notamment créé ou modifié, pour ce qui concerne nos activités et le présent objet certains articles de la loi fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis.

Dispositions spécifiques aux immeubles soumis au statut de la copropriété

Ainsi, depuis la loi « Grenelle 2 », lorsque l'immeuble en copropriété possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé d'installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation

des devis élaborés à cet effet (art. 24-5 de la loi du 10 juillet 1965).

L'article 251 de la même loi a fixé la règle de majorité applicable aux décisions relatives à ces résolutions. Ainsi, sont adoptées à la majorité des voix de tous les copropriétaires les décisions concernant : l'installation ou la modification de ces installations électriques intérieures permettant l'alimentation des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ainsi que la réalisation des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules.

Par ailleurs le code de la construction et de l'habitation (CCH) fait peser de nouvelles obligations, tant sur les constructeurs d'immeubles neufs que sur ceux qui sont propriétaires d'immeubles existants à la date d'entrée en vigueur de la loi « Grenelle 2 ».

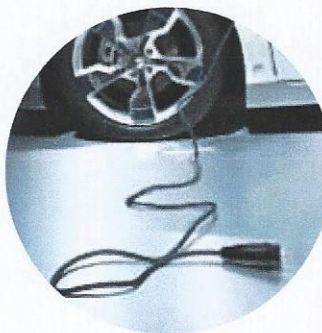
Obligations sur constructions de nouveaux ensembles immobiliers

Pour toute nouvelle construction de bâtiments dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2012, la personne qui construit :

- un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisé doit le doter 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

À NOTER

Le décret du 25 juillet 2011 concerne les bâtiments neufs dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2012 et aux bâtiments existants à compter du 1^{er} janvier 2015.



comptage individuel, ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

- un bâtiment à usage tertiaire constituant principalement un lieu de travail et équipé de places de stationnement destinées aux salariés doit doter une partie de ces places de gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

Obligations sur immeubles existants

Le code de la construction et de l'habitation fait également peser des obligations sur les propriétaires d'immeubles existants.

- Dans les immeubles en mono ou copropriété dotés de places de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif, le propriétaire 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 rechargeable et permettant un comptage individuel, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier. Constitue notamment un motif sérieux et légitime la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire de réaliser de telles installations en vue d'assurer dans un délai raisonnable l'équipement nécessaire (art. L.111-6-4 du CCH).

— Dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, avant le 1^{er} janvier 2015, des équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent y être installés, dès que ces bâtiments sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés (art. L.111-5-3 du CCH).

Enfin, l'article L.111-6-5 du même code a prévu que les conditions d'installation, de gestion et d'entretien de l'ensemble de ces équipements à l'intérieur d'un immeuble collectif et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals feront l'objet d'une convention entre le prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat représenté par le syndic.

L'application de l'ensemble de ces dispositions législatives a été fixée par le décret du 25 juillet 2011. Il fixe, d'une part, pour les bâtiments neufs et existants, les obligations relatives à l'installation d'équipements électriques permettant la recharge des véhicules électriques et hybrides dans les parcs de stationnement des bâtiments d'habitation et de bureaux et, d'autre part, les mesures nécessaires à la mise en place d'infrastructures dédiées au stationnement sécurisé des vélos.

I - DISPOSITIONS CONCERNANT LES BÂTIMENTS NEUFS (dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2012)

Neufs ou déjà existants, les bâtiments doivent s'équiper en vue de proposer la recharge des véhicules électriques ou hybrides.

A - Recharge des véhicules électriques ou hybrides

Des articles R.111-14-2 et R.111-14-3 sont créés dans le CCH. Le premier vise les bâtiments neufs à usage principal d'habitation et le second les bâtiments neufs à usage principal tertiaire.

Bâtiments neufs à usage principal d'habitation

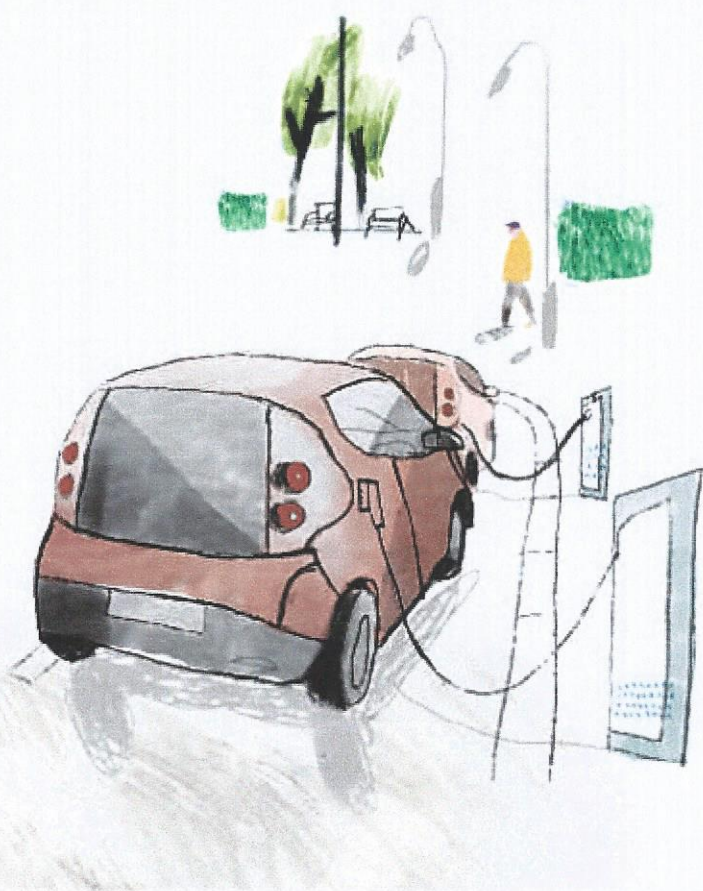
Lorsqu'un tel bâtiment regroupe au moins deux logements et est équipé d'un parc de stationnement bâti clos et couvert, d'accès réservé aux seuls occupants des places de stationnement, constitué notamment de places de stationnement individuelles fermées ou d'accès sécurisé, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. L'équipement ainsi réalisé est relié à un

tableau général basse tension en aval du disjoncteur de l'immeuble, se situant dans un local technique électrique.

Tout ou partie des places du parc de stationnement doit être conçu de manière à pouvoir accueillir ultérieurement un point de charge pour la recharge normale d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, disposant d'un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations. Dans ce but, des fourreaux, des chemins de câble ou des conduits sont installés à partir du tableau général basse tension de façon à pouvoir desservir au moins 10 % des places destinées aux véhicules automobiles, avec un minimum d'une place.

Ce minimum de places à équiper se calcule par rapport à la plus petite des valeurs suivantes : soit la →

10% DES PLACES DOIVENT POUVOIR ÊTRE DESSERVIES.



LA CAPACITÉ DE STATIONNEMENT DES VÉLOS SERA PRÉCISÉE PAR ARRÊTÉ.

→ totalité des emplacements exigés par le document d'urbanisme, s'il prévoit moins d'une place par logement ; soit la totalité des emplacements représentant en moyenne une place par logement, majorée du nombre de places exigées pour d'autres usages que le logement. Les places desservies sont soit des places individuelles, soit un espace commun.

Un arrêté doit venir préciser les modalités d'application de ce dispositif.

Bâtiments neufs à usage principal tertiaire

Lorsqu'un tel bâtiment est équipé d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés, ce parc est alimenté en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. L'équipement est alors relié à

un tableau général basse tension en aval du disjoncteur principal, situé dans un local technique électrique.

Tout ou partie de ces places doit être conçu de manière à pouvoir accueillir ultérieurement un point de charge pour la recharge normale d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, disposant d'un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations. Dans ce but, des fourreaux, des chemins de câble ou des conduits sont installés à partir du tableau général basse tension du parc de façon à pouvoir desservir au moins 10% des places, calculés par rapport à la totalité des places de stationnement destinées aux véhicules automobiles exigés par le document d'urbanisme, avec un minimum d'une place.

Un arrêté doit venir préciser les modalités d'application de ce dispositif.

B - Stationnement sécurisé des vélos

Des articles R.111-14-4 et R.111-14-5 sont insérés dans le CCH, le premier concerne les bâtiments neufs à usage principal d'habitation et le second ceux à usage principal de bureaux. Le terme «vélo» désigne ici les cycles et les cycles à pédalage assisté tels que définis par l'article R.311-1 du code de la route⁽¹⁾.

Bâtiments neufs à usage principal d'habitation

Lorsqu'un tel bâtiment regroupe au moins deux logements et comprend un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, ce bâtiment doit être équipé d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos. Cet espace comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue. Un arrêté du ministre chargé du Logement doit préciser la capacité de stationnement que doit présenter cet espace réservé, en adéquation avec le nombre, le type ou la surface des logements.

Bâtiments neufs à usage principal de bureaux

Lorsqu'un tel bâtiment comprend un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, ce bâtiment doit être équipé d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos. Cet espace comporte lui aussi un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser

et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue. Ici encore, un arrêté du ministre chargé du Logement doit préciser la capacité de stationnement que doit présenter cet espace réservé, en adéquation avec le nombre, le type ou la surface des logements.

II - DISPOSITIONS CONCERNANT LES BÂTIMENTS EXISTANTS (dont la demande de permis de construire a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012)

A - Recharge des véhicules électriques ou hybrides

Pour les bâtiments existants, des articles R.136-1 à R.136-3 sont créés dans le CCH, le premier concerne les bâtiments à usage principal de bureaux ne comportant pas de logements et les deux autres, les bâtiments à usage principal d'habitation.

Bâtiments à usage principal de bureaux ne comportant pas de logements

Lorsque la demande de permis de construire a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012, que ces bâtiments, situés en France métropolitaine sont équipés d'un parc de stationnement bâti clos et couvert d'accès réservé aux salariés et possèdent les caractéristiques suivantes :

- une capacité de stationnement supérieure à 20 places dans les aires urbaines de plus de 50 000 habitants, et supérieure à 40 places dans les autres cas ;
- un unique propriétaire et un unique occupant de l'ensemble constitué des locaux et du parc de stationnement.

Alors le propriétaire réalise, à partir d'un tableau

À RETENIR

Un bâtiment existant est celui dont la demande de permis de construire a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012.

général basse tension situé en aval du disjoncteur de l'immeuble, des circuits électriques dédiés permettant la connexion de points de charge pour la recharge normale des véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Il est tenu également d'équiper une partie des places du parc de stationnement de ces points de charge. Cette installation dessert au moins 10 % de la totalité des places du parc de stationnement destinées aux véhicules automobiles dans les aires urbaines de plus de 50 000 habitants, 5 % dans les autres cas (art. R.136-1 du CCH).

Bâtiments à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements

Dans ces bâtiments comprenant un parc de stationnement bâti

clos et couvert, un véritable « droit à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables » est organisé par l'article R.136-2 du CCH en faveur des locataires et des occupants de bonne foi de tout logement.

Avant de procéder aux travaux permettant la recharge normale de tels véhicules, avec un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations, le locataire ou l'occupant de bonne foi devra en informer le propriétaire par lettre recommandée avec avis de réception et y joindre une description détaillée des travaux à entreprendre assortie d'un plan ou d'un schéma (sauf si l'établissement de ce dernier est rendu impossible par le propriétaire) : – si l'immeuble appartient →

(1)
Est un cycle un « véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles » et un cycle à pédalage assisté, un « cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler ».



Passez à la vitesse supérieure avec
EVOLUTION V5
technologie | rapidité | performance

- Gérance
- Syndic
- Transaction
- Location saisonnière
- Comptabilité générale
- Organiseur®
- SCI
- Répartition de charges
- Etat des lieux
- AG Nomade
- Paie
- Internet
- Téléphonie
- Synchronisation

CRYPTO
Société de Services Immobiliers

Tél. : 03 83 90 36 36
www.crypto.fr - info@crypto.fr



DANS LES BÂTIMENTS À USAGE PRINCIPAL D'HABITATION, UN DROIT À LA RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES EST NÉ.

→ à un propriétaire unique ou une société, la demande est notifiée à son représentant légal ;
 – si l'immeuble est en indivision, la demande sera notifiée à l'un des indivisaires à charge pour ce dernier d'en informer les autres ;
 – si l'immeuble est en copropriété, la demande devra être notifiée au copropriétaire bailleur avec copie au syndic de copropriété. Dans le délai de trois mois suivant la réception de la demande, le copropriétaire notifiera au syndic sa demande d'inscription de la question à l'ordre du jour de la prochaine assemblée générale.

Le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires qui entend s'opposer aux travaux demandés devra, à peine de forclusion, saisir le tribunal d'instance du lieu de l'immeuble dans le délai

de six mois suivant réception de la demande. Copie de la saisine du juge devra être adressée sans délai, par lettre recommandée avec avis de réception, au locataire ou occupant de bonne foi qui a fait la demande de travaux par le propriétaire ou le syndic mais ce dernier a également la possibilité de la notifier au copropriétaire bailleur à charge pour lui de la notifier à son tour à son locataire ou occupant de bonne foi.

Rappelons à ce sujet que l'article L.111-6-4 du CCH précise que 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 rechargeable et permettant un comptage individuel, à la demande d'un locataire ou occupant de bonne foi et aux frais de ce dernier. Constitue notamment un motif sérieux et légitime au sens du premier alinéa la préexistence de telles installations ou la décision prise par le propriétaire de réaliser de telles installations en vue d'assurer dans un délai raisonnable l'équipement nécessaire.

La marge de manœuvre du propriétaire ou du syndicat des copropriétaires pour s'opposer à de tels travaux semble donc très étroite.

Mais le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires peut, dans le même délai de six mois, décider de la réalisation des travaux permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides avec un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations, afin d'équiper l'ensemble des places de stationnement de l'immeuble.

Cela étant, si ces travaux ne sont pas réalisés dans les six mois de la décision d'y procéder, le locataire ou occupant de bonne foi, demandeur, pourra procéder à l'exécution des travaux qui ont fait l'objet de la notification initiale au bailleur ou au copropriétaire, avec copie au syndic.

Ces délais risquent de poser des problèmes d'application pratique. En effet, si l'assemblée générale annuelle ne doit pas se tenir dans un délai bien inférieur à celui de six mois, cette dernière risque de ne pas avoir le temps d'examiner la question ou, si elle s'oppose à la réalisation de ces travaux, de ne pouvoir saisir dans

le délai requis le juge. Ainsi, se posera peut-être la question de la convocation d'une assemblée générale «extraordinaire».

Rappelons que les conditions d'installation, de gestion, d'entretien ou de remplacement des équipements de recharge électrique pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'intérieur d'un immeuble collectif et desservant un ou plusieurs utilisateurs finals doivent faire l'objet d'une convention entre le prestataire et le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndic, et ce donc, semble-t-il, même si la demande initiale de réalisation de ces travaux ne concerne qu'un seul locataire si l'on fait une stricte application des articles L.111-6-5 et R.136-3 du CCH.

Notons cependant que le dispositif ci-dessus ne concerne que les locataires et occupants de bonne foi. Qu'en est-il lorsque la demande émane d'un copropriétaire ?

Si ce dernier envisage de faire réaliser une telle installation dans ses parties privatives, sans aucune incidence sur les parties communes, il est, en principe libre de la réaliser sans autorisation de l'assemblée générale conformément aux termes de l'article 9 alinéa 1^{er} de la loi du 10 juillet 1965.

En revanche, si ce copropriétaire veut réaliser de tels travaux mais qu'ils affectent les parties communes (ce qui techniquement nous paraît plus vraisemblable), l'assemblée générale devra l'y autoriser en application de l'article 25 b de la loi du 10 juillet 1965.

Mais alors qu'en sera-t-il de la convention fixant les conditions d'installation, de



À NOTER

Les dispositions relatives aux bâtiments à usage d'habitation de deux logements minimum ne seront applicables qu'à compter du 1^{er} janvier 2015.

gestion et d'entretien de l'installation ? Dans ce contexte, elle devrait être signée entre le prestataire et le copropriétaire concerné. Toutefois, l'article L.111-6-5 du CCH semble, dans tous les cas, imposer la signature de cette convention entre le prestataire et le syndic des copropriétaires puisqu'il vise la desserte d'un ou plusieurs utilisateurs finals.

Enfin, rappelons qu'en vertu de l'article 24-5 de la loi du 10 juillet 1965, lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet.

Ces travaux doivent être votés à la majorité absolue de l'article 25 (cf. art. 25-1 de la loi du 10 juillet 1965).

Le syndic des copropriétaires peut donc prendre l'initiative de la réalisation de tels travaux.

Notons cependant qu'aucun texte n'est venu préciser ce qu'il fallait entendre par « emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif ». Par ailleurs, ce texte semble devoir s'appliquer dans tous

les immeubles en copropriété et non plus seulement dans les bâtiments à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements comprenant un parc de stationnement bâti clos et couvert.

B - Stationnement sécurisé des vélos

Un article R.136-4 est créé dans le CCH qui concerne les seuls bâtiments à usage principal de bureaux ne comportant pas de logements et comprenant un parc de stationnement répondant à certains critères. Aucune obligation n'est donc prévue pour les immeubles à usage d'habitation existants.

Le texte s'applique aux bâtiments à usage principal de bureaux, dont la demande de permis de construire a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012, ne comportant pas de logements et comprenant un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés, et qui possèdent les caractéristiques suivantes : une capacité de stationnement supérieure ou égale à vingt places et un unique propriétaire et un unique locataire des locaux et du parc de stationnement.

Dans ces conditions, le propriétaire équipe le bâtiment d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos. Cet espace comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment, qui sera précisée par un arrêté.