

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

**Décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de 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**

NOR : DEVR1603472D

**Publics concernés :** aménageurs et opérateurs publics et privés d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ; opérateurs de mobilité ; installateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ; gestionnaires d'une plate-forme d'interopérabilité ; fabricants de bornes de recharge et de dispositifs de connexion entre un véhicule électrique et un point de recharge.

**Objet :** infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication à l'exception des dispositions relatives aux spécifications techniques que doivent respecter les points de recharge normale, qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2017, et de celles applicables aux bornes de recharge rapide ouvertes au public installées ou remplacées jusqu'au 31 décembre 2024 qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017.

**Notice :** le décret uniformise les dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

**Références :** le décret transpose partiellement la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ; il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et du ministre de l'économie et des finances,

Vu la directive 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, ensemble la notification 2016/131/F ;

Vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

Vu la directive 2014/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché du matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2224-37 ;

Vu le code de l'énergie, notamment son article L. 342-8 ;

Vu le code de la consommation, notamment son article L. 112-1 ;

Vu le code de la route, notamment son article R. 311-1 ;

Vu le code du travail, notamment son article R. 4544-9 ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ;

Vu l'avis favorable du Conseil national d'évaluation des normes du 3 mars 2016 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'énergie en date du 14 juin 2016,

Décète :

#### TITRE I<sup>er</sup>

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le présent décret est applicable aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, à l'exclusion des dispositifs sans fil ou à induction, des dispositifs d'échange de batterie et des infrastructures

dévolues exclusivement à la recharge des autobus et des autocars, ainsi que des véhicules de catégorie L, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, dont la puissance maximale de recharge ne dépasse pas 2 kW.

**Art. 2.** – Au sens du présent décret, on entend par :

- véhicule électrique » : un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure ;
- infrastructure de recharge » : l'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données, la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge ;
- station de recharge » : une borne associée à des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes associées à des emplacements de stationnement, alimentée par un même point de livraison du réseau public de distribution d'électricité ou par une même installation locale de production ou de stockage d'énergie et exploitée par un seul opérateur ou groupement d'opérateurs ;
- borne de recharge » : un appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de recharge et pouvant intégrer notamment des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement ;
- point de recharge » : une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ;
- charge intelligente » : une charge de véhicule électrique contrôlée par une communication afin de répondre aux besoins des utilisateurs en optimisant les contraintes et les coûts des réseaux et de la production d'énergie au regard des limitations du système et de la fiabilité de l'alimentation électrique ;
- point de recharge normale » : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance inférieure ou égale à 22 kW ;
- point de recharge rapide ou à haute puissance » : un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW ;
- point de recharge ouvert au public » : un point de recharge, exploité par un opérateur public ou privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire ;

L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'autorisation, d'authentification, d'utilisation et de paiement.

Est notamment considéré comme un point de recharge ouvert au public :

- un point de recharge dont l'emplacement de stationnement est physiquement accessible au public, y compris moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès ;
- un point de recharge rattaché à un système de voitures partagées et accessible à des tiers, y compris moyennant le paiement du service de la recharge ;

N'est pas considéré comme un point de recharge ouvert au public :

- un point de recharge installé dans un bâtiment d'habitation privé ou dans une dépendance d'un bâtiment d'habitation privé et exclusivement réservé aux résidents ;
- un point de recharge affecté exclusivement à la recharge des véhicules en service au sein d'une même entité et installé dans une enceinte dépendant de cette entité ;
- un point de recharge installé dans un atelier de maintenance ou de réparation non accessible au public ;
- « aménageur » : le maître d'ouvrage d'une infrastructure de recharge, jusqu'à sa mise en service, et le propriétaire de l'infrastructure dès lors qu'elle a été mise en service ;
- « opérateur d'infrastructure de recharge » : la personne qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d'un aménageur ou pour son propre compte ;
- « opérateur de mobilité » : un prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques incluant des services d'accès à la recharge ;
- « unité d'exploitation » : un réseau homogène d'infrastructures de recharge exploité par un opérateur unique d'infrastructure de recharge ou comme une gamme de services proposée par un opérateur de mobilité ;
- « itinérance de la recharge » : la faculté pour l'utilisateur, titulaire ou non d'un contrat ou d'un abonnement avec un opérateur de mobilité, d'utiliser les réseaux de recharge de différents opérateurs d'infrastructure de recharge sans inscription préalable auprès de l'opérateur exploitant le réseau dont il utilise ponctuellement le service de recharge, soit en ayant accès à la recharge et au paiement du service par l'intermédiaire d'un opérateur de mobilité avec lequel il a un contrat ou un abonnement, soit en ayant accès à la recharge et au paiement du service directement auprès de l'opérateur de l'infrastructure à laquelle il recharge son véhicule ;
- « plate-forme d'interopérabilité » : un opérateur qui concourt au déploiement de l'itinérance de la recharge en facilitant, sécurisant et optimisant les échanges de données entre les opérateurs d'infrastructure de recharge et les opérateurs de mobilité ;
- « accès à la recharge » : la procédure qui permet le raccordement d'un véhicule à un point de recharge et le transfert de l'énergie nécessaire à la recharge.

## TITRE II

## EXIGENCES REQUISES POUR LA CONFIGURATION DES POINTS DE RECHARGE

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## Points de recharge normale

**Art. 3.** – Un point de recharge normale dispose au minimum d'un socle de prise de courant de type 2 ou d'un connecteur de type 2, tels que décrits dans la norme NF EN 62196-2.

Dans le cas où le point de recharge est rattaché au point de livraison électrique d'un bâtiment, ce socle de prise ou ce connecteur dispose d'obturateurs de sécurité.

Par dérogation au premier alinéa, les dispositifs de recharge d'une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW installés dans un bâtiment d'habitation privé ou dans une dépendance d'un bâtiment d'habitation privé et qui ne sont pas accessibles au public peuvent utiliser uniquement un socle de prise de courant de type E, tel que décrit dans la norme NF C61-314, adapté à la recharge d'un véhicule électrique. Lors de l'utilisation de ces prises, l'intensité de charge est limitée à 8A par le dispositif de recharge du véhicule ou à la valeur déclarée lors de l'utilisation de produits spécifiques dédiés à la recharge des véhicules électriques.

Les dispositifs utilisés pour la recharge d'un véhicule électrique d'une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques et qui ne sont pas accessibles au public sont équipés d'un socle de prise de courant supportant la recharge des véhicules électriques.

**Art. 4.** – Chaque station ouverte au public délivrant une recharge normale intègre au minimum un socle de prise de courant de type E.

Ce socle est conforme aux exigences de sécurité décrites par la norme NF C61-314 et déclaré adapté, par son fabricant, à la recharge répétée de véhicules électriques. Les dispositifs utilisés pour connecter un véhicule électrique sur un socle de prise de courant de type E limitent la puissance appelée lors de la charge conformément à cette norme.

## CHAPITRE II

## Points de recharge rapide

**Art. 5.** – Un point de recharge rapide en courant continu ouvert au public dispose au minimum d'un connecteur de type Combo2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-3.

Un point de recharge rapide en courant alternatif ouvert au public dispose au minimum d'un connecteur de type 2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-2.

Les bornes de recharge rapide ouvertes au public installées ou remplacées jusqu'au 31 décembre 2024 disposent d'un connecteur de type 2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-2 en courant alternatif, d'un connecteur Combo2 et d'un connecteur CHAdeMO tels que décrits dans la norme NF EN 62196-3 en courant continu.

Dans le cas où des contraintes techniques ne permettent pas d'installer des bornes de recharge rapide conformes aux dispositions du troisième alinéa, des bornes de recharge rapide complémentaires sont installées à proximité immédiate et au sein de la même station.

Ces bornes complémentaires peuvent être exploitées, par délégation de l'aménageur ou de l'opérateur initial, par un opérateur tiers d'infrastructure de recharge.

## TITRE III

## DISPOSITIONS RELATIVES À LA GESTION DE L'ÉNERGIE

CHAPITRE I<sup>er</sup>

## Relations avec le gestionnaire du réseau de distribution

**Art. 6.** – L'aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public ou la personne agissant en son nom transmet au gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, au plus tard lors de la rédaction de l'avant-projet sommaire, une demande d'étude ou de pré-étude de raccordement.

Cette étude ou pré-étude est effectuée sur la base de données techniques fixées dans la documentation technique de référence du gestionnaire de réseau et comprenant a minima les coordonnées GPS de l'infrastructure envisagée, le type d'alimentation ainsi que la puissance requise. Les coûts de raccordement et les offres de raccordement spécifiques aux clients acceptant une régulation intelligente de la recharge sont définis conformément à l'article L. 342-8 du code de l'énergie.

## CHAPITRE II

## Charge intelligente

**Art. 7.** – Les points de recharge ouverts au public utilisent des dispositifs de mesure et de contrôle permettant de piloter la recharge.

Un arrêté du ministre chargé de l'énergie fixe les caractéristiques de ces dispositifs ainsi que les modalités et le calendrier de leur déploiement.

**Art. 8.** – Les professionnels installant un point de recharge non ouvert au public proposent l’installation d’un système de mesure et de contrôle de la charge permettant d’adapter les paramètres de la charge.

**Art. 9.** – Les constructeurs automobiles informent les utilisateurs des moyens disponibles à cet effet dans leur véhicule, notamment la programmation de l’horaire de recharge, les possibilités de communication avec les dispositifs de recharge et la transmission de l’état de charge de la batterie.

## TITRE IV

### ITINÉRAIRE DE LA RECHARGE

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Dispositions relatives à l’exploitation des infrastructures de recharge

**Art. 10.** – Chaque point de recharge ouvert au public est intégré au réseau national des infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Un identifiant unique est attribué à chaque unité d’exploitation dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l’industrie.

**Art. 11.** – Une infrastructure de recharge ouverte au public est exploitée par un opérateur d’infrastructure de recharge utilisant un système de supervision qui permet l’échange de données avec chaque point de recharge ainsi qu’un suivi en temps réel de l’état des points de recharge, et qui enregistre les paramètres essentiels de l’usage du service, dont ceux concernant l’énergie délivrée.

Un aménageur qui met à la disposition du public une seule station de recharge dont la puissance de raccordement est inférieure ou égale à 36 kVA et qui n’est pas intégrée à un réseau d’infrastructures de recharge n’est pas soumis à l’obligation mentionnée au premier alinéa. Dans ce cas, l’aménageur reste toutefois tenu de s’assurer par tout moyen adéquat de l’état de fonctionnement permanent des points de recharge de la station.

**Art. 12.** – L’aménageur d’une infrastructure de recharge ouverte au public exploitée conformément au premier alinéa de l’article 11 prend les mesures appropriées pour garantir, dans des conditions non discriminatoires, l’accès à la recharge et, le cas échéant, le paiement afférent, par l’intermédiaire de tout opérateur de mobilité qui en fait la demande.

Cette obligation est présumée satisfaite si elle est mise en œuvre par un opérateur d’infrastructure de recharge connecté à une plate-forme d’interopérabilité.

#### CHAPITRE II

##### Données relatives aux caractéristiques des infrastructures de recharge

**Art. 13.** – Les données relatives à la localisation géographique et aux caractéristiques techniques des stations et des points de recharge ouverts au public, dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de l’industrie, sont accessibles sur une base ouverte à tous les utilisateurs dans des conditions non discriminatoires.

L’aménageur prend les mesures appropriées pour que ces données soient en permanence tenues à jour, rendues publiques sur le site de la plate-forme ouverte des données publiques françaises ([www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)) sous licence ouverte permettant la réutilisation libre de ces données et disponibles sur une plate-forme d’interopérabilité.

**Art. 14.** – Dès lors que des données dynamiques sont disponibles pour l’exploitation d’une infrastructure de recharge ouverte au public, l’aménageur prend les mesures appropriées pour qu’a minima les données relatives à la disponibilité des points de recharge soient mises à la disposition de tous les utilisateurs en temps réel, au même niveau de qualité et dans les mêmes délais, sur une base ouverte et dans des conditions non discriminatoires.

Cette obligation est présumée satisfaite si elle est mise en œuvre par un opérateur d’infrastructure de recharge qui transmet ces données à une plate-forme d’interopérabilité.

#### CHAPITRE III

##### Les plates-formes d’interopérabilité

**Art. 15.** – Une plate-forme d’interopérabilité 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’itinéraire de la recharge et les services associés tels que la recherche et la réservation des points de recharge, dès lors qu’ils sont proposés par les opérateurs concernés.

Elle prend les mesures appropriées pour rendre son service d’intermédiation également accessible à d’autres opérateurs dont l’activité nécessite une interaction avec les opérateurs d’infrastructure de recharge ou les opérateurs de mobilité.

Elle établit un référentiel des données relatives aux points de recharge qui lui sont communiquées à l’initiative des aménageurs.

Elle prend les mesures appropriées pour établir des relations avec les autres plates-formes d’interopérabilité afin de permettre à l’abonné d’un opérateur de mobilité, connecté à une de ces plates-formes, d’accéder aux infrastructures de recharge d’opérateurs connectés aux autres plates-formes.

Elle ne commercialise pas de service à destination des consommateurs finals, sauf pour le compte et au nom d’un opérateur de mobilité avec lequel elle a conclu un contrat à cet effet.

**Art. 16.** – Une plate-forme d’interopérabilité ne peut, du fait de son organisation ou de son activité, conférer ou contribuer à conférer un avantage particulier à un aménageur, à un opérateur d’infrastructure de recharge ou à un opérateur de mobilité.

**Art. 17.** – Les plates-formes d’interopérabilité délivrent leurs services aux opérateurs d’infrastructure de recharge et aux opérateurs de mobilité qui lui en font la demande dans des conditions non discriminatoires.

#### CHAPITRE IV

##### L’accès aux infrastructures et le paiement de la recharge

**Art. 18.** – Outre l’identifiant du point de recharge, les informations nécessaires à l’accès à la recharge et aux modalités de fonctionnement, ainsi qu’un numéro de téléphone ou un bouton d’appel connecté ou tout autre moyen équivalent pour joindre l’opérateur en cas de dysfonctionnement sont disponibles à proximité immédiate des points de recharge ouverts au public.

**Art. 19.** – Sur chaque station de recharge ouverte au public, les caractéristiques et le prix du service de recharge sont indiquées selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l’économie en application de l’article L. 112-1 du code de la consommation.

**Art. 20.** – Tout point de recharge ouvert au public permet l’accès à la recharge et le paiement par une transaction à l’acte à tout utilisateur d’un véhicule électrique sans que ce dernier soit tenu de souscrire un contrat ou un abonnement avec un opérateur de mobilité ou l’opérateur de l’infrastructure considérée.

Tout point de recharge ouvert au public permet l’accès à la recharge et au paiement afférent à tout utilisateur d’un véhicule électrique abonné à un opérateur de mobilité ayant établi une relation d’interopérabilité, dans les conditions définies à l’article 12, avec l’opérateur du point de recharge considéré.

Les modalités d’accès à la recharge répondent aux mêmes exigences si l’accès à la recharge n’est pas assorti d’un paiement.

**Art. 21.** – Si l’infrastructure de recharge est équipée d’un lecteur de badge permettant l’accès à la recharge, celui-ci est compatible *a minima* avec la spécification technique CEN/TS/16794.

#### TITRE V

##### L’INSTALLATION ET LA MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Dispositions relatives à la qualification des installateurs

**Art. 22.** – Les points de recharge pour véhicules électriques sont installés par un professionnel habilité conformément à l’article R. 4544-9 du code du travail.

A l’exclusion des dispositifs d’une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW installés dans un bâtiment d’habitation privée ou dans une dépendance d’un bâtiment d’habitation privée ou dont la fonction principale n’est pas de recharger des véhicules électriques et qui ne sont pas accessibles au public, les infrastructures de recharge sont installées par des professionnels habilités conformément à l’article R. 4544-9 du code du travail titulaires d’une qualification pour l’installation desdites infrastructures de recharge délivrée par un organisme de qualification accrédité.

Cette qualification s’appuie sur un module de formation agréé par l’organisme de qualification accrédité.

#### CHAPITRE II

##### Dispositions relatives à l’installation des infrastructures

**Art. 23.** – L’installateur d’une infrastructure de recharge vérifie que l’installation électrique est conforme aux exigences de sécurité en vigueur et dispose d’un circuit spécialisé pour chaque point de recharge ainsi que d’un point de protection constitué d’un dispositif de protection à courant différentiel-résiduel (DDR) au plus égal à 30mA dédié à ce circuit.

#### CHAPITRE III

##### Dispositions relatives à la maintenance des infrastructures

**Art. 24.** – L’aménageur d’une infrastructure de recharge ouverte au public prend les mesures adéquates pour être en mesure de garantir le respect d’un délai maximum d’intervention en cas d’anomalie affectant l’utilisation de cette infrastructure.

Les infrastructures de recharge ouvertes au public sont inspectées au moins une fois par an.

#### TITRE VI

##### DISPOSITIONS DIVERSES

**Art. 25.** – Les articles 3 à 5 sont applicables aux infrastructures installées ou remplacées à compter du 1<sup>er</sup> mars 2017, à l’exception du troisième alinéa de l’article 5, qui est applicable aux infrastructures installées ou remplacées à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017.

Les professionnels justifiant d'une formation datant de moins de quatre ans équivalente à celle mentionnée au troisième alinéa de l'article 22 qui détiennent une attestation de demande de dossier de qualification disposent d'un délai d'un délai de 6 mois suivant la date de publication du présent décret pour obtenir la qualification mentionnée au deuxième alinéa du même article. L'attestation d'une formation datant de moins de quatre ans équivalente à celle mentionnée au troisième alinéa de l'article 22 en vue d'obtenir la qualification prévue au deuxième alinéa de cet article peut être utilisée pendant une période d'un an suivant la date de publication du présent décret.

**Art. 26.** – La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'économie et des finances, la secrétaire d'Etat chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire et le secrétaire d'Etat chargé de l'industrie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 12 janvier 2017.

BERNARD CAZENEUVE

Par le Premier ministre :

*La ministre de l'environnement,  
de l'énergie et de la mer,  
chargée des relations internationales  
sur le climat,*  
SÉGOLÈNE ROYAL

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*  
MICHEL SAPIN

*La secrétaire d'Etat  
chargée du commerce,  
de l'artisanat, de la consommation  
et de l'économie sociale et solidaire,*  
MARTINE PINVILLE

*Le secrétaire d'Etat  
chargé de l'industrie,*  
CHRISTOPHE SIRUGUE