

Avis du Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique

- projet d'arrêté relatif à l'application de l'article R.111-14-2 du Code de la construction et de l'habitation

Le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique,

La Défense, le 13 octobre 2020

Vu la saisine du Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique en date du 1^{er} octobre du projet d'arrêté relatif à l'application de l'article R.111-14-2 du Code de la construction et de l'habitation ;

Vu le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique en date du 13 octobre 2020 ;

En préambule de l'examen de ce projet d'arrêté susmentionné, l'administration rappelle que la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (ou LOM) fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour parvenir à la neutralité carbone en 2050. Ce déploiement est fortement tributaire de la capacité pour l'utilisateur à disposer d'un point de recharge à son domicile ou sur son lieu de travail, lors de ses trajets du quotidien comme sur ses longs voyages en itinérance.

Depuis 2010 et la loi portant engagement national pour l'environnement (loi « Grenelle 2 »), le pré-équipement des bâtiments permet de faciliter les mises en œuvre ultérieure des points de recharge. La LOM vient renforcer cette ambition pour laquelle le présent projet de décret doit préciser les modalités d'application.

La LOM transpose la directive européenne 2018/844 du 30 mai 2018 modifiant la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments et la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique. Cette transposition se traduit par un ajustement des seuils de pré-équipement dans les bâtiments neufs ou faisant l'objet de rénovations lourdes. Des dispositions s'appliqueront également à tous les parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels comprenant plus de 20 places à horizon 2025.

Dans le cadre du CCH, la LOM sépare et ordonne les exigences en termes d'équipement des emplacements de stationnement pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (articles L111-3-3 à L111-3-9) et d'infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos (article L111-3-10 à L111-3-12).

Le projet d'arrêté proposé complète le projet de décret appelé par l'article L111-3-3 du CCH, lui-même issu de l'article 64 de la LOM. Le CSCEE avait émis un avis favorable à ce projet de décret en juillet, celui-ci définit les caractéristiques minimales des dispositifs d'alimentation et de sécurité

des installations de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Il vient modifier l'article R.111-14-2 et abroger les articles R.111-14-3, R.111-14-3-1, R.111-14-3-2 et R.136-1 du CCH, à compter du 11 mars 2021. Il a reçu un avis favorable avec réserve suite à son examen par le CSCEE lors de la séance plénière du 7 juillet 2020. Ce projet de décret est en cours de saisine du Conseil d'Etat.

Le projet d'arrêté soumis au CSCEE précise les valeurs de puissance électrique afin de couvrir les besoins des installations de recharge et les possibilités d'optimisation de cette puissance introduites dans le projet de décret :

- soit au niveau des installations de recharge, avec le foisonnement des consommations et le pilotage ;
- soit au niveau du bâtiment, en prenant en compte la complémentarité de l'ensemble des usages, y compris les installations de recharge.

Après examen de ce projet d'arrêté, le CSCEE émet les observations suivantes sur ces textes :

- au titre de l'impact des dispositions du texte sur l'exigence de simplification des réglementations et des normes dans la construction :

La LOM, prenant en compte la directive DPEB, ne considère plus que 2 types de bâtiments, les résidentiels et les non résidentiels. La lecture du dispositif réglementaire est simplifiée.

Pour les parcs de stationnement des bâtiments neufs ou qui font l'objet de travaux lourds, elle vient renforcer les exigences de pré-équipement et impose de l'équipement (borne) à plus de bâtiments.

Le projet d'arrêté soumis définit les éléments à prendre en compte pour le calcul de la puissance nécessaire à l'alimentation électrique des installations de recharge (20% des emplacements de stationnement), en intégrant l'optimisation de cette puissance. Le CSCEE note que ce dispositif permet de ne pas surdimensionner le pré-équipement ce qui pourrait entraîner des surcoûts d'installation et de consommation, et de ne pas sous-dimensionner celui-ci, ce qui pourrait limiter le nombre de véhicules pouvant être rechargés au même moment.

Cette approche d'optimisation est une évolution par rapport à la réglementation actuelle.

- au titre de l'impact des dispositions du texte sur le coût global de la construction (études, exploitation, construction/rénovation, exploitation/maintenance, fin de vie/destruction) :

La mise en place du pré-équipement réduit les coûts d'installation et de raccordement en les incluant dès la construction et permet une meilleure flexibilité du parc de stationnement, augmentant ainsi la valeur ajoutée du bien.

- au titre de l'impact économique des dispositions du texte pour la filière bâtiment :

Néant

- **au titre de l'impact des dispositions du texte sur le développement de l'offre de bâtiments de qualité et abordable :**

Le pré-équipement des bâtiments permet de faciliter les mises en œuvre ultérieures des points de recharge et constitue un enjeu clef dans la transition énergétique vers une mobilité durable.

Après délibération et vote de ses membres,

**Le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique
émet un avis favorable :**

Vote pour l'avis : Vice-Présidente, AIMCC, FFB, CAPEB, SCOP-BTP, FPI, USH, pôle habitat de la FFB, UNTEC, COPREC, FFA, M. Bertrand Delcambre

Abstention : UFC-Que-Choisir, UNSFA, FNBM, CLCV, FNE

Contre : FIEEC



Alexandra FRANCOIS-CUXAC

Vice-Présidente du
Conseil Supérieur de la Construction
et de l'Efficacité Énergétique