

# Comment recharger son véhicule électrique en résidence collective ?

20 octobre 2021

## Le droit à la prise

Les véhicules électriques ou hybrides rechargeables ont représenté près de 10% des immatriculations en 2020, avec une croissance de 159% par rapport à 2019 (chiffres Avere France). Début 2021, 500 000 de ces véhicules étaient en circulation. Si 70% de leurs conducteurs les rechargent à domicile, c'est que la quasi-totalité de ces derniers vivent dans une maison individuelle équipée d'un point de recharge. **Mais qu'en est-il des habitants des immeubles collectifs alors que près d'un foyer sur deux, en France, y réside ?**

### Un droit individuel

Le « droit à la prise », instauré en 2014, mais confidentiel et incomplet, a été renforcé par la loi Orientation des mobilités. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, tout occupant d'un immeuble collectif disposant d'un emplacement de stationnement privatif dans un parc d'accès sécurisé peut invoquer ce droit, qu'il habite dans un immeuble en monopropriété ou en copropriété, et que la place de stationnement soit couverte, extérieure, close ou non. En respectant la procédure requise, chaque résident qui en fait la demande est assuré de pouvoir bénéficier d'une borne de recharge privative sur son emplacement de stationnement, mais... à ses frais.

### Une procédure à respecter

Le demandeur doit notifier son projet détaillé (type de prise ou de borne, schéma de connexion au réseau, puissance électrique nécessaire...) au syndic de copropriété, s'il est propriétaire, ou à son propriétaire qui le transmettra à la

copropriété, s'il est locataire. La copropriété dispose d'un délai de trois mois pour s'y opposer, seulement dans le cas de préexistence de telles installations, ou parce que la décision d'en réaliser est déjà prise. La procédure prévoit ensuite que le syndicat des copropriétaires contractualise avec le prestataire retenu. La loi impose des délais à respecter pour chaque étape de la procédure. En outre, le droit à la prise est conditionné par la faisabilité technique et, parfois, une infrastructure collective peut s'avérer être une meilleure solution.

### **Anticiper les besoins futurs**

Dans le cas d'un projet d'infrastructure de recharge collective, il incombe à la copropriété d'identifier les besoins présents et à venir des habitants (nombre de bornes et puissance de celles-ci), de préparer une décision en Assemblée générale et de faire réaliser les travaux. Du reste, la loi Orientation des mobilités impose aux copropriétés d'étudier, en Assemblée générale, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023, la possibilité d'infrastructures de recharge électriques.

Enfin, des aides au financement sont prévues. La prime ADVENIR s'adresse aux particuliers comme aux copropriétés, sous différentes conditions, et couvre à hauteur de 50% les coûts d'installation du point de recharge. Des aides régionales et locales sont aussi possibles, ainsi qu'un crédit d'impôt sur le revenu pour les particuliers.

### ***Michèle Berzosa pour Indecosa-CGT***

Pour en savoir plus : [Association nationale pour le développement de la mobilité électrique](#)

### **L'avis d'Indecosa-CGT**

Plutôt que de faire peser sur un habitant d'un immeuble collectif les frais d'installation d'une unique borne de rechargement pour son véhicule, alors que la demande risque demain de s'étendre à d'autres occupants, Indecosa-CGT recommande que les gestionnaires de logements collectifs, publics et privés, voire les fournisseurs d'énergie, proposent des solutions collectives adaptées techniquement et financièrement aux résidents. En effet, le développement de ce type de mobilités, bien qu'encore discutable du point de vue environnemental global, est néanmoins en cours et nécessite d'anticiper et d'évaluer maintenant

les besoins et obligations à venir.

*Paru dans « Ensemble » le journal des syndiqués CGT.*

**Contacts : [indecosa@cgt.fr](mailto:indecosa@cgt.fr) et [indecosa.fr](http://indecosa.fr)**