

# **DROIT PUBLIC**



## **DÉCRYPTAGE**



### **Quel cadre pour la mobilité électrique ?**

Le développement de la mobilité électrique est révélateur, pour la transition écologique, d'un « moment charnière ».

Identifiée comme le principal levier de la décarbonation des transports (1er secteur émetteur de gaz à effet de serre et consommateur d'énergie en France), l'électrification de la mobilité routière s'est accélérée (avec une part de marché, en France, autour de 20%).

Mais pour atteindre les objectifs ambitieux fixés dès 2030 (15 % de véhicules 100 % électriques roulant en 2030), la poursuite de cette tendance passe par la mise en place d'un cadre législatif, réglementaire et financier adapté,

afin d'inciter et d'accompagner les acteurs économiques dans cette évolution.

A cet égard, cinq grandes tendances méritent une attention particulière, intéressant les acteurs publics et privés de la mobilité :

**(i) Renforcement des obligations d'électrification du parc** : l'électrification a été historiquement portée par la réglementation CAFE (Corporate Average Fuel Efficiency) applicable aux constructeurs et désormais l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035, qui ne sont pas sans soulever des oppositions actuellement. Les mesures de « forçage réglementaire » ont vocation à être renforcées à l'égard des clients, pour la décarbonation de leurs flottes de véhicules, qu'il s'agisse des collectivités publiques ou des entreprises (avec notamment la proposition de loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles);

**(ii) Recalibrage des dispositifs de soutien** : le soutien à l'acquisition de véhicules électriques – qui fait face au contexte budgétaire délicat actuel – a vraisemblablement vocation à être réorienté vers des véhicules plus sobres et des publics plus contraints (à l'instar du leasing social);

**(iii) Soutien à la création d'une filière de batteries électriques** : dans un double objectif environnemental et industriel, l'Etat a mis en place des dispositifs incitatifs pour permettre le développement de méga-usines de batteries, sous la forme notamment de subventions (dans le respect du droit des aides d'Etat), d'un crédit d'impôt ou de l'accélération des procédures administratives;

**(iv) Cadre du déploiement des bornes de recharge** : pour favoriser le déploiement de bornes de recharge électriques, essentiel à l'adoption des véhicules électriques, la loi a imposé des obligations d'équipement à certains aménageurs (parkings neufs et existants à usage d'habitation ou non, aires d'autoroutes, etc.), précisé le régime de l'exploitation des bornes et mis en place des dispositifs de soutien financier. Ce cadre a permis le déploiement de 2 millions de points de charge, dont 130 000 points de charge ouverts au public. Il soulève toutefois des questions, sur la robustesse des modèles économiques de la recharge et le besoin de subventions, les relations entre opérateurs de bornes et opérateurs de mobilité, les conditions d'approvisionnement en énergie (et notamment l'autoconsommation), le rôle des collectivités locales, l'encadrement et la transparence des tarifs, etc. L'avis de l'Autorité de la concurrence du 30 mai 2024 examine un certain nombre de ces aspects;

**(v) Level-playing field international** : pour protéger l'industrie européenne, la mobilité électrique a donné lieu à l'application par la Commission européenne, pour la première fois, de droits compensateurs provisoires sur les importations de véhicules électriques à batterie en provenance de Chine, sur la base du règlement d'exécution 2022/2560 relatif aux subventions étrangères faussant le marché intérieur.

## BRÈVE DE JURISPRUDENCE



### Infrastructures – Taxe sur les autoroutes et les aéroports

Cons.const., décision n° 2024-1102 QPC du 12 septembre 2024, Société Aéroport de la Côte d'Azur et a.

Saisi d'une question prioritaire de constitutionnalité sur renvoi du Conseil d'Etat, le Conseil constitutionnel s'est prononcé sur la conformité à la Constitution de la taxe sur les infrastructures de transport de longue distance. Ecartant les griefs tirés de la méconnaissance des principes d'égalité devant la loi et devant les charges publiques invoqués par plusieurs gestionnaires d'aéroports et d'autoroutes, il valide le dispositif introduit par l'article 100 de la loi de finances pour 2024. Le différend entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes va désormais se jouer sur le terrain contractuel, afin de déterminer si ces dernières ont droit à être compensées au titre de cette hausse de leur fiscalité.



### Contrats publics – Indemnisation en cas d'exclusion illégale

CJUE, 6 juin 2024, INGSTEEL spol. s r. o, aff. C-547/2

Saisie d'une question préjudicielle par les juridictions slovaques, la Cour de justice de l'Union européenne constate que la directive 89/665/CEE du 21 décembre 1989 (dite « Directive Recours ») exige des États membres d'accorder des dommages et intérêts aux personnes lésées par une violation du droit de l'Union en matière de passation des marchés publics, quel que soit le type de préjudice, y compris celui qui découle de la perte de chance de participer à la procédure de passation d'un marché. Cette décision devrait avoir des conséquences sur

la jurisprudence administrative française, le Conseil d'Etat n'acceptant d'indemniser le manque à gagner d'un candidat irrégulièrement évincé qu'à la condition que ce dernier rapporte la preuve qu'il avait des « chances sérieuses d'emporter le contrat conclu avec un autre candidat », ce qui peut être délicat en pratique (CE 28 novembre 2023, Commune de Saint-Cyr-sur-Mer, n° 468867).



### **CEE – Annulation de la fiche relative au covoiturage longue distance**

Conseil d'Etat, 25 juin 2024, société Flixbus France,  
n°470893

---

A la demande la société Flixbus, le Conseil d'Etat annule les dispositions de l'arrêté du 26 septembre 2022 ayant créé une fiche d'opération standardisée d'économies d'énergie relative au covoiturage longue distance, au motif que le ministre a commis une erreur manifeste d'appréciation dans la fixation du volume forfaitaire d'économies d'énergie attribué à cette opération. Le Conseil d'Etat décide de ne pas moduler dans le temps les effets de son annulation, qui aura donc des conséquences sur les certificats d'économies d'énergie (CEE) délivrés depuis moins de quatre mois et sur les demandes de délivrance déposées postérieurement à la décision d'annulation. En conséquence de cette décision, un nouvel arrêté, fixant une valorisation moindre pour une durée plus courte, a été soumis à consultation du public du 19 juillet au 9 août 2024.



## **Autorisations et permis – Motif d'intérêt général tenant à la lutte contre le réchauffement climatique**

Conseil d'Etat, 24 juillet 2024, Ministre de la transition énergétique, n°470893

Le Conseil d'Etat estime que la limitation du réchauffement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation des énergies fossiles constitue un motif d'intérêt général pouvant justifier le refus de délivrance d'un permis exclusif de recherche d'hydrocarbures. Cette décision, consacrant un nouveau motif d'intérêt général, pourrait trouver à s'appliquer dans d'autres domaines.

## **DU CÔTÉ DU JO**



### **Au JOUE – Devoir de vigilance**

La Directive (UE) 2024/1760 du 13 juin 2024 sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité (dite « CS3D ») a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 5 juillet 2024. Dans le prolongement de la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance, elle renforce les obligations des entreprises quant aux incidences négatives de leur activité sur les droits de l'homme et l'environnement ainsi que les responsabilités qui y sont associées. Elle prévoit la mise en place d'une autorité de contrôle. Elle doit s'appliquer entre 2027 et 2029 en fonction de la taille et du chiffre d'affaires généré par l'entreprise.



### **Au JO – Corporate Power Purchase Agreements (PPA)**

Pris en application de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (dite « Loi APER »), le décret n° 2024-613 du 27 juin 2024 relatif à l'autorisation de fourniture d'électricité et à l'abattement du tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité vient préciser le cadre réglementaire applicable à l'autorisation ministérielle qui doit être délivrée aux producteurs d'électricité concluant un contrat de vente directe d'électricité (ou corporate PPA) conformément à l'article L. 333-1 du code de l'énergie. Il

crée un régime distinct de celui de l'autorisation de fourniture, et applicable uniquement aux corporate PPA physiques.

## UN RAPPORT EN 3 POINTS



### État des lieux et perspectives de déploiement du CCUS en France

Publié le 5 juillet 2024 par l'Etat, le rapport sur l'« État des lieux et perspectives de déploiement du CCUS en France » approfondit les orientations stratégiques pour le déploiement des technologies de capture, stockage et valorisation du carbone (CCUS), qui ont vocation à réduire les émissions des secteurs industriels sans autres alternatives de décarbonation.

- 1.** L'Etat annonce qu'il soutiendra, dès 2024, les premiers grands projets, en amont de la chaîne. Ce soutien prendrait la forme de « contrats carbone pour différence » visant à compenser la différence entre le coût du carbone payé au titre des mécanismes européens et les coûts de captage, transport et stockage payés par l'industriel. Les premières aides devraient bénéficier à des acteurs industriels dans les secteurs du ciment, de la chimie, de l'acier ou de l'aluminium primaire notamment.
- 2.** L'Etat travaille également à la mise en place d'une régulation des infrastructures de transport du CO<sub>2</sub>, basée sur des principes d'accès non discriminatoire au réseau, de transparence et de contrôle tarifaire. Cette régulation devra permettre le déploiement de ces infrastructures tout en assurant un cadre stable et prévisible aux émetteurs.
- 3.** D'autres actions stratégiques sont envisagées pour le développement de capacités de stockage « souveraines » et pour la valorisation du CO<sub>2</sub> (production de matériaux à partir de CO<sub>2</sub>, e-carburants, etc.).

**À SUIVRE**



- Projet de loi de finances pour 2025
- Projet de loi de simplification de la vie économique
- Programmation pluriannuelle de l'énergie, stratégie nationale bas carbone, plan national d'adaptation au changement climatique

## Contact



**Benoît Thirion**

+33 (0)1 53 93 22 00  
thirion@hocheavocats.com



**Mélanie Morlane**

+33 (0)1 53 93 22 00  
morlane@hocheavocats.com



Si vous ne souhaitez plus recevoir nos communications, [suivez ce lien](#)