

Rue du Midi 15
1003 Lausanne

Tél. 021 341 41 42
Fax 021 341 41 46

www.fri.ch
mail@fri.ch

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Lausanne, le 8 octobre 2026/cd

Consultation publique relative à un avant-projet de modification de la loi fédérale sur l'énergie - obligation de réaliser une installation de base pour la recharge de véhicules électriques

Monsieur le Conseiller fédéral,

Vous avez consulté la Fédération romande immobilière (FRI) concernant l'avant-projet cité en titre, ce dont nous vous remercions vivement.

La FRI soutient le développement de la mobilité électrique et reconnaît l'utilité de renforcer les possibilités de recharge dans les immeubles d'habitation. De nombreux propriétaires investissent d'ailleurs déjà, de leur propre initiative, dans de telles infrastructures lorsque les circonstances et la demande le justifient.

La question posée par l'avant-projet en consultation est toutefois différente. Il s'agit de déterminer s'il convient d'inscrire dans le droit fédéral la possibilité pour l'utilisateur d'une place de stationnement d'exiger du propriétaire qu'il réalise, à ses frais, une installation de base.

La FRI y répond par la négative. A l'instar du Conseil fédéral, elle avait d'ailleurs déjà recommandé le rejet de la motion 23.3936 intitulée « Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation » lors des débats parlementaires y relatifs. Après l'examen de l'avant-projet et du rapport explicatif en consultation, les réserves exprimées à l'époque demeurent pleinement d'actualité. Elles sont même accentuées par les nombreuses incertitudes juridiques et pratiques que soulève le dispositif proposé.

La FRI rejette par conséquent l'avant-projet.

1. Une atteinte excessive à la liberté des propriétaires

Le nouvel article 45c de la loi fédérale sur l'énergie prévoit que le propriétaire foncier d'une place de stationnement dont l'usage est cédé avec une habitation est tenu de réaliser une installation de base pour la recharge de véhicules électriques si l'utilisateur l'exige et que cette réalisation peut raisonnablement lui être imposée. L'utilisateur pourrait ensuite, à ses frais, brancher une borne de recharge compatible avec cette installation.

Cette réglementation constitue une atteinte excessive à la liberté du propriétaire de décider des investissements à consentir dans son immeuble et du moment opportun pour les réaliser. Or le développement de l'électromobilité s'accompagne déjà d'une demande croissante d'infrastructures de recharge. Les propriétaires ont donc eux-mêmes intérêt à adapter leurs immeubles à l'évolution des besoins et aux attentes du marché.

Le rapport explicatif relève d'ailleurs que les solutions adoptées en Europe sont diverses. Si certains États ont instauré des droits individuels dans les immeubles existants, d'autres mettent davantage l'accent sur l'équipement des nouvelles constructions et des bâtiments faisant l'objet de rénovations.

2. Une compétence fédérale loin d'être avérée

La réglementation proposée soulève de sérieux doutes quant au respect de la répartition constitutionnelle des compétences entre la Confédération et les cantons.

L'article 89, alinéa 4, de la Constitution fédérale prévoit que les mesures concernant la consommation d'énergie dans les bâtiments sont au premier chef du ressort des cantons. Or l'avant-projet impose aux propriétaires une obligation portant sur l'équipement énergétique des immeubles existants. La question se pose donc de savoir si une telle réglementation relève vraiment de la compétence de la Confédération.

Plusieurs cantons ont d'ailleurs déjà adopté des prescriptions destinées à faciliter le développement des infrastructures de recharge, notamment dans les constructions nouvelles ou lors de rénovations importantes. C'est le cas par exemple dans le canton de Vaud : la nouvelle loi sur l'énergie, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2027, prévoit l'obligation d'installer l'équipement de base pour la recharge des véhicules électriques dans les nouveaux immeubles ainsi que dans les immeubles existants qui font l'objet d'une rénovation lourde.

Les particularités du parc immobilier et les différentes politiques énergétiques cantonales plaident en faveur du maintien de solutions adaptées aux réalités de chaque canton.

3. Un dispositif juridique inabouti

Au-delà des objections de principe, la réglementation proposée soulève d'importantes difficultés juridiques et pratiques.

La notion de place de stationnement « dont l'usage est cédé à une personne avec l'habitation » est susceptible de couvrir des situations très diverses.

Le rapport explicatif précise que le nouveau droit à l'installation de l'équipement de base pourra être invoqué par un sous-locataire. Or celui-ci n'entretient en principe aucune relation contractuelle avec le bailleur. Comment pourra-t-il dès lors lui imposer la réalisation d'un investissement ? Devra-t-il d'abord s'adresser au locataire principal, qui relayera ensuite la demande auprès du bailleur ?

La formulation retenue, qui se réfère à la « cession » de l'usage, paraît par ailleurs susceptible d'englober d'autres contrats que le bail à loyer, comme le prêt à usage.

Certaines distinctions opérées par l'avant-projet sont en outre difficiles à justifier. Le nouveau droit est réservé à la recharge « à domicile » : le locataire d'une place de stationnement louée indépendamment d'un logement ne pourra donc pas s'en prévaloir. Les locataires de locaux commerciaux en sont également privés. A l'inverse, l'avant-projet ne distingue pas les places intérieures des places extérieures, alors que les contraintes techniques et les coûts d'équipement peuvent sensiblement différer.

4. Une réglementation inadaptée aux réalités de la PPE

Les difficultés soulevées par la réglementation proposée sont encore plus marquées dans les immeubles constitués en propriété par étages.

Une place de stationnement peut constituer un lot distinct, appartenir à une copropriété ordinaire, être rattachée aux parties communes ou encore être attribuée à un propriétaire d'étage au moyen d'un règlement ou d'une servitude. Selon la situation juridique, les personnes compétentes et les règles de décision varient.

Le rapport explicatif indique qu'une demande devrait en principe être soumise en priorité à l'assemblée des copropriétaires et que, si celle-ci la refuse, l'affaire pourrait être portée devant les tribunaux.

Cette approche soulève plusieurs questions. Quelle majorité devra s'appliquer à la décision de réaliser une installation de base ? Qu'advient-il lorsque les travaux concernent une partie commune ou une copropriété distincte portant sur le garage ? Que se passera-t-il si les travaux sont refusés par la majorité des copropriétaires concernés ? Quels seront alors les droits du propriétaire d'étage qui souhaite l'installation et, le cas échéant, ceux de son locataire ?

En bref, l'avant-projet règle de manière très insuffisante l'articulation entre le nouveau dispositif qu'il propose et les règles du Code civil relatives à la propriété par étages et à la copropriété. Il risque ainsi de créer des conflits au sein des communautés de copropriétaires et de générer des procédures judiciaires longues et coûteuses.

5. Une obligation aux contours indéterminés

L'obligation du propriétaire n'existe que si la réalisation de l'installation peut « raisonnablement lui être imposée ».

Le rapport explicatif indique que cette appréciation devra intervenir au cas par cas, en tenant compte notamment des coûts, de la faisabilité technique, de la protection des monuments historiques, d'éventuels obstacles en matière de construction ou encore de transformations importantes déjà planifiées.

Ces explications ne permettent toutefois pas de déterminer avec une sécurité juridique suffisante dans quelles circonstances un propriétaire pourra refuser la réalisation d'une installation.

À partir de quel montant les coûts deviendront-ils disproportionnés ? Qu'en sera-t-il si la puissance électrique disponible est insuffisante ou que des travaux importants sont nécessaires en vue de la réalisation de l'équipement de base ? Comment apprécier le caractère raisonnable lorsque la demande d'un seul utilisateur entraîne la nécessité de réaliser une infrastructure dimensionnée pour plusieurs places de stationnement ? La portée concrète de l'obligation imposée au propriétaire demeure ainsi largement indéterminée.

Faute de critères suffisamment précis, ces questions risquent d'être tranchées au cas par cas par les tribunaux. Le Conseil fédéral reconnaît lui-même que les autorités de conciliation et les tribunaux pourraient être confrontés à des litiges portant notamment sur la répartition des coûts, la faisabilité technique et le caractère raisonnablement exigible de l'installation.

6. Une répartition incertaine des coûts

L'avant-projet prévoit que le propriétaire finance l'installation de base, tandis que l'utilisateur prend à sa charge l'installation de la borne de recharge.

Le rapport explicatif considère que l'installation de base constitue en principe une prestation supplémentaire créant une plus-value et que les investissements correspondants peuvent dès lors être répercutés sur les locataires concernés.

Cette affirmation est sujette à caution. Il est loin d'être certain, au regard des règles du droit du bail, qu'une installation de base qui n'est pas effectivement utilisée au moyen d'une borne de recharge constitue dans tous les cas une plus-value permettant une hausse de loyer.

Le problème est encore plus marqué lorsqu'une demande individuelle conduit le propriétaire, pour des raisons techniques, à équiper l'ensemble d'un parking. Le rapport explicatif reconnaît qu'une telle situation pourrait augmenter les coûts pour tous les locataires concernés, y compris ceux qui ne possèdent pas de véhicule électrique. Il est difficilement justifiable qu'une obligation légale activée par un seul utilisateur puisse ainsi entraîner des coûts pour d'autres occupants qui n'ont sollicité aucune installation.

7. Des questions pratiques essentielles laissées sans réponse

L'avant-projet crée un nouveau droit individuel à l'équipement de base sans régler suffisamment les modalités de son exercice.

Lorsqu'une place de stationnement est reliée à une installation de base, l'utilisateur pourra y brancher, à ses frais, une borne de recharge compatible. Mais qui déterminera les caractéristiques techniques auxquelles cette borne devra répondre ? Qui en contrôlera la compatibilité avec l'installation de base ? Le propriétaire pourra-t-il imposer certains dispositifs techniques ou le recours à une entreprise déterminée ? Qui supportera les frais d'entretien, de remplacement ou de démontage ? Qu'advient-il de la borne au départ du locataire ? Comment seront réparties les responsabilités en cas de dommage ?

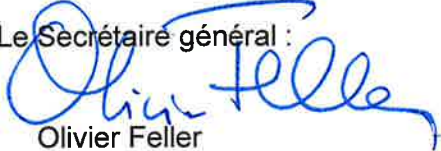
Ces questions sont importantes tant pour les immeubles locatifs que pour les immeubles constitués en propriété par étages. Elles touchent notamment à la sécurité des installations, à la responsabilité des différents intervenants et aux relations contractuelles entre propriétaires, locataires et sous-locataires.

8. Conclusions

En définitive, l'avant-projet ne convainc ni dans son principe ni dans ses modalités. Il impose aux propriétaires une nouvelle obligation d'investissement tout en laissant ouvertes de nombreuses questions concernant son champ d'application, son articulation avec le droit du bail et de la propriété par étages, la répartition des coûts et les modalités pratiques de sa mise en œuvre.

La FRI privilégie le développement volontaire des infrastructures de recharge, en fonction des besoins et des caractéristiques de chaque immeuble. Pour l'ensemble des raisons qui précèdent, elle invite le Conseil fédéral à renoncer à l'avant-projet.

Tout en vous remerciant de l'attention portée aux lignes qui précèdent, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre haute considération.

Le Secrétaire général :

Olivier Feller

Envoyé également en format word et en format pdf à :

gesetzesrevisionen@bfe.admin.ch