



Position Commune

Ombrières photovoltaïques sur les parkings extérieurs

Les 35.000 entreprises de transport (marchandises et voyageurs) et de logistique et les 150.000 entreprises de commerce de gros exploitent dans leur fonction transport les espaces de stationnement de leurs propres véhicules lourds et dans leur fonction logistique des espaces de stockage conçus pour y recevoir des véhicules poids lourds qui y manœuvrent et y stationnent en vue de procéder à leur déchargement et à leur chargement.

Pour pouvoir assurer techniquement ces manœuvres et les exécuter dans des conditions de sécurité optimales, ces espaces doivent être dépourvus de tous obstacles.

En application du § II de l'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables la FNTR, TLF, OTRE, FNTV et la CGF défendent, plus particulièrement en raison des contraintes techniques et de sécurité, la nécessité d'exonérer expressément les surfaces de stationnement conçues pour accueillir des véhicules de transport routier de marchandises et de voyageurs, associées le cas échéant à des zones ou à des entrepôts de stockage de marchandises, des obligations relatives à leur équipement en ombrières photovoltaïques.

I - CONTEXTE :

A – CADRE JURIDIQUE

En application de l'article 40 de la Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables dite « loi APER » :

« I.- Les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés sont équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage.

Cette obligation ne s'applique pas aux parcs de stationnement extérieurs dont le gestionnaire met en place, sur ces mêmes parcs, des procédés de production d'énergies renouvelables ne requérant pas l'installation d'ombrières, sous réserve que ces procédés permettent une production équivalente d'énergies renouvelables à celle qui résulterait de l'application du premier alinéa du présent I. (...) ».

B – DEROGATIONS PREVUES PAR LA LOI

Aux termes du II de ce même article :

« Les obligations résultant du présent article ne s'appliquent pas :

1° Aux parcs de stationnement extérieurs lorsque des contraintes techniques, de sécurité, architecturales, patrimoniales et environnementales ou relatives aux sites et aux paysages ne permettent pas l'installation des dispositifs mentionnés au premier alinéa du I ;

2° Lorsque ces obligations ne peuvent être satisfaites dans des conditions économiquement acceptables, notamment du fait des contraintes mentionnées au 1° du présent II ; (...) »

A noter : Les critères relatifs à ces exonérations sont précisés par décret en Conseil d'Etat.

C – DATE D'ENTREE EN VIGUEUR DE L'OBLIGATION

Pour les parcs de stationnement qui ne sont pas gérés en concession ou en délégation de service public, la date d'entrée en vigueur est fonction de la superficie, à savoir :

- Le 1er juillet 2026 pour les parcs dont la superficie est égale ou supérieure à 10 000 m² ;
- Le 1er juillet 2028 pour ceux dont la superficie est inférieure à 10 000 m² et supérieure à 1 500 m².

Des délais supplémentaires pourront être octroyés par le préfet du département, le cas échéant.

II – CONTRAINTES DES TRANSPORTEURS ET DES GROSSISTES DE NATURE A JUSTIFIER D'UNE DEROGATION A L'INSTALLATION DE CES DISPOSITIFS :

A - CONTRAINTES DE SECURITE :

1. Risque d'accrochage physique avec la structure

Les camions sont des porteurs ou ensembles articulés qui, compte tenu de leur longueur (jusqu'à 18,35m), de leur largeur (jusqu'à 2,55m), de leur portes à faux avant et arrière et leur rayon de braquage, nécessitent une surface de manœuvre importante. A titre informatif, une place de stationnement pour véhicules poids-lourds mesure entre 54 et 61 m² (en moyenne 18x3,30 m pour les ensembles routiers 40/44 tonnes).

Les autocars présentent des contraintes similaires : véhicules non articulés de 13.80 m de longueur, leurs manœuvres nécessitent des rayons de braquage importants.

Le fait d'équiper les parcs de stationnement en ombrières va rendre les manœuvres des véhicules lourds difficiles, voire impossibles. Par conséquent, cela va générer un risque d'accrochage physique important entre le véhicule et la structure (risque d'endommagement et/ou destruction des piliers, voire de fragilisation de la structure ou du véhicule). Afin d'assurer la sécurité des ombrières comme des véhicules il conviendrait d'installer des poteaux très résistants (donc plus coûteux) ou des protections qui le seront tout autant. La rentabilité économique de tels projets sera, dès lors, plus difficile à trouver.

Les contraintes spécifiques liées aux surfaces de manœuvre des poids-lourds doivent en conséquence être considérées comme des contraintes liées à l'usage du parc de stationnement, le rendant incompatible avec l'installation d'ombrières.

2. Risque de diminution de la visibilité

La présence de piliers nécessaires au soutien des ombrières à intervalles réguliers va diminuer considérablement la visibilité de jour comme de nuit en particulier au niveau des zones centrales.

3. Risque lié au vent

La hauteur des ombrières pour un attelage routier est au minimum de 6 à 7 mètres de haut. Les rafales de vent sur de si hautes installations dans certaines régions (ex : vallée du Rhône avec des rafales de 100 km/h et plus) peuvent poser d'importantes problèmes de résistance des ouvrages au regard de la sécurité des utilisateurs du site. Exemple si un panneau solaire vient à tomber ou à projeté en cas de vents violents ou de phénomènes météorologiques extrêmes.

4. [Risque lié aux matières dangereuses](#)

Les matières dangereuses transportées par les camions peuvent présenter un risque d'incendie et doivent être stockées dans des zones spéciales du parking et selon des règles strictes (voir notamment prescriptions de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres dit « arrêté TMD »). L'installation d'ombrières peut ainsi constituer un danger potentiel en cas d'incendie et présenter une incompatibilité manifeste avec le stationnement de ce type de véhicules. Il convient de noter que cette contrainte n'est pas spécifique à certains sites ou à certaines activités car la liste des matières dangereuses évolue et que tout site est potentiellement en mesure d'en recevoir.

5. [Inefficacité des systèmes de vidéosurveillance installés](#)

Les systèmes de vidéosurveillance installés par les entreprises sur les structures adjacentes aux parcs de stationnement vont devenir inefficaces en raison de la présence des ombrières.

6. [Exigences des assureurs](#)

Compte-tenu des risques générés par de telles obligations pour nos activités, les entreprises pourraient se voir opposer des refus d'assurance.

Les assureurs exigent que les véhicules électriques à batteries soient stationnés lors du rechargement en électricité à des distances suffisamment éloignées de tout bâtiment. Par définition, ces exigences ne sont donc pas compatibles avec l'obligation d'installation d'ombrières positionnées juste au-dessus des emplacements de stationnement équipés de bornes de recharge.

Par ailleurs, les assureurs refuseront d'assurer en raison du risque élevé d'incendie et de l'incertitude concernant la qualité des panneaux photovoltaïques en fonction de leur provenance.

B - CONTRAINTES TECHNIQUES :

1. [Hauteur des auvents](#)

L'équipement en ombrières photovoltaïques des parkings de stationnement des véhicules lourds apparaît comme un sujet complexe d'un point de vue technique, en particulier au regard de la hauteur des auvents imposées par celle des véhicules (jusqu'à 4,20m pour un ensemble routier traditionnel).

Les activités logistiques et de manutention peuvent par exemple nécessiter des hauteurs et des largeurs de stationnement spécifiques qui ne permettent pas l'installation d'une telle infrastructure.

De plus, l'installation d'ombrières peut limiter la hauteur des camions en capacité d'accéder au parking, ce qui peut entraîner des problèmes pour les camions transportant des marchandises encombrantes.

2. Risque d'incompatibilité des calendriers avec le déploiement des infrastructures de recharge

L'évolution rapide des motorisations des véhicules va entraîner dans les prochaines années de profondes modifications des parkings afin d'offrir les infrastructures de recharge nécessaires pour accompagner la décarbonation du transport routier. Le déploiement de ces nouvelles infrastructures de recharge et d'ombrières dans les prochaines années nous semble important à planifier de manière coordonnée, notamment au regard des travaux de génie civil et de renforcement des réseaux électriques, pour être pleinement efficace, en évitant que l'installation d'ombrières à court terme soit incompatible avec le déploiement de bornes de recharge à moyen terme ou renchérisse significativement leur coût de déploiement.

3. Problématique de la diminution de l'espace dédié au stationnement

L'installation des ombrières photovoltaïques sur les parkings de stationnement des véhicules lourds entraînera, du fait de l'emprise des infrastructures de support (piliers), une diminution de l'espace dédié au stationnement, et donc du nombre de places disponibles. Cette perte est estimée à 25% en première approche. Aussi, pour stationner le même nombre de véhicules (nécessaire compte-tenu de la nature de nos activités), les entreprises seront contraintes d'étendre la superficie du parc de stationnement, ce qui ne sera pas possible sans artificialisation de surfaces supplémentaires. Une telle orientation sera donc incompatible avec les objectifs de zéro artificialisation nette inclus dans la loi Climat et Résilience, et suscitera très probablement des oppositions locales des riverains.

C - CONDITIONS ECONOMIQUES ACCEPTABLES :

L'installation de ces équipements peut représenter un coût important pour certaines entreprises, ce qui pourrait affecter leur rentabilité et leur compétitivité sur le marché. Dans ce cas, une dérogation pourrait être accordée si l'entreprise peut justifier financièrement qu'elle n'a pas la capacité d'installer ces équipements.

De plus, un critère d'exonération pour motif économique nous apparaît comme indispensable, notamment lorsque les dispositifs d'aide publique prévus au code de l'Energie pour le développement du photovoltaïque ne permettraient pas d'obtenir des conditions normales d'investissement ou lorsque aucun opérateur photovoltaïque ne répondrait à une consultation publique pour équiper un parking existant.

Par ailleurs, le fait d'équiper les parkings d'ombrières photovoltaïques ne permet plus aucune flexibilité sur l'usage des surfaces de parking à moyen terme. L'entreprise ne pourra plus modifier l'implantation des surfaces dédiées à telle ou telle activité en fonction de son évolution dans le temps.

III – QUESTIONS DIVERSES :

1. A qui incombe la responsabilité des travaux ?

- La loi est assez floue en utilisant le terme de « gestionnaire de parc ». S'agit-il du propriétaire ou du locataire ? Si l'investissement est à la charge du propriétaire, une revalorisation des loyers est-elle possible ?
- Nécessité de recueillir l'accord préalable du propriétaire avant la construction. Tous les propriétaires accepteront-ils ces transformations ? cela suppose-t-il une renégociation des baux commerciaux ?

2. [Quid du mode de calcul pour estimer la superficie des parcs de stationnement ?](#)

Article 40 – « I.-Les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés sont équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage ».

Les méthodes de calcul des surfaces concernées et les cas d'exonération possibles nous semblent devoir être adaptés aux spécificités des parkings existants par rapport aux dispositions envisagées pour les nouveaux parkings : en effet, contrairement aux obligations issues de la loi Climat et Résilience où l'équipement en ombrières peut être pensé ab initio dès la conception d'un nouveau parking ou de sa rénovation lourde, les conditions d'implantation d'ombrières sur un parking existant doivent nécessairement prendre en compte la situation existante et prévoir des cas d'exonération ou des conditions d'application compatibles avec les contraintes des parkings existants.

- S'agit-il de la surface voies de circulation incluses ? Si oui, à partir d'où (de l'entrée du site jusqu'au parking incluse ou que les voies de circulation du parking ?)
- Recommandation : ne prendre en compte que les places de stationnement stricto sensu, en excluant les zones de circulation (allées de roulage).

3. [Quid d'un site équipé de plusieurs parkings répartis géographiquement en différentes zones](#)

- Faut-il quantifier les surfaces parking par parking et les traiter unitairement (donc seulement ceux supérieurs à 1500m²) ?
- Faut-il cumuler les surfaces des différents parkings non attenants? Dans l'affirmative, comment s'appliquent les 50% : un seul parking peut-il être couvert au-delà de 50% pour couvrir la somme des surfaces ?

4. [Comment s'assurer que les zones de chargement et déchargement sont exclues du dispositif ?](#)

- Il ne s'agit pas de parcs de stationnement (l'arrêt y est temporaire).

5. [Quid de l'accès des pompiers sur ces zones, souvent situées à proximité immédiate de bâtiment soumis à la réglementation ICPE ? Ce dernier pourrait être limité voire empêché.](#)

6. [Quid des prescriptions générales applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement : comment acter une impossibilité relative à une ICPE ?](#)

7. [Concernant les risques d'accrochage physique avec la structure, quid des ensembles de transports exceptionnels de plus de 20 mètres ?](#)

8. [Concernant les risques d'accrochage physique avec la structure, quid de la résistance des poteaux en cas d'accrochage par un PL ?](#)
9. [Quid de la compatibilité du stationnement de ces véhicules à énergies alternatives sous des ombrières photovoltaïques \(dont les températures peuvent être très élevées\) et du risque de propagation d'incendie en cas de départ de feu ?](#)

Concernant les véhicules hydrogène : par nature, un réservoir contenant de l'hydrogène sous haute pression, que ce soit celui d'une station ou d'un véhicule, est sujet à un risque d'explosion.

Concernant les véhicules électriques : ils présentent un risque non négligeable d'« emballement thermique » avec risque d'explosion de la batterie lorsque celle-ci est en surchauffe (une de ses cellules peut prendre feu).

Concernant les véhicules GNL : le GNL doit être maintenu à une température de -160°C. Lorsqu'il se réchauffe la partie liquide redevient à l'état gazeux et prend plus de place dans le réservoir. Il faut donc évacuer ce gaz. Lorsque le véhicule est arrêté plus de 2 jours le gaz va commencer à s'évaporer (soupape de décharge sur le réservoir). Une surveillance particulière s'impose quant aux éventuelles pertes de gaz par la soupape de décharge lorsque sa température extérieure s'élève.

10. [Quid de la sortie de l'électricité produite sur le réseau ?](#)

L'absence de ligne haute tension qui passe à proximité du dépôt pourrait constituer une contrainte technique de nature à justifier d'une exonération à l'obligation d'installation. C'est pourquoi, l'approfondissement de ce sujet apparaît indispensable.

11. [Quid des sites situés dans des zones soumises à des restrictions architecturales ?](#)

Certains sites de stationnement peuvent être situés dans des zones soumises à des restrictions architecturales très strictes (zones classées), ce qui pourrait les empêcher d'installer des ombrières avec des panneaux solaires.

→ Quid d'un refus suite à la dépose d'un permis de construire, est-il suffisant à l'exonération ?

12. [Les DREAL en charge de contrôler le respect des obligations afférentes à l'installation d'ombrières ont-elles été associées à la rédaction du décret d'application ?](#)