

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

**Décret n° 2021-546 du 4 mai 2021 portant modification du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs**

NOR : TRER2017587D

**Publics concernés :** aménageurs et opérateurs publics et privés d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques ; opérateurs de mobilité ; entités réalisant des études de conception électrique pour infrastructures de recharge ; installateurs d'infrastructures de recharge ; gestionnaires d'une plateforme d'interopérabilité ; fabricants de bornes de recharge et de dispositifs de connexion entre un véhicule électrique et un point de recharge.

**Objet :** infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

**Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** le décret modifie le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

**Références :** le décret, pris en application de l'article 67 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, prend en compte les modifications introduites par le règlement délégué 2019/1745 de la Commission du 13 août 2019 complétant et modifiant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

Vu le règlement délégué n° 2019/1745 de la Commission du 13 août 2019 complétant et modifiant la directive n° 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les points de recharge pour les véhicules à moteur de catégorie L, l'alimentation électrique à quai des bateaux de la navigation intérieure, l'alimentation en hydrogène pour le transport routier et l'alimentation en gaz naturel pour le transport routier et par voie d'eau, et abrogeant le règlement délégué (UE) n° 2018/674 de la Commission ;

Vu le code de l'énergie ;

Vu le code de la route ;

Vu le code des transports ;

Vu le code du travail ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment son article 67 ;

Vu le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de l'énergie en date du 21 juillet 2020 ;

Vu l'avis favorable du Conseil national d'évaluation des normes du 23 juillet 2020,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le décret du 12 janvier 2017 susvisé est modifié conformément aux articles 2 à 20 du présent décret.

**Art. 2.** – A l'article 1<sup>er</sup>, les mots : « , ainsi que des véhicules de catégorie L, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, dont la puissance maximale de recharge ne dépasse pas 2 kW » sont supprimés.

**Art. 3.** – L'article 2 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 2. – Au sens du présent décret, on entend par :

« 1° "Véhicule électrique" : un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure ;

« 2° “Infrastructure de recharge” : l’ensemble des matériels, tels que circuits d’alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données et le cas échéant la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge ;

« 3° “Station de recharge” : une zone comportant une borne de recharge associée à un ou des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes de recharge associées à des emplacements de stationnement, exploitée par un ou plusieurs opérateurs ;

« 4° “Borne de recharge” : un appareil fixe raccordé à un point d’alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de recharge et pouvant intégrer notamment des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement ;

« 5° “Point de recharge” : une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ;

« 6° “Réseau d’infrastructures de recharge” : un ensemble de stations de recharge installées à l’initiative d’un même aménageur ou installées à l’initiative ou sur les dépendances d’une même enseigne commerciale ;

« 7° “Pilotage de la recharge” : capacité à moduler la puissance appelée ou à programmer la recharge d’un véhicule électrique ;

« 8° “Point de recharge bidirectionnel” : un point de recharge est dit bidirectionnel lorsqu’il permet la recharge d’un véhicule électrique ainsi que la restitution éventuelle au réseau électrique d’une partie de l’énergie stockée dans le véhicule ;

« 9° “Point de recharge normale” : un point de recharge permettant le transfert d’électricité vers un véhicule électrique à une puissance inférieure ou égale à 22 kW ;

« 10° “Point de recharge rapide ou à haute puissance” : un point de recharge permettant le transfert d’électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW ;

« 11° “Ouvert au public” : caractérise une infrastructure de recharge ou une station de recharge ou un point de recharge situé sur le domaine public ou sur un domaine privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L’accès non discriminatoire n’interdit pas d’imposer certaines conditions en termes d’authentification, d’utilisation et de paiement.

« Une infrastructure de recharge dont l’emplacement de stationnement est physiquement accessible au public, y compris moyennant une autorisation ou le paiement d’un droit d’accès, et une infrastructure de recharge rattachée à un système de voitures partagées et accessible à des tiers, y compris moyennant le paiement du service de la recharge, sont considérées comme ouvertes au public.

« Les points de recharge installés dans un bâtiment d’habitation privé ou dans une dépendance d’un bâtiment d’habitation privé et exclusivement réservés aux résidents, les points de recharge affectés exclusivement à la recharge des véhicules en service au sein d’une même entité et installés dans une enceinte dépendant de cette entité, les points de recharge installés dans un atelier de maintenance ou de réparation non accessible au public ne sont pas considérés comme des points de recharge ouverts au public.

« 12° “Aménageur” : le maître d’ouvrage d’une infrastructure de recharge jusqu’à sa mise en service ou la personne offrant un service de recharge, propriétaire ou locataire de l’infrastructure dès lors qu’elle a été mise en service ;

« 13° “Opérateur d’infrastructure de recharge” : la personne qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d’un aménageur dans le cadre d’un contrat ou pour son propre compte s’il en est l’aménageur ;

« 14° “Opérateur de mobilité” : un prestataire de services de mobilité pour les utilisateurs de véhicules électriques incluant des services d’accès à la recharge ;

« 15° “Unité d’exploitation” : tout ou partie d’un réseau d’infrastructures de recharge exploité par un unique opérateur d’infrastructure de recharge ou une gamme de services proposée par un opérateur de mobilité ;

« 16° “Accès à la recharge” : la procédure qui permet le raccordement d’un véhicule à un point de recharge et le transfert de l’énergie nécessaire à la recharge ;

« 17° “Interopérabilité” : la capacité d’un composant ou d’un ensemble de composants d’un système utilisé pour la recharge d’un véhicule électrique à fonctionner avec d’autres composants ou systèmes de même finalité sans restriction de mise en œuvre ou d’accès à la recharge, en respectant des interfaces standardisées ouvertes en termes mécaniques, électriques et de protocoles d’échanges de données ;

« 18° “Itinérance de la recharge” : la faculté pour l’utilisateur de recharger un véhicule électrique sur les réseaux ou les stations de recharge de différents aménageurs d’infrastructure de recharge ;

« 19° “Accès à la recharge à l’acte” : la faculté pour l’utilisateur d’un véhicule électrique d’accéder à la recharge et au paiement du service de recharge sans être tenu de souscrire un contrat ou un abonnement avec un opérateur de mobilité ou avec l’opérateur de l’infrastructure considérée ;

« 20° “Accès à la recharge en itinérance” : la faculté pour l’utilisateur d’un véhicule électrique, titulaire d’un contrat ou d’un abonnement avec un opérateur de mobilité, d’accéder directement à la recharge et au paiement du service sur les réseaux et stations de recharge de différents aménageurs ayant établi une relation contractuelle d’itinérance avec cet opérateur de mobilité ;

« 21° “Plateforme d’interopérabilité” : un opérateur qui fournit des services pour l’itinérance de la recharge en facilitant, sécurisant et optimisant les transactions et échanges de données entre les opérateurs d’infrastructure de recharge et les opérateurs de mobilité. »

**Art. 4.** – L'article 3 est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « Un point de recharge normale dispose » sont remplacés par les mots : « Un point de recharge normale en courant alternatif dispose, à des fins d'interopérabilité, » ;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « dispose d'obturateurs de sécurité » sont remplacés par les mots : « satisfait aux exigences de sécurité de la NF-C15-100 » ;

3° Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au premier alinéa, les exigences requises pour la configuration de points de recharge normale bidirectionnelle en courant continu sont définies par arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports. »

**Art. 5.** – Le premier alinéa de l'article 4 est ainsi modifié :

1° Le mot : « Chaque » est remplacé par le mot : « Une » ;

2° Après les mots : « délivrant une recharge normale intègre », sont insérés les mots : « , à des fins d'interopérabilité, ».

**Art. 6.** – 1° Dans l'intitulé du chapitre II du titre II, le mot : « rapide » est remplacé par les mots : « à haute puissance » ;

2° L'article 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 5. – Un point de recharge à haute puissance en courant continu ouvert au public dispose, à des fins d'interopérabilité, au minimum d'un connecteur de type Combo2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-3.

« Un point de recharge à haute puissance en courant alternatif ouvert au public dispose, à des fins d'interopérabilité, au minimum d'un connecteur de type 2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-2.

« Une station de recharge à haute puissance ouverte au public installée ou modifiée par extension ou remplacement de borne jusqu'au 31 décembre 2024 dispose :

« 1° D'un point de recharge doté d'un connecteur de type 2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-2 permettant la recharge à une puissance minimale de 22 kW ;

« 2° D'un point de recharge doté d'un connecteur Combo2 tel que décrit dans la norme NF EN 62196-3 permettant la recharge à haute puissance en courant continu.

« Cette obligation peut être assurée par des bornes de recharge à haute puissance différentes installées au sein de la même station. Ces bornes complémentaires peuvent être exploitées, le cas échéant, par délégation de l'aménageur initial, par un opérateur tiers d'infrastructure de recharge.

« Les aménageurs des stations de recharge à haute puissance ouvertes au public, installées ou modifiées depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017 qui ne seraient pas en conformité avec les dispositions des alinéas trois à cinq, disposent d'un délai jusqu'au 31 décembre 2022 pour y remédier. »

**Art. 7.** – 1° Après le chapitre II du titre II, il est ajouté un chapitre III ainsi rédigé :

### « CHAPITRE III

#### « POINTS DE RECHARGE DÉDIÉS AUX VÉHICULES DE CATÉGORIE L AU SENS DE L'ARTICLE R. 311-1 DU CODE DE LA ROUTE

« Art. 5-1. – Un point de recharge en courant alternatif réservé aux véhicules de catégorie L au sens de l'article R. 311-1 du code de la route d'une puissance inférieure à égale à 3,7 kVA est équipé, à des fins d'interopérabilité, d'un socle de prise de courant de type E, tel que décrit dans la norme NF C61-314, adapté à la recharge d'un véhicule électrique.

« Un point de recharge en courant alternatif réservé aux véhicules de catégorie L au sens de l'article R. 311-1 du code de la route de puissance supérieure à 3,7 kVA, est équipé, à des fins d'interopérabilité, d'un socle de prise de courant ou d'un connecteur de type 2 tel que décrits dans la norme NF EN 62196-2.

« Dans le cas où le point de recharge est rattaché au point de livraison électrique d'un bâtiment, ce socle de prise ou ce connecteur satisfait aux exigences de sécurité de la NF-C15-100. »

**Art. 8.** – L'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 6. – L'aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public ou la personne agissant en son nom informe le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité en amont de sa demande de raccordement. »

**Art. 9.** – 1° L'intitulé du chapitre II du titre III est remplacé par l'intitulé suivant : « Pilotage de la recharge » ;

2° L'article 7 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 7. – Les infrastructures de recharge permettent de piloter la recharge. Les constructeurs automobiles informent les utilisateurs du véhicule électrique des moyens dont dispose le véhicule pour le pilotage de la recharge.

« Un arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports fixe les caractéristiques du pilotage de la recharge. »

**Art. 10.** – 1° Après l'article 7, il est ajouté, au sein du titre III, un chapitre III intitulé : « Chapitre III. – Recharge bidirectionnelle » ;

2° L'article 8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 8.* – Les modalités de restitution au réseau électrique d'une partie de l'énergie stockée dans un véhicule électrique ou hybride rechargeable par l'intermédiaire d'un point de recharge bidirectionnel, ainsi que les conditions dans lesquelles les véhicules électriques ou hybrides rechargeables permettent cette restitution, sont définies par arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports. » ;

3° L'article 9 est abrogé.

**Art. 11.** – Le premier alinéa de l'article 10 est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'ensemble des points de recharge ouverts au public constitue le réseau national d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques. »

**Art. 12.** – Le second alinéa de l'article 11 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Un aménageur qui met à la disposition du public une seule station de recharge d'une puissance maximale appellable inférieure ou égale à 36 kVA, de 5 points de recharge au plus, et qui n'est pas intégrée à un réseau d'infrastructures de recharge n'est pas soumis à l'obligation mentionnée au premier alinéa du présent article. Dans ce cas, l'aménageur reste toutefois tenu de s'assurer par tout moyen adéquat de l'état de fonctionnement permanent des points de recharge de la station et de partager les données relatives à la station selon les modalités fixées aux deux premiers alinéas de l'article 13 du présent décret. »

**Art. 13.** – L'article 13 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 13.* – Les données relatives à la localisation géographique et aux caractéristiques techniques des stations et des points de recharge ouverts au public sont accessibles sur une base ouverte à tous les utilisateurs dans des conditions non discriminatoires.

« Ces données sont rendues publiques et mises à jour, sous la responsabilité de l'aménageur ou de la personne désignée par lui, sur le site de la plateforme ouverte des données publiques françaises ([www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)) sous licence ouverte permettant la réutilisation libre de ces données.

« Un arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports fixe la liste des données visées au présent article ainsi que les modalités de leur publication. »

**Art. 14.** – L'article 14 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 14.* – I. – Dès lors que des données dynamiques sont disponibles pour l'exploitation d'une infrastructure de recharge ouverte au public visée au premier alinéa de l'article 11 du présent décret, les données relatives à minima à la disponibilité des points de recharge sont mises à la disposition de tous les utilisateurs, sur une base ouverte et dans des conditions non discriminatoires.

« Ces données sont rendues publiques et mises à jour sous la responsabilité de l'aménageur ou de la personne désignée par lui sur le site internet visé à l'article D. 1115-1 du code des transports.

« L'obligation est présumée satisfaite si ces données sont transmises à une plateforme d'interopérabilité tant que le site visé au deuxième alinéa n'est pas en mesure de les intégrer.

« II. – Dès qu'un incident constaté par la supervision affecte l'utilisation de tout ou partie d'une infrastructure de recharge ouverte au public au-delà d'une durée supérieure à deux heures, une information sur l'indisponibilité qui en résulte est rendue publique et mise à disposition des utilisateurs par tous moyens appropriés par l'aménageur ou la personne désignée par lui.

« Cette obligation est présumée satisfaite si l'information est transmise à une plateforme d'interopérabilité. »

**Art. 15.** – 1° L'intitulé du chapitre I<sup>er</sup> du titre V est remplacé par l'intitulé suivant : « Dispositions relatives à la qualification requise pour la conception, l'installation et la maintenance » ;

2° L'article 22 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 22.* – I. – Les points de recharge pour véhicules électriques sont installés par des professionnels habilités conformément à l'article R. 4544-9 du code du travail.

« A l'exclusion des infrastructures d'une puissance totale inférieure ou égale à 3,7 kW installées dans un bâtiment d'habitation privé ou dans une dépendance d'un bâtiment d'habitation privé ou dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques et qui ne sont pas accessibles au public, les infrastructures de recharge sont installées par des professionnels titulaires d'une qualification pour l'installation desdites infrastructures de recharge délivrée par un organisme de qualification accrédité.

« II. – Les travaux de maintenance sur les infrastructures de recharge sont effectués par des professionnels habilités conformément à l'article R. 4544-9 du code du travail.

« A l'exclusion des infrastructures d'une puissance totale inférieure ou égale à 3,7 kW installées dans un bâtiment d'habitation privé ou dans une dépendance d'un bâtiment d'habitation privé ou dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques et qui ne sont pas accessibles au public, les travaux de maintenance sur les infrastructures de recharge sont effectués par des professionnels titulaires d'une qualification où la maintenance desdites infrastructures de recharge est identifiée et délivrée par un organisme de qualification accrédité.

« III. – La réalisation d'une étude de conception électrique est obligatoire pour tout projet de création d'une infrastructure de recharge dans un parc de stationnement comportant au moins 50 places.

« Elle est également obligatoire dans les bâtiments d'habitation collectifs pour tout projet de création d'une infrastructure de recharge prévoyant au moins quatre points de charge.

« Dès lors qu'un raccordement indirect, tel que prévu à l'article L. 353-8 du code de l'énergie, est envisagé, l'étude évalue l'adéquation des installations électriques existantes aux équipements de recharge envisagés, et le cas échéant, les travaux à réaliser. L'étude inclut un schéma électrique de l'installation envisagée.

« Dans le cas de bâtiments d'habitation collectifs, l'étude de conception envisage plusieurs scénarios afin d'anticiper l'impact de l'installation d'éventuels nouveaux points de recharge ultérieurs. Elle tient compte du foisonnement et des possibilités techniques de pilotage coordonné de la recharge des véhicules.

« Les études de conception électrique d'une infrastructure de recharge sont élaborées par des professionnels titulaires d'une qualification pour les études et conceptions desdites infrastructures.

« Ces études sont réalisées par le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité pour ce qui relève du réseau public de distribution.

« IV. – La qualification visée aux alinéas relatifs aux travaux d'installation et de maintenance s'appuie sur une formation agréée par l'organisme de qualification accrédité.

« Les modalités d'accréditation et les exigences pour obtenir ces qualifications sont fixées par arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports. »

**Art. 16.** – L'article 23 est complété par les trois alinéas suivants :

« La mise en service d'une infrastructure de recharge d'une puissance supérieure à 36 kW, y compris en cas de raccordement indirect prévu à l'article L. 353-8 du code de l'énergie, est conditionnée par l'obtention d'une attestation de conformité telle que prévue par l'article D. 342-20 du code de l'énergie.

« Dans les bâtiments d'habitation collectifs, l'obtention d'une attestation de conformité telle que prévue par l'article D. 342-20 du code de l'énergie est requise quelle que soit la puissance.

« La remise en service après augmentation de la puissance maximale appellable est conditionnée par l'obtention d'une attestation de conformité telle que prévue par l'article D. 342-20 du code de l'énergie dès lors que cette augmentation aboutit à dépasser le niveau de 36 kW. »

**Art. 17.** – L'article 24 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 24.* – L'aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public garantit le respect d'un délai maximum d'intervention en cas d'anomalie affectant l'utilisation de cette infrastructure ainsi que pour sa remise à l'état opérationnel sauf lorsque celle-ci est imputable à une défaillance du réseau public de distribution ou de transport d'électricité.

« Les infrastructures de recharge ouvertes au public sont contrôlées au moins une fois par an par une personne ou un organisme compétent. Un marquage attestant le contrôle, indiquant la date de celui-ci et permettant d'identifier la personne ou l'organisme qui l'a réalisé, est apposé sur un des éléments de l'infrastructure de manière visible du public.

« L'aménageur d'une infrastructure de recharge ouverte au public prend les mesures appropriées pour assurer la continuité du service de recharge sous réserve de disponibilité des réseaux de distribution et de transport d'électricité. Il prend les mesures appropriées pour permettre la poursuite d'une recharge en cours en cas de perte de la communication entre la borne et le centre de supervision ou d'indisponibilité de ce dernier. »

**Art. 18.** – 1° Après l'article 24, il est ajouté, au sein du titre V, un chapitre IV ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE IV

##### « DISPOSITIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES

« *Art. 24-1.* – Les éléments constitutifs d'une infrastructure de recharge ouverte au public sont soumis à des exigences techniques à des fins de sécurité, de fiabilité et d'interopérabilité. Ils doivent avoir des niveaux de protection aux poussières et à l'eau (indice IP) et de résistance aux chocs mécaniques (indice IK) adapté à l'environnement de la station, pouvoir fonctionner dans les conditions de températures, d'humidité et de perturbations électromagnétiques prévisibles. »

**Art. 19.** – 1° L'intitulé du titre VI est remplacé par l'intitulé suivant : « Dispositions relatives à la qualité de service » ;

2° Au titre VI, l'article 25 est remplacé par un article 24-2 ainsi rédigé :

« *Art. 24-2.* – L'aménageur d'un réseau d'infrastructures de recharge ouvert au public rend publics ses engagements de qualité de service pour chacune de ses unités d'exploitation. Il rend compte périodiquement des niveaux réalisés de qualité de service.

« L'opérateur de mobilité fournissant des services d'accès à des réseaux d'infrastructures de recharge ouverts au public rend publics ses engagements de qualité de service pour chacune de ses unités d'exploitation. Il rend compte périodiquement des résultats des niveaux réalisés de qualité de service.

« Une plateforme d'interopérabilité fournissant des services pour l'itinérance d'accès aux réseaux d'infrastructures de recharge ouverts au public rend publics ses engagements de qualité de service. Elle rend compte périodiquement des résultats des niveaux réalisés de qualité de service.

« Les dispositions relatives à la définition de la qualité des services et aux modalités de publication sont précisées par arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports. »

**Art. 20.** – 1° Après l'article 25 devenu article 24-2, il est ajouté un titre VII ainsi rédigé :

« *TITRE VII*

« *DISPOSITIONS DIVERSES*

« *Art. 25.* – Les professionnels justifiant d'une formation datant de moins de quatre ans équivalente à celle mentionnée au IV de l'article 22 du présent décret qui détiennent une attestation de demande de dossier de qualification disposent d'un délai d'un an suivant la date de publication du présent décret pour obtenir la qualification mentionnée aux quatrième et cinquième alinéas du même article. L'attestation d'une formation datant de moins de quatre ans équivalente à celle mentionnée au IV de l'article 22 en vue d'obtenir la qualification prévue aux II et III de cet article peut être utilisée pendant une période d'un an suivant la date de publication du présent décret. »

**Art. 21.** – La ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 mai 2021.

JEAN CASTEX

Par le Premier ministre :

*La ministre de la transition écologique,*  
BARBARA POMPILI

*Le ministre délégué*  
*auprès de la ministre de la transition écologique,*  
*chargé des transports,*  
JEAN-BAPTISTE DJEBBARI