



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

AFIR, Data Act, AI Act : l'électromobilité européenne face à une triple mise en conformité réglementaire

Longtemps, l'électromobilité a été racontée à travers ses promesses technologiques : véhicules électriques, réseaux de recharge, itinérance, smart charging, plateformes SaaS, optimisation énergétique.

Mais une autre transformation, moins visible et pourtant décisive, est en train de redessiner le secteur : la superposition rapide de plusieurs réglementations européennes qui modifient en profondeur la façon dont les entreprises doivent concevoir leurs produits, gérer leurs contrats, exploiter les données et anticiper leurs responsabilités.

Depuis l'entrée en application de l'AFIR le 13 avril 2024, puis celle de l'EU Data Act le 12 septembre 2025, et avec la montée en puissance progressive de l'EU AI Act, l'électromobilité n'est plus seulement un sujet d'innovation industrielle. Elle devient un terrain de conformité à la croisée du droit des infrastructures, du droit des données, du RGPD et de l'intelligence artificielle.

C'est dans ce contexte qu'Ilenia Lombardo, juriste internationale forte de plus de 18 ans d'expérience, Head of Legal & DPO chez Last Mile Solutions, révèle un enjeu encore sous-estimé : le rôle juridique n'est plus une fonction de contrôle intervenant après coup, mais un partenaire stratégique en amont de la croissance, de la structuration contractuelle et de la gouvernance des entreprises du secteur.



Trois règlements européens qui changent la lecture juridique de l'électromobilité

L'électromobilité se trouve aujourd'hui à l'intersection de trois grands régimes réglementaires européens.

- ❶ L'AFIR, Alternative Fuels Infrastructure Regulation ;
- ❷ L'EU Data Act ;
- ❸ L'EU AI Act.

L'AFIR, un dispositif visant à rendre la recharge plus simple, transparente et accessible à tous les utilisateurs

Entré en application le 13 avril 2024, l'AFIR s'applique directement dans tous les États membres de l'Union européenne, sans transposition nationale.

Cette caractéristique renforce l'harmonisation du cadre applicable aux infrastructures de carburants alternatifs, dont les bornes de recharge électrique.

Les nouvelles bornes doivent notamment **permettre le paiement à l'acte par carte bancaire ou dispositif sans contact**, sans obligation d'abonnement ni d'application dédiée. L'affichage des prix doit être clair, et les pratiques tarifaires abusives ou discriminatoires sont interdites.

L'AFIR introduit également **des exigences importantes en matière de données**.

Les opérateurs doivent mettre à disposition des données statiques et dynamiques — localisation, disponibilité, prix — de manière ouverte et interopérable, afin de **permettre à des services tiers d'informer les utilisateurs en temps réel**.





L'EU Data Act : qui accède aux données et sous quelles conditions ?

Entré en application le 12 septembre 2025, l'EU Data Act a un impact considérable pour l'électromobilité, car les véhicules connectés et les bornes de recharge constituent des sources massives de données générées par des objets connectés.

Désormais, le constructeur ou l'opérateur ne peut plus considérer ces données comme sa propriété exclusive.

L'utilisateur — qu'il s'agisse d'un conducteur, d'un gestionnaire de flotte ou d'un propriétaire de borne — dispose d'un **droit d'accès à ces données et peut demander leur partage avec des tiers** : prestataires de services cloud, plateformes de supervision de bornes hébergées dans le cloud, éditeurs de logiciels en mode SaaS.

Cette évolution **impose une révision profonde des modèles contractuels**. Qui accède aux données ? Dans quelles conditions ? Avec quelles garanties ? Comment articuler le Data Act avec le RGPD lorsque les données permettent d'identifier un conducteur ?

Autant de questions qui ne relèvent plus uniquement de la technique, mais d'une gouvernance juridique structurée.

L'EU AI Act : l'impact de l'intelligence artificielle dans l'électromobilité

L'intelligence artificielle est déjà présente dans plusieurs dimensions de l'électromobilité : systèmes d'aide à la conduite, optimisation de la recharge et du réseau, smart charging, gestion énergétique, algorithmes de tarification dynamique.

L'AI Act classe les systèmes selon plusieurs niveaux de risque : risque inacceptable, haut risque, risque limité ou risque minimal. Les obligations les plus importantes pèseront sur les systèmes considérés comme à haut risque.

Pour les entreprises du secteur, la difficulté ne consiste donc pas à appliquer un texte isolé, mais à comprendre comment ces textes s'articulent entre eux.

L'électromobilité réunit désormais un régime sectoriel, un régime des données et un régime de l'intelligence artificielle.

Cette superposition crée des zones de friction, notamment lorsque les normes nationales et européennes ne sont pas toujours parfaitement harmonisées.



Une conformité qui devient opérationnelle, contractuelle et financière

L'impact de ces réglementations sur les entreprises du secteur est triple.

Il est d'abord opérationnel, car les produits, procédés et services doivent être conçus pour **intégrer la conformité dès leur développement**.

Une borne de recharge, une plateforme SaaS ou un système de supervision ne peuvent plus être pensés uniquement sous l'angle de la performance technique.

Ils doivent aussi **répondre à des exigences de transparence, d'interopérabilité, de gestion des données** et, le cas échéant, de contrôle des systèmes algorithmiques.

L'impact est ensuite contractuel.

Les contrats fournisseurs, les clauses de responsabilité, les garanties, les conditions d'accès aux données, les relations avec les prestataires cloud ou les éditeurs SaaS doivent être révisés à la lumière de ces textes.

Dans un secteur où l'itinérance, la supervision et l'interconnexion des services sont essentielles, **le contrat devient l'un des outils centraux de la conformité**.

L'impact est enfin financier. **La mise en conformité représente un coût, mais le défaut de conformité peut en générer un bien plus élevé** : risques de sanctions administratives sévères, litiges, blocages commerciaux, perte de confiance des partenaires ou des utilisateurs.

La conformité n'est donc plus une charge isolée, mais un élément de stratégie, de continuité d'activité et d'avantage concurrentiel.

Deux enjeux transversaux accentuent encore cette complexité : la protection des données générées par les véhicules et les bornes connectés, sous l'angle du RGPD, et la responsabilité en cas de défaillance d'une infrastructure de recharge.





Le Head of Legal, de contrôleur à partenaire stratégique

C'est dans ce contexte que le rôle du département juridique évolue fortement.

Dans l'électromobilité, le juriste n'est plus seulement celui qui vérifie un contrat ou sécurise une décision après coup.

Il devient un acteur de la stratégie globale de conformité.

Pour Ilenia Lombardo, cette évolution correspond à une réalité de terrain. Diplômée en 2007 en droit du commerce international à l'Université de Turin, elle a débuté sa carrière au cabinet Comba & Associati à Turin avant de s'installer aux Pays-Bas en 2009, où elle a fondé son propre cabinet, Art of Contracts, spécialisé en droit du commerce international, droit des contrats et droit italien.

Elle a ensuite travaillé sur des dossiers internationaux impliquant notamment la Chine, l'Inde, le Brésil et l'Italie. De 2019 à 2021, elle a exercé chez BYD Europe B.V. à Schiedam, entreprise active dans la fabrication de véhicules électriques.

En tant que conseillère juridique senior, elle y a traité des appels d'offres publics européens, du droit de la commande publique et de la rédaction de contrats complexes en français, italien et espagnol.

Depuis fin octobre 2021, elle occupe la fonction de Head of Legal & DPO chez Last Mile Solutions. Elle y rédige et négocie des contrats informatiques liés aux services proposés par une plateforme SaaS aux opérateurs de points de recharge et aux fournisseurs de services de mobilité électrique, ainsi que des contrats d'itinérance.

Elle met également en avant son expertise en négociation contractuelle, acquise à travers la conclusion de nombreux contrats stratégiques. Elle a notamment négocié avec succès des accords importants avec Keolis dans le domaine des bus électriques, ainsi qu'avec Q8, Allego ou encore DHL pour des services de recharge et d'itinérance.

Son rôle consiste également à **veiller à la conformité aux réglementations européennes récentes, tant sectorielles que transversales.**

Donner une voix au rôle juridique dans l'électromobilité

L'ambition portée par Ilenia Lombardo est aussi professionnelle que pédagogique : **mieux faire comprendre ce que les juristes apportent réellement à l'entreprise, en particulier dans les secteurs en transformation rapide.**

Elle estime que le rôle juridique reste encore trop souvent oublié, alors même qu'il constitue un noyau de croissance pour l'entreprise globale.

Dans l'électromobilité, cette réalité devient particulièrement visible : l'anticipation réglementaire peut éviter des sanctions, sécuriser les contrats, protéger les données, améliorer la gouvernance et accompagner la stratégie commerciale.

Son approche repose aussi sur une conviction personnelle : **continuer à apprendre, rechercher, rester dans un processus permanent d'apprentissage.**

AFIR, Data Act, RGPD, AI Act : ces textes ne sont pas seulement des contraintes réglementaires. Ils redéfinissent les rapports entre opérateurs, utilisateurs, prestataires technologiques, fournisseurs de services cloud, constructeurs et autorités publiques. Ils obligent les entreprises à revoir leurs pratiques, leurs contrats et leur gouvernance.

Dans ce nouveau paysage, le rôle du Head of Legal apparaît comme l'un des maillons essentiels de la transformation du secteur. Non pas pour ralentir l'innovation, mais pour lui donner un cadre durable, conforme et stratégique.





Pour en savoir plus

