



## **SCHÉMAS DIRECTEURS DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES (SDIRVE)**

Questions/réponses suite au webinaire du 24 juin 2021

### **COMPÉTENCES – voir pp 14 à 16 (chapitre 2) du guide**

#### **Est-ce qu'une Région peut réaliser un schéma directeur IRVE (SDRIVE) ?**

Non, une Région ne peut pas disposer de la compétence IRVE et ne peut donc pas réaliser un SDRIVE.

#### **Certaines communes n'ont pas transféré la compétence IRVE au syndicat départemental d'énergie (SDE). Ont-elles la possibilité de faire un schéma à côté de du schéma directeur départemental porté par le SDE ? quelle conséquence sur notre propre schéma ?**

Seules des communes qui auraient gardé leur compétence IRVE et seraient dans l'une des situations spécifiques suivantes peuvent réaliser un SDIRVE :

- des communes qui resteraient autorités organisatrices de la mobilité, ce qui ne concerne, à partir du 1er juillet 2021, que les communes isolées n'appartenant à aucune intercommunalité ;
- des communes qui n'ont pas transféré leur compétence d'autorité organisatrice de la distribution d'électricité (moins de 400 communes concernées au 1<sup>er</sup> janvier 2021) ;
- des communes qui disposent des prérogatives dévolues aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.

Dans ces cas spécifiques, ces communes peuvent réaliser un SDIRVE propre ou choisir de mutualiser leur SDIRVE avec celui du syndicat d'énergie, en application de l'article R. 353-5-7 du Code de l'énergie.

#### **Les communes qui ne souhaitaient pas d'avoir une IRVE sur leur territoire en 2015 notamment ont toujours cette compétence. Faut-il leur demander ce transfert même si aucune borne ne sera mise en œuvre à l'issue de l'élaboration du schéma ?**

Il est préférable qu'un SDIRVE couvre un territoire continu et non "mité", même si le schéma ne prévoit pas d'implantation de station sur une commune donnée lors de sa première version, les choses peuvent rapidement évoluer. Il est donc recommandé aux communes de transférer leur compétence pour s'inscrire dans un schéma directeur.

#### **Certains départements sont AODE sur la majorité de leur territoire. Peuvent-ils réaliser un schéma directeur ?**

Dans la mesure où le département est AODE, il peut réaliser un SDIRVE si les communes lui transfèrent la compétences IRVE (cf. article L2224-37 du code général des collectivités territoriales).



**Peu de communes ont transféré leur compétence IRVE. Comment avoir la vision des transferts de compétence ?**

L'information de la compétence IRVE au niveau des structures intercommunales est disponible sur BANATIC (<https://www.banatic.interieur.gouv.fr/>), elle porte le code C1550. Cette information est mise à jour régulièrement. Au niveau de la commune, l'information n'est pas disponible à ce jour.

**ARTICULATION AVEC AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION – voir pp 18 à 19 (chapitre 2) du guide**

**Le SDIRVE ne sera pas une annexe des PLU(i) ?**

Non, il n'y a pas de lien formel entre les documents.

**CONCERTATION – voir pp 20 à 28 (chapitre 2) du guide**

**Au niveau national, est ce que les constructeurs automobiles sont ou vont être associés ?**

L'ensemble de la filière automobile est associée dans la définition de la trajectoire nationale d'électrification des parcs de véhicules. Ces éléments font partie intégrante du CSF Automobile (contrat stratégique de filière).

**Lorsque le porteur de projet est en zone rurale en tout ou partie, l'AODE est-elle consultée par Enedis ?**

L'AODE est toujours associé au SDIRVE, il doit donner son avis sur le schéma.

**DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION DES BESOINS – voir pp 35 à 60 (chapters 4 à 6) du guide**

**Dans les caractéristiques techniques présentées par l'UFE, est-il tenu compte des points de charge (PDC) réels utilisables simultanément par borne ? Peut-on connaître cette information en open data ?**

Sur le fichier accessible en open data (<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/fichier-consolide-des-bornes-de-recharge-pour-vehicules-electriques/>), les mailles d'information disponibles sont le point de charge (correspondant à un emplacement) et la station.

**Nous devons fournir les données d'usage / le fichier-type des données d'usage pour tous les opérateurs ?**

Les données d'usage visées par le décret ad hoc doivent être remontées par l'ensemble des opérateurs d'infrastructures de recharge sur le territoire concerné par le schéma directeur. Les données demandées ont fait l'objet d'une consultation d'experts de la mobilité électrique et de l'AFIREV, Association Française pour l'Itinérance de la Recharge Électrique des Véhicules.

Le fichier Excel disponible sur le site du Ministère est une proposition de fichier à transmettre aux opérateurs. Il peut être adapté en fonction des besoins de la collectivité.



**Dans le guide vous parlez, pour le diagnostic, d'une évaluation des capacités d'accueil d'IRVE fournies par le gestionnaire du réseau de distribution (GRD). Quel type de données doivent être transmises exactement ici ? Quelle est la différence avec "l'évaluation des effets des nouvelles infrastructures de recharge sur le réseau" prévue au niveau de la stratégie territoriale ?**

L'évaluation des capacités d'accueil du réseau est indépendante des choix d'implantation faits dans le cadre du schéma directeur, il s'agit d'une pré-identification des zones favorables aux implantations IRVE.

L'évaluation des effets des nouvelles infrastructures de recharge sur le réseau se fait en aval, une fois que les projets ont été identifiés et localisés.

**Concernant les obligations d'installation notamment parkings non résidentiels, existe-t-il un guide pratique et d'aide à la lecture des obligations réglementaires (champ d'application précis, dérogation, contrôles de la mise en œuvre etc.) ?**

Un guide portant sur les obligations de pré-équipement et d'équipement est en cours de préparation par les services du Ministère, il sera publié dans le courant de l'automne 2021.

**Le SDIRVE a vocation de structurer l'offre. A l'inverse, comment évaluer la demande ? Le suivi des immatriculations neuves est assuré par les DREAL(s) non accessibles à l'échelle locale, alors qu'il est indispensable à l'élaboration du SDIRVE.**

Depuis peu, l'état du parc à l'échelle communale par motorisation est disponible sur le site du ministère :

- VP : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/382-millions-de-voitures-en-circulation-en-france?rubrique=58&dossier=1347>
- VUL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/6-millions-de-vehicules-utilitaires-legers-en-circulation-au-1er-janvier-2020?rubrique=58&dossier=1347>
- Poids lourds : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-poids-lourds-en-circulation-est-stable-au-1er-janvier-2020?rubrique=58&dossier=1347>
- Autocars : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/69-000-autocars-en-circulation-au-1er-janvier-2020?rubrique=58&dossier=1347>

**Dans un territoire rural où la majorité des ménages ont un parking privé, faut-il retenir un objectif de 1 borne pour 8 voire 10 voitures électriques immatriculés sur le territoire ?**

Le ratio "1 pour 10" avancé par la Commission Européenne en 2014 est aujourd'hui obsolète. Des discussions sont en cours avec la Commission pour mettre à jour les objectifs quantitatifs en nombre de points de charge à l'échelle du territoire européen.

S'agissant de l'approche territoriale, il est recommandé de ne pas viser un ratio unique, mais de passer par une évaluation fine des besoins en fonction de paramètres et de données territoriales, dont une partie sont fournis dans le guide.

**Existe-t-il des stratégies/politiques qui visent à évaluer la demande de bornes en fonction de l'usage réel des véhicules électriques ?**

Il existe plusieurs modèles d'évaluation quantitative des besoins à partir de la mobilité, réalisés par divers acteurs tels que l'État, des gestionnaires de réseaux (dont Enedis), des bureaux d'études ou encore des ONG. Ces modèles reposent sur l'usage projeté des véhicules électriques, calé à partir de données statistiques (par exemple résultats d'enquêtes mobilité). Ils sont référencés dans le guide (bibliographie).



**ASPECTS ÉCONOMIQUES - voir pp 61 à 76 (chapitre 7) du guide**

**A-t-on une idée du gain moyen de réfaction de TURPE pour le raccordement (en euro) par rapport au coût de l'IRVE ?**

Les ordres de grandeurs économiques sont donnés dans le chapitre 7 du guide.

**Y-a-t-il des retours d'expériences ou recommandations sur les politiques tarifaires de facturation ?**

Le mode de tarification (au kWh, à la durée...) et le montant du tarif appliqué influent sur l'usage de la station et par extension, son équilibre économique. À titre d'exemple, la tarification au kWh est aujourd'hui de l'ordre de 0,30 à 0,70 € TTC / kWh en fonction de la rapidité de la recharge (puissance de la borne).

Par ailleurs, il est important d'assurer une homogénéité de la politique tarifaire sur l'ensemble des infrastructures de recharge ouvertes au public, tous maîtres d'ouvrage confondus. La simplicité et la cohérence augmentent la confiance de l'utilisateur, favorisant l'utilisation des bornes. Cette politique tarifaire pour l'usage de l'infrastructure de recharge doit également être cohérente avec la politique tarifaire du stationnement associé, le cas échéant. Les chapitres 7 et 8 du guide détaillent ces points.

**Ces dispositifs financiers d'accompagnement seront ils reconduits sous la même forme en 2022 ?**

Le principe du dispositif d'accompagnement des primes du Programme ADVENIR est maintenu pour plusieurs années pour confirmer le soutien au déploiement des IRVE, toutefois il sera amené à évoluer notamment en étant dégressif dans le temps tout en s'adaptant à de nouveaux besoins, comme ce fut le cas fin 2020 avec la cible "stations et hubs de recharge haute puissance".

**Concernant l'occupation du domaine public des bornes, des redevances devront être versées aux communes. Est-il possible de prévoir une gratuité ou un très faible montant (un euro symbolique...) lorsque c'est l'intercommunalité qui prend en charge ?**

Oui, ce point est abordé dans le chapitre 7 du guide (p. 73) :

"L'organe délibérant de la collectivité est chargé de fixer le montant de cette redevance et bénéficie d'une marge d'appréciation en la matière. Le caractère d'intérêt général que revêt l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques peut par exemple justifier la perception d'une redevance d'un montant d'un euro symbolique ou nulle."

**STRATÉGIE & OBJECTIFS OPÉRATIONNELS - voir pp 77 à 84 (chapitre 8) du guide**

**Les grands sites industriels vont devoir installer des bornes pour 2025 car ce sont des bâtiments non résidentiels, ces bornes seront-elles comptées dans le SDIRVE vu que c'est un site dont l'accès est réservé aux salariés ?**

Il est utile d'en tenir compte dans l'élaboration du SDIRVE puisqu'elles peuvent influencer la demande en stations de recharge ouvertes au public, mais elles ne sont pas à comptabiliser dans les objectifs ou le suivi du SDIRVE.



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale de l'énergie et du climat  
Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer**

**Les hubs de recharge rapide pourront bien être accessibles aussi aux particuliers ?**

Nominalement, les stations de recharge haute puissance concernent aussi les particuliers. Toutefois il n'est pas impossible que certaines stations de recharge haute puissance soient réservées à certains professionnels (Taxi, VTC, flottes...).

**VALIDATION & MISE À JOUR - voir pp 85 à 88 (chapitre 9) du guide**

**Si observations du préfet, obligation de modifier le projet de SDIRVE, puis celui-ci sera de nouveau soumis au préfet pour avis sous 2 mois ?**

Non, selon l'article R. 353-5-6 du code de l'énergie, "le projet de schéma, modifié le cas échéant pour tenir compte de l'avis du préfet, est soumis pour adoption à l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public".

Il n'est pas nécessaire de soumettre à nouveau le projet au préfet.

**Quels sont les engagements des opérateurs de bornes, que se passe-t-il s'ils ne réalisent pas les déploiements prévus ?**

Le déploiement effectif des infrastructures de recharge relève de la responsabilité de la collectivité porteuse du schéma directeur. Si des infrastructures inscrites dans le schéma directeur ne sont pas déployées à l'échéance opérationnelle, elles ne bénéficieront pas du taux de réfaction prévu dans le cadre des schémas directeurs.

**ACCOMPAGNEMENT & RETOURS D'EXPERIENCE**

**Sous quel délai les directions territoriales (ENEDIS) sont en mesure de fournir les éléments présentés ?**

Les directions territoriales d'Enedis sont en mesure de fournir les éléments dans un délai de 4 semaines à compter de l'expression de besoin de la collectivité ou du syndicat d'énergie. Afin d'y répondre au mieux, il est souhaitable que cette expression de besoin résulte d'un échange préalable (comité de pilotage, réunions ad hoc etc...) avec Enedis.

**L'accompagnement du gestionnaire de réseau d'électricité est-il payant ?**

Non, il est prévu par le cadre législatif et réglementaire. Le gestionnaire de réseau d'électricité accompagne l'élaboration des SDIRVE dans le cadre actuel de ses missions de service public.

**Les accompagnements CEREMA sont-ils payants ?**

Plusieurs modalités d'intervention du Cerema peuvent être mises en place. Généralement, cela passe par une participation financière. Vous pouvez contacter le Cerema pour plus de précisions.



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale de l'énergie et du climat  
Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer**

**Les subventions [de la Banque des Territoires] viennent-elles en plus des aides ADVENIR ?**

Oui, les dispositifs sont distincts. À noter que l'accompagnement financier de la Banque des Territoires n'est pas formellement une subvention mais un accompagnement financier en ingénierie.

**Combien de personnes sont-elles concernées au SDESM sur le projet SDIRVE ?**

- Un Vice-Président en charge de la mobilité propre
- Un agent pour toutes les questions relatives aux IRVE et en charge de piloter le SDIRVE
- Un agent en charge des PCAET et d'une étude sur le déploiement de stations GNV : permet de mettre en lien les stratégies PCAET, les déploiements de stations GNV avec le SDIRVE
- Un agent du service SIG qui valorisera les résultats du SDIRVE sur la plateforme cartographique du SDESM à destination des adhérents du syndicat

L'équivalent de 80% d'ETP en somme.