



Webinaire « 1 heure pour comprendre »

***POUR TOUT SAVOIR SUR
LES MOBILITÉS ÉLECTRIQUES***

Lundi 9 mai 2022

LES RÈGLES DU WEBINAIRE



Micro coupé



Webcam fermée



Questions sur l'onglet Q/R



Programme

Introduction :

La mobilité électrique :
l'évolution du parc des véhicules électriques

1ère partie :

Contexte réglementaire

2ème partie :

Les acteurs

3ème partie :

Les types de bornes et leurs usages

4ème partie :

L'accompagnement du SDEC ÉNERGIE

Les intervenants :



Emilie DESGRIPPES
Chargée de Mission @Normandie
Mobilité Électrique (NME)



Philippe LANDREIN
Responsable Mobilités Durables
@SDEC ÉNERGIE



Introduction :

La mobilité électrique :
l'évolution du parc des véhicules
électriques



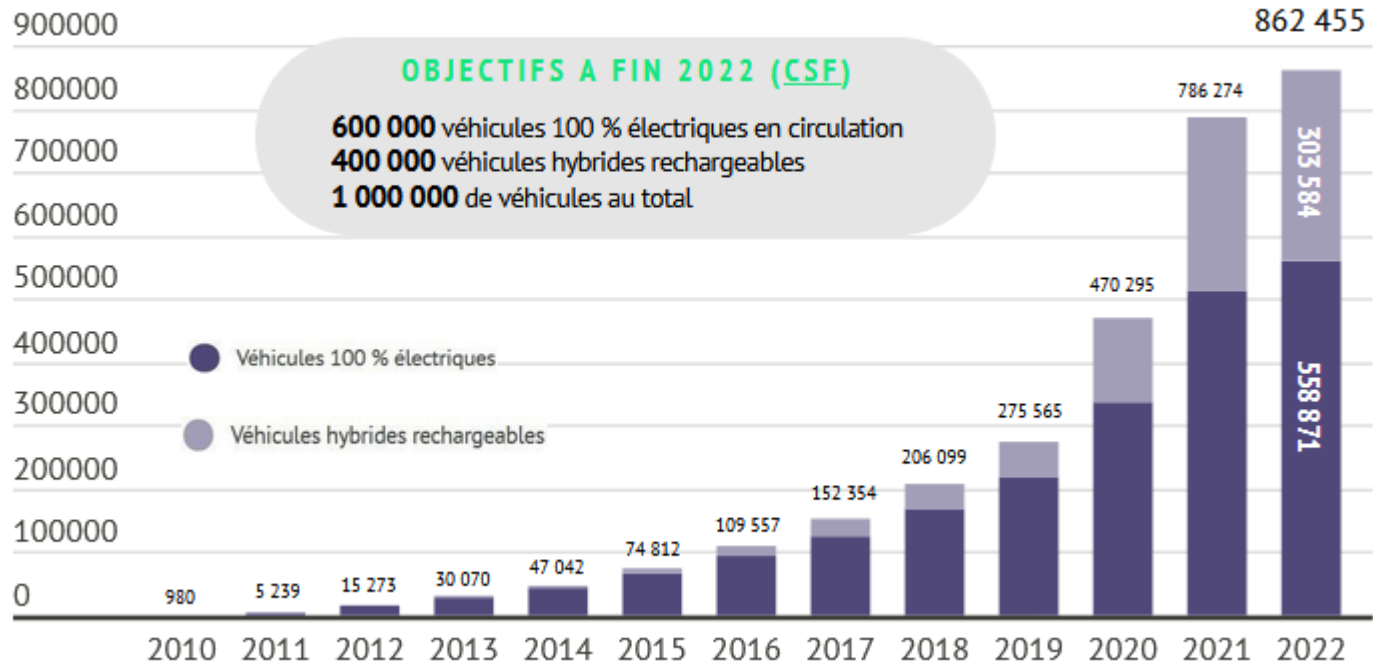
La place du véhicule électrique



Baromètre des immatriculations

Véhicules électriques et hybrides rechargeables
Chiffres clés du mois de mars 2022

EVOLUTION DU PARC ROULANT AUTOMOBILE DEPUIS JANVIER 2010



32 900 véhicules électriques et PHEV
immatriculés en mars 2022 en France



18,2 %
de parts de marché



+ 7 %
VS. mars 2021

SONDAGE :

D'après-vous, combien de voitures électriques ou hybrides rechargeables circulent dans le Calvados au 1^{er} janvier 2022 ?



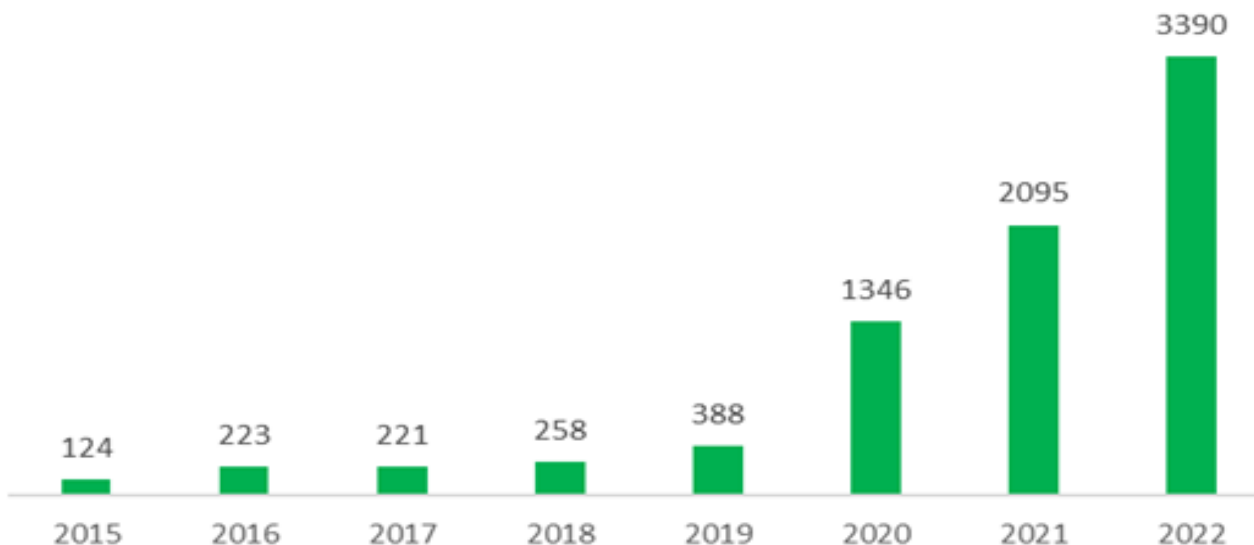


La place du véhicule électrique dans le Calvados

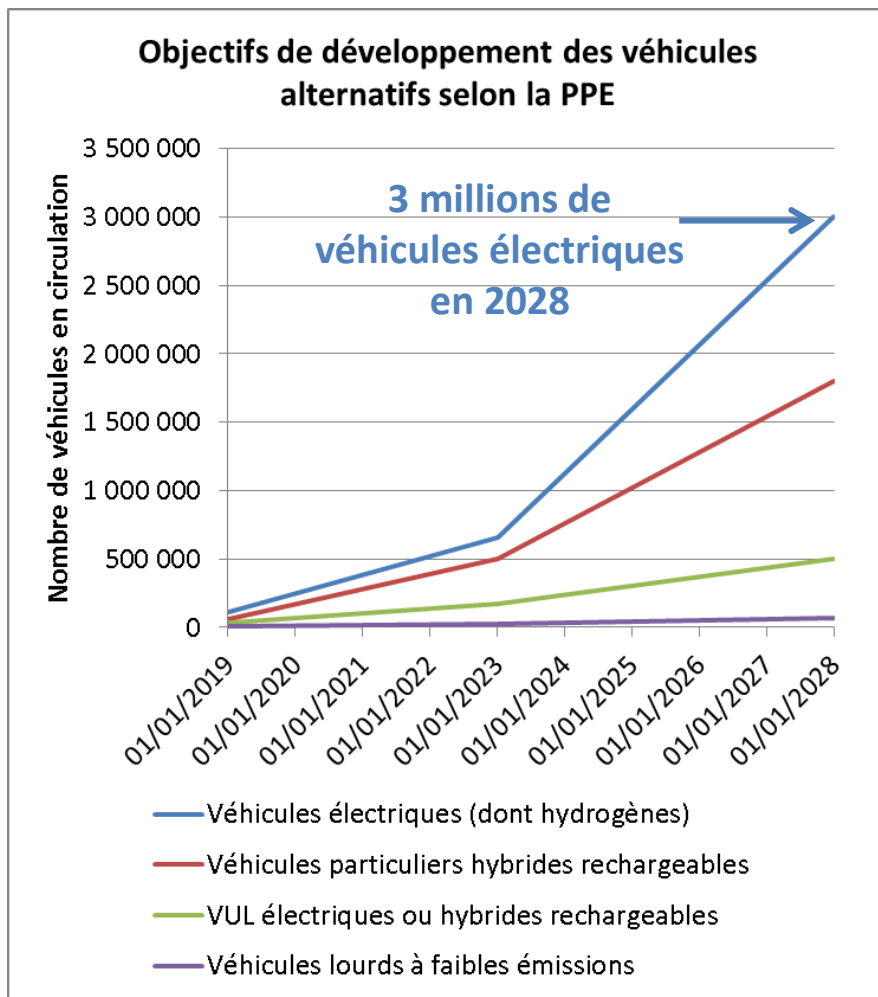
Environ 8 200 véhicules électriques et hybrides rechargeables au 1^{er} Janvier 2022 :

- 42% à des personnes morales
- 58% à des personnes physiques
- ✓ 1% du parc automobile

Nouvelles immatriculations



La place du véhicule électrique



L'électrification rapide du parc de véhicules pose immédiatement la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer mais également les acteurs privés.

La place du véhicule électrique

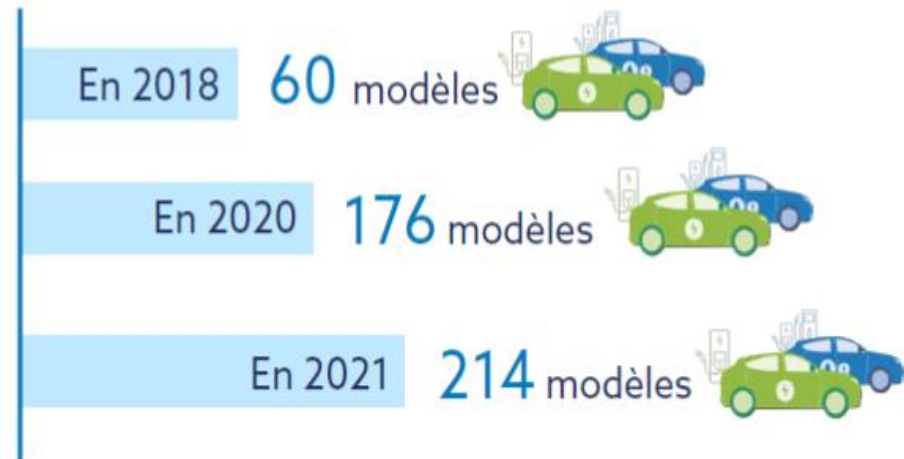


Près de **30%**
de ventes
en plus entre
2018 et 2019.

À savoir

Tous les constructeurs automobiles proposent une gamme de véhicules électriques. La progression de l'offre de modèles de véhicule électrique entre 2018 et 2021 représente plus de 60 nouveaux modèles tous les ans.

Le nombre de modèles électriques et hybrides rechargeables disponibles à la vente en Europe va encore augmenter sur la plupart des segments du marché (citadines, berlines routières, compactes, SUVs,...).



Échanges & Questions





1ère partie :

Contexte réglementaire

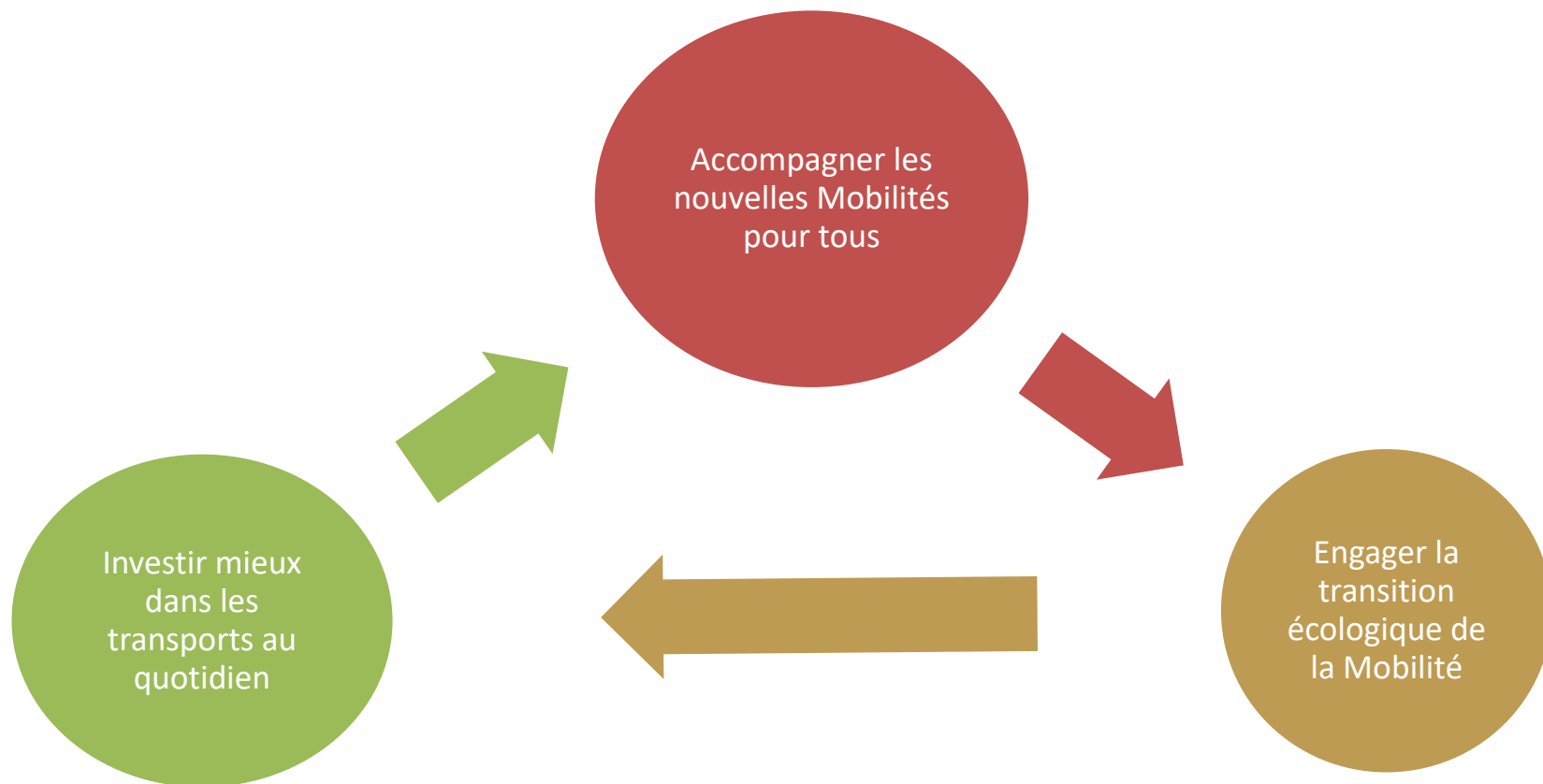
SONDAGE :

Quel est votre niveau de connaissance de la réglementation liée à la mobilité électrique ?





Les 3 piliers sur lesquels repose la loi mobilités





Principaux objectifs liés à la politique de la loi mobilités

- Réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport,
- Donner à chacun le choix de sa mobilité, en offrant une offre de services plus diversifiée, plus efficace, plus connectée, plus partagée sur l'ensemble du territoire,
- Mieux accorder les politiques de mobilité avec la réalité des territoires et avec les priorités en matière d'aménagement du territoire.





Principales dispositions de la loi LOM

Pour favoriser le développement de la mobilité électrique :

- ✓ Clarifier le statut juridique des différents acteurs
- ✓ Augmenter les obligations de points de recharge dans les constructions neuves et réhabilitées
- ✓ Vers la fin des véhicules thermiques en 2035



La compétence **Autorité Organisatrice de la Mobilité**

AOM ?



- ✓ **Prise de compétence avant juillet 2021 des communautés de communes**
- ✓ **Action sur les mobilités actives et partagées (covoiturage, solidaires, douces)**
- ✓ **L'AOM a un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire et contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique**



La compétence Installations de Recharge pour Véhicules Electriques

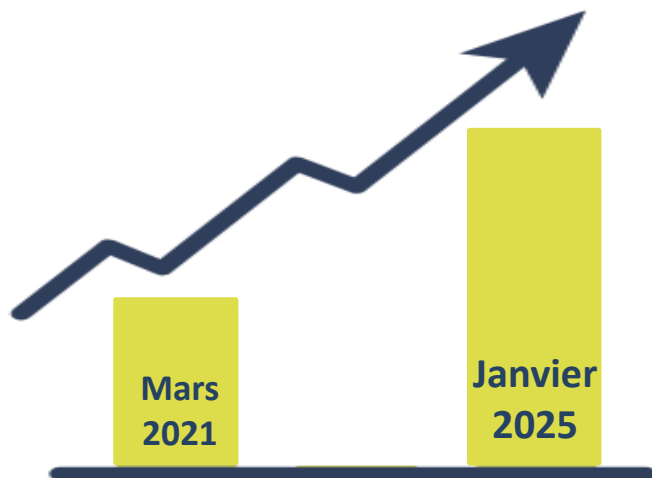
Ce qu'il faut savoir :

- ✓ Cela concerne les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybride rechargeable
- ✓ Elle est détenue par les communes qui peuvent la transférer à un EPCI compétent tel que le Syndicat d'énergie conformément à l' Article L2224-37
- ✓ Elle comprend l'investissement et le fonctionnement



Un nombre de point de charge à respecter au 1^{er} janvier 2025

1. Pour les bâtiments tertiaires neufs ou bénéficiant d'une rénovation importante



- Si le parking a plus de 10 places :
 - 20% des emplacements sont pré-équipés
 - 2 % des places sont en PMR, minimum une ;
 - 1 PDC est fonctionnel
- Si le parking a plus de 200 places :
 - 20% des emplacement sont pré-équipés
 - 2 % des places sont en PMR
 - 2 PDC sont fonctionnels dont une minimum PMR

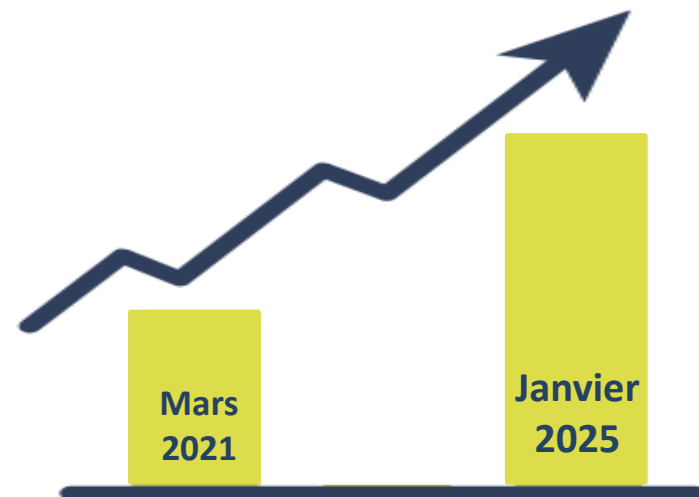
**À compter du 1er janvier 2025, ces parking devront être équipés
→ 1 point de charge fonctionnel pour 20 places soit 5%**



Un nombre de point de charge à respecter au 1^{er} janvier 2025

2. Pour les bâtiments d'habitation neufs ou bénéficiant d'une rénovation importante

- Si le parking a plus de 10 places
→ toutes les places doivent être pré-équipées.



3. Pour les parcs de stationnements de plus de 20 places

- 1 PDC est fonctionnel pour 20 places dont une place PMR

Qui est concerné ?



Les entreprises, les bayers sociaux, les copropriétés



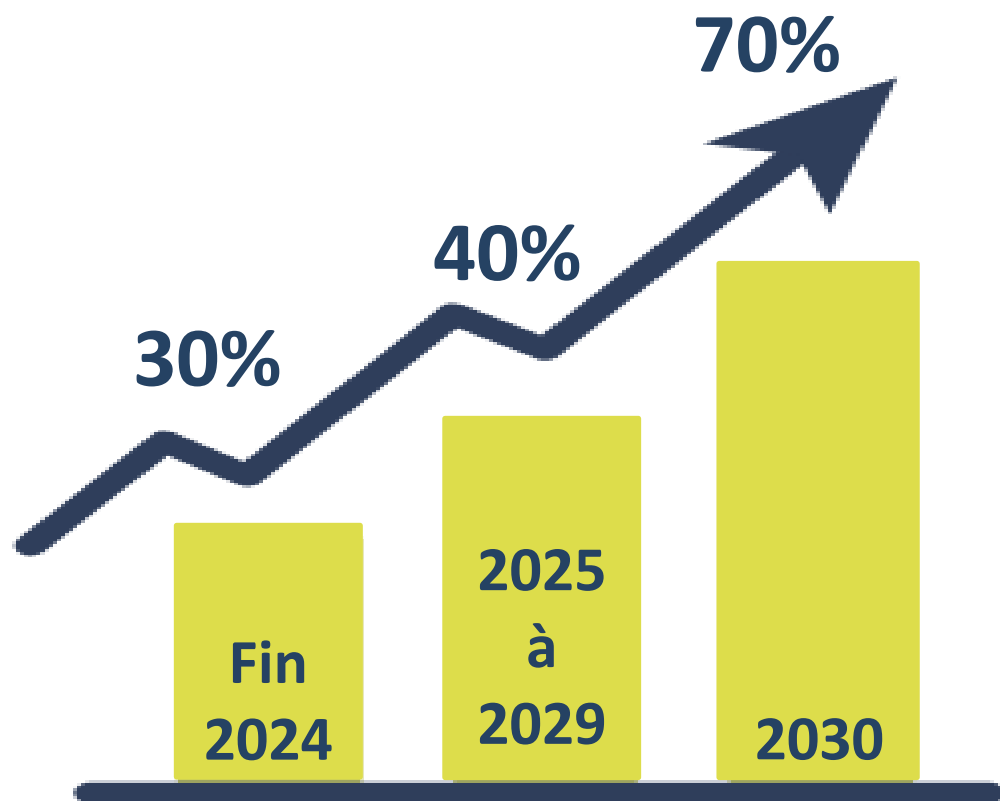
Les collectivités



Les aménageurs



Les flottes de véhicules à renouveler par des véhicules propres



Pour les flottes publiques de plus de 20 véhicules des collectivités

Pour les flottes des entreprises les critères sont différents :

- 20% en 2024
- 40% en 2027
- 70% en 2030

Qu'est-ce qu'une zone à faibles émissions ?

- Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ont été créées pour protéger les habitants des villes et métropoles où la pollution de l'air est importante.
- Dans le périmètre d'une ZFE-m, seuls les véhicules les moins polluants ont le droit d'y circuler.
- Ce sont les communes qui fixent les périodes où la circulation est restreinte
- le niveau Crit'Air



Échanges & Questions





2ème partie :

Les acteurs



Les aménageurs de recharge

Ce sont les entités qui ont en charge l'aménagement des infrastructures de recharge :

- Elles sont publiques et privées
- Elles se chargent des études, des travaux d'implantation et de la mise en service des installations
- Elles sont propriétaires des infrastructures créées



Les opérateurs de mobilité

Ce sont des professionnels de la vente et du suivi des utilisateurs des IRVE :

Ils offrent un service de recharge

- sur leurs bornes
- sur celles des autres aménageurs





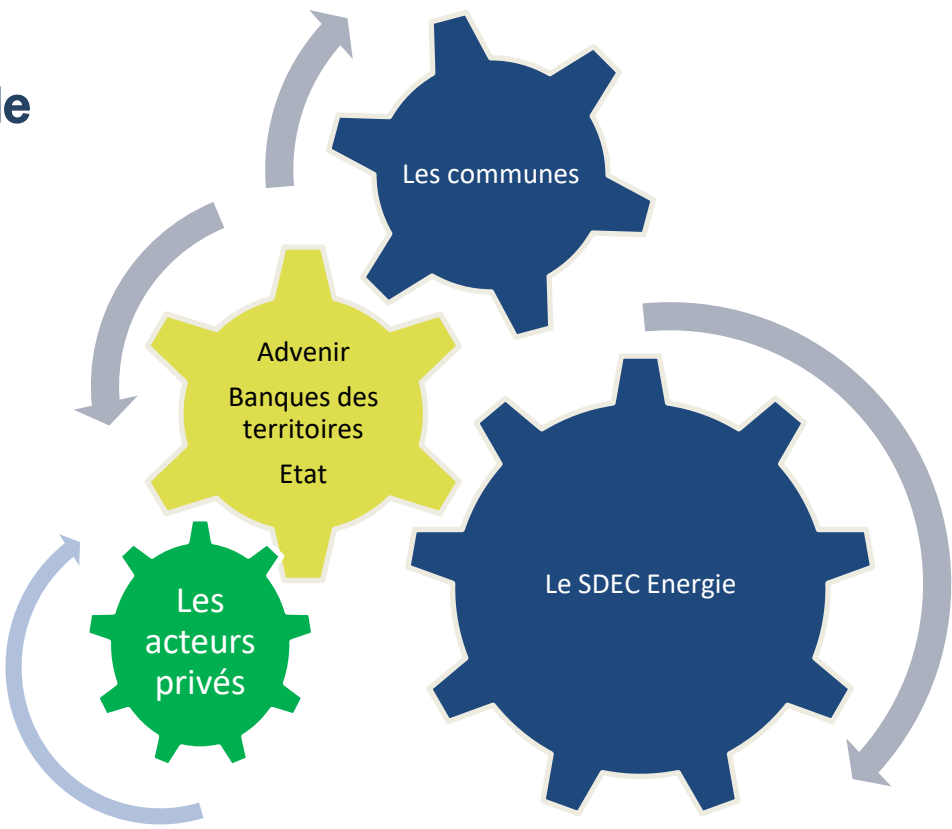
Les financeurs

1. Le financement des bornes de recharges

Il est assuré par plusieurs acteurs



Les montants des primes à l'installation, varient en fonction des catégories de bornes et d'usages





Les bornes de recharge électrique dans le Calvados

Le SDEC ÉNERGIE propose la pose et l'exploitation des bornes de recharge pour 2022

Nature	Dépenses éligibles	Modalités	Aides financières	Modalités
Fourniture et pose d'une borne de recharge ≥ 50 Kva pour véhicules électriques	Fourniture et pose de la borne, raccordement et aménagement des places de recharges	Dans le cadre du schéma départemental*	100%	Dans le cadre du transfert de la compétence « infrastructure de charge »
		À la demande de la collectivité	20%	
Fourniture et pose d'une borne de recharge < 50 Kva pour véhicules électriques	Fourniture et pose de la borne, raccordement et aménagement des places de recharges	Sur proposition de la commission	Décision du Bureau syndical	
Fourniture et pose d'une station hydrogène	Fourniture et pose de la station, raccordement et aménagement des places de recharges	Dans le cadre du schéma départemental**	100%	
		À la demande de la collectivité	20%	
Fourniture et pose d'une borne de recharge pour vélos électriques	Fourniture et pose de la station, raccordement et aménagement	À la demande de la collectivité	20%	

* Validé par le bureau syndical du 30 novembre 2018 ** Le schéma départemental se compose de 5 stations hydrogènes

Nature	Objet	Dans le cadre du schéma départemental*	Coût du service	Aides financières	Modalités
Forfait d'exploitation d'une borne de recharge normale MobisDEC (jusqu'à 22 kVA)	Le forfait couvre les opérations d'exploitation courantes (services aux usagers, maintenance curative et préventive, supervision, accès au moyen de paiement).	OUI	1 000 € / borne normale /an	100%	Le service est assuré dans le cadre du transfert de la compétence « infrastructure de charge d'une collectivité »
		NON		20%	
Forfait d'exploitation d'une borne de recharge rapide MobisDEC (à partir de 42 kVA)		OUI	1 200 € / borne rapide/an	100%	
		NON		20%	
Forfait d'exploitation d'une station hydrogène	OUI	48 000 €/station/an (hors fourniture d'hydrogène)	100%		
Forfait d'exploitation d'une station de recharge pour vélo à assistance électrique (VAE)	NON		500 €/station	20%	Le service est assuré dans le cadre d'une convention

* Validé par le bureau syndical du 30 novembre 2018 et complété par les programmes FACE 2021 et 2022

2. Financement des véhicules propres

L'Etat intervient par le bonus écologique et la prime à la conversion

Le SDEC ÉNERGIE intervient également pour les collectivités en apportant des aides complémentaires

Nature		Communautés de communes Communes A	Communes B1	Communes B2 et C
Achat d'un véhicule électrique ou GNV 4 roues neuf pour les besoins propres de la collectivité (*) (**)	GNV et électrique	2 000 € par véhicule	2 500 € par véhicule	3 000 € par véhicule
	Hydrogène	3 000 € par véhicule	3 500 € par véhicule	4 000 € par véhicule
Achat d'un véhicule électrique ou GNV 4 roues d'occasion pour les besoins propres de la collectivité (*) (**)	GNV et électrique	500 € par véhicule	750 € par véhicule	1000 € par véhicule
Achat d'un cycle 2 ou 3 roues (neuf) pour les besoins propres de la collectivité (**)		Aide de 300 €/cycle plafonnée à 1 500 € par commune et par an		

* Dans la limite de 2 véhicules par collectivité / an

** Ou d'un établissement public qui lui est rattaché (ex : EPHAD ou CCAS) ou de communes par l'intermédiaire de leur EPCI. Dans ce cas, l'accord préalable de la commune est requis et la demande est intégrée à son droit de tirage.

Échanges & Questions





3ème partie :

Les types de bornes et leurs usages

SONDAGE :

**Pensez-vous le nombre de bornes suffisant dans le
Calvados ?**





Les bornes électriques

3 à 22 kVA



50 kVA



100 kVA



Les différentes prises de recharge en domaine public

Différents types de prises pour les bornes de 22 kVA



Différents types de prises pour les bornes de 50 kVA et 100 kVA



SONDAGE :

D'après-vous, où charge-t-on le plus souvent son véhicule électrique ?





Les temps de recharge

Quelques exemples *:

Maison - travail

- 92% des charges
- Bornes lentes 3 à 11 kva → entre 5 et 12 heures

Voiries – commerces

- Bornes normales 22 kva → entre 1 à 2 heures

Grand axes

- Bornes rapides 50 à 100 kva → de 20 minutes à 1 heure

**Ces temps de charge dépendent de la capacité de la batterie, de la charge restante lorsque l'utilisateur se branche et de la capacité de leur véhicule à recevoir la pleine puissance*



Échanges & Questions





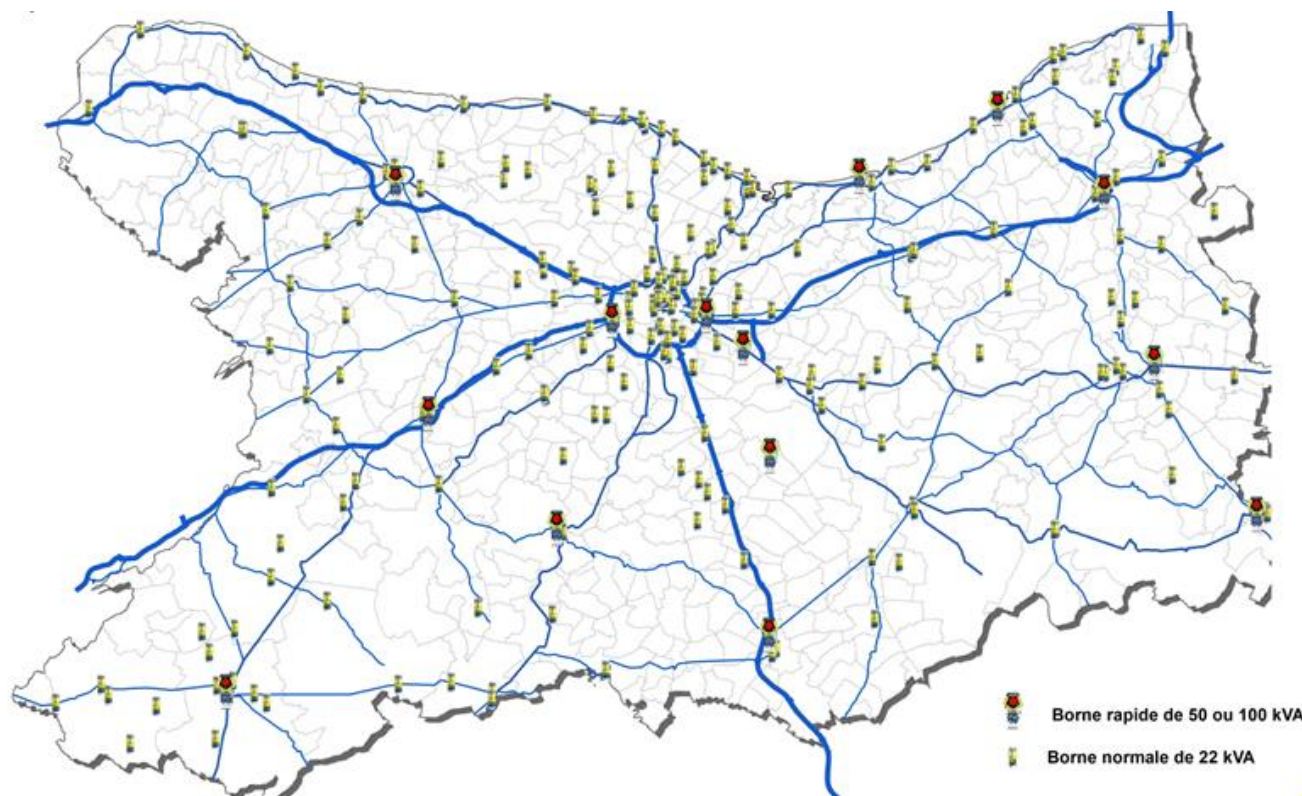
4ème partie :

L'accompagnement du SDEC ÉNERGIE



Les bornes de recharge électrique dans le Calvados

Le SDEC ÉNERGIE se positionne comme un acteur incontournable de la mobilité durable dans le Calvados



Mars 2022 :

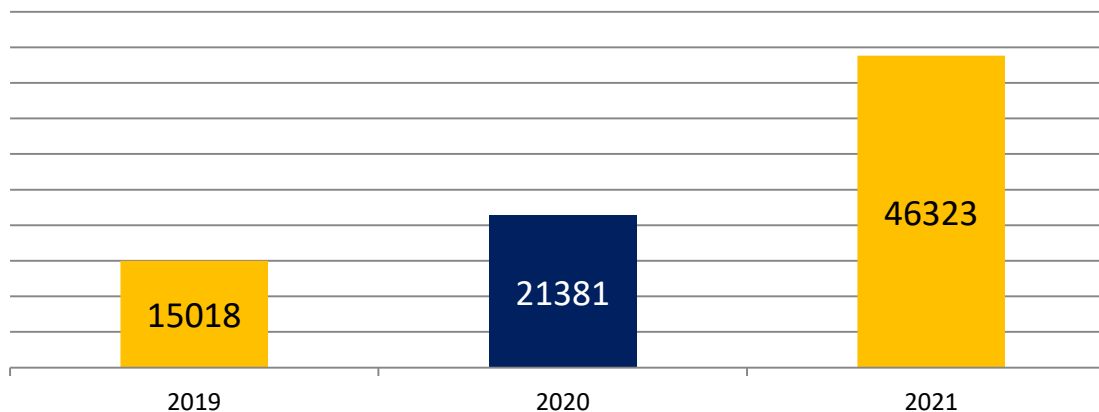
- 235 bornes de recharges électriques
- dont 221 normales et 14 rapides



Les bornes de recharge électrique dans le Calvados

Le réseau MobiSDEC est en forte progression d'année en année

Évolution du nombre de sessions

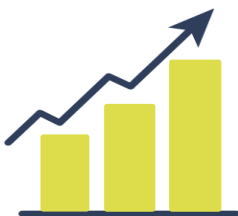


Le réseau MobiSDEC :

- donne accès à 150 000 PDC en France et en Europe ;
- accepte également les cartes des autres opérateurs de recharges (38 contrats d'itinérance en 2022).



Les bornes de recharge électrique dans le Calvados



Le réseau MobiSDEC est en forte progression avec la pose de nouvelles bornes de recharges :

- Investissements des communes (à la demande, suivant le budget disponible)
- A l'initiative du SDEC ÉNERGIE (14 bornes rapides en 2022) prises en charge à 100% par le syndicat



* 10000 € HT pour une borne normale et 45 000€ HT pour une borne rapide



Le Schéma directeur des infrastructures de recharge pour **véhicules électriques** dans le Calvados _____



Le SDEC ÉNERGIE se propose de réaliser un **Schéma Directeur d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques** :

1. Ce schéma directeur est un outil d'aide à la décision au service des territoires, des AOM et des collectivités.
2. Il va permettre de définir l'offre de recharge électrique publique sur nos différents territoires, en cohérence avec les politiques locales de mobilité, en coordination avec l'offre de recharge privée et en s'adaptant à l'évolution des besoins de recharge.



Les bornes de recharge électrique dans le Calvados

Ce SDIRVE va permettre de déterminer

1. Le nombre de bornes nécessaires à la demande de rechargement en domaine public
2. Le type de puissance adaptée à la technologie des véhicules
3. La localisation précise des bornes
4. La temporalité du déploiement des installations

Réunion de lancement de la concertation
Mardi 17 mai 2022 à 14h
Salle polyvalente de Biéville-Beuville





Échanges & Questions



SONDAGE :

Le webinaire a-t-il répondu à vos attentes ?





Contact : Philippe LANDREIN

02 31 06 61 73

plandrein@sdec-energie.fr