

## Questions posées lors du webinaire IRVE du 20 janvier 2022 et réponses apportées

Participant	Question	Éléments de réponse ou précision complémentaire
<p>Mathilde DIOUDONNAT Cheffe de projet Développement du véhicule électrique Grenoble Alpes Métropole</p>	<p>Grenoble Alpes Métropole a réalisé son [SDIRVE] en 2019, voté en 2020. La plupart des conditions [par rapport au décret du 10 mai 2021 de définition du contenu d'un SDIRVE] sont remplies, mais si ce n'est pas le cas pour absolument toutes, cela signifie-t-il qu'il faille refaire un schéma directeur?</p>	<p><i>Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC) :</i> certaines collectivités s'étaient en effet lancées avant le décret cadre (2021) dans une démarche relevant de la philosophie du SDIRVE. Le SDIRVE est adossé à une bonification des coûts de raccordement des IRVE, c'est pourquoi une validation État du SDIRVE est nécessaire pour en bénéficier, en respectant les conditions du décret.</p> <p>Un SDIRVE élaboré en 2019 peut déjà faire l'objet d'une révision pertinente en 2022 au regard de l'accélération très forte du déploiement de la mobilité électrique présente et à venir. Le guide méthodologique évoque une mise à jour tous les 3 ans, afin de bien faire correspondre l'offre à la demande en recharge.</p>
<p>Jean-François DONQUE Chef de service Mobilité Annemasse Agglomération</p>	<p>En Haute Savoie le Syane prévoit d'élaborer le [SDIRVE]. 2 communes sur 12 de l'agglomération n'ont pas délégué leur compétence IRVE au Syane. Qui doit faire le SDIRVE ? Les 2 communes, l'EPCI, l'AOM ? Merci</p>	<p><i>SYANE :</i> En Haute Savoie, le SYANE prévoit de réaliser le SDIRVE à l'échelle départementale, mais pour bénéficier des avantages du SDIRVE [bonification des coûts de raccordement, satisfaction de l'obligation de réaliser un SDIRVE en cas de mise en œuvre d'une ZFE...], les communes devront avoir transféré leur compétence IRVE au SYANE, sinon elles devront réaliser un SDIRVE à l'échelle AOM.</p>

		<p><i>DDT de la Haute Savoie</i> : en effet, des échanges DDT/SYANE ont été menés sur cette question de compétence, qui doit être transférée au SYANE pour bénéficier du travail du syndicat.</p> <p><i>DGEC</i> : une commune seule ne peut pas réaliser elle-même un SDIRVE, sauf très rares exceptions. Les communes sont encouragées à transférer leur compétence IRVE. Sur la question des compétences, voir pages 14 à 16 du <a href="#">Guide méthodologique</a>.</p>
<p>Evelyne BERNARD Cheffe adjointe du Pôle Climat Air Énergie DREAL ARA</p>	<p>Quelles sont les grandes données générales mobilisables par les collectivités préalablement au diagnostic d'un SDIRVE ?</p>	<p><i>DGEC</i> : les sources de données sont listées dans le <a href="#">Guide méthodologique</a>. La base est l'open data de la liste des stations et leurs caractéristiques, le cadre réglementaire oblige à la mise à disposition de ces données par les gestionnaires des stations et prévoit des pénalités en cas de manquement. De nombreuses données ont été regroupées dans un même open data, notamment sur le parc de véhicules à l'échelle communale (Ministère des Transports).</p>
<p>Patricia MAFFRE-DEPROST Adjointe au Chef de service SEPT DDT de la Savoie</p>	<p>Dans la phase diagnostic, comment la réduction du parc automobile peut être envisagée, en prospective ?</p>	<p><i>DGEC</i> : le Guide méthodologique ne fournit pas d'élément spécifique à ce sujet. Des équipes de prospective au Ministère des Transports ont travaillé sur ce point à l'occasion des précédentes Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) et Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), et de nouveaux travaux sont en cours.</p>
<p>Sylvain SOTTON Vice-président SYDER</p>	<p>La prospective est nécessaire pour réaliser le SDIRVE, et les innovations technologiques sont difficiles à prévoir, alors qu'elles risquent de bouleverser l'offre et la demande en IRVE.</p> <p>Existe-t-il des données sur le nombre de garages privés, pour estimer la recharge à domicile VS la recharge sur domaine public ?</p>	<p><i>DGEC</i> : les achats de véhicules électriques ont dépassé en 2020 et 2021 les prévisions. Dans tous les scénarios de prospective, les estimations de ventes de véhicules électriques sont rehaussées. Une bascule massive va arriver, mais la date est difficile à prévoir. Il faut prendre en compte les incertitudes dans le SDIRVE.</p> <p><i>DDT 69</i> : Les données sur les garages privés sont disponibles dans les fichiers fonciers à la maille parcellaire, sur demande auprès de sa DDT. Voir le <a href="#">détail des modalités disponibles</a>.</p> <p><i>SYANE</i> : Concernant le stationnement au lieu de résidence des véhicules personnels, voir page 59 du <a href="#">Guide méthodologique</a> une source de donnée INSEE</p>

<p>Mathilde DIOUDONNAT Cheffe de projet Développement du véhicule électrique Grenoble Alpes Métropole</p>	<p>Pour 2025 d'après la loi Climat et Résilience, quel pourcentage de places de parkings d'entreprises doivent être équipés en IRVE ? Y a-t-il une exception pour les parkings de TPE/PME ?</p> <p>Plus généralement, est-ce au propriétaire du parking à qui incombe l'obligation d'installation d'IRVE ou au locataire ?</p>	<p><i>AVERE AuRa</i> : pour les parkings d'entreprises de plus de 20 places, une place avec IRVE est obligatoire par tranche de 20 emplacements, exception faite pour les TPE/PME.</p> <p><i>DREAL ARA</i> : L'<a href="#">article L.113-13 du Code de la construction et de l'habitation</a> stipule que « les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de <b>vingt emplacements</b> disposent, au 1er janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite. Ces bâtiments disposent d'un point de charge par tranche de vingt emplacements supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation.</p> <p>L'<a href="#">article L.113-14 du Code de la construction et de l'habitation</a> précise que cette obligation n'est pas applicable « aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des petites et moyennes entreprises ».</p> <p>L'article <a href="#">L.113-12 du Code de la construction et de l'habitation</a> apporte des obligations supplémentaires pour les parkings de <b>plus de 10 places</b>, pour <b>les bâtiments neufs ou faisant l'objet d'une rénovation</b>.</p> <p><i>Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages</i> : La législation actuelle ne précise pas sur qui pèse l'obligation d'installer des IRVE, comme le Code de la construction et de l'habitation vise les bâtiments (résidentiels ou non résidentiels). Néanmoins, dans l'ancien article R.136-1 (cas particulier d'un bâtiment à usage de bureaux avec un parc de 20 places, avec un seul propriétaire et un seul locataire), le propriétaire du bâtiment était directement visé.</p>
<p>Emmanuel DONNAINT Coordonnateur Air DREAL ARA</p>	<p>Existe-t-il des outils visant à assurer un suivi des bâtiments disposant d'un parking de plus de 20 places ?</p>	<p><i>SYANE</i> : pour les parkings de plus de 20 places qui devront prévoir des points de charge (loi LOM), il n'y a pas de base de donnée existante. Le SYANE prévoit de croiser plusieurs sources de données (open street map, BD-topo IGN, SIREN , base</p>

		permanente des équipements...) et de compléter cet inventaire grâce aux retours lors de la concertation.
Géraldine PALOC Responsable Co-construction et Partenariats Pôle Mobilité Électrique ENEDIS		<i>ENEDIS</i> : la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit de porter la part du coût de raccordement (= taux de réfaction) prise en charge par ENEDIS de 40 à 75 %. Cette disposition prend fin au 30 juin 2022 pour les IRVE ouvertes au public, et reste valable uniquement pour celles intégrées dans un SDIRVE et ce jusqu'au 31/12/2025.
Lionel JOUVE Responsable du service ENR et éco-mobilités Saint Étienne Métropole	Existe-t-il une contre-indication à intégrer le SDIRVE à un Schéma Directeur des Carburants Alternatifs plus large, intégrant GNV, H2, etc. ?	<i>DGEC</i> : il n'existe aucune contre-indication, au contraire, dès lors que la méthodologie et les attendus réglementaires du SDIRVE sont bien respectés.
Evelyne BERNARD Cheffe adjointe du Pôle Climat Air Énergie DREAL ARA	Une mise à jour de l' <a href="#">état des lieux de la mobilité électrique en région ARA réalisé par la Région et AURA-EE</a> est-elle prévue, au vu de l'accélération de la mobilité électrique ?	<i>Région ARA</i> : en effet, il y a une forte progression d'équipement. Initialement, avaient été recensés en 2020 48 000 véhicules électriques / hybrides rechargeables dans notre région contre plus de 80 000 en juin 2021. Une mise à jour de l'état des lieux régional n'est pas prévue, les SDIRVE sont la solution opérationnelle pour faire le suivi du déploiement de la mobilité électrique. La Région suivra la réalisation des SDIRVE.
Sylvain SOTTON Vice-président SYDER	Le dispositif FACE va-t-il être reconduit pour 2023 ? Les subventions régionales peuvent-elles être reconduites, notamment en zone rurale ?	<i>DREAL ARA</i> : Il n'y a pas encore d'information disponible sur la prolongation du FACE, dispositif exceptionnel du Plan de relance.
Henry MOREIGNE Chargé de mission qualité de l'air et mobilité durable Clermont Auvergne Métropole	Pourriez-vous redonner le montant alloué au SIEG 63 ?	<i>DREAL ARA</i> : la subvention accordée au SIEG 63 sur le dispositif du Plan de relance pour un complément du maillage départemental en bornes IRVE (32 nouveaux sites) est de 562 k€ de subvention maximale pour un investissement de 702 k€.  Pour chaque appel à projet, tous les syndicats d'énergie peuvent déposer un dossier de demande de subvention, et le ministère a indiqué qu'au regard de la tendance au développement de l'électrique les dossiers déposés en 2022 seraient regardés favorablement.
Patricia MAFFRE-DEPROST	Toutes les aides énumérées sont-elles renseignées sur	<i>DREAL ARA</i> : toutes les aides IRVE (notamment locales)

Adjointe au Chef de service SEPT DDT de la Savoie	le site <a href="https://aides-territoires.beta.gouv.fr/">https://aides-territoires.beta.gouv.fr/</a> ?	n'apparaissent pas systématiquement sur ce site.
Cécile COISPLET Chargée de mission Climat Air Energie Région Auvergne-Rhône-Alpes		AVERE AuRa a animé des formations à la mobilité électrique pour les services de la Région, les retours étaient très positifs sur le contenu et le format. Des directions très variées des collectivités peuvent être intéressées par le sujet mobilité électrique (moyens généraux, mobilité...).
Evelyne BERNARD Cheffe adjointe du Pôle Climat Air Énergie DREAL ARA	Les syndicats de copropriété et le secteur privé en général se mobilisent-ils pour les formations d'AVERE ?	L'objectif est pour l'instant de faire connaître le programme de formation. En identifiant les bons relais, les structures sont demandeuses et le sujet plaît. La région est très dynamique sur la mobilité électrique.
Evelyne BERNARD Cheffe adjointe du Pôle Climat Air Énergie DREAL ARA	ENEDIS est-il organisé pour suivre et contribuer à l'élaboration de chacun des SDIRVE qui vont naître ?	<i>ENEDIS</i> : ENEDIS s'est organisé au niveau national et régional pour accompagner l'élaboration des SDIRVE. Chaque direction régionale a un (ou deux) référent partie prenante en local avec les territoires.  <i>SYANE</i> : concernant la carte d'avancement des SDIRVE, le SYANE précise que Clermont Auvergne Métropole est bien intégrée à la démarche mutualisée, qui ne s'appelle pas E-born (ce nom fait seulement référence à un réseau de stations). Les zones blanches de la carte en région ARA sont également incluses dans la démarche intégrée du SYANE.
Evelyne BERNARD Cheffe adjointe du Pôle Climat Air Énergie DREAL ARA	Comment le SYANE se prépare-t-il au déploiement des initiatives ZFE sur le périmètre du groupement de commande ?	<i>SYANE</i> : les études des SDIRVE seront bien territorialisées, et les ZFE feront partie des éléments importants des diagnostics, comme potentiel de déploiement de la mobilité électrique. La phase de concertation des SDIRVE fera remonter les éléments locaux à prendre en compte.  <i>DREAL ARA</i> : les collectivités mettant en œuvre une ZFE restent dans tous les cas soumises à l'obligation de concevoir un SDIRVE, il faudra donc bien organiser la complémentarité avec la démarche de groupement de commande du SYANE.
Patricia MAFFRE-DEPROST Adjointe au Chef de service SEPT DDT de la Savoie	Comment est organisé le travail sur chaque département, pour faire remonter des spécificités locales et percoler sur les territoires ?	<i>SYANE</i> : une gouvernance locale sera librement organisée par chaque syndicat d'énergie, sans uniformité systématique. Des entretiens dédiés avec une quarantaine d'acteurs de la mobilité,

		des ateliers thématiques (2 à l'échelle du groupement et au moins 1 par département) sont prévus, ainsi qu'une phase de questionnaire. Chaque syndicat d'énergie fixera la liste des acteurs concertés.
Elsa THOMASSON Territoires en contentieux qualité de l'air & fonds air bois (hors Vallée de l'Arve) ADEME ARA		Webinaire de présentation des nouveaux AAP AVELO et AMI TENMOD: mardi 01 février de 14h à 16h inscription obligatoire : <a href="https://ademe.zoom.us/webinar/register/WN_g2smdDCuTS27tqls_ys_oSw">https://ademe.zoom.us/webinar/register/WN_g2smdDCuTS27tqls_ys_oSw</a> Pour toute question, contacter l'ADEME à l'adresse suivante : <a href="mailto:aapavelo2@ademe.fr">aapavelo2@ademe.fr</a>