

# Le développement des véhicules "propres" par les collectivités



SERVICES PUBLICS LOCAUX  
DE L'ÉNERGIE, DE L'EAU,  
DE L'ENVIRONNEMENT ET  
DES E-COMMUNICATIONS

Pourquoi ?

Avec qui ?

Comment agir ?

Zoom sur

À savoir

Avec qui ?

**Des opérateurs et des collectivités spécialisées dans les questions énergétiques**

La mobilité doit se penser entre collectivités regroupées à une taille importante voire départementale. Même si les communes et intercommunalités restent impliquées et décisionnaires, celles-ci peuvent plus efficacement s'appuyer sur des structures de grande taille spécialisées dans les questions énergétiques et dont elles sont adhérentes comme les AODE\* de taille départementale. Leur expertise est incontournable pour déployer les bonnes solutions au bon endroit en lien avec les collectivités du territoire.

Grâce à la connaissance des réseaux de distribution d'électricité et de gaz, les AODE\* développent les solutions alternatives de mobilité pour leurs communes et intercommunalités adhérentes.

\* Autorités Organisatrices de la Distribution d'Énergie (voir encadré au verso)

**FNCCR**  
20 bd de La Tour-Maubourg  
75007 Paris  
Tél 01 40 62 16 40  
e-mail [fnccr@fnccr.asso.fr](mailto:fnccr@fnccr.asso.fr)  
[www.fnccr.asso.fr](http://www.fnccr.asso.fr)

Pourquoi ?

- Réduire les émissions polluantes, les problèmes de santé et le bruit généré
- Anticiper la réglementation

Une directive du Parlement européen est en cours d'adoption sur le déploiement des infrastructures pour les carburants de substitution (électricité, gaz, biocarburants, hydrogène). Le projet de Loi de transition énergétique favorise également l'essor de véhicules moins polluants.

- Réduire la dépendance au pétrole
- Développer des marchés locaux
- Profiter des aides accordées aux pionniers
- Proposer de nouveaux services



Comment agir ?

## L'évolution des flottes publiques

Le renouvellement d'une partie ou de la totalité d'une flotte de véhicules est l'opportunité de s'interroger à la fois sur l'optimisation du service rendu par la flotte et sur les caractéristiques techniques des véhicules la composant.

Dans ce contexte, la réglementation française impose aux acheteurs publics de prendre en compte les incidences environnementales et énergétiques lors de l'achat de véhicules (décret 2011-493 du 05/05/2011 et arrêté du 05/05/2011, transposition de la directive européenne 2009/33/CE du 23 avril 2009). Elle incite également à opter pour des véhicules à faible impact environnemental (loi LAURE, 1996), c'est-à-dire des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié (GPL), aux agro-carburants ou au gaz naturel.

Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit également des obligations d'équipement en véhicules moins polluants.

## Le CGCT



Installation de borne du SIEIL37

La compétence "bornes de charge des véhicules électriques" est définie dans le **Code Général des Collectivités Territoriales** (art. L.2224-37 du CGCT) : "Sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Elles peuvent transférer cette compétence (...), aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité (...). (...), l'autorité organisatrice du réseau public de distribution d'électricité et le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité émettent un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge soumis à délibération de l'organe délibérant en application du présent article."



Borne de charge du SyDEV

## Le dispositif d'aides de l'ADEME



Dans le cadre du **Programme d'Investissements d'Avenir**, les collectivités porteuses de projets de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables peuvent déposer leurs dossiers auprès de l'ADEME. Les subventions pour les projets de grande ampleur peuvent atteindre 50%. La date limite de dépôt des dossiers au dispositif "Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides" est prolongée jusqu'en décembre 2015.

## CRÉDITS PHOTOS

SMED13 - SIEIL37 - SyDEV 85 - P. Baudry

## Comment agir ?

## Le déploiement des stations GNV et bioGNV

Le GNV (Gaz Naturel Véhicule) et le bioGNV font également partie de l'offre des carburants alternatifs. Le GNV est un gaz naturel d'origine fossile alors que le bioGNV est un gaz produit par le processus de méthanisation et constitue donc une énergie renouvelable issue des déchets.

Le GNV et le bioGNV sont constitués essentiellement de méthane et peuvent être utilisés indifféremment dans les mêmes véhicules et infrastructures de distribution.

Le rôle de la collectivité peut être le suivant :

- aider à la construction et l'exploitation de station GNV/bioGNV (maîtrise d'ouvrage, financement, démarches ICPE et ATEX...);
- faciliter des projets de méthanisation sur le territoire et d'utilisation du carburant biogaz produit directement ou injecté sur le réseau;
- favoriser la collaboration entre les collectivités du territoire pour développer des projets pertinents.

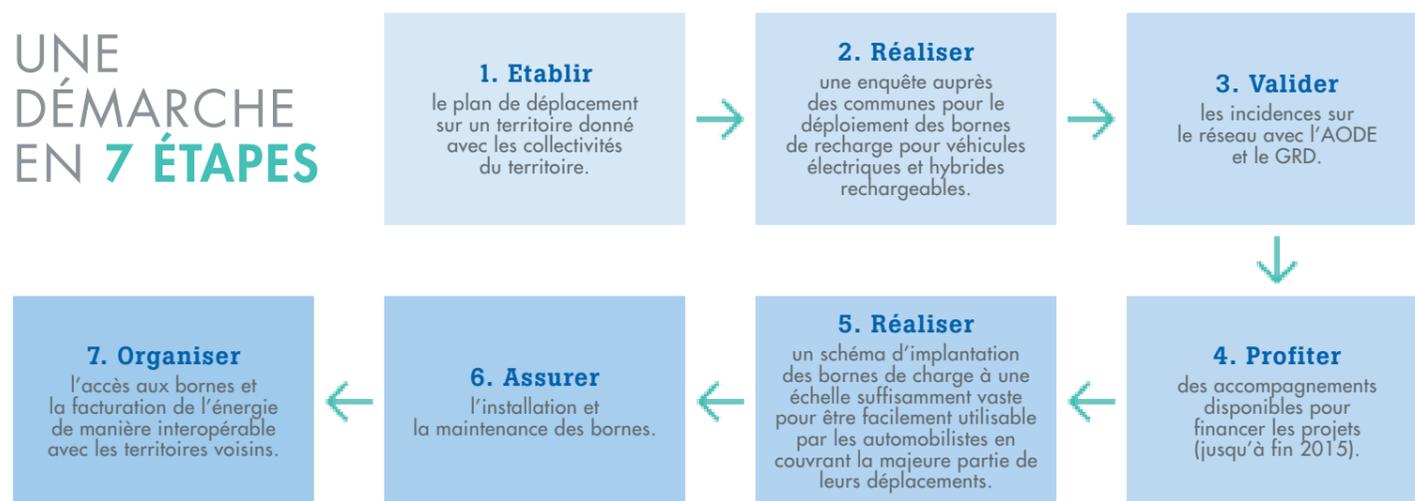
**Le GNV et bioGNV sont des carburants très bien adaptés pour les flottes de véhicules, les véhicules de collecte des déchets ou les autobus.**



Station de compression du SMED13

## Le déploiement des infrastructures de charges pour les véhicules électriques

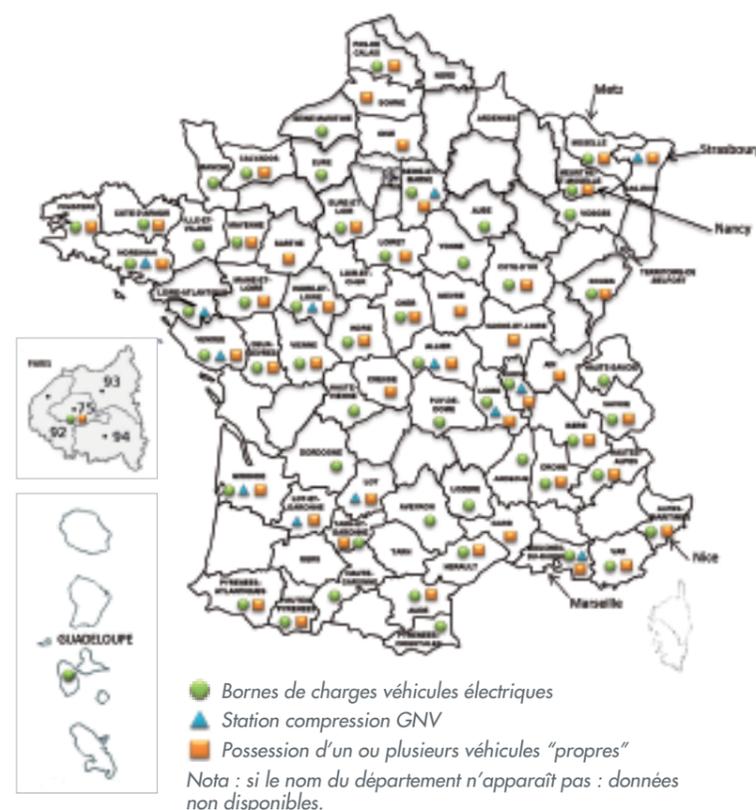
## UNE DÉMARCHE EN 7 ÉTAPES



## Quelques retours d'expériences des AODE\* pour le déploiement de bornes de charge

→ **SYME (05)** : 100 bornes entre 2015 et 2016 - 169 communes impliquées dans la démarche et expérimentation de l'alimentation solaire de bornes → **NICE (06)** : 140 bornes déployées en lien avec le service d'autopartage → **SYADEN (11)** : 140 bornes soit 280 points de charge entre 2014 et 2017 → **SDEC Energie (14)** : 181 communes candidates pour un total de 266 bornes - Partenaire du Salon Electric Drive de Deauville → **SDE (28)** : constitution d'un partenariat pour monter un dossier départemental de réponse à l'AMI de l'ADEME → **SDEF (29)** : 282 bornes soit 464 points de charge répartis sur deux phases d'implantation → **SIEIL (37)** : 276 bornes d'ici 2015, une quarantaine déjà posées → **SIEML (49)** : 86 bornes sur 118 communes dès 2016 et un potentiel de 425 en 2020 → **SDEGM (53)** : schéma directeur de déploiement validé - Passation de marché en cours pour l'installation de 60 bornes → **MORBIHAN Energies (56)** : 7 bornes de recharge rapide en service et 280 bornes normales/accélérées, ainsi que 4 bornes rapides supplémentaires d'ici 2016 → **SyDEV (85)** : 79 bornes en 2014 dans 44 communes - Une prévision de 191 communes concernées pour 350 bornes de recharge en 2016 - Création de l'association Vendée Mobilité Electrique → **SDESM (77)** : Entre 150 et 200 bornes de charge accélérée sur le domaine public - 145 communes impliquées.

## Carte FNCCR des grandes AODE\* engagées dans ces démarches



## À SAVOIR

## Qu'est-ce qu'une autorité organisatrice de la distribution d'énergie (AODE\*) ?

Les AODE sont des collectivités territoriales (communes, communautés, métropoles, départements du Loiret, de Mayotte et de la Sarthe) ou, dans la plupart des cas, des groupements intercommunaux de taille départementale ou plus importante (syndicats d'énergie intercommunaux ou mixtes) qui possèdent les réseaux de distribution d'électricité, de gaz ou de chaleur et organisent le service public local de l'énergie. Ce service public comprend la **distribution (gestion du réseau)** mais aussi la **fourniture (vente de l'énergie)**, dans le cadre des tarifs réglementés de vente et des tarifs sociaux en ce qui concerne l'électricité et le gaz.

La FNCCR (Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies) fédère au niveau national la quasi-totalité des AODE.