

**LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE,  
UNE OPPORTUNITÉ POUR  
LES PETITES VILLES DE FRANCE**



**enedis**  
L'ÉLECTRICITÉ EN RESEAU

  
**APVF**  
PETITES VILLES  
DE FRANCE

## SOMMAIRE

Édito des présidents	<b>3</b>
Réussir la transition vers des mobilités durables	<b>4</b>
Zoom sur le programme « Petites Villes de Demain »	<b>6</b>
Co-construire des solutions de mobilité électrique	<b>7</b>
Le saviez-vous ?	<b>8</b>
Ils font confiance à Enedis	<b>9</b>
Enedis partenaire des bornes à la demande	<b>11</b>
Lexique	<b>12</b>

# édito

DES PRÉSIDENTS

**Christophe Bouillon,**

**Président de l'APVF, Maire de Barentin**

Plus que quiconque les habitants des petites villes ont conscience des enjeux écologiques et sociaux de la mobilité. Les déplacements représentent près de 30% des émissions de gaz à effet de serre. Mais la mobilité dans les petites villes est également une source d'inégalité et d'isolement. La mobilité électrique a donc toute sa place dans nos petites villes. Plusieurs communes à l'image de Malaunay ou le Palais, ont commencé à développer la mobilité électrique pour décarboner et désenclaver leur territoire. Même si

la commune n'est pas directement en charge de ces sujets, elle joue un rôle essentiel dans leur développement au sein de son territoire et de son intercommunalité. Des intercommunalités qui peuvent s'appuyer sur l'expertise et l'ingé-

nerie d'acteurs de service public comme Enedis. Partenaire historique des Petites Villes, Enedis les accompagne chaque jour dans leur projet en matière de mobilité. Cette fiche co-réalisée par Enedis et l'APVF doit permettre d'accompagner les nouveaux élus qui souhaitent développer la mobilité électrique sur leur territoire.



**Marianne Laigneau,**

**Présidente du Directoire d'Enedis**



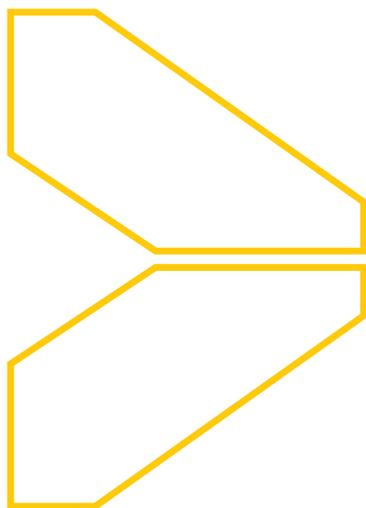
L'année 2020 a connu une accélération massive de la mobilité électrique, avec une hausse de 160% des ventes de véhicules électriques. Nous entrons à présent dans une période charnière, avec un besoin d'équipement en points de recharge sur tous les

territoires. Dans ce contexte, l'accompagnement de la mobilité électrique partout et pour tous s'inscrit au cœur des missions de service public d'Enedis, en tant que gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité. Nous nous positionnons comme un partenaire clé sur ce sujet, en partageant notre expertise, dans une logique d'aide à la décision. Nous accompagnons tous les territoires dans leurs projets de transition écologique, par exemple l'équipement en bornes de recharge en zones denses ou moins denses, réduisant ainsi les fractures territoriales. Nous sommes déjà partenaires de projets de mobilité électrique dans de nombreuses petites villes, où nous apportons notre expertise pour anticiper le développement de la mobilité électrique et la prise en compte des capacités d'accueil du réseau de distribution d'électricité. C'est pour encourager l'émergence de projets de mobilité électrique portés par les petites villes, qui répondent à leurs besoins spécifiques, que nous sommes partenaires de l'APVF pour la publication de ce guide.

# RÉUSSIR LA TRANSITION VERS DES MOBILITÉS DURABLES :

## LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

### AU CŒUR DE L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES



#### Un enjeu territorial, social et écologique

Les mobilités sont au cœur des préoccupations des Français, garantes du vivre ensemble et accélératrices de l'aménagement des territoires. Les besoins de mobilité s'accroissent selon des tendances de long terme. L'allongement des trajets domicile-travail est une donnée majeure, d'autant plus importante que 80% des trajets s'effectuent avec un véhicule individuel. Mais l'enjeu est également social. Les habitants des petites villes plus rurales dépensent 140 euros par mois (hors coût d'acquisition) pour se déplacer contre 90 euros dans les grandes aires urbaines. La crise des Gilets Jaunes a montré le poids des déplacements dans le budget des habitants de la France dite « périphérique ».



Ainsi, c'est dans les petites villes urbaines et périurbaines que le développement des véhicules électriques est aujourd'hui le plus attendu, afin de décarboner les modes de transport, mais aussi de réduire les coûts de déplacement. De nombreuses petites villes ont déjà enclenché des actions afin de développer la mobilité électrique et de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

## QUELQUES CHIFFRES CLÉS PETITES VILLES



Les transports représentent **1/3** des émissions de gaz à effet de serre en France, dont plus de **50%** provient des véhicules automobiles légers



A ce jour, près de **39 000** points de recharge sont déjà installés sur le territoire français



En 2020, il y a eu plus de **60 000** immatriculations de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables particuliers



En 2028, les objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (cf. *lexique*) sont : **4,8 millions** de véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables sur le territoire ainsi que **500 000** points de recharge ouverts au public



Un véhicule électrique émet **5 fois moins** de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule thermique

## MOBILITÉ ÉLECTRIQUE ET TERRITOIRE : CE QUE DISENT LA LOI ET LES OBJECTIFS DU PLAN DE RELANCE

### Etat des lieux de la mobilité électrique

De nombreuses initiatives ont été portées par les syndicats d'énergie et soutenues par le Programme d'Investissement d'Avenir (PIA, cf. *lexique*). La qualité du réseau électrique et son maillage très dense ont permis le déploiement de bornes sans difficultés techniques majeures, avec un coût et un impact environnemental maîtrisés. Aujourd'hui, grâce à l'engagement des collectivités, des syndicats d'énergie, ... il existe près de 32 000 points de charge ouverts au public en France, ce qui lui permet d'être dans le TOP 5 des pays d'Europe les mieux équipés. Les collectivités locales jouent donc un rôle majeur dans le développement de ces nouvelles mobilités. Leur intégration au sein d'une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM, cf. *lexique*) va renforcer encore leur action.

La transition vers des mobilités plus propres constitue un chantier majeur de la transition énergétique. C'est pourquoi la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (cf. *lexique*) fixe des objectifs clairs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en préservant la capacité de chacun de répondre à ses besoins de mobilité. Elle prévoit qu'en 2028, 4,8 millions de voitures particulières électriques et hybrides rechargeables seront en circulation. La Loi d'Orientation des Mobilités, promulguée en décembre 2019, fixe les modalités de cette transition. Elle facilite en particulier l'installation de bornes de recharge sur voirie (cf. *lexique*), notamment dans les zones qui sont actuellement moins densément équipées. Parallèlement, tous les territoires seront couverts par une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM, cf. *lexique*), chargée d'organiser les politiques en la matière, en lien étroit avec les Régions, les collectivités et syndicats exerçant la compétence IRVE (cf. *lexique*).

L'objectif du plan de relance de 100 000 bornes de recharge ouvertes au public à fin 2021 marque une accélération de la mobilisation des acteurs sur le sujet, qui s'accompagne d'aides financières et techniques pour les communes : une prise en charge de 75% des coûts de raccordement par le gestionnaire du réseau de distribution, une aide financière par le programme Advenir, une expertise apportée par Enedis, ... Des acteurs privés, énergéticiens ou entreprises de la grande distribution, ont également adhéré à une charte autour de la réalisation de cet objectif.



À **90%** du temps, la recharge se fait essentiellement à domicile  
(Enquête BVA/Enedis)



La distance journalière parcourue avec un véhicule électrique atteint les **43 km** par jour en moyenne en milieu urbain et **53 km** en milieu rural  
(Enquête BVA/Enedis)



Pour l'installation d'une borne de recharge ouverte au public ou d'un atelier de recharge de bus, la part prise en charge par Enedis peut être portée à **75%** sur les travaux de raccordement



**1 véhicule électrique sur 3** se situe dans des communes rurales ou appartenant à des aires urbaines de moins de 20 000 habitants



Les villes isolées présentent un rapport nombre de véhicules électriques par habitant légèrement supérieur à celui des villes centre

## Zoom sur le programme « Petites Villes de Demain »

Christophe Bouillon, Président de l'APVF, Jacqueline Gourault, la Ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, et Joël Giraud, Secrétaire d'Etat à l'Aménagement rural, ont mis en place début octobre le programme « Petites Villes de demain ».

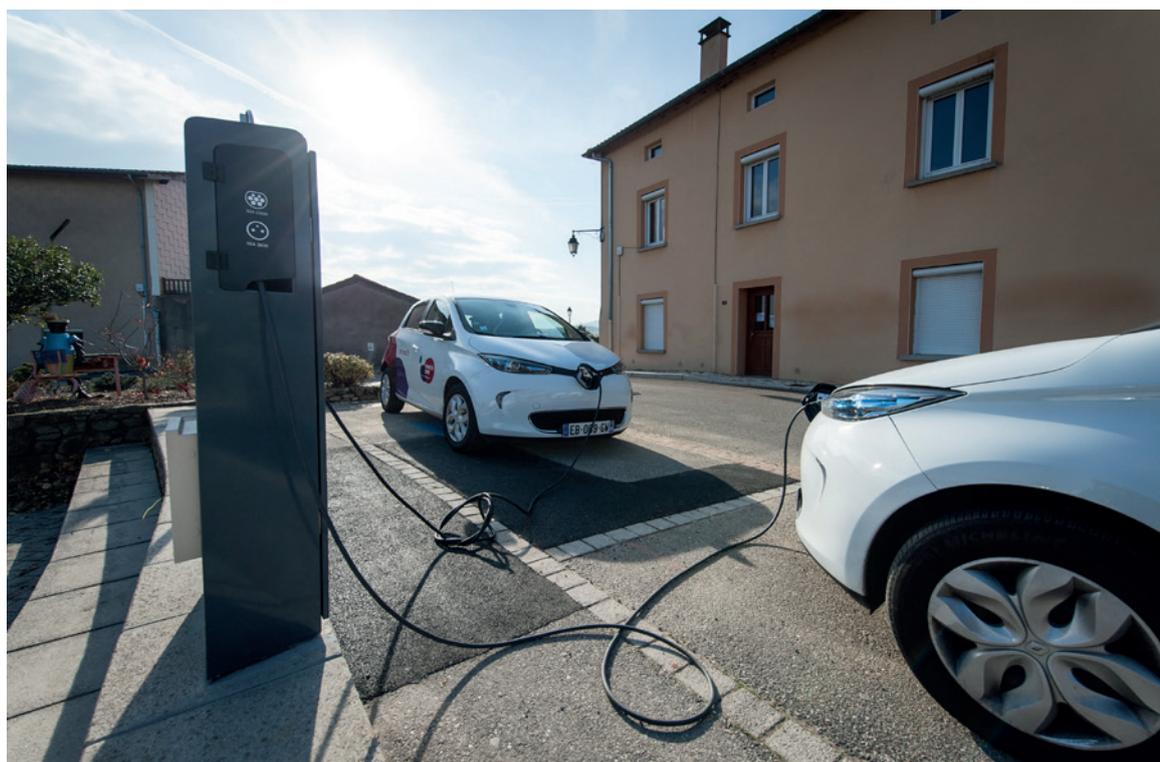
**Ce programme est destiné à aider environ 1 600 communes de moins de 20 000 habitants connaissant des fragilités et qui portent un vrai projet de revitalisation.** Sur 6 ans, 3 milliards d'euros sont déployés afin de donner à ces communes, dont les capacités d'investissement et en ingénierie territoriale sont limitées, de nouveaux outils mobilisables ainsi que des financements suffisants pour élaborer et mettre en œuvre leur projet de revitalisation. Les petites villes ou leurs intercommunalités retenues par le programme pourront bénéficier de co-financements, notamment avec le soutien actif de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT), qui pilote le projet, de la Banque des

Territoires et de l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) qui ont été étroitement associées à la préparation du programme « Petites Villes de demain ». L'APVF est partenaire national du projet. Ce programme s'inscrit également dans le cadre du plan de relance annoncé par le Gouvernement, dont l'un des objectifs est de renforcer l'offre de recharge pour véhicules électriques sur tous les territoires. Installer des bornes de recharge en centre-ville peut ain-

si renforcer son attractivité. Plusieurs petites villes lourdement touchées par la désindustrialisation, à l'image de Liffré ou Loos en Gohelle, ont trouvé dans la transition écologique une nouvelle source de dynamisme. **Le plan petites villes de demain devra donc prendre en compte les questions de mobilité et s'articuler avec les futurs contrats de relance et de transition écologique (cf. lexique) annoncés par le Premier ministre.**

### QUELQUES INFORMATIONS CLÉS

- Les petites villes et villes moyennes (entre 1000 et 100 000 habitants dans l'aire urbaine) ont le plus grand nombre de points de charge par habitant, avec environ 60 points de charge pour 100 000 habitants. Les plus petites communes et les grandes aires urbaines sont moins bien équipées, avec environ 40 points de charge pour 100 000 habitants.
- Les villes isolées ont légèrement plus de véhicules électriques par habitant que les plus petites communes et les villes au centre d'une agglomération. En revanche, il y a nettement plus de véhicules électriques dans les communes périurbaines.



# CO-CONSTRUIRE DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE :

## ENEDIS PARTENAIRE DES COLLECTIVITÉS LOCALES

### ET DES PETITES VILLES



Tous les projets de mobilité électrique nécessitent la mobilisation de plusieurs partenaires, au premier rang desquels les collectivités locales. En tant qu'entreprise de service public, Enedis, gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité (cf. *lexique*) sur 95 % du territoire national, les accompagne aujourd'hui sur plus de 200 projets. **Le développement des mobilités durables est un nouveau sujet de coopération. Enedis partage son expertise avec les élus et les services pour penser les mobilités de demain, anticiper les impacts sur le réseau de distribution d'électricité et optimiser l'implantation des infrastructures au plus près des besoins des collectivités.**

Afin de garantir un pilotage efficace des projets, il est essentiel de travailler avec Enedis le plus en amont possible, soit en prenant contact avec l'interlocuteur habituel de la collectivité chez Enedis (interlocuteur privilégié ou référent mobilité électrique) soit directement sur le site [Enedis.fr](https://www.enedis.fr).

#### Enedis accompagne tous les projets de mobilités durables qui ont un impact sur le réseau de distribution d'électricité :

- En tant que gestionnaire de réseau, Enedis évalue le développement de la mobilité électrique pour ses propres besoins. Elle peut partager avec la collectivité locale cette vision prospective sur son territoire. Si elle le souhaite, la collectivité peut finaliser cette base de travail en faisant appel au bureau d'études de son choix.
- Enedis permet à la collectivité locale d'optimiser ses coûts, en contribuant à identifier les bornes nécessaires sur un territoire pour répondre aux besoins de la population. Enedis évalue la complexité de leur intégration au réseau, pour proposer le cas échéant des solutions alternatives moins onéreuses.
- Avec la collectivité, Enedis co-construit des solutions répondant à ses besoins spécifiques : mise en place de bornes « à la demande », électrification de flottes de bus, équipement de parkings en immeuble d'habitation collective, électrification des bateaux à quai...

#### Enedis partenaire de l'élaboration des « SDIRVE », Schémas Directeurs d'Infrastructures de Recharge de Véhicule Electrique (cf. *lexique*).

Pour renforcer partout l'équipement en Infrastructures de Recharge de Véhicule Electrique (IRVE), tous les territoires sont incités à élaborer un SDIRVE. **Ce schéma permet de prévoir concrètement, à échéance de 5 ans, les bornes à installer afin de répondre aux besoins des habitants.**

La collectivité compétente pour élaborer le SDIRVE est celle à laquelle la commune a délégué la compétence IRVE : il peut s'agir d'une Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie (AODE, cf. *lexique*) ou d'une intercommunalité ayant la compétence « mobilité », autrement dit une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM, cf. *lexique*).

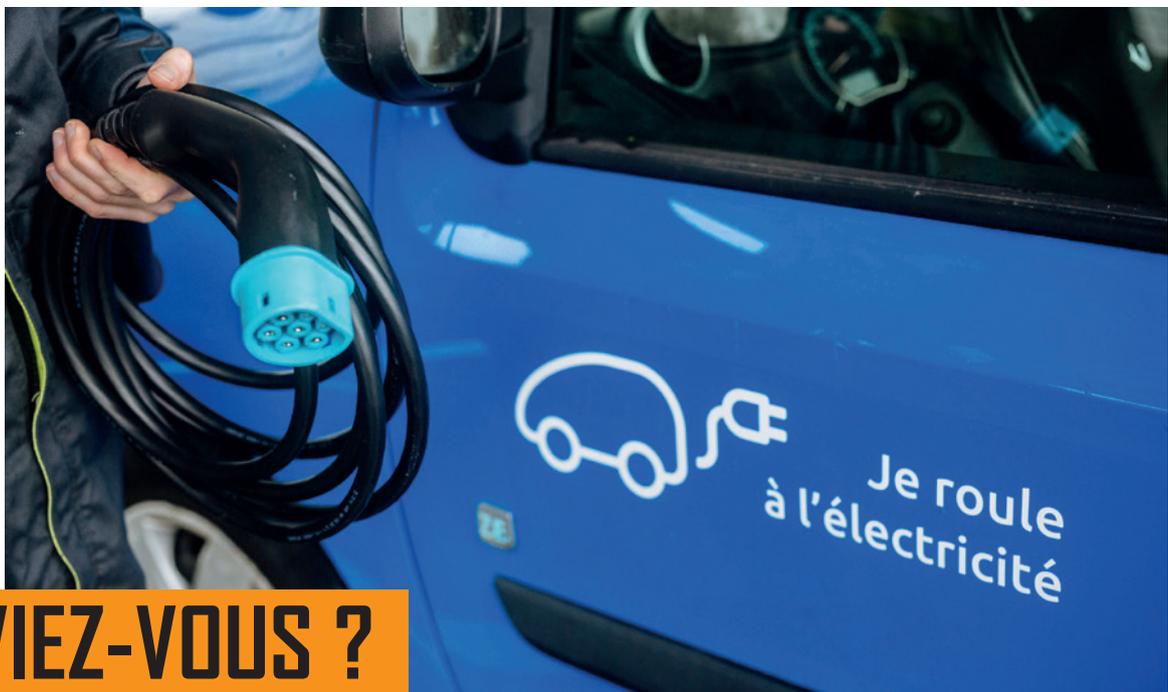
#### RÉALISER SON SDIRVE, C'EST UTILE... ET PAS SI COMPLIQUÉ !

En tant que principal gestionnaire du réseau électrique, Enedis a développé une expertise sur le développement de la mobilité électrique sur chaque territoire. C'est en effet un nouvel usage de l'électricité qui doit être pris en compte dans l'exploitation et le développement du réseau. A ce titre, Enedis propose aux collectivités pilotes de SDIRVE, d'être à leurs côtés dès le début de la démarche et de partager avec elles cette expertise. L'objectif est double :

- partager les ordres de grandeur de ce développement sur le territoire et les besoins de recharge associés. La collectivité dispose ainsi d'une première base de travail
- optimiser le déploiement des bornes de recharge afin notamment d'éviter les extensions et les renforcements de réseau inutiles

La collectivité peut ainsi sereinement envisager l'élaboration du schéma avec le bureau d'études de son choix : diagnostic de l'existant, évaluation des besoins et calendrier d'installation des bornes.

**A noter que, pour toutes les bornes intégrées dans un SDIRVE (< 250 KVA), Enedis prend en charge 75% des coûts de raccordement (contre 40%) jusqu'au 31 décembre 2025.**



## LE SAVIEZ-VOUS ?

**114 euros est le budget\* mensuel moyen consacré à la mobilité** dans les agglomérations situées entre 2 000 et 20 000 habitants. \*Le budget comprend l'intégralité des dépenses : entretien des voitures et vélos, carburant, tickets ou abonnement aux transports collectifs. Les foyers résidant dans des zones rurales et périurbaines ont un niveau de dépense en mobilité supérieur à la moyenne de la population.

**35% des habitants des communes isolées envisagent d'acquérir un véhicule électrique ou hybride rechargeable** au cours des 10 prochaines années.

**34% des habitants des petites communes considèrent qu'il est facile d'accéder à une station de recharge** et 33% des individus des villes centres des grandes métropoles. 46% des Français considèrent qu'il serait difficile d'accéder à une station de recharge en dehors de leur domicile et 17% ne savent même pas s'il en existe à proximité de chez eux.

**L'autonomie moyenne des voitures électriques commercialisées actuellement est de 150 à 400 km en « cycle de conduite automobile » (NEDC - New European Driving Cycle)** ...soit environ 100 à 300 kilomètres réels. Cela permet de répondre à la plupart des trajets du quotidien puisque la distance moyenne parcourue quotidienne est de

43 kms. Il est à noter que l'autonomie des véhicules ne cesse de s'accroître. Pour 55 % des sondés, leurs voitures dépassent les 250 km d'autonomie (Enquête BVA/Enedis).

**Dans 73 % des cas, le véhicule électrique est le véhicule principal du foyer en termes de kilomètres parcourus, et 92% pour le véhicule hybride.**

**Le coût d'un raccordement dépend de la localisation de l'installation demandée, de la puissance demandée et de la configuration du réseau dont elle dépend.**

Dans le cas général des raccordements, Enedis prend à sa charge 40% du prix du raccordement sur l'ensemble de la facture finale, ce qui laisse une prise en charge à 60 % pour le demandeur. Dans le cas des bornes de recharge, Enedis prend en charge 75% des coûts de raccordement jusqu'à fin 2021 (et fin 2025 pour les bornes intégrées dans un Schéma Directeur de Déploiement d'IRVE). Mais toutes les situations sont à traiter localement, avec une réponse spécifique en fonction de l'état du réseau, du lieu d'emplacement du point de charge sur le réseau, de la topologie environnante et de sa capacité à acheminer toute l'électricité... Pour Enedis, l'objectif est d'optimiser les coûts, à la fois pour le demandeur et pour le gestionnaire de réseau. Il est donc important de travailler de concert, en amont du déploie-

ment des projets. Cette anticipation est d'autant plus utile pour les projets d'ampleur (dépôts de bus, nouveaux aménagements urbains, nouveaux sites industriels et commerciaux...) ou les travaux de planification des mobilités durables dans les territoires.

**La durée d'un chantier de raccordement dépend de plusieurs facteurs : la complexité de l'installation à raccorder, la puissance demandée, la capacité du réseau à recevoir l'installation (avec ou sans travaux supplémentaires).** Concernant les demandes de raccordements multiples (projets des collectivités, demandes d'opérateurs de mobilité), il est possible de signer une convention avec Enedis, qui permet de piloter l'ensemble des raccordements pour un même demandeur et de disposer d'un interlocuteur dédié qui l'accompagne à chaque étape du processus.

**Une recharge principale ne s'effectue pas nécessairement tous les jours.** Pour 64 % c'est même une ou deux fois par semaine. A domicile, seulement 20 % des utilisateurs de véhicules électriques se rechargent tous les jours, 32% une fois par semaine et 32 % deux fois par semaine. Pour les véhicules hybrides la tendance à la recharge journalière est plus importante puisque 67% des utilisateurs déclarent se recharger tous les jours (Enquête BVA/Enedis).

## ILS FONT CONFIANCE À ENEDIS

### Le développement de la mobilité électrique à Le Palais (env. 2 571 habitants) à Belle-Ile-en-Mer - Morbihan

Belle-Ile-en-Mer cherche à accroître son indépendance énergétique, pour réduire les rotations



de tankers qui approvisionnent l'île et améliorer la qualité de vie des habitants. Le projet s'appuie sur la production d'énergies renouvelables, mais aussi sur le développement de la mobilité électrique. Sur tous ces aspects, Enedis accompagne les initiatives locales et propose des solutions innovantes. Enedis a notamment joué un rôle d'aide à la décision auprès de la collectivité pour l'installation de bornes de recharge et les a reliées au réseau électrique.



**Sur une île plus qu'ailleurs l'autonomie tombe sous le sens. Nous espérons être rapidement le 1<sup>er</sup> territoire à transition positive."**

**Tibault Grollemund,**  
Maire de Le Palais

### Déploiement d'un réseau de bornes au cœur d'Ardenne Métropole – zoom sur la ville de Villers-Semeuse (env. 3 600 habitants)

Le projet consiste à proposer une alternative au transport à la demande et un complément au réseau de bus sur le territoire d'Ardenne Métropole pour lequel Enedis a assuré la mise en place de toute la partie alimentation électrique. Il a pour ambition de générer une dynamique mobilité électrique auprès des différents acteurs locaux (entreprises, associations, particuliers...). Il prévoit donc le **déploiement d'un réseau de 149 bornes électriques en milieu rural et urbain** ainsi que la **mise à disposition des usagers de la métropole, de 32 voitures électriques pour l'autopartage.**

Zoom sur la ville de Villers-Semeuse :

- Déploiement de 5 bornes de recharge
- Mise à disposition d'une voiture électrique en autopartage



**Notre objectif est de sensibiliser nos concitoyens à envisager leur mobilité quotidienne selon différents modes et selon leurs usages."**

**Jérémie Dupuy,**  
Maire de Villers-Semeuse, Vice-Président d'Ardenne Métropole





**Un service d'autopartage à Baccarat (env. 4 200 habitants) en Meurthe-et-Moselle**

Le service LULU d'autopartage a vu le jour dans la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat, dans un objectif de promouvoir les alternatives à la voiture thermique, de réduire l'impact des transports routiers sur l'environnement et le cadre de vie ainsi que de réduire le poids des dépenses de transports dans le budget des ménages. **Le projet regroupe 100 points de charge, 50 bornes, 42 véhicules répartis sur l'ensemble du territoire.**

Il implique des bornes de recharge (recharge simultanée de 2 véhicules), une implantation centrale et des arceaux à vélo favorisant l'accès par les modes actifs et des stations positionnées à proximité des principaux services et équipements.



**C'est l'un des premiers services d'autopartage de France par son ampleur et son ambition. Les déplacements n'auront jamais été**

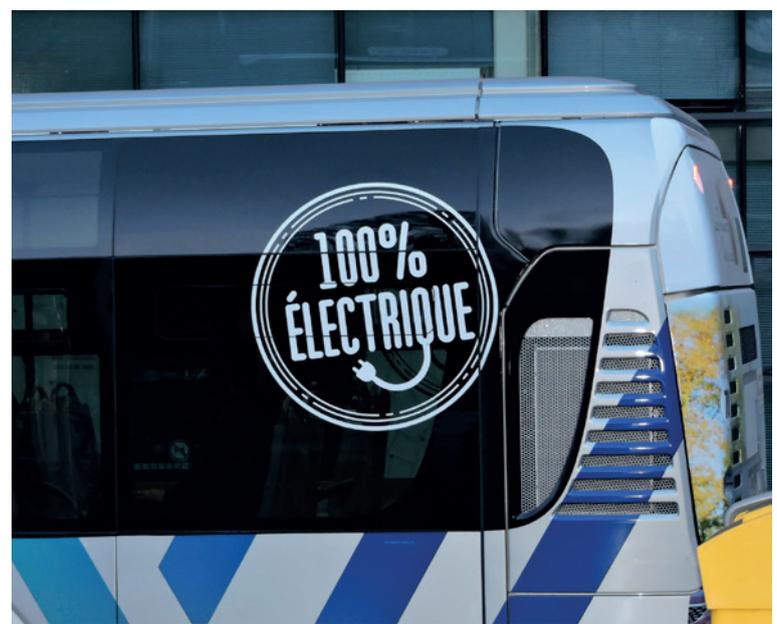
**aussi simples, économiques, et propres !!!!"**

**Christian Gex,**  
Maire de Baccarat

**La mise en place de bus électriques, une solution adaptée aux petites villes et à leur territoire**

Les solutions de bus électriques ont connu des améliorations importantes, qui les rendent totalement adaptées à des trajets de desserte urbaine, mais aussi interurbaine. La région Sud utilise ainsi des **bus 100% électriques sur une longue distance**, pour les trajets entre Avignon, Aix-en-Provence et Toulon. Cette solution peut être mise en place par les syndicats de transports dans le cadre du renouvellement de leur flotte, et s'intégrer dans leur stratégie de transition énergétique. Enedis les

accompagne dans leur démarche d'analyse des différentes solutions, notamment en produisant une étude des coûts de raccordement au réseau de leurs dépôts de bus ou de recharges au terminus, ainsi que des analyses de solutions de pilotage de la recharge.



## ENEDIS PARTENAIRE

### DES BORNES À LA DEMANDE



Le 4 juillet 2019, le gouvernement a annoncé un renforcement des aides ADVENIR (jusqu'à 2160 euros par point de recharge) pour accompagner les territoires dans le déploiement de bornes dites « à la demande ». Cette mesure a été créée pour soutenir l'installation de bornes en voirie **répondant aux besoins de recharge du quotidien d'utilisateurs de véhicules électriques n'ayant accès ni à une place de stationnement à domicile ou au travail ni à un point de recharge à proximité du domicile ou du travail.** (source AVERE)

Chaque habitant peut ainsi demander la création d'une borne ouverte au public dans un périmètre (défini par la collectivité) autour de son lieu d'habitation. Pour réaliser ce type de projet, la collectivité doit construire un partenariat entre un opérateur de bornes de recharge et Enedis. Dans l'accompagnement de la collectivité, Enedis propose de travailler avec la collectivité et l'opérateur de bornes de recharge **pour optimiser l'emplacement du raccordement des bornes de recharge en fonction des capacités d'accueil du réseau** (sur la base d'une liste de sites proposées par la collectivité) et **suggerer des zones d'implantation alternatives** afin de limiter les coûts pour la collectivité. Enedis accompagne la collectivité et / ou l'opérateur sur le phasage des travaux et à la création d'un espace d'échange (par ex. site internet).

# LEXIQUE

## ■ Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE)

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie est un document d'orientation défini par les pouvoirs publics : elle fixe les priorités de la politique énergétique de l'Etat en vue d'atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050. La PPE de France métropolitaine (hors Corse) est élaborée par le gouvernement.

## ■ Compétence IRVE

La compétence « Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques » (IRVE) détermine l'autorité compétente pour équiper le territoire d'IRVE. Elle est détenue par les communes, qui peuvent la transférer à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité ou à l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie. Seule une autorité ayant la compétence IRVE peut réaliser un SDIRVE.

## ■ Schéma directeur d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (SDIRVE)

Créé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2019, le SDIRVE est un document de planification à visée opérationnelle pour l'implantation de bornes de recharge sur un territoire. Il est adopté par l'autorité à qui la commune a transféré la compétence IRVE : selon les cas, ce peut être l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ou l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie (AODE).

## ■ Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie (AODE)

L'AODE peut être le département, une métropole, ou un syndicat intercommunal. Elle est propriétaire des réseaux de distribution d'énergie, essentiellement gaz et électri-

té, dont la gestion est déléguée à des entreprises (Enedis pour l'électricité sur 95% du territoire métropolitain). L'AODE peut être l'autorité compétente en matière d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, chargée de l'élaboration du SDIRVE.

## ■ Compétence mobilité et Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) d'un territoire est la collectivité locale compétente pour organiser les services de mobilité sur ce territoire. Cela peut comprendre les transports publics, mais aussi des solutions de mobilité partagées (autopartage, covoiturage, ...), de location de vélos, ...

Les intercommunalités ayant la compétence mobilité sont AOM : métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération. Les communautés de communes ne sont AOM que si le transfert de la compétence a été voté avant le 31 mars 2021 ; sinon, c'est la région qui est AOM.

La région est quant à elle Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR) : elle joue un rôle de chef de file et coordonne les AOM à l'échelle de « bassins de mobilité ».

## ■ Programme d'Investissements d'Avenir (PIA)

Le Programme d'Investissements d'Avenir a été lancé par l'Etat en 2010, pour le cofinancement par l'Etat de projets innovants favorisant l'emploi et la croissance.

## ■ Contrats de relance et de transition écologique (CRTE)

Les contrats de relance et de transition écologique, annoncés par le gouvernement en fin d'année 2020, ont vocation à accompagner des projets de territoire et à unifier les

dispositifs existants de contractualisation entre l'Etat et les collectivités. Ils s'inscrivent dans des objectifs de transition écologique et de cohésion des territoires. Les CRTE devront être signés avant la fin juin 2021.

## ■ Réseau public de distribution d'électricité

Le réseau de public de distribution d'électricité correspond au réseau de lignes acheminant l'électricité entre le réseau de transport d'électricité (les lignes à haute tension, gérées par RTE) et les habitations, entreprises, institutions, ... Ce réseau, propriété des collectivités, est exploité par Enedis sur 95% du territoire métropolitain (hors Corse), sous la forme de concessions.

Le réseau de distribution est également le réseau auquel sont raccordées les bornes de recharges de véhicules et les installations de production d'électricité renouvelables.

## ■ Infrastructure de recharge intelligente

Une infrastructure de recharge intelligente permet de « piloter » la recharge, c'est-à-dire de la moduler, voire à l'avenir de l'inverser (la batterie du véhicule pourra être utilisée momentanément pour injecter de l'électricité dans le bâtiment ou le réseau). Ces infrastructures doivent permettre d'optimiser la gestion du réseau d'électricité en exploitant au mieux les pics de production d'énergie renouvelables (journées ensoleillées ou venteuses) et en lissant les pics de consommation.



Enedis est l'entreprise de service public qui gère, exploite, et entretient le réseau public de distribution d'électricité sur 95% du territoire français métropolitain. Entreprise innovante, employant plus de 38.000 salariés, Enedis anticipe les réseaux électriques de demain afin d'accompagner la transition énergétique des territoires et mieux répondre aux attentes de ses 37 millions de clients. Chaque année, les investissements d'Enedis pour moderniser le réseau et le rendre plus intelligent atteignent 4 milliards d'euros. Elle déploie le compteur communicant Linky et s'engage dans la mise à disposition de données, notamment auprès des collectivités locales. Elle facilite le déploiement des énergies renouvelables. Forte de son millier d'implantations en France, Enedis, créateur d'emploi de proximité, contribue au développement économique des territoires.



L'Association des Petites Villes de France, présidée par Christophe Bouillon, fédère les villes de 2.500 à 25.000 habitants, pour promouvoir leur rôle spécifique dans l'aménagement du territoire, la mobilité mais aussi la transition écologique. Avec le développement des énergies renouvelables et de la mobilité électrique, les territoires sont placés au cœur de la transition écologique. Depuis plusieurs années déjà, l'APVF porte des propositions innovantes et ambitieuses pour rendre la mobilité plus juste et plus durable. Pour y arriver, les territoires ont besoin du soutien technique et financier de l'Etat mais aussi des acteurs privés implantés dans les territoires.

### Contacts :

- APVF : Sacha Bentolila, Conseiller Mobilité et écologie, APVF, 42 boulevard Raspail, 75007 Paris, Tél. 01 45 44 00 83 - [www.apvf.asso.fr](http://www.apvf.asso.fr)
- Enedis : Pour plus d'informations ou si vous souhaitez vous lancer dans des projets de mobilité électrique, vous pouvez contacter votre interlocuteur privilégié Enedis.