

Anticipez pour mieux rouler !

Présentation
de l'étude et du
plan d'actions
proposé



Dossier de presse • Novembre 2020

LE TRAFIC ROUTIER À PARIS IMPACTS ET LEVIERS

- Pollution atmosphérique, nuisances sonores, impacts sur la santé... Les impacts du trafic routier parisien | **page 4**
- Un levier : la mobilité électrique | **page 5**
- Le boom programmé des véhicules électriques | **page 5**
- L'installation de bornes de recharge dans les logements collectifs parisiens : un pilier encore peu visible mais essentiel | **page 6**

ANTICIPEZ POUR MIEUX ROULER ! UNE ÉTUDE POUR ÉVALUER

- L'identification des copropriétés susceptibles d'installer une borne de recharge électrique | **page 8**
- Un frein principal : le manque d'information... et d'anticipation | **page 9**
- Penser collectif pour anticiper la gestion et les coûts d'installation ! | **page 10**
- Comment équiper une copropriété en IRVE ? Quels sont les types d'installation ? Combien ça coûte ? 3 exemples concrets via 3 personae | **page 11**

ANTICIPEZ POUR MIEUX ROULER ! PROPOSITION DE 25 ACTIONS POUR INCITER

- 25 actions, 4 axes pour inciter à anticiper | **page 13**
- Les aides financières actuelles | **page 14**
- Les acteurs de l'étude | **page 15**

LE TRAFIC ROUTIER À PARIS

IMPACTS ET LEVIERS

Pollution atmosphérique, nuisances sonores, impacts sur la santé... **Les impacts du trafic routier parisien**

À Paris, réduire les impacts du transport routier traditionnel (voitures particulières, deux-roues motorisés, utilitaires légers, bus, cars et poids lourds) est un sujet essentiel à plusieurs titres.

Pollution

En 2018, 14,8 millions de déplacements quotidiens en Île-de-France se font en voiture particulière. Parmi ces déplacements, 1,3 million passent par Paris*. Ce trafic routier est la cause de 65 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et 34 % des gaz à effet de serre (GES) en 2015.

Santé

Cette dégradation de la qualité de l'air impacte également la santé des Franciliennes et des Franciliens. Selon l'ARS Île-de-France, la pollution atmosphérique apparaît comme un facteur susceptible de favoriser l'apparition de symptômes irritatifs et de fragiliser les patients plus vulnérables ou présentant une sensibilité particulière. Pour celles-ci, elle peut contribuer au développement de pathologies chroniques aussi fréquentes que l'asthme et les allergies respiratoires, en aggraver certaines.

Bruit

À cet impact sur la qualité de l'air s'ajoutent les nuisances sonores. **Selon Bruitparif, près de 86 % des habitants de la métropole du grand Paris sont exposés à des dépassements des valeurs limites** selon l'indicateur « Lden » (indicateur de niveau de bruit global sur une journée complète). Cette exposition au bruit peut entraîner des problèmes auditifs, des perturbations du sommeil ou encore des troubles cardio-vasculaires.

* La nouvelle enquête globale transport, Présentation des premiers résultats 2018, Île-de-France Mobilités, Omnil, 2019 : bit.ly/32TwhjE



© Damian Bakarcic/Flickr

Un levier : la mobilité électrique

Pour réduire l'impact de la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que les émissions de GES par les transports routiers, la mobilité électrique est l'un des axes stratégiques identifié par la Ville de Paris, en complément des nombreuses solutions en faveur du développement du vélo, de la marche à pied ou des transports en commun.

Le Plan Climat Air Énergie de Paris s'est ainsi donné pour objectif de sortir du diesel en 2024 et de l'essence en 2030.

Pour y parvenir, depuis juillet 2019, la mise en place de la **Zone à Faibles Émissions sur le territoire du Grand Paris** restreint la circulation des véhicules des catégories Crit'Air 4, 5 et les non classés (soit les véhicules les plus polluants) à certains horaires. Jusqu'en 2030, les mesures se durciront, jusqu'à restreindre la circulation des véhicules Crit'Air 1, et des véhicules essences et diesels. Seuls les véhicules Crit'Air 0, c'est-à-dire électriques ou hydrogènes, seront autorisés à circuler librement.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris encourage, lui, le développement de l'utilisation de véhicules moins bruyants tels que les véhicules électriques.

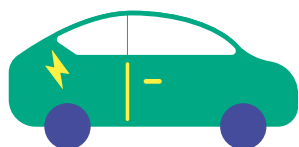
Par ailleurs, et à échelle nationale, l'un des objectifs de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, est d'accélérer la conversion vers la mobilité électrique à travers plusieurs mesures clés. **Première d'entre elles : l'arrêt programmé des ventes de véhicules légers utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040.** Des aides et primes à la conversion sont également mises en œuvre pour inciter à l'achat de véhicules plus propres.

Depuis le 1er janvier 2020, les émissions de CO₂ moyennes des voitures particulières neuves vendues doivent ainsi afficher un taux inférieur à 95 g de CO₂/km. Le non-respect de ces mesures implique de lourdes amendes aux constructeurs automobiles. Seule la vente de voitures particulières neuves électriques et hybrides rechargeables permet de baisser le taux d'émissions en CO₂ moyen de l'ensemble du parc.

Des mesures réglementaires qui conduisent les constructeurs à la mise sur le marché de nouvelles offres de mobilités pour les particuliers et les professionnels.

Le boom programmé des véhicules électriques

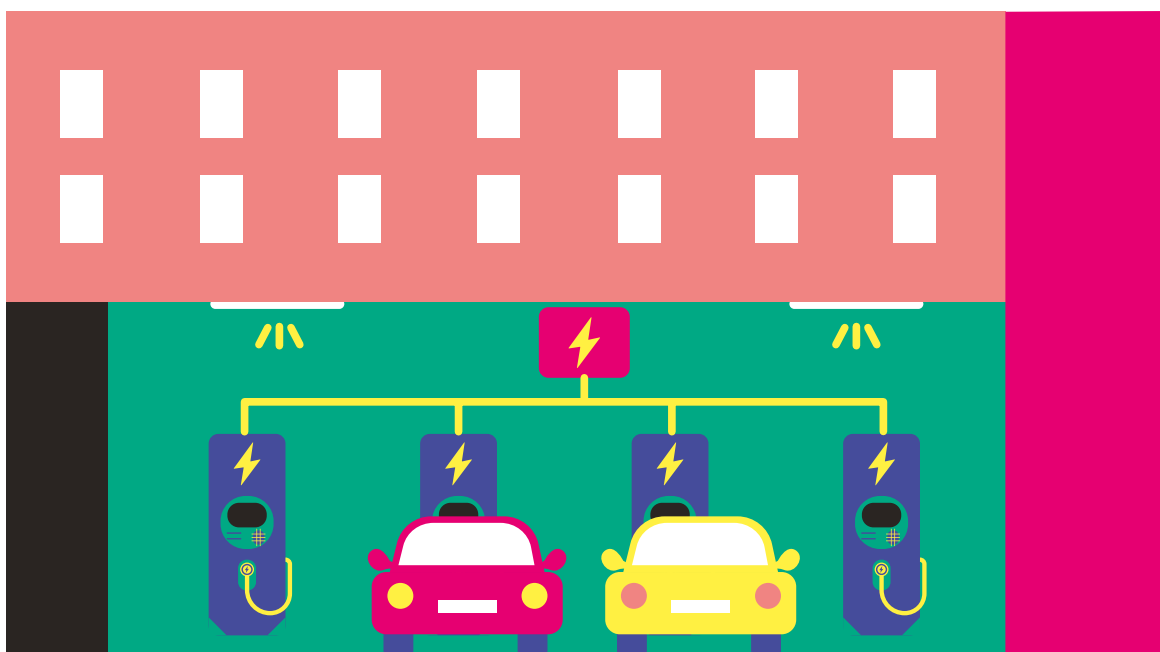
Selon les dernières projections de l'ADEME*, les ventes de véhicules hybrides, électriques ou roulant au gaz naturel pourraient représenter plus d'1/3 du marché automobile en 2035. Alors même qu'en 2010, les types de véhicules vendus se partageaient exclusivement entre l'essence (44 %) et le diesel (46 %), ceux-ci finiraient donc par disparaître en 2050. Et à elle seule, la vente de véhicules électriques représenterait 22 % du marché automobile neuf en 2035.



L'étude menée en septembre 2020 par le cabinet Atomik Research confirme cette tendance : **59 % des automobilistes français sont prêts à passer à l'électrique d'ici 2030**, notamment pour réduire l'impact de leurs déplacements quotidiens.

Pourtant, cette même étude révèle que l'un des premiers freins à l'achat d'un véhicule électrique en Europe est le manque de points de recharge.

* Actualisation du scénario Énergie-Climat, ADEME 2035-2050, ADEME, 2017 : bit.ly/2IJZOW3



L'installation de bornes de recharge dans les logements collectifs parisiens : un pilier encore peu visible mais essentiel

Contrairement aux véhicules thermiques où le plein de carburant se fait dans des lieux dédiés sur un bref instant, **le véhicule électrique se recharge en voirie ou à domicile**. En complément de leur installation en voirie, sur les espaces publics, il est donc essentiel de penser les solutions de recharge sur les stationnements à domicile.

En maison individuelle, cette démarche est accessible et rapide.

Mais à Paris, 90 % des logements du parc privé sont concentrés en copropriété et c'est là que se situent 77 % des places de stationnement résidentiel. Avec un mode décisionnel collectif, fondé sur l'Assemblée Générale annuelle, l'installation de bornes peut ainsi s'avérer plus complexe. D'autant que cette installation est précédée de la mise en place d'une nouvelle infrastructure électrique collective.

Pourtant ces copropriétés jouent un rôle essentiel : elles sont présentes en milieu urbain dense où la pollution liée au transport routier est la plus forte.

La loi LOM a déjà mis en place des mesures incitatives pour encourager les copropriétés à installer des bornes de recharge électriques : elle simplifie le « droit à la prise » et demande au syndic d'inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée Générale la question de la réalisation d'une étude préalable sur l'utilité de s'équiper de ces bornes.

L'Agence Parisienne du Climat, la Ville de Paris et Enedis Paris vont encore plus loin en lançant une étude et une campagne de sensibilisation pour inciter les copropriétés à installer ces bornes.

ANTICIPEZ POUR MIEUX ROULER ! UNE ÉTUDE POUR ÉVALUER

L'Agence Parisienne du Climat, en partenariat avec la Ville de Paris et Enedis Paris, et avec le soutien de l'Avere-France, a mené une étude approfondie des copropriétés parisiennes concernant leur potentiel d'installation d'Infrastructures de Recharges de Véhicules Électriques (IRVE) afin de développer les outils adaptés pour accompagner ce nouvel enjeu en copropriété.

Objectif : anticiper les (nombreuses) futures demandes d'installation de bornes électriques en incitant les copropriétaires à entamer dès à présent les démarches.

Cette campagne se découpe en deux phases :

- La **réalisation d'un état des lieux des équipements** dont disposent les copropriétés avec repérage et hiérarchisation des bâtiments cibles,
- La **proposition d'un plan d'actions concret** pour accompagner les copropriétés identifiées et les professionnels du secteur.

L'identification des copropriétés susceptibles d'installer une borne de recharge électrique

L'Agence Parisienne du Climat a analysé les bases de données des copropriétés (à partir du Registre National d'Immatriculation des Copropriétés et des données de son dispositif CoachCopro notamment) pour qualifier quantitativement le parc et son potentiel. En parallèle, elle a recueilli des témoignages, en entretien direct et via des enquêtes ciblées, pour qualifier ce parc et identifier les freins et les leviers à l'installation des bornes de recharges.

Le parc résidentiel parisien est constitué à 90 % de logements collectifs en copropriété. On compte ainsi 42 472 copropriétés représentant environ 1 235 000 logements.

Environ 20 % d'entre elles possèdent des places de stationnement, ce qui représente 306 589 places de stationnement en copropriété, et près de 77 % des places en résidentiel à Paris !*

* APUR, Registre National d'Immatriculation des Copropriétés, bases de données CoachCopro



Identification des copropriétés : la méthode

La caractérisation du parc de copropriétés a été réalisée à partir du Registre National d'Immatriculation des Copropriétés (RNC) à l'échelle parisienne, et des données du dispositif CoachCopro, piloté par l'Agence Parisienne du Climat. Ces bases de données ont permis de qualifier l'ensemble des copropriétés parisiennes sur les caractéristiques suivantes :

- La situation géographique (adresse et coordonnées géographiques) ;
- La période de construction et/ou année de construction ;
- Le nombre de lots (logements, stationnements, bureaux) ;
- La présence de borne (si l'information est recensée grâce au CoachCopro ou « l'enquête sur le terrain »)

Les copropriétés ont ensuite été classées selon un potentiel d'équipement en IRVE, construit sur deux hypothèses :

- Plus la copropriété est récente et le nombre de stationnements est élevé, plus la copropriété est susceptible d'installer des IRVE ;
- Plus les ménages ont des revenus disponibles élevés et utilisent leur voiture pour aller travailler (selon le maillage IRIS*), plus les copropriétés ont un potentiel élevé dans l'installation d'IRVE.

Un système de notation a finalement été mis en place pour classer les copropriétés selon 3 enjeux :

- **Copropriétés aux enjeux forts** : copropriétés aux caractéristiques favorables à l'installation en IRVE et situées dans un environnement ayant un fort intérêt à la mobilité électrique ;
- **Copropriétés aux enjeux intermédiaires** : copropriétés aux caractéristiques plutôt favorables à l'installation en IRVE et situées dans un environnement plus ou moins favorable au développement de la mobilité électrique ;
- **Copropriétés aux enjeux faibles** : copropriétés aux caractéristiques peu favorables au développement en IRVE et situées dans un environnement peu favorable au développement de la mobilité électrique.

* Les communes d'au moins 10 000 habitants et la plupart des communes de 5 000 à 10 000 habitants sont découpées en IRIS, la maille de base de la diffusion de statistiques infracommunales.

Après un état des lieux des copropriétés parisiennes et de leurs stationnements, cette étude a donc fait émerger un potentiel théorique d'installation d'IRVE à travers une analyse de leurs caractéristiques et de leur situation sociogéographique.

Les copropriétés concernées sont plutôt récentes (construites après 1949) et affichent un nombre élevé de stationnements. Leurs habitants possèdent les revenus suffisants pour investir dans un véhicule électrique et sont donc plus susceptibles d'être favorables à l'installation de bornes.

Les copropriétés avec le plus fort potentiel se situent en grande majorité dans l'Ouest parisien, principalement le 16^e arrondissement. Plusieurs groupes se démarquent également dans les arrondissements du 15^e et 17^e, ainsi que plus modérément dans l'Est parisien.

En tout, ce sont 1 592 copropriétés qui ont été identifiées « à important potentiel d'équipement », correspondant à 145 000 places de stationnements environ, soit 47 % du stationnement en copropriété parisien.

Équiper 4 % du parc de copropriété à Paris permettrait donc de rendre accessible la recharge électrique à 47 % des stationnements en copropriété.

Un frein principal : le manque d'information... et d'anticipation

Une enquête en ligne a été diffusée et a permis la collecte de 520 retours de particuliers, propriétaires ou locataires à Paris.

Elle a permis d'identifier 29 copropriétés déjà pourvues de bornes de recharge. 169 résidents expriment le souhait de s'équiper en IRVE, une centaine d'entre eux souhaitant être recontactés par l'Agence Parisienne du Climat pour enclencher une démarche d'accompagnement. 72 des copropriétés concernées par ces réponses sont déjà inscrites à la plateforme CoachCopro (voir page 14).

La recharge de véhicule électrique reste encore un sujet confidentiel en copropriété : 73 % des sondés n'ont pas débattu en Assemblée Générale des questions liées à la recharge électrique.

Deux freins principaux ont été identifiés grâce à l'enquête et aux entretiens : le manque d'information claire et indépendante sur les installations de recharge électrique ainsi que l'inertie des copropriétés au sujet de la mobilité électrique, alors même que l'anticipation est indispensable sur ce sujet.

À l'image des projets de rénovation énergétique, accompagner le ou les résidents investis dans leur copropriété (locataire ou propriétaire) apparaît encore une fois crucial pour faire levier et mettre en mouvement le reste de la copropriété.



Penser collectif pour anticiper la gestion et les coûts d'installation

Les projets d'installation de bornes de recharges électriques en copropriété peuvent être issues de démarches individuelles ou collectives. Les démarches individuelles, issues en majorité du droit à la prise*, présentent un risque pour la copropriété : celui de sous-dimensionner le besoin en recharge. Chaque nouvelle demande non prévue ou anticipée devant effectivement faire l'objet d'une nouvelle démarche.

La construction collective permet, elle, de laisser le libre choix de la réalisation, de l'entretien et de la gestion des nouveaux équipements.

Elle permet également d'anticiper et de mieux répartir les coûts d'installation. La part collective d'une installation est supportée au tantième par les copropriétaires tandis que la part individuelle (borne de recharge et tableau de protections électriques) est à la seule charge du demandeur.

Une démarche d'initiative individuelle crée le risque d'installer une infrastructure non évolutive et non durable, dans un contexte où les propriétaires de véhicules électriques risquent d'être de plus en plus nombreux.

Le droit à la prise

Le droit à la prise, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, donne le droit à tout occupant d'une copropriété d'obtenir un point d'accès pour recharger son véhicule électrique sur son emplacement de stationnement. Le syndicat des copropriétaires ne peut pas s'opposer à l'équipement en infrastructures de recharge de la place de stationnement de l'occupant, sauf motif « sérieux et légitime * ».

** Est considéré comme motif sérieux et légitime « la préexistence de telles installations ou la décision prise par le syndicat des copropriétaires de réaliser de telles installations en vue d'assurer l'équipement nécessaire dans un délai raisonnable. »*

Les acteurs clés de l'IRVE

Dans un projet en copropriété d'installation d'IRVE, un large éventail d'acteurs intervient : les acteurs de la copropriété (définis par la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis), les acteurs de la mobilité électrique et de la recharge de véhicules électrique ainsi que les professionnels du bâtiment.

Les acteurs de la copropriété :

- Occupants : copropriétaires ou locataires
- Syndicat des copropriétaires/Conseil syndical
- Syndic

Les acteurs intermédiaires de la copropriété :

- Agence Locale de l'Énergie et du Climat du territoire (ALEC) et espaces FAIRE
- Associations de copropriétaires (tel que l'Association des Responsables de Copropriété)
- Collectivité territoriale

Enedis, le gestionnaire du réseau électrique

Les professionnels du bâtiment et de l'électricité :

- Bureaux d'études
- Opérateurs de solution de service de recharge
- Installateurs électriciens qualifiés IRVE

Les acteurs de la mobilité électrique :

- Constructeurs automobile
- Institutions publiques
- Avere-France (Association nationale pour le développement de la mobilité électrique)
- Concessionnaires d'automobile

COMMENT ÉQUIPER COLLECTIVEMENT UNE COPROPRIÉTÉ EN IRVE ? QUELS SONT LES TYPES D'INSTALLATION ? COMBIEN ÇA COÛTE ?

3 EXEMPLES CONCRETS VIA 3 PERSONAE

Enedis, gestionnaire de distribution du réseau électrique, intervient selon la solution choisie à différents niveaux.



Solution 1 / persona 1

La création d'une nouvelle colonne électrique pour que chaque utilisateur dispose de son propre compteur lié à sa borne

En 2016, suite à l'achat de véhicules électriques par plusieurs copropriétaires, nous avons choisi en Assemblée Générale de créer une infrastructure (colonne électrique horizontale) alimentant en électricité chaque place de parking.

Chaque stationnement est équipé d'un point de livraison indépendant, relié à l'infrastructure commune, permettant à chaque copropriétaire d'y brancher simplement sa future borne de recharge. Chaque copropriétaire gère seulement sa borne à partir de son compteur et l'infrastructure commune est sous la gestion d'Enedis. La nouvelle infrastructure a été installée par un électricien agréé.

Au global, grâce aux aides que nous avons mobilisées, l'infrastructure électrique a coûté 100 € à chaque copropriétaire de l'immeuble, et 600 à 1 000 € aux volontaires qui souhaitaient l'installation d'une borne de recharge sur leur place de parking.



Solution 2 / persona 2

La copropriété s'abonne au service d'un opérateur de solution de recharge qui installe et gère l'IRVE sur les services généraux* de la copropriété.

En 2017, les copropriétaires de notre résidence du 17^e arrondissement ont voté en Assemblée Générale pour la solution de recharge de véhicules électriques où tout était pris en charge par un opérateur.

Une convention a donc été signée entre notre syndic et un opérateur de recharge, qui a lui-même installé les équipements nécessaires. Chaque copropriétaire a payé le coût de mise en place de sa borne de recharge, soit 499 € aides déduites, et bien-sûr l'abonnement mensuel, qui peut dépendre de chaque opérateur et du kilométrage effectué chaque année. Si de nouveaux copropriétaires souhaitent installer une borne de recharge sur leur place de parking, ils devront s'adresser directement à l'opérateur.

* L'ensemble des installations électriques des parties communes



Solution 3 / persona 3

La copropriété se raccorde à un nouveau point de livraison et donc à un compteur dédié à la recharge électrique. L'infrastructure électrique, propriété de l'immeuble, après ce point de livraison est gérée par un opérateur de solution de recharge via un abonnement

Après avoir comparé l'ensemble des solutions envisageables, et ce qu'elles impliquaient, nous nous sommes tournés vers l'offre qui proposait un compromis entre indépendance et praticité. Aujourd'hui, la copropriété est donc propriétaire de son infrastructure collective de recharge, qui irrigue les bornes de recharge individuelles.

Ces dernières sont cependant gérées par un opérateur, ce qui nous permet de déléguer l'aspect maintenance et comptage de l'énergie consommée. L'infrastructure collective, grâce aux aides financières, a coûté 170 € par copropriétaire, puis individuellement 1 000 € par borne installée. S'ajoute un coût mensuel de gestion des bornes.

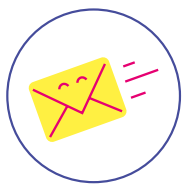
ANTICIPEZ POUR MIEUX ROULER ! PROPOSITION DE 25 ACTIONS POUR INCITER

Pour permettre le développement des points de recharge en copropriété, l'Agence Parisienne du Climat, en partenariat avec la Ville de Paris et Enedis Paris, et avec le soutien de l'Avere-France, propose 25 actions articulées autour du dispositif CoachCopro.

Les actions se feraient :

- Après des résidents des copropriétés, pour anticiper le besoin d'accès à la recharge d'un ou plusieurs résidents et sensibiliser à l'intérêt de l'installation d'infrastructure électrique collective,
- Après des syndicats pour les former à accompagner les copropriétaires,
- Après des professionnels de la rénovation, pour qu'ils incluent le volet mobilité électrique à leurs chantiers,

25 actions proposées, 4 axes pour inciter à anticiper !



Solliciter

Lancement de **campagnes de démarchage** courrier et emailing ainsi que des campagnes virales sur les réseaux sociaux auprès des copropriétés à fort potentiel et des syndicats.

Démarchage téléphonique direct, après un travail de repérage précis, auprès des professionnels : immobilier, tertiaire, secteur du transport (VTC, concessionnaires, etc.), professionnels utilisant leur voiture pour travailler (artisans, professions libérales, etc.)



Sensibiliser

Thématisation des **événements de l'Agence Parisienne du Climat à l'IRVE** : RDV Copro, Réponses de Pro, Visite de site, Solution Pro, Petit Déj' Info...

L'Agence sera présente aux différentes **conférences** et **ateliers traitant du sujet, et aux salons professionnels des secteurs démarchés pour diffuser** l'étude et valoriser retours d'expériences et bonnes pratiques.



Conseiller

Une **plaquette de sensibilisation**, accompagnée d'une infographie synthétisant les étapes d'installation collective d'IRVE, a été conçue pour expliquer la démarche et faire comprendre la nécessaire anticipation de ces équipements. Une vidéo de retour d'expérience de conduite d'un projet sera réalisée.

Des articles, brèves et dossiers pratiques seront régulièrement **mis en ligne sur le site de l'APC**, ainsi qu'une **cartographie des bonnes pratiques** et des retours d'expériences.

Les outils de sensibilisation existants des partenaires et réseaux (Enedis, Avere...) seront largement diffusés. La mise en place d'un **équipement témoin** permettra aux copropriétaires de découvrir et comprendre concrètement une IRVE.

Des **fiches pratiques**, infographies et supports de communication seront créés **spécifiquement pour les syndicats**. Objectif : les aider à sensibiliser les copropriétaires et les accompagner dans leur démarche.



Accompagner

Mise en place d'un **guichet unique dédié d'information et d'accompagnement** pour les copropriétaires et les locataires, avec le renforcement des équipes de conseillers de l'Agence Parisienne du Climat.

Un dispositif de formation (webinaire « pastille ») décliné pour différents publics. Pour les syndicats, renforcement de la Hotline qui leur est déjà dédié.

Une **hotline** sera créée et dédiée aux professionnels afin de répondre à leurs questions. Des contenus de conduite de projet en copropriété (référentiel des bonnes pratiques, exemple de cahier des charges...) leur seront transmis et un groupe de travail réunissant les professionnels de l'IRVE et de la copropriété sera mis en place.

L'outil en ligne pour accompagner les copropriétaires : CoachCopro



La plateforme CoachCopro propose un accompagnement gratuit et neutre d'un conseiller éco-rénovation à tout moment. Elle recense également les outils pratiques et services indispensables pour réussir un projet de rénovation énergétique en copropriété.

Concrètement, l'Agence Parisienne du Climat, via cette plateforme, propose :

- Un parcours personnalisé pour son projet
- Des outils pour mobiliser sa copropriété (exemples d'autres copropriétés qui se sont engagées dans la démarche, un centre de ressources, des témoignages...)
- Un tableau de bord commun à tous les acteurs du projet
- Un panel d'aides financières adaptées et mobilisables
- Un annuaire web de professionnels qualifiés

Les aides financières actuelles

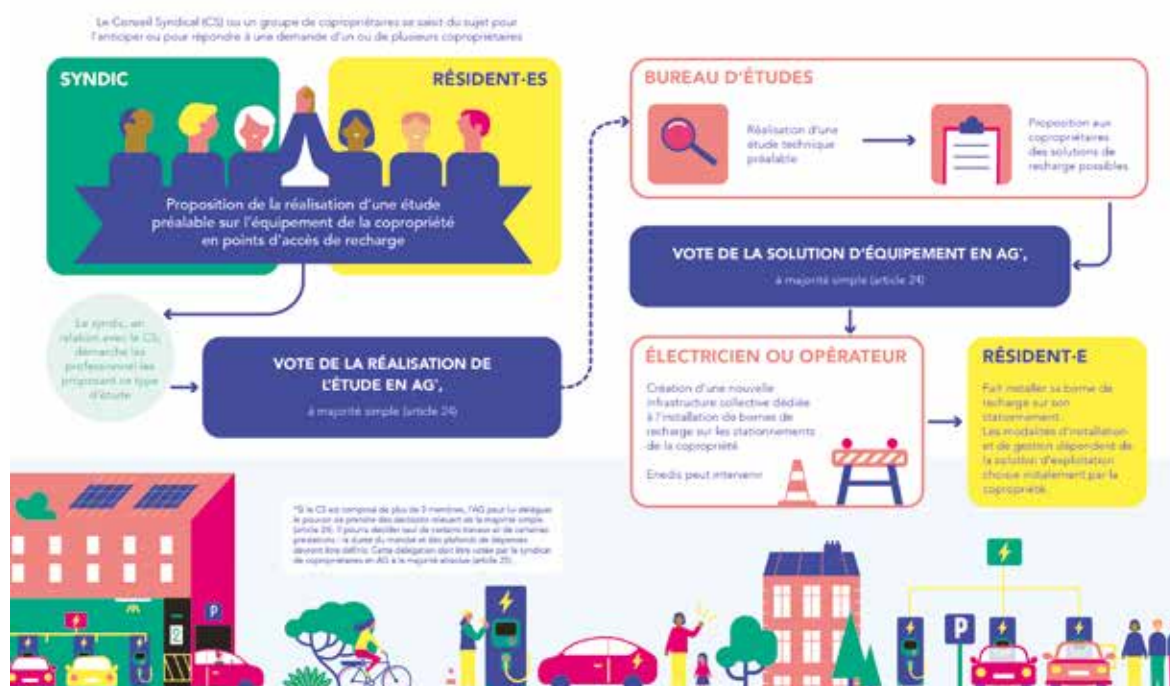
Pour l'installation d'une infrastructure électrique

- Programme ADVENIR > 50 % du coût de l'infrastructure (15 000 € TTC maximum)
- Ville de Paris > 50 % du montant HT des travaux de pré-équipement électrique (4 000 € HT maximum)

Pour l'installation d'une borne de recharge électrique

- Programme ADVENIR > taux d'aide dégressif en fonction de l'année d'installation : 40 % à 20 % du coût de la borne (plafond de 960 € en fonction des caractéristiques)
- Crédit d'Impôt pour la Transition Énergétique (CITE), réservé aux copropriétaires occupants ou bailleurs > 300 € de montant forfaitaire, frais de pose inclus*

* Le CITE évoluera au début de l'année 2021. Nous n'en connaissons pas encore ses futures modalités.



Les acteurs de l'étude



Agence
Parisienne
du Climat

L'Agence Parisienne du Climat

L'Agence Parisienne du Climat est une association créée en 2011 à l'initiative de la Ville de Paris et avec le soutien de l'ADEME Île-de-France, pour accompagner la mise en œuvre du Plan Climat de Paris. Experte des politiques climat, elle a pour rôle d'informer et d'accompagner au quotidien les Parisiens et les acteurs économiques dans leurs démarches en faveur de la transition énergétique et écologique.

Son dispositif CoachCopro lui permet d'être l'experte de la rénovation énergétique en copropriétés

Site internet : apc-paris.com

Zoom sur l'Observatoire de la rénovation énergétique

Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'Observatoire métropolitain de la rénovation énergétique en copropriété porté par l'Agence Parisienne du Climat. Il compile data-visualisations, cartographies en ligne et analyses des données collectées sur le terrain.

L'Observatoire a pour mission de témoigner de la dynamique de la rénovation à l'échelle de la métropole parisienne, d'évaluer le taux de rénovation au regard des politiques publiques, de produire des analyses sur des sujets spécifiques et de valoriser les projets existants. Son originalité repose sur l'utilisation de données de terrain collectées par les espaces info-énergie de la métropole via l'outil CoachCopro.



La Ville de Paris

La Ville de Paris se préoccupe depuis 2001 des questions liées à la qualité de l'air, à la santé et à l'environnement. Son nouveau Plan Climat, adopté en 2018, est riche de 500 mesures dans plusieurs domaines d'actions : bâtiment, transports, énergie, alimentation, déchets, cadre de vie, mobilisation, finance...

Paris s'est engagée dans un plan « Paris Santé Environnement », qui vise à mieux comprendre les enjeux sanitaires liés à l'environnement de vie et à intégrer des objectifs d'amélioration de la santé des Parisiens dans le fonctionnement de la Ville et dans ses projets urbains.

Plan Climat de Paris : paris.fr/planclimat

Santé environnementale : bit.ly/3faTDpY

Enedis, opérateur du réseau de distribution d'électricité est un des acteurs clés de la transition vers les mobilités électriques. En effet, c'est au réseau de distribution que sont directement ou indirectement connectées les infrastructures de recharge.

Pleinement engagée dans la transition énergétique, Enedis est partenaire des acteurs de la mobilité électrique pour créer les conditions de son développement à grande échelle partout et pour tous. Elle s'investit aux côtés des industriels de la filière, des pouvoirs publics et des acteurs du Territoire pour préparer l'accueil sur le réseau de plusieurs millions de véhicules électriques partout en France. **Au-delà de sa mission de raccordement, Enedis se positionne comme un partenaire et non comme un prestataire.** Elle est une valeur ajoutée pour l'ensemble des acteurs de l'écosystème.

Le développement de la mobilité électrique en France passera par l'équipement massif des parkings de résidences. Le droit à la prise pour chacun existe depuis 2014 et permet aux utilisateurs de véhicule d'équiper à leurs frais leur place de façon individuelle. Or il existe à ce jour plusieurs solutions d'installations collectives, permettant à la copropriété de partager certaines dépenses et de pouvoir, à tout moment s'équiper d'une voiture électrique.

À cet effet, Enedis travaille au quotidien avec de nombreux acteurs de l'immobilier pour notamment :

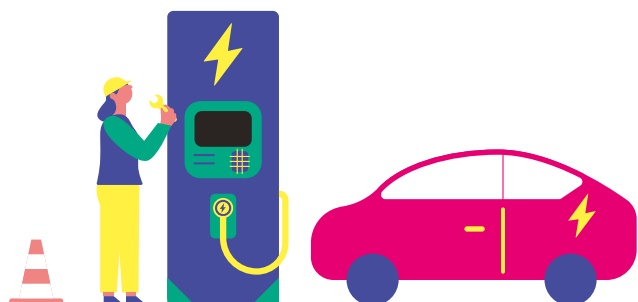
- Développer un accompagnement personnalisé pour tous les projets d'installations collectives de points de charge dans le résidentiel collectif ;
- Accompagner les syndicats, les bailleurs ou les promoteurs afin de les orienter dans leurs parcours et de leur permettre de comparer les différentes solutions possibles ;
- Faciliter et réaliser les travaux pour ce qui concerne Enedis, en particulier l'extension du réseau de distribution dans les parkings chaque fois que cette solution a été retenue
- Travailler avec les acteurs nationaux, pour faire évoluer les textes réglementaires et définir des mécanismes d'incitation.

Après une phase expérimentale lancée par Enedis avec des partenaires précurseurs (démonstrateur BienVEnu clos en février 2019), les solutions sont désormais sur le marché et proposées par plusieurs entreprises. Elles font l'objet de références concrètes et se déploient progressivement.



Avere

Créée en 1978, l'Avere-France est l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Elle représente l'ensemble de l'écosystème de la mobilité électrique, avec plus de 180 acteurs dans les domaines industriels, commerciaux, institutionnels ou associatifs.





Contacts Presse

Patricia Gombert

Relations presse

06 08 98 28 59

patricia@bienfaitpourta.com

Cécile Gruber

Directrice de la communication

06 31 02 53 69

cecile.gruber@apc-paris.com

Aude Noël

Chargée de communication

06 31 74 02 97

aude.noel@apc-paris.com

