EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHALLEX

Délibération n°51-2024

Nombres de conseillers :	**19**	L'an deux mil vingt-quatre,
En exercice :	**18**	Le 03 septembre 2024
Présents :	**11**	Le Conseil Municipal de la commune de Challex, dûment convoqué,
Votants :	**13**	est réuni sous la présidence d'Aline HOFER FAVRE, maire.

Le quorum n'ayant pas été atteint lors de la convocation pour la séance du 29 août 2024, le Conseil municipal a été convoqué une nouvelle fois et peut délibérer sans condition de quorum

Date de convocation du Conseil Municipal : 30 août 2024

Présents : Aline HOFER FAVRE – Michel PETER – Jean-Pierre SZWED – Brigitte FLEURY – Patricia ALTHERR – Yohann FURNON – Françoise SUDAN – Martial MEDA – Sandrine SHAW – Raquel CAJARAVILLE ORTIGUEIRA — Nolwenn SUDAN

Absents ayant donné procuration : Xavier MAIRE (procuration à Michel PETER) - Jocelyne BLAZER (procuration à Raquel CAJARAVILLE ORTIGUEIRA)

Absents : Corentin RINALDI - Cédric HERNALSTEENS – Marie-Julie SENEZE – Nicolas JAN - Cyrielle CHAMOT

Secrétaire de séance : Michel PETER

Délibération n° 51-2024 : ELABORATION D'UN SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGES ELECTRIQUES (SDIRVE) ELABORE PAR LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ENERGIE ET DE E-COMMUNICATION DE L'AIN (SIEA) DANS LE CADRE D'UNE PRESTATION DE SERVICE.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et notamment ses articles L 2224-37 et L.5211-56 ;

Vu le code de l'énergie ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), et notamment ses articles 64 et 68 ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et notamment son article 118, modifiant l'article 64 de la loi LOM ;

Vu la délibération n°DE202402013 adoptée par le Comité Syndical du SIEA en date du 16 février 2024 modifiant la convention constitutive du groupement de commandes pour l'achat, l'installation, l'exploitation et la maintenance d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et hybrides rechargeables ;

Vu la délibération n°DE202403043 adoptée par le Comité Syndical du SIEA en date du 23 mars 2024 relative au recours au mécanisme des fonds de concours à destination des communes membres du groupement de commandes pour l'achat, l'installation, l'exploitation et la maintenance d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et hybrides rechargeables ;

Vu le courrier de la Préfecture de l'Ain daté du 2 mai 2024, réceptionné par les services du SIEA, préconisant, en l'absence d'un transfert de la compétence IRVE, détenue par les communes, au SIEA, de procéder à une modification des statuts du SIEA afin de lui permettre de réaliser des prestations de services pour le compte de ses communes membres et notamment de réaliser, par ce biais, un projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), nécessaire pour bénéficier d'une réfaction accordée par la société ENEDIS sur les raccordements au réseau électrique desdites bornes de recharge ;

Vu la délibération n°20240679 du Comité Syndical du SIEA en date du 26 juin 2024 faisant part, en conséquence, de la nécessité de modifier les statuts du SIEA afin de lui permettre de réaliser des prestations de services dans les conditions prévues par l'article L. 5211-56 ;

Vu la délibération n°20240680 du Comité Syndical du SIEA en date du 26 juin 2024 par laquelle le SIEA accepte la réalisation d'une prestation de service de réalisation d'un SDIRVE pour le compte de ses communes membres ;

Vu le projet de convention de prestation de service pour l'élaboration d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) annexé à la présente délibération ;

Vu le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) élaboré par le Syndicat Intercommunal d'énergie et de e-communication de l'Ain annexé à la présente délibération ;

Considérant le besoin prégnant d'équiper le territoire du département de l'Ain en bornes de recharges pour véhicules électriques accessibles à tous ;

Considérant que le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit ;

Considérant le SDIRVE permettra d'uniformiser la démarche de déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques au niveau départemental et de bénéficier d'une réfaction accordée par la société ENEDIS sur les raccordements desdites infrastructures de recharges au réseau électrique ;

Considérant par suite que la modification des statuts du Syndicat Intercommunal d'énergie et de e-communication de l'Ain (SIEA) permet l'intervention de celui-ci en tant que prestataire de services ;

Considérant que la commune de Challex, compétente en matière d'IRVE, a sollicité le SIEA afin qu'il mette ses compétences et son expertise au profit des communes membres dans le cadre de la réalisation du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) ;

Considérant que le SIEA a élaboré le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) annexé à la présente délibération, répondant aux besoins sur son territoire de la commune de Challex, en matière d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques.

Les élus ont exprimé leurs préoccupations concernant le manque d'informations fournies par le Syndicat Intercommunal d'énergie et de e-communication de l'Ain (SIEA) et se sont trouvé dans l'incapacité de se prononcer sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges Electriques (SDIRVE).

Par conséquent, l'Assemblée délibérante décide, à l'unanimité, de reporter le vote de cette délibération à une séance extraordinaire. Ce report permettra aux élus d'examiner le SDIRVE de manière plus approfondie en collaboration avec le SIEA.

Ainsi délibéré, les jours, mois et an que dessus »

pour extrait conforme,

Fait à Challex, le 03 SEP. 2024

Le Maire,
Aline HOFER FAVRE

MAIRIE DE CHALLEX
DÉPARTEMENT DE L'AIN

Acte	Certifié exécutoire par le Maire, compte tenu de sa réception en Préfecture le	Et de sa publication le

Accusé de réception en préfecture
001-250100211-20240626-DE202406080-DE
Date de télétransmission : 02/07/2024
Date de réception préfecture : 02/07/2024

Syndicat Intercommunal d'Energie et de e-communication de l'Ain

COMITÉ SYNDICAL

Réunion du mercredi 26 juin 2024 à 18h30

Délibération n°DE202406080 : IRVE Prestations de services – Elaboration du SDIRVE

Le mercredi 26 juin 2024 à 18H30, le Comité du Syndicat Intercommunal d'énergie et de e-communication de l'Ain, s'est réuni en visioconférence, sous la présidence de Monsieur Walter Martin, assisté de Michel Chanel, Christophe Greffet, Renaud Donzel, Alexis Morand, Françoise Courtine, Denis Linglin, Stéphane Martinand, Vincent Scattolin, Andrée Tirreau,, Catherine Picard, Stéphanie Pernod-Beaudon Vice-Présidents, Christian Fontaine, Hélène Brousse, Yannick Riou, Béatrice Dalmaz, Patrick Mathias, Stéphane Mitzas, Daniel Rousset, Valérie Pommaz, et Christian Makhlouf Membres du Bureau.

Outre le Président et les Membres du Bureau précités, sont également présents les délégués des Communes.

305 délégués sont présents ainsi qu'il résulte des contrôles effectués à l'entrée, 4 ont donné un pouvoir recevable.

Le quorum étant atteint (305/501), le Comité Syndical peut donc siéger.

Conformément aux dispositions des Articles L5211-1 et L2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, Christian Makhlouf est élu Secrétaire de Séance.

RAPPORT DU PRESIDENT

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et notamment ses articles L 2224-37 et L.5211-56 ;

Vu le code de l'énergie ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), et notamment ses articles 64 et 68 ;

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et notamment son article 118, modifiant l'article 64 de la loi LOM ;

Vu la délibération n°DE202402013 adoptée par le Comité Syndical en date du 16 février 2024 modifiant la convention constitutive du groupement de commandes pour l'achat, l'installation, l'exploitation et la maintenance d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et hybrides rechargeables ;

Vu la délibération n°DE202403043 adoptée par le Comité Syndical en date du 23 mars 2024 relative au recours au mécanisme des fonds de concours à destination des communes membres du groupement de commandes pour l'achat, l'installation, l'exploitation et la maintenance d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et hybrides rechargeables ;

Vu le courrier de la Préfecture de l'Ain daté du 2 mai 2024 préconisant, en l'absence d'un transfert de la compétence IRVE, détenue par les communes, au SIEA, de procéder à une modification des statuts du SIEA afin de lui permettre de réaliser des prestations de services pour le compte de ses communes membres et notamment de réaliser, par ce biais, un projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), nécessaire pour bénéficier d'une réfaction accordée par la société ENEDIS sur les raccordements au réseau électrique desdites bornes de recharge ;

Vu la délibération n°DE202406079 faisant part, en conséquence, de la nécessité de modifier les statuts du SIEA afin de lui permettre de réaliser des prestations de services dans les conditions prévues par l'article L. 5211-56 ;

Vu, par suite, le projet de convention de prestation de service pour l'élaboration d'un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) annexé à la présente délibération.

Considérant le besoin prégnant d'équiper le territoire du département de l'Ain en bornes de recharges pour véhicules électriques accessibles à tous ;

Considérant que le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit ;

Considérant que le SDIRVE permettra d'uniformiser la démarche de déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques au niveau départemental et de bénéficier d'une réfaction accordée par la société ENEDIS sur les raccordements desdites infrastructures de recharges au réseau électrique ;

Considérant la délibération n° DE202406079 faisant suite aux préconisations de la Préfecture de l'Ain, relative à la modification des statuts du SIEA afin de lui permettre de réaliser des prestations de services dans les conditions de l'article L. 5211-56 ;

Considérant par suite que la modification desdits statuts permettra l'intervention du SIEA en tant que prestataire de services dans des domaines plus étendus que ce que permettait la rédaction actuelle de l'article 2.7 desdits statuts ;

Considérant que la réalisation d'un SDIRVE pourra en conséquence être opérée par le SIEA par ce biais ;

Considérant qu'il convient en conséquence qu'une convention soit conclue entre les communes et le SIEA afin d'encadrer la réalisation de cette prestation de service ;

Considérant que la convention annexée à la présente délibération définit les dispositions régissant les relations entre le SIEA et ses communes membres dans le cadre de la réalisation, au nom et pour le compte des communes, par le SIEA d'un Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) ;
Dans la limite du domaine d'activité concerné et dans les conditions prévues par cette convention, le SIEA a rédigé le SDIRVE pour chaque commune membre en tant qu'il répond aux besoins de leur territoire en matière d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

Ainsi, il est détaillé que pour la prestation d'élaboration du SDIRVE, le SIEA refacturera à chaque commune membre un montant forfaitaire de 45 € HT.

Il revient donc au Comité Syndical :

- **D'accepter** la réalisation par le SIEA, pour le compte des communes membres, d'une prestation de service relative à l'élaboration du Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) de l'Ain ;
- **D'approuver** la convention entre le SIEA et les communes membres pour la réalisation du Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) au profit de chaque commune membres compétentes en matière d'IRVE ;
- **D'accepter** le principe et les modalités de facturation définies dans la convention ;
- **De demander** aux communes membres de valider le SDIRVE sans réserves, ni modifications, attestant qu'il répond aux besoins de leur territoire en matière d'infrastructures de recharges ;
- **D'autoriser** Monsieur le Président à signer la convention annexée à la présente délibération,
- **D'autoriser** Monsieur le Président à signer tout acte ainsi que prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Je vous demanderais de bien vouloir vous prononcer sur cette proposition.

DECISION

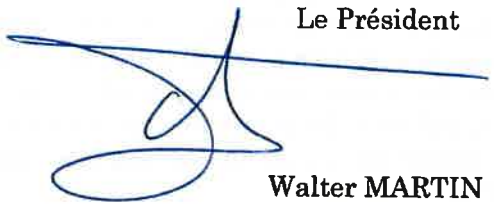
Le Comité Syndical,

Après avoir entendu l'exposé du Président et en avoir délibéré à la majorité, et 8 abstentions (NIEVROZ) Bouffanet Richard, (AMBRONAY) Daniou-Blanc Delphine, (CORLIER) Doy Jacques, (ARBIGNY) Gras Daniel, (ST ETIENNE S/ CHALARONNE) Laidet Anthony, (LE POIZAT-LALLEYRIAT) Lensel Bernard, (PREVESSIN MOENS) Picard Jean-Laurent, (AMBERIEUX EN DOMBES) Selig Christophe,

- **Accepte** la réalisation par le SIEA, pour le compte des communes membres, d'une prestation de service relative à l'élaboration du Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) de l'Ain pour les communes membres qui délibèreront en ce sens ;
- **Approuve** la convention entre le SIEA et les communes membres pour l'élaboration du Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) au profit de chaque commune membres compétentes en matière d'IRVE ;
- **Accepte** le principe et les modalités de facturation définies dans la convention ;
- **Demande** aux communes membres de valider le SDIRVE sans réserve, ni modifications, attestant qu'il répond aux besoins de leur territoire en matière d'infrastructures de recharges ;
- **Autorise** Monsieur le Président à signer la convention annexée à la présente délibération,
- **Autorise** Monsieur le Président à signer tout acte ainsi que prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits
Pour extrait certifié conforme

Le Président



Walter MARTIN



Je certifie le présent acte exécutoire conformément aux lois et règlements en vigueur, pour avoir été transmis à Madame la Préfète, qui en a accusé réception le .....

CONVENTION DE PRESTATIONS DE SERVICE POUR L'ELABORATION D'UN SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGES DE VEHICULES ELECTRIQUES (SDIRVE)



Table des matières

TABLE DES MATIERES 2

1 OBJET DE LA CONVENTION 4

2 OBLIGATIONS DU PRESTATAIRE 4

3 OBLIGATIONS DE LA COMMUNE MEMBRE 4

4 CONTENU DU SDIRVE 4

5 METHODOLOGIE DU SDIRVE 4

6 DUREE 5

7 TARIF DE LA PRESTATION 5

8 MODALITES DE PAIEMENT 5

9 CLAUSE RESOLUTOIRE 5

10 LITIGES 5

11 SIGNATURES 6

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

Entre d'une part,

LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ENERGIE ET DE E-COMMUNICATION DE L'AIN (SIEA), ayant son siège à Bourg-en-Bresse (01000), 32 cours de Verdun, représentée par son Président, Monsieur Walter Martin, habilité par délibération du SIEA en date du 24 juillet 2020,

Ci-après désigné « *le SIEA* » ou le « le Prestataire »

Et d'autre part,

La Commune de [à compléter], ayant son siège à [à compléter], représentée par Monsieur/Madame le maire, [à compléter], dument habilité par délibération du [à compléter].

Ci-après désignée « la commune membre »

IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les dispositions régissant les relations entre le SIEA et la commune de [à compléter] dans le cadre de la réalisation, au nom et pour le compte des communes membres du SIEA, d'un Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) qui répond aux besoins de la commune membre.

2 Obligations du prestataire

Le prestataire s'engage à élaborer un Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE).

Ce schéma directeur sera élaboré en concertation avec l'ensemble des collectivités du département ainsi que les opérateurs privés déployant des IRVE afin d'assurer un déploiement cohérent et coordonné entre maitrises d'ouvrages publiques et les maitrises d'ouvrages privés.

3 Obligations de la commune membre

La commune s'engage à transmette au SIEA l'ensemble des données nécessaires à la réalisation du SDIRVE et à acquitter les sommes dues conformément à l'article 7 de la présente convention.

4 Contenu du SDIRVE

Le document constituera une feuille de route ayant vocation à assurer le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur le territoire du département de l'Ain aux horizons 2025 et 2030 en corrélation avec le déploiement attendu du véhicule électrique. Il se base sur un diagnostic de besoins partagés entre les acteurs du territoire compétents en matière de mobilité.

5 Méthodologie du SDIRVE

Il sera élaboré conformément aux recommandations du « Guide à l'attention des collectivités et établissements publics » pour les Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, mis à disposition par le Ministère de la transition écologique. La méthodologie suivra les étapes suivantes :

- **État des lieux de l'existant**
  - Constat de l'offre de recharge actuelle sur le territoire accessible à tous 24h/24, 7j/7
- **Évaluation de l'évolution des besoins**
  - Évaluation des besoins à moins de 3 ans et à plus de 5 ans
  - Mise en parallèle avec les obligations réglementaires
- **Évaluation des initiatives privées**
  - Recensement et estimation des initiatives privées à moins de 3 ans et à plus de 5 ans
- **Une offre publique pour compléter les initiatives privées**
  - Répondre aux besoins des usagers en l'absence d'offre privée identifiée
  - Répondre aux obligations réglementaires sur les parkings des collectivités

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

- Autre : promouvoir la mobilité électrique sur le territoire, promouvoir le tourisme ou les commerces locaux, etc

➢ **Validation du SDIRVE**

6 Durée

La présente Convention entre en vigueur à la date de signature de cette dernière par la dernière partie.

Elle trouvera son terme à la validation, par la commune, du SDIRVE.

7 Tarif de la prestation

Les prestations objets de la présente convention seront réalisées en contrepartie d'un prix forfaitaire de 45 € HT.

8 Modalités de paiement

Le paiement s'effectuera sur présentation de la présente convention et sur émission d'un titre de recette.

9 Clause résolutoire

Il pourra être mis fin à la présente convention à tout moment, sur demande de l'une ou l'autre partie, sous réserve de respecter un délai de trois mois de préavis.

10 Litiges

Pour tout litige qui pourrait surgir entre les Parties, relatif à l'interprétation ou l'exécution de la présente Convention, et qui ne serait pas réglé à l'amiable, le tribunal administratif de Lyon serait saisi.

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

11 Signatures

Pour la commune,	Pour le SIEA,
Fait à , le Madame, Monsieur le Maire,	Fait à Bourg-en-Bresse, le / /2024 Le Président, Walter MARTIN

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

CONVENTION DE PRESTATIONS DE SERVICE POUR L'ELABORATION D'UN SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGES DE VEHICULES ELECTRIQUES (SDIRVE)



Table des matières

TABLE DES MATIERES 2

1 OBJET DE LA CONVENTION 4

2 OBLIGATIONS DU PRESTATAIRE 4

3 OBLIGATIONS DE LA COMMUNE MEMBRE 4

4 CONTENU DU SDIRVE 4

5 METHODOLOGIE DU SDIRVE 4

6 DUREE 5

7 TARIF DE LA PRESTATION 5

8 MODALITES DE PAIEMENT 5

9 CLAUSE RESOLUTOIRE 5

10 LITIGES 5

11 SIGNATURES 5

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

Entre d'une part,

LE SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ENERGIE ET DE E-COMMUNICATION DE L'AIN (SIEA), ayant son siège à Bou en-Bresse (01000), 32 cours de Verdun, représentée par son Président, Monsieur Walter Martin, habilité délibération du SIEA en date du 24 juillet 2020,

Ci-après désigné « *le SIEA* » ou le « le Prestataire »

Et d'autre part,

La Commune de [à compléter], ayant son siège à [à compléter], représentée par Monsieur/Madame maire, [à compléter], dument habilité par délibération du [à compléter].

Ci-après désignée « la commune membre »

IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT

32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

1 Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les dispositions régissant les relations entre le SIEA e commune de [à compléter] dans le cadre de la réalisation, au nom et pour le compte des commu membres du SIEA, d'un Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriq (SDIRVE) qui répond aux besoins de la commune membre.

2 Obligations du prestataire

Le prestataire s'engage à élaborer un Schéma directeur pour les infrastructures de recharge pour véhicu électriques (SDIRVE).

Ce schéma directeur sera élaboré en concertation avec l'ensemble des collectivités du département c que les opérateurs privés déployant des IRVE afin d'assurer un déploiement cohérent et coordonné er maitrises d'ouvrages publiques et les maitrises d'ouvrages privés.

3 Obligations de la commune membre

La commune s'engage à transmette au SIEA l'ensemble des données nécessaires à la réalisation SDIRVE et à acquitter les sommes dues conformément à l'article 7 de la présente convention.

4 Contenu du SDIRVE

Le document constituera une feuille de route ayant vocation à assurer le déploiement d'infrastructures recharge pour véhicules électriques (IRVE) sur le territoire du département de l'Ain aux horizons 2025 et 2 en corrélation avec le déploiement attendu du véhicule électrique. Il se base sur un diagnostic de bes partagés entre les acteurs du territoire compétents en matière de mobilité.

5 Méthodologie du SDIRVE

Il sera élaboré conformément aux recommandations du « Guide à l'attention des collectivités établissements publics » pour les Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicu électriques, mis à disposition par le Ministère de la transition écologique. La méthodologie suivra les éta suivantes :

- **État des lieux de l'existant**
  - Constat de l'offre de recharge actuelle sur le territoire accessible à tous 24h/24, 7j/7
- **Évaluation de l'évolution des besoins**
  - Évaluation des besoins à moins de 3 ans et à plus de 5 ans
  - Mise en parallèle avec les obligations réglementaires
- **Évaluation des initiatives privées**
  - Recensement et estimation des initiatives privées à moins de 3 ans et à plus de 5 ans
- **Une offre publique pour compléter les initiatives privées**
  - Répondre aux besoins des usagers en l'absence d'offre privée identifiée
  - Répondre aux obligations réglementaires sur les parkings des collectivités
  - Autre : promouvoir la mobilité électrique sur le territoire, promouvoir le tourisme ou les commer locaux, etc
- **Validation du SDIRVE**

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

6 Durée

La présente Convention entre en vigueur à la date de signature de cette dernière par la dernière partie.

Elle trouvera son terme à la validation, par la commune, du SDIRVE.

7 Tarif de la prestation

Les prestations objets de la présente convention seront réalisées en contrepartie d'un prix forfaitaire de 4 HT.

8 Modalités de paiement

Le paiement s'effectuera sur présentation de la présente convention et sur émission d'un titre de recette.

9 Clause résolutoire

Il pourra être mis fin à la présente convention à tout moment, sur demande de l'une ou l'autre partie, s réserve de respecter un délai de trois mois de préavis.

10 Litiges

Pour tout litige qui pourrait surgir entre les Parties, relatif à l'interprétation ou l'exécution de la prése Convention, et qui ne serait pas réglé à l'amiable, le tribunal administratif de Lyon serait saisi.

11 Signatures

Pour la commune,	Pour le SIEA,
Fait à , le Madame, Monsieur le Maire,	Fait à Bourg-en-Bresse, le / /2024 Le Président, Walter MARTIN

SIEA
32, cours de Verdun - CS50268
01006 BOURG-EN-BRESSE Cedex
Tel. 04 74 45 09 07
Email : courrier@siea.fr
www.siea.fr

Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques

Territoire départemental de l'Ain

Janvier 2023

SIEA

Lexique

- **VE** : Véhicule Électrique
- **Point de charge (PdC)** : Interface sur une borne de recharge associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois.
- **Borne de recharge** : Appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de charge pouvant intégrer des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement.
- **Infrastructure de recharge** : L'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge, points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, etc. permettant la recharge de véhicules électriques.
- **Station de recharge** : Zone géographique comportant une ou plusieurs bornes associées à un ou des emplacements de stationnement alimentées par un même point de livraison du réseau électrique.
- **Opérateur d'infrastructure de recharge** : Personne qui exploite une infrastructure de recharge pour le compte d'un aménageur dans le cadre d'un contrat ou pour son propre compte s'il en est l'aménageur.
- **Opérateur de mobilité** : Prestataire de service de mobilité pour les utilisateurs de VE incluant des services d'accès à la recharge.
- **AODE** : Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie – Syndicat intercommunal ou mixte qui possède les réseaux de distribution d'électricité, de gaz ou de chaleur.
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité – Acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité (Intercommunalité ou Région).

Sommaire

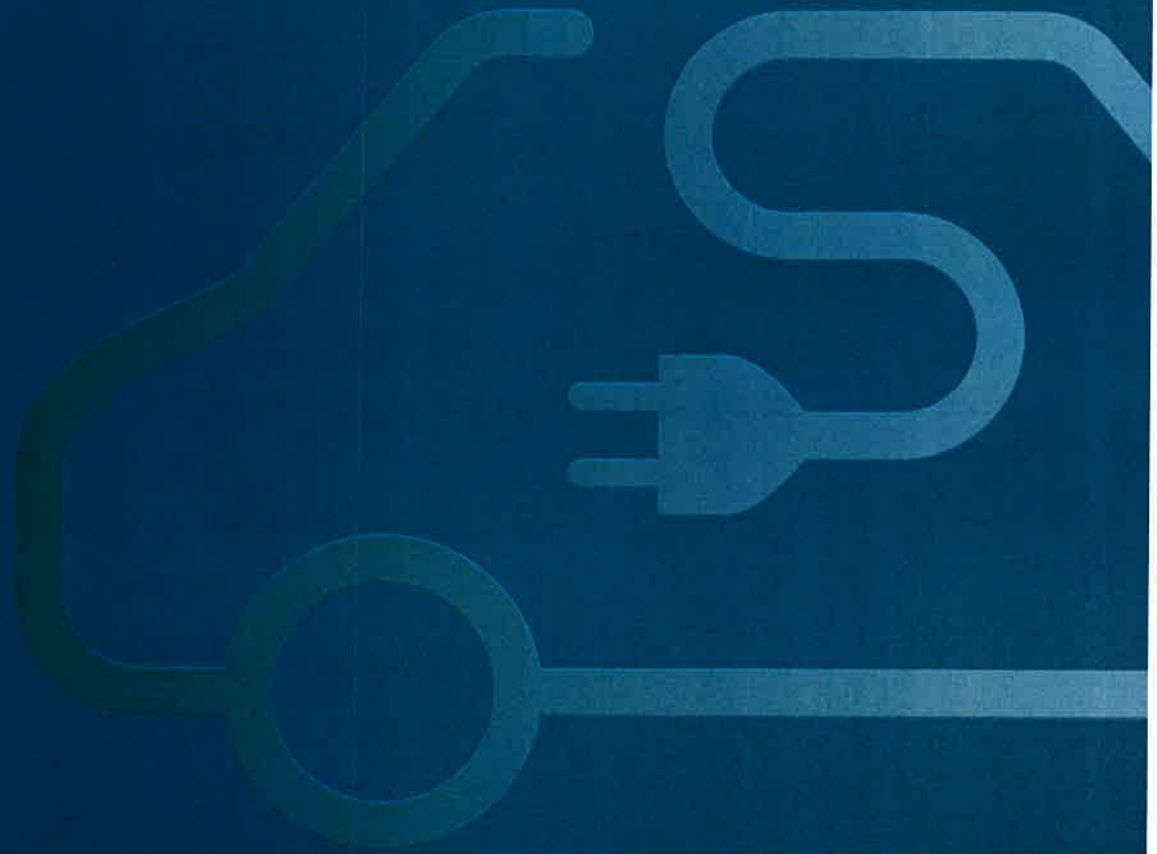
I. Contexte

II. État des lieux de l'existant

III. Évaluation de l'évolution des besoins et évaluation des obligations réglementaires

IV. Financement et étapes à venir

I. Contexte



La mobilité électrique, levier de décarbonation

- Le secteur du transport est le premier émetteur de **gaz à effet de serre** (GES), avec plus de **30 % des émissions** de GES du pays, dont **16 % causées par nos voitures**.

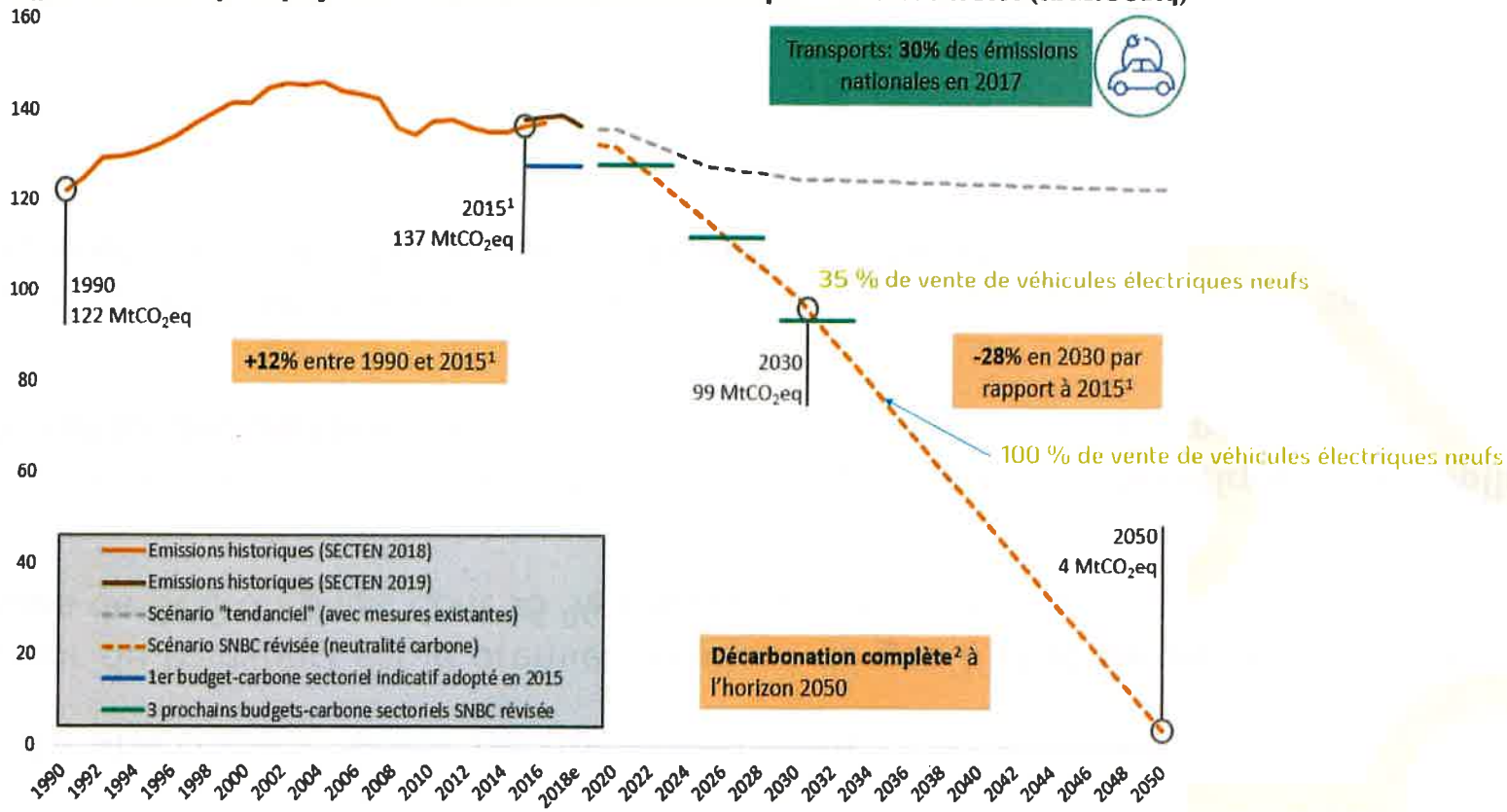
- L'un des leviers permettant de lutter contre le **changement climatique** et la **pollution de l'air** est **l'amélioration des performances** des véhicules afin de les rendre **moins émissifs**.

- D'après carbone4, **en France**, **l'empreinte carbone** en Analyse de Cycle de Vie (ACV) **d'un véhicule électrique est 71 % plus faible que son homologue diesel**.

Sources : Les idées reçues sur la voiture électrique, carbone4, 22/02/2022 / Guide à l'attention des collectivités et établissements publics – Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, Ministère de la Transition Écologique, 05/2021

La mobilité électrique au niveau national : Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

Figure 10 - Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO2eq)

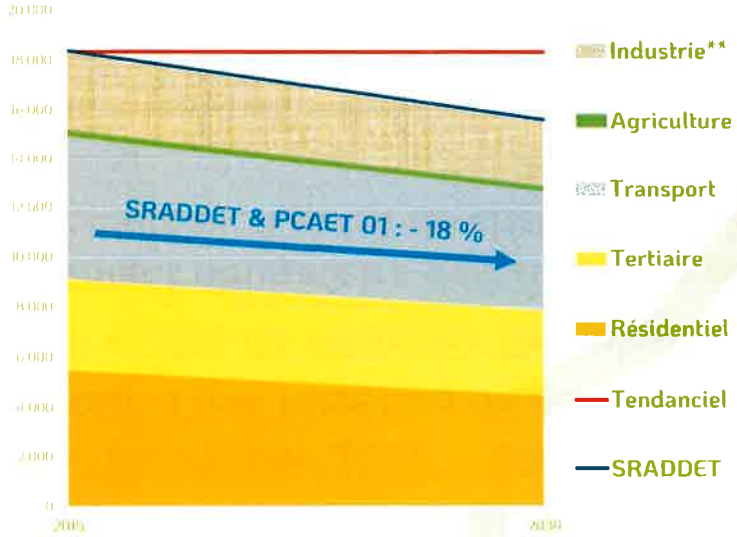


[1]Les émissions de référence pour l'année 2015 sont issues de l'inventaire CITEPA SECTEN 2018

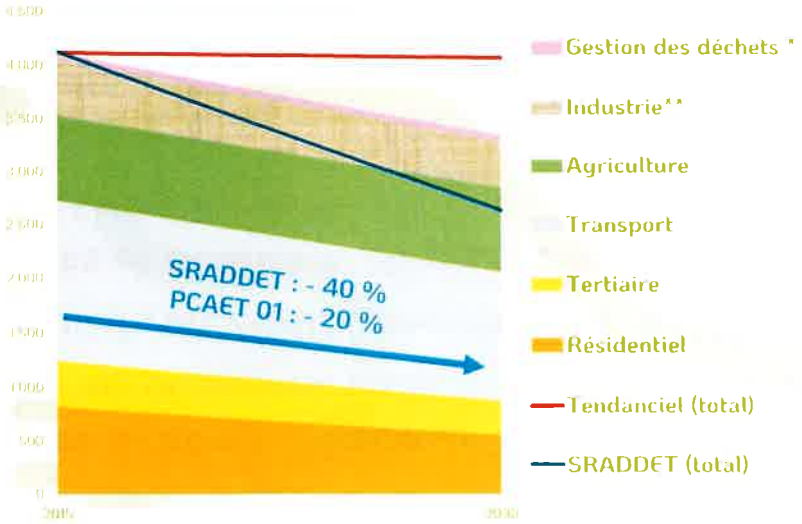
[2]Ne tient pas compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables) et des émissions résiduelles issues du transport aérien domestique.

La mobilité électrique au niveau local : SRADDET et PCAET 01

Scénario PCAET - Evolution de la consommation d'énergie par secteur [GWh/an]



Scénario PCAET - Evolution des émissions de GES par secteur [kteqCO2/an]



Secteur des transports

- Réduire la **consommation d'énergie** de **18 % avant 2030**
- Réduire les **émissions de Gaz à Effet de Serre** (GES) de **20 à 40 % avant 2030**

IRVE

Cadre réglementaire et législatif

Loi d'orientation des mobilités (LOM) et décrets, 18 juin 2019 puis 25 août 2021

- Depuis le 30 juin 2022 : Obligation de **réaliser un Schéma Directeur des IRVE** (SDIRVE) pour **bénéficier d'une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement** jusqu'au 31 décembre 2025
- **Fin des ventes de véhicules thermiques** et hybrides neufs **en 2040** (amendement 3032).
- **Équipement obligatoire** dès 2025 **des parkings privés et publics > 20 places** associés à un bâtiment non résidentiel : **1 point de charge pour 20 places** de stationnement.

Loi de lutte contre le dérèglement climatique, 22 août 2021

- **Équipement obligatoire dès 2025** des parking publics > 20 places gérés en régie, DSP ou marché public : **1 point de charge pour 20 places** de stationnement

Décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières, 12 février 2021

- **Obligation d'équipement des aires de services** (440 aires concernées) avant 2023.

IRVE

Subventions

Advenir

- **Jusqu'au 31/07/2022** : 50 % d'aide (limitée de 1 700 € à 15 000 € par point de charge en fonction de la puissance) – Enveloppe initialement prévue jusqu'à fin 2022 mais consommée en cours d'année
- **Depuis le 01/08/2022 :** 30 % d'aide (limité de 1 000 € à 9 000 € par point de charge en fonction de la puissance)

FACE – Dotations 2022 (arrêté du 15 mars 2022)

- Attribution d'une subvention de 1 500 000 € pour le déploiement d'IRVE en zones rurales

AAP France 2030 – jusqu'au 31/12/2024

- Jusqu'à 40 % des coûts hors exploitation et maintenance
- Minimum 30 points de recharge par projet et 4 points de charge par station dont 2 à 150 kW

FEDER

- Projets groupés (ex. 10 stations) sur des zones peu couvertes
- Projets combinés ombrières PV-IRVE et/ou des projets en lien avec de l'autoconsommation,
- Projets innovants sur les enjeux Vehicle-to-Grid

Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques

1. État des lieux de l'existant

- Constat de l'offre de recharge actuelle sur le territoire accessible à tous 24h/24, 7j/7

2. Évaluation de l'évolution des besoins

- Évaluation des besoins à moins de 3 ans et à plus de 5 ans
- *Mise en parallèle avec les obligations réglementaires*

3. Évaluation des initiatives privées

- Recensement et estimation des initiatives privées à moins de 3 ans et à plus de 5 ans

4. Une offre publique pour compléter les initiatives privées

- Répondre aux besoins de usagers lors d'absence d'offre privée identifiée
- Répondre aux obligations réglementaires sur les parkings des collectivités
- Autre : promouvoir la mobilité électrique sur le territoire, promouvoir le tourisme ou les commerces locaux, etc

5. Validation du SDIRVE par la préfecture

IRVE

Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques

- Rôle de **chef d'orchestre** du développement de **l'offre de recharge ouverte au public.**
- Définir **une stratégie** de déploiement **qui vient compléter les initiatives privées.**
- Définir **une stratégie cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protections de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie.**
- Proposer des solutions de **recharge adaptées à chaque besoin.**
- Définir **une feuille de route** pour les années futures **permettant d'anticiper les budgets** nécessaires.
- Permettre une dépense méthodique et utile des fonds publics.
- Répondre aux **obligations réglementaires** avant le 1er janvier 2025
- Bénéficier d'une **réfaction des coûts de raccordements de 75 %** jusqu'au 31 décembre 2025.

Un développement en cohérence avec les autres documents de planifications

Plan de mobilité du Conseil Départemental de l'Ain

- Mis en place à l'initiative du CD01.
- Objectifs : adapter l'action du Département pour prendre en compte l'ensemble des modes, favoriser un usage partagé du réseau départemental, recenser et prioriser les projets routiers du Département, renforcer la sécurité des usagers, assurer la continuité des itinéraires, maintenir le niveau de service du patrimoine routier du Département, connaître et prendre en compte les besoins de ses partenaires.

Plan de mobilité (PDM)

- Généralement mis en place par les intercommunalités
- Objectif : organiser les déplacements et l'équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé ainsi que la diminution du trafic automobile.

Plan climat-air-énergie territorial (PCAET)

- Document stratégique et opérationnel mis en place par les intercommunalités et dont le SIEA doit effectuer la synthèse.
- Il peut fixer des objectifs de déploiement des véhicules électriques et des IRVE dans l'espace public.

II. Etat des lieux de l'existant



Les différentes technologies de bornes

	Bornes normales		Bornes semi-rapides	Bornes rapides
1,75 m Visuel 				
Puissance	7 kW AC	22 kW AC	24 kW DC / 22 kW AC	> 50 kW DC
Temps de charge indicatif	6 h à 10 h	6 h à 10 h (RENAULT Zoé : 2 h)	1 h à 4 h	15 min à 1 h
Tarif indicatif	15 000 € (5 000 € borne seule)		25 000 € (15 000 € borne seule)	À partir de 50.000 €
Estimation des coûts de fonctionnement (exploitation et maintenance)	1 400 €/an		2 000 €/an	5 000 €/an

+ Borne adaptée ou non à l'usage −

Définition des usages : quelle borne pour quel usage ?

	Bornes normales	Bornes semi-rapides	Bornes rapides
Usage résidentiel	Résidentiel sans place de stationnement ou résidentiel collectif sans solution de charge		
Usage en transit et occasionnel	Tourisme intra- et inter-départemental		
	Urgences et imprévus		
	Véhicules en transit		
Usage professionnel	Taxis, véhicules de service/fonction		
	Véhicules professionnels : livraison derniers kilomètres, BTP, etc		
	Poids lourds (transport en commun et transport lourd)		

État des lieux : Inventaire des paramètres étudiés

Paramètres étudiés communs à toutes les IRVE

- ✓ Nombre de véhicules électriques en circulation dans l'Ain
- ✓ Nombre de bornes accessibles au public sur le territoire

Paramètres étudiés pour les IRVE normales et semi-rapides

- ✓ Nombre de bornes et de points de charge
- ✓ Évolution du nombre moyen de charge/jour/borne
- ✓ Évolution du nombre moyen de charges par jour par commune par rapport au nombre de ménages sans place de stationnement
- ✓ Puissance de charge moyenne par borne

Paramètres étudiés pour les IRVE rapides

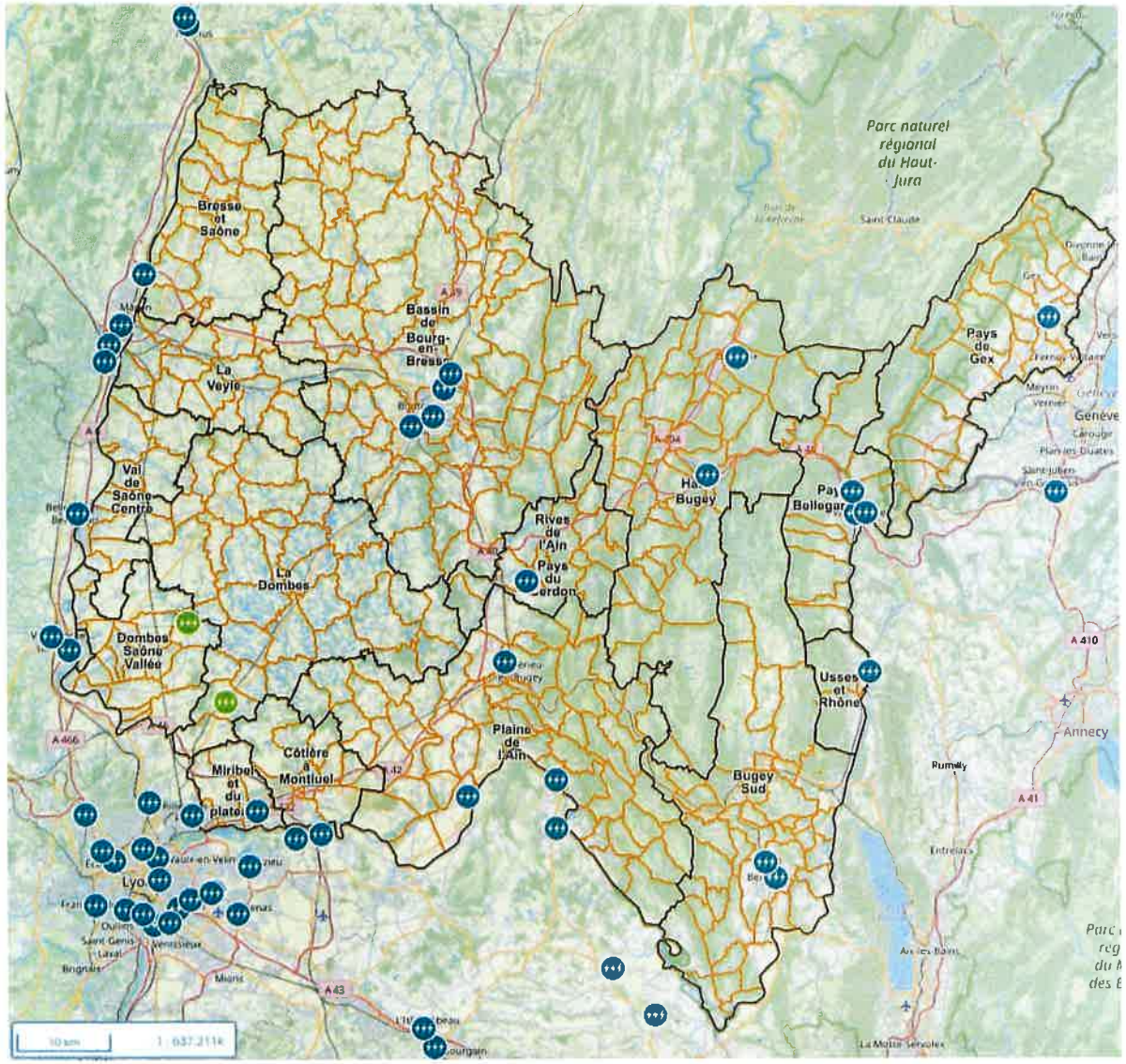
- ✓ Nombre de bornes et de points de charge rapides
- ✓ Évolution du nombre de charge par jour et par borne
- ✓ Puissance de charge moyenne par connecteur et par borne
- ✓ Évolution de la puissance de charge moyenne

IRVE

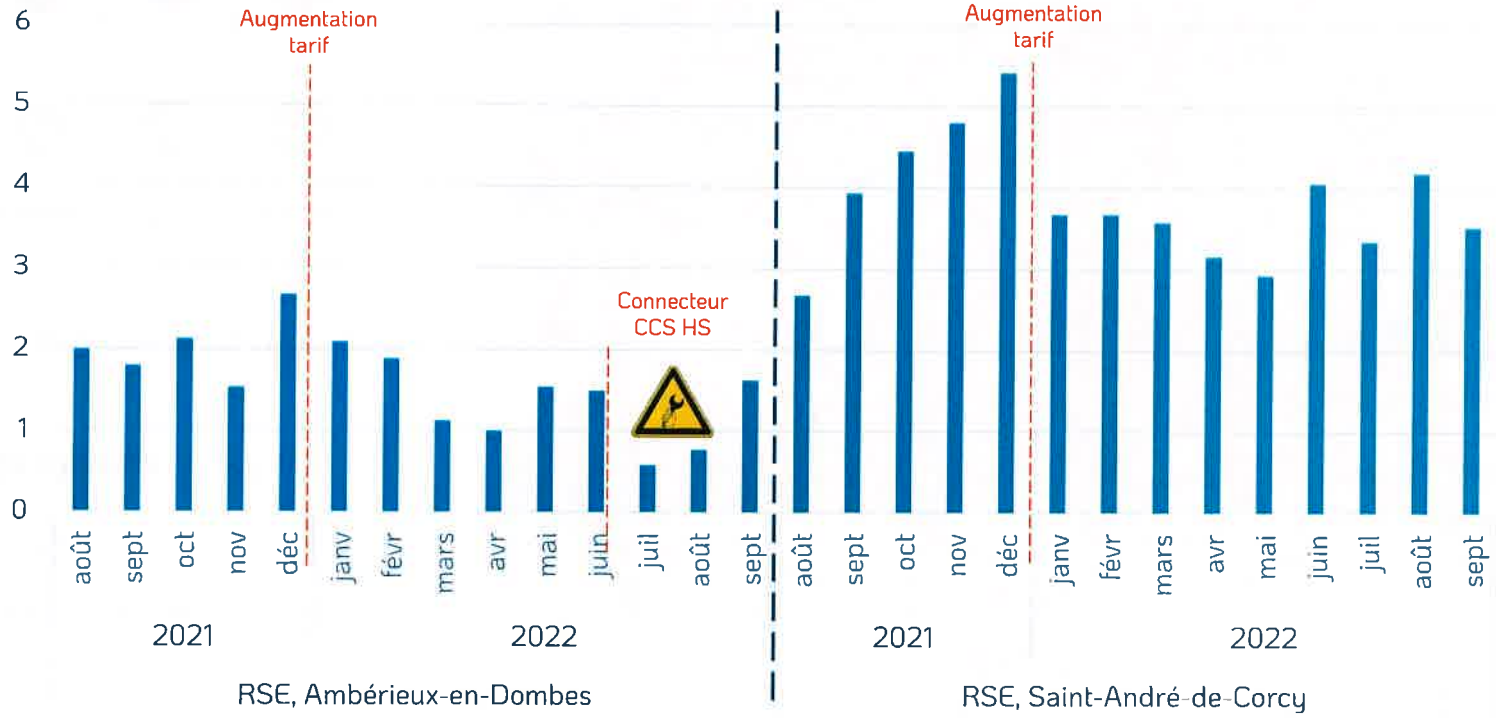
IRVE rapides existantes

- **19 stations** (+ 8 sur autoroutes)
- **28 bornes** (+ 50 sur autoroutes)
- **43 points de charge** (+ 59 sur autoroutes)
- 58 stations à proximité du territoire

Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privés (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC

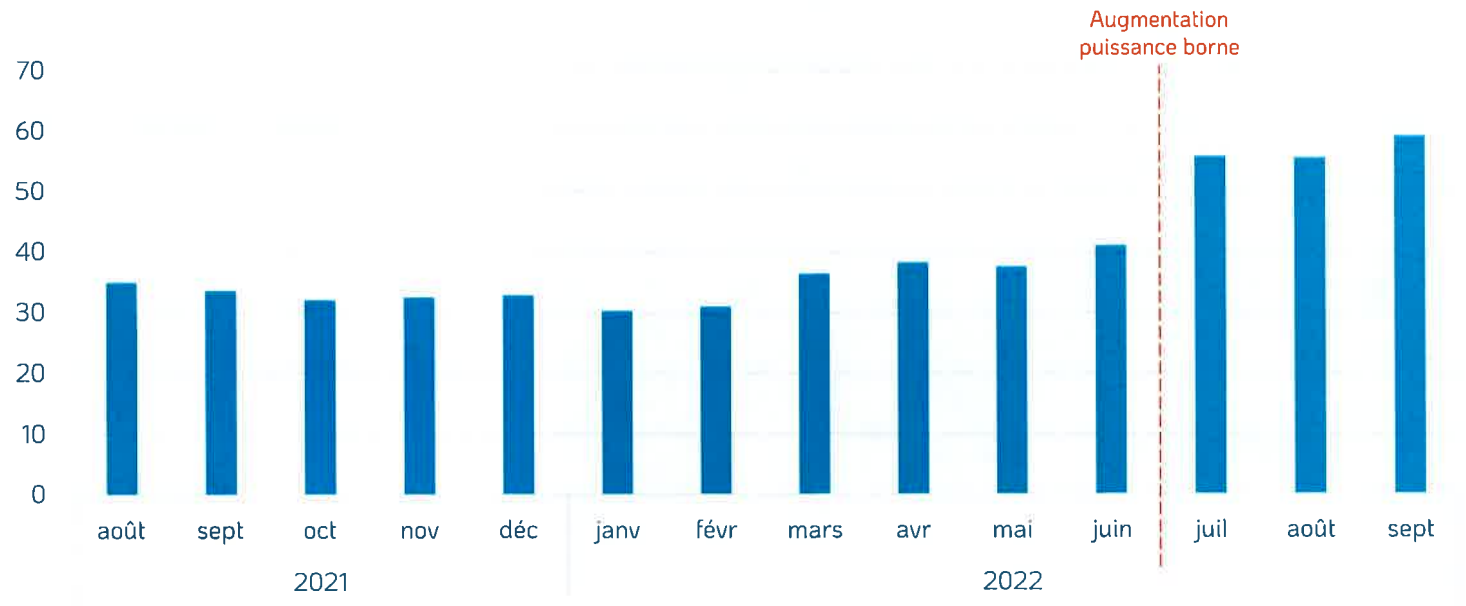


IRVE rapides existantes : évolution du nombre de charge par jour par borne



➢ Le nombre de recharges a tendance à augmenter dans le temps. Par ailleurs, on observe que la tarification a un impact direct sur le nombre de recharge. On voit également que le choix du lieu d'implantation est primordial.

IRVE rapides existantes : évolution de la puissance moyenne de charge

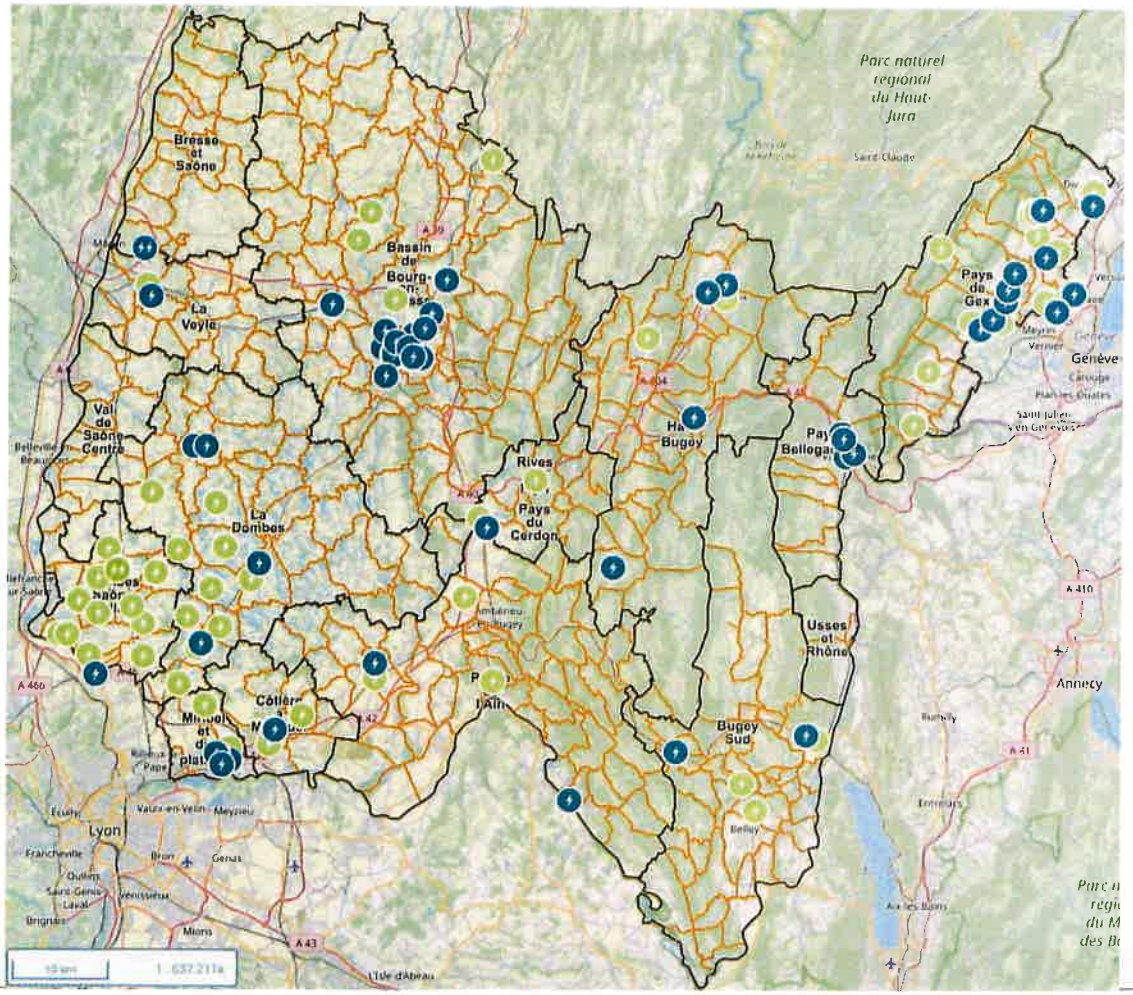


- On remarque que la puissance moyenne de charge augmente avec le temps. En effet, les véhicules chargent à des puissances de plus en plus élevées (jusqu'à 270 kW aujourd'hui).
- Aujourd'hui, le standard est > 150 kW pour les bornes ultra-rapides et jusqu'à 350 kW pour les plus puissances.

IRVE normales et semi-rapides existantes

- 118 stations
- 136 bornes
- 261 points de charge

Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 68 stations	72 bornes 142 PdC	1 borne 1 PdC	N/A
IRVE en service Privé 50 stations	60 bornes 115 PdC	3 bornes 3 PdC	N/A



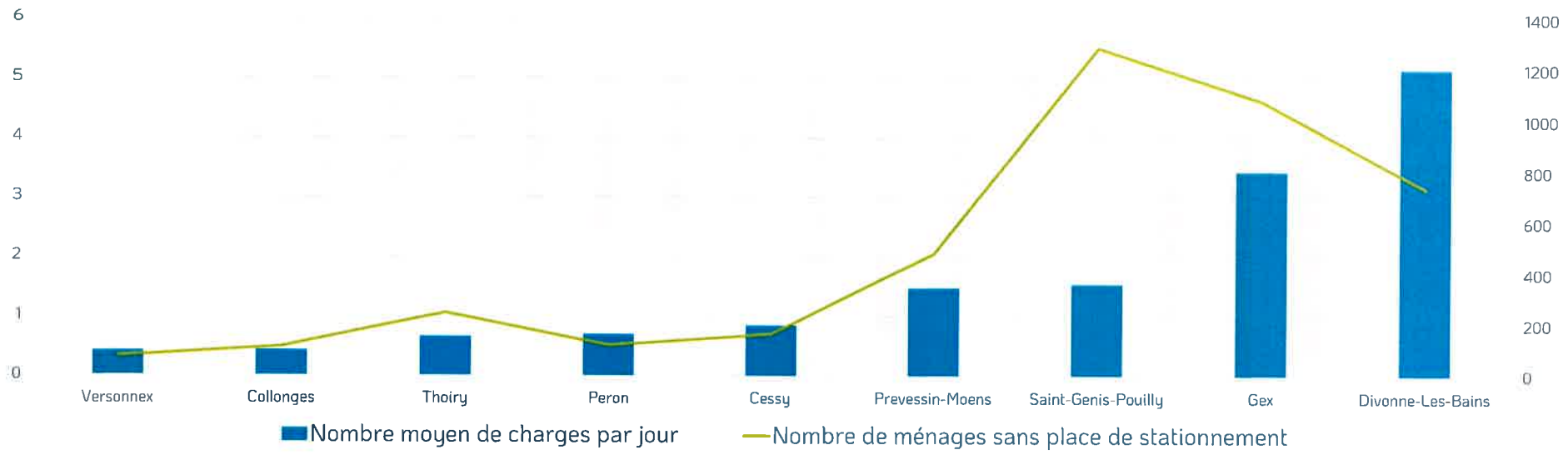
IRVE normales et semi-rapides : évolution du nombre de charge par jour par borne



➢ Les bornes du Pays de Gex enregistrent en moyenne 1 charge par jour et par borne. Concernant les bornes RSE, la moyenne est d'environ 1 charge par semaine. Dans les deux cas, le nombre tend à doubler d'une année sur l'autre.

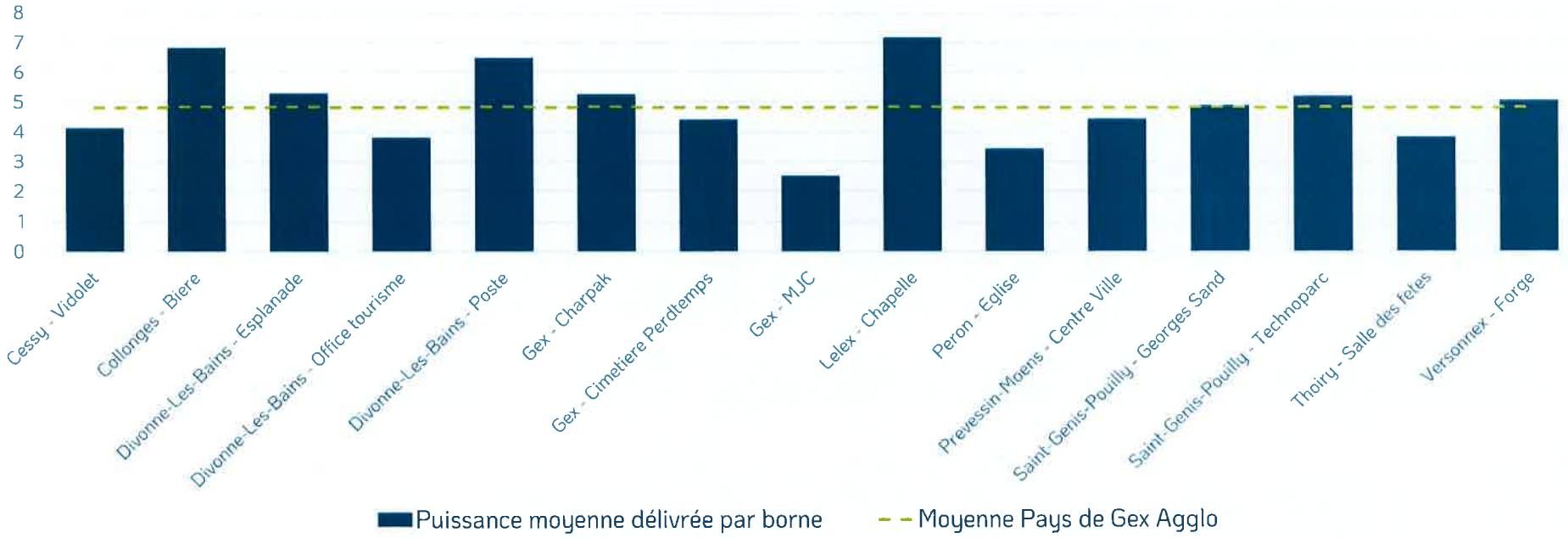
IRVE

IRVE normales et semi-rapides : évolution du nombre moyen de charges par jour par commune par rapport au nombre de ménages sans place de stationnement



- Il semblerait que le nombre moyen de charges soit au moins en partie lié au nombre de ménages sans place de stationnement. Le nombre de charges sur les bornes RSE n'est pas suffisant pour déterminer une corrélation.

IRVE normales et semi-rapides : puissance de recharge moyenne en kW par borne



➢ Une puissance de 22 kW n'est pas forcément nécessaire pour les bornes normales. D'où l'importance d'adapter la puissance des bornes en fonction des besoins de chaque implantation.

III. Evaluation des besoins et des obligations réglementaires



Échéances réglementaires 3 et 5 ans

- **Évaluation de l'évolution des besoins d'ici le 1er janvier 2025**
  - Date limite d'obligation d'équipement des parkings publics > 20 places

- **Évaluation de l'évolution des besoins d'ici le 1er janvier 2030**
  - Cohérence avec les objectifs des PCAET et SRADDET

Remarques :

- Les besoins en IRVE normales seront considérés plus élevés pour les parkings publics à proximité de zones résidentielles ou d'entreprises sans parkings.
- L'évaluation des besoins sera comparée aux obligations d'équipement des parkings publics de plus de 20 places avant 2025.
- Les besoins en IRVE rapides sur le territoire ne prendront pas en compte les besoins autoroutiers, qui sont assurés par les sociétés concessionnaires.

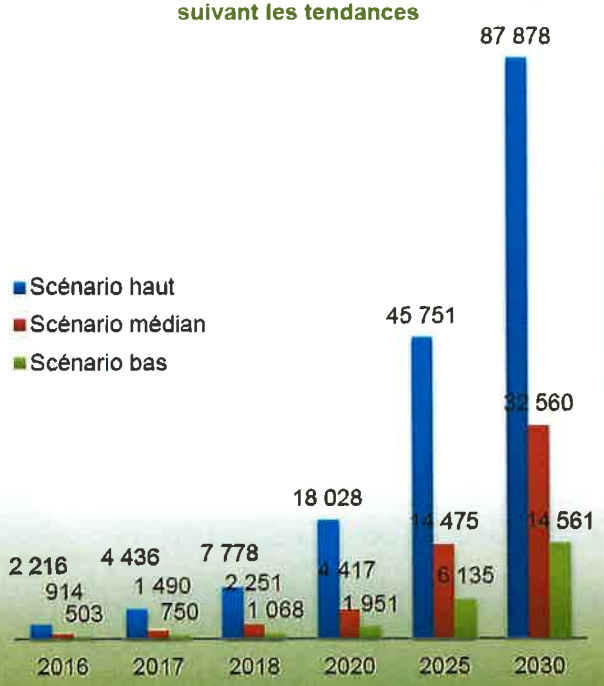
III.1 Etude préalable du CD01 (2015)

Rappel du Projet IRVE du département de l'Ain - 05/2015

ESTIMATION DU NOMBRE DE VEHR

3 TENDANCES SE DÉGAGENT POUR ESTIMER L'ADOPTION DES VEHR

Nombre de VEHR dans l'Ain suivant les tendances



1. Scénario bas

- Courbe de croissance des ventes identique à l'actuelle
- Le nombre de VEHR vendus chaque année augmente de 140 unités par an
- 1000 VEHR vendus par an en moyenne(*)

2. Scénario médian

- Equivalent à la vision 2030-2050 de l'ADEME éditée en 2014
- Le nombre de VEHR vendus chaque année augmente de 290 unités par an
- 2300 VEHR vendus par an en moyenne(*)

3. Scénario haut

- Calé sur le Plan National de l'Etat édité en 2009 (2M de VEHR en France en 2020)
- Le nombre de VEHR vendus chaque année augmente de 460 unités par an
- 6100 VEHR vendus par an en moyenne(*)

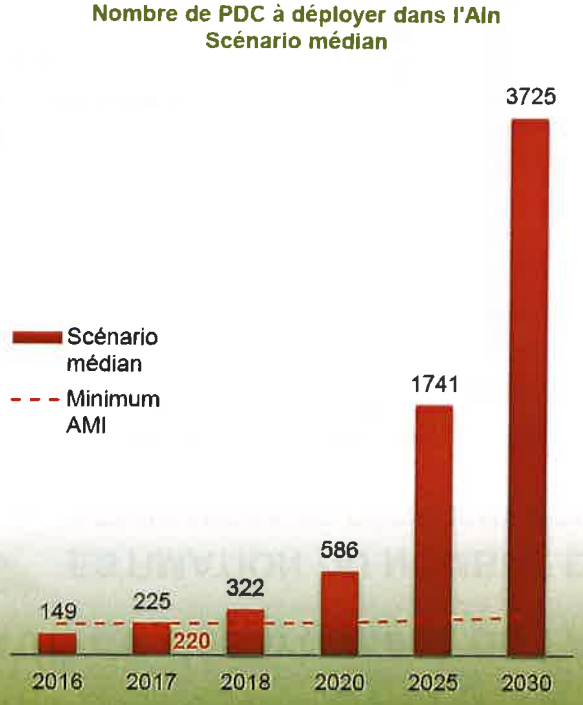
➢ *Le scénario médian est retenu pour la suite de l'étude*

(*) Sur la période 2016-2030

Rappel du Projet IRVE du département de l'Ain - 05/2015

NOMBRE DE PDC À DÉPLOYER DANS L'AIN

D'APRÈS LE NOMBRE DE VEHR ESTIMÉ PAR LE SCÉNARIO MÉDIAN



- ~~Le nombre de PDC publics est égal à 10% du nombre estimé de VEHR en circulation l'année suivante~~
  (Préconisation du Livre Vert)
  Plus d'actualité

- Exemple en 2017

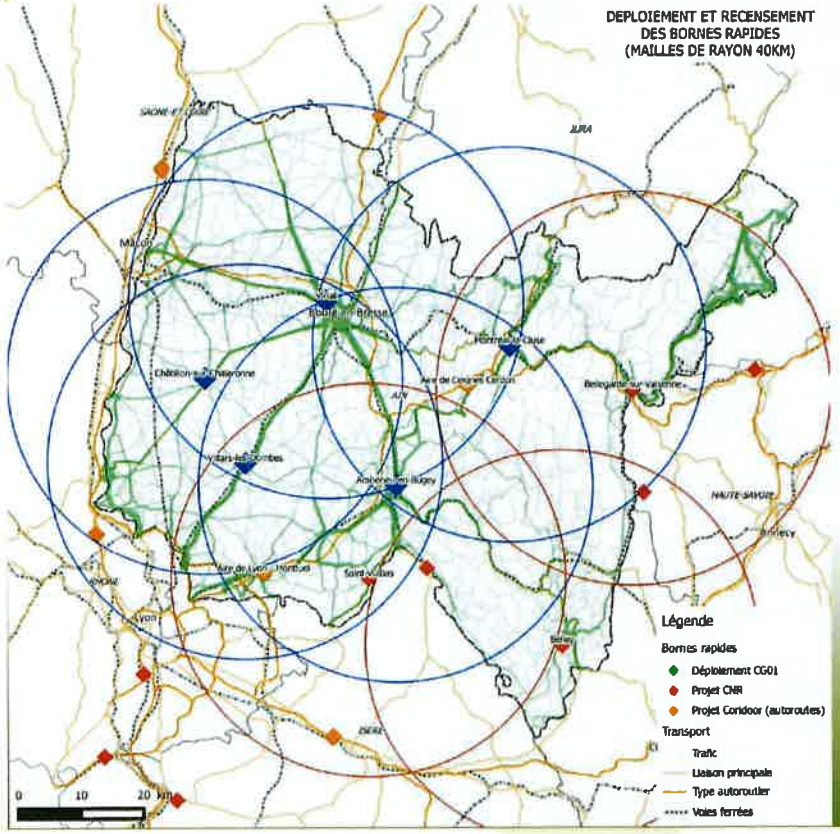
  225 PDC
  =
  10% des 2251 VEHR prévus en 2018

- Minimum AMI
  - Pour être éligible au dispositif et respecter le critère de 1 PDC pour 3000 habitants au minimum :
    220 PDC dans l'Ain
    Soit 110 bornes

Rappel du Projet IRVE du département de l'Ain - 05/2015

RÉPARTITION DES BORNES RAPIDES

5 STATIONS À DÉPLOYER AU MINIMUM



❖ Critères de placement

- Nœuds routiers principaux
- Grands axes

❖ Objectif : couvrir les grands axes, sans redondance

❖ Prises en compte des autres projets

- **CNR** : grands axes routiers
  - 3 stations prévues (6 bornes)
  - Bornes intégrées au schéma directeur : zones gratuites
- **Corridoor** : autoroutes
  - 1 double-station prévue, 1 en suspend (4 bornes)
  - Bornes non intégrées au schéma directeur : zones payantes

❖ Résultat

- 5 stations* à déployer au minimum
  - Bourg-en-Bresse
  - Chatillon-sur-Chalaronne
  - Villars-les-Dombes
  - Ambérieu en Bugey
  - Montréal-la-Cluse

* De 2 bornes chacune

III.2 Critères généraux



Sommaire des critères étudiés

Critères généraux d'estimation des besoins en IRVE

- Population par commune
- Estimation de l'évolution du parc de véhicules électriques dans l'Ain jusqu'en 2030
- Sites touristiques

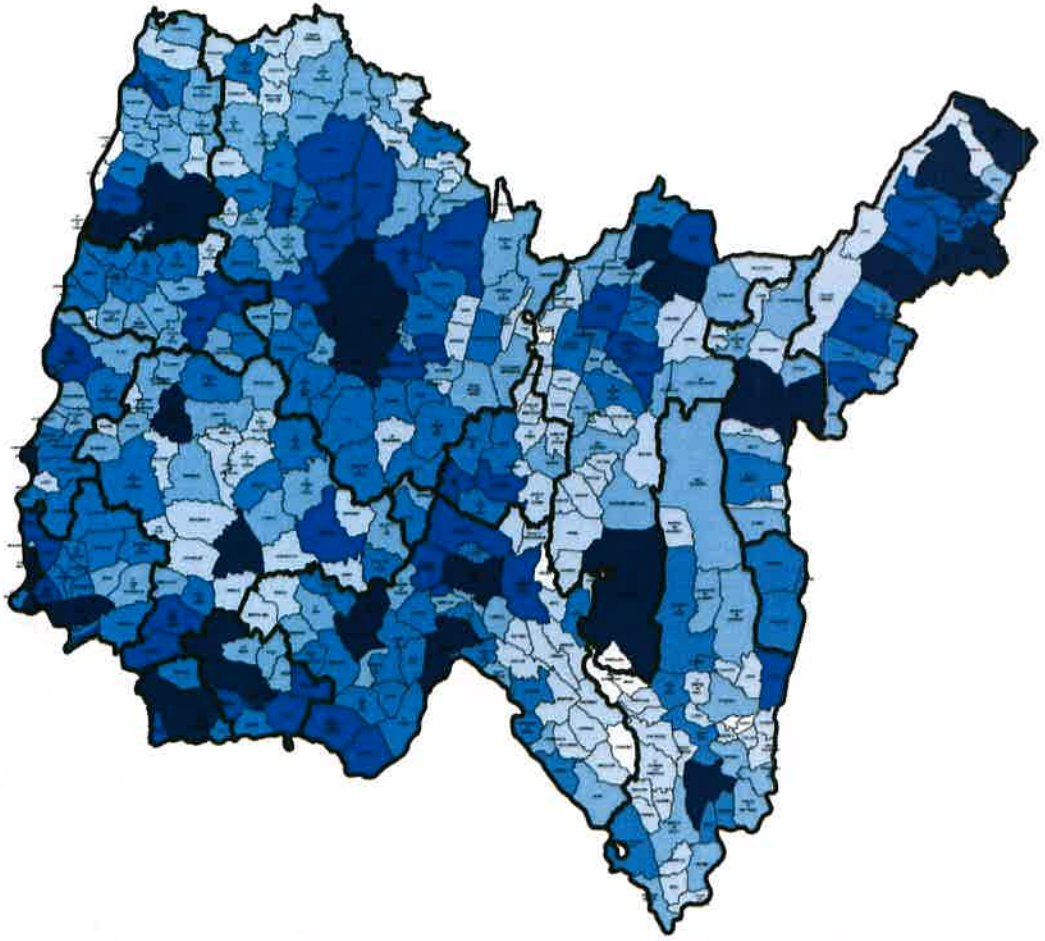
Critères d'estimation des besoins en IRVE rapides

- Méthodologie
- Traffic routier
- Zones d'Activités, Zones Industrielles
- Nombre de véhicules professionnels sur le territoire
- Stations de taxis

Critères d'estimation des besoins en IRVE normales et semi-rapides

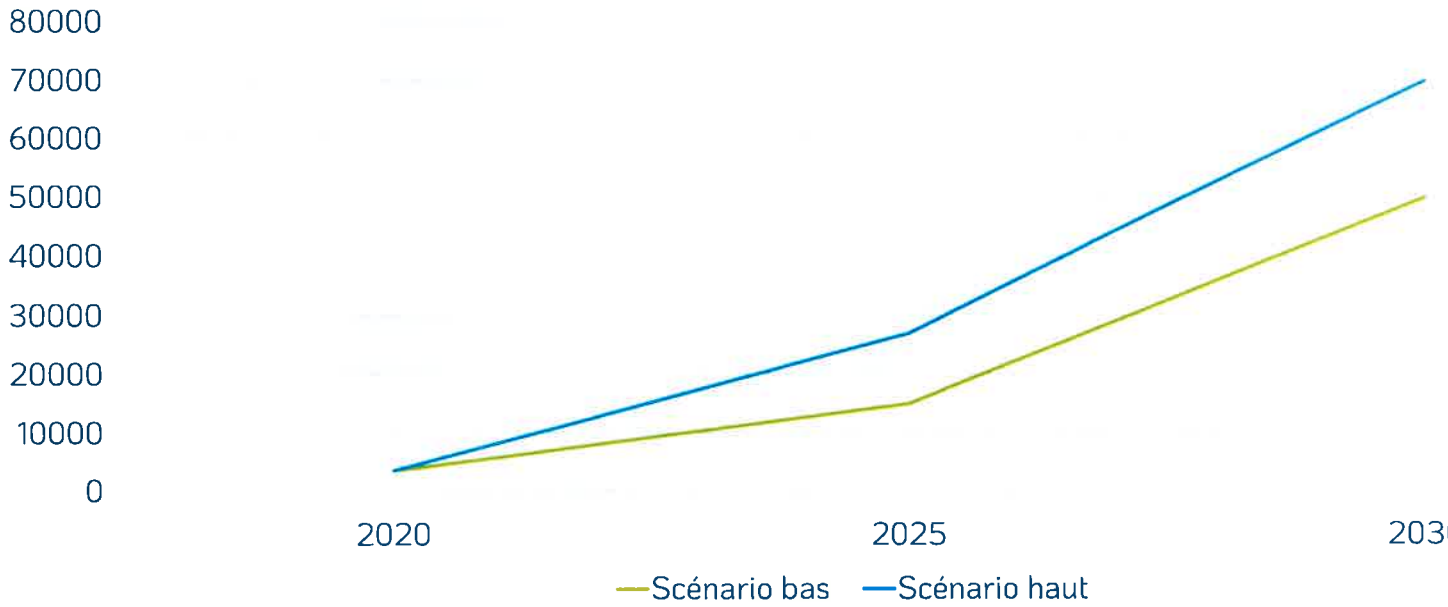
- Méthodologie
- Hypothèses d'évolution de critères issus d'enquêtes
- Nombre de résidence principale sans place de parking privée
- Migrations pendulaires

Critères généraux : nombre d'habitants par commune



Critères généraux : estimation de l'évolution du parc de véhicules électriques

- Estimations réalisées sur la base des scénarios RTE, de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et sur des projections des estimations à l'échelle locale
- Cohérence avec le scénario moyen étudié par le CD01 en 2015



(Sources : Mobilité électrique en Auvergne-Rhône-Alpes – Mars 2021 / PCAETs / Enjeux du déploiement des points de recharge en France à l'horizon 2030 – Teraconsultants – Juin 2021)

IRVE

Critères généraux : sites touristiques majeurs de la région

IRVE rapide à - 10 min | **IRVE semi-rapide** | **IRVE normale 3,6 kW à 11 kW**

0h — 2h — 4h — 6h — 8h

Durée moyenne de visite



PÉROUGES
Balade dans la cité médiévale
(362 500 visiteurs/an)

Réserve Naturelle MARAIS DE LAVOURS
(33 000 visiteurs/an)

grand parc
(4 millions de visiteurs/an)

GROTTES du CERDON
PARC DE LOISIRS PRÉHISTORIQUES
(46 900 visiteurs/an)

PARC OISEAUX
(286 000 visiteurs/an)



(39 340 visiteurs/an)

MONASTÈRE ROYAL DE BROU
(97 950 visiteurs/an)

CERN
(185 000 visiteurs/an)



(33 500 visiteurs/an)

MAISON D'IZIEU
(28 400 visiteurs/an)



(350 000 visiteurs/an)

la PLAINE TONIQUE
GRAND BOURG AGGLOMÉRATION
(130 000 entrées/an)



(33 580 entrées/an)

FORT L'ÉCLUSE
(26 220 visiteurs/an)

Monts Jura FRANCE

SIEA

III.3 Les bornes rapides

Sommaire des critères étudiés

Critères généraux d'estimation des besoins en IRVE

- Population par commune
- Estimation de l'évolution du parc de véhicules électriques dans l'Ain jusqu'en 2030
- Sites touristiques

Critères d'estimation des besoins en IRVE rapides

- Méthodologie
- Traffic routier
- Zones d'Activités, Zones Industrielles
- Nombre de véhicules professionnels sur le territoire
- Stations de taxis

Critères d'estimation des besoins en IRVE normales et semi-rapides

- Méthodologie
- Hypothèses d'évolution de critères issus d'enquêtes
- Nombre de résidence principale sans place de parking privée
- Migrations pendulaires

IRVE rapides : Méthodologie

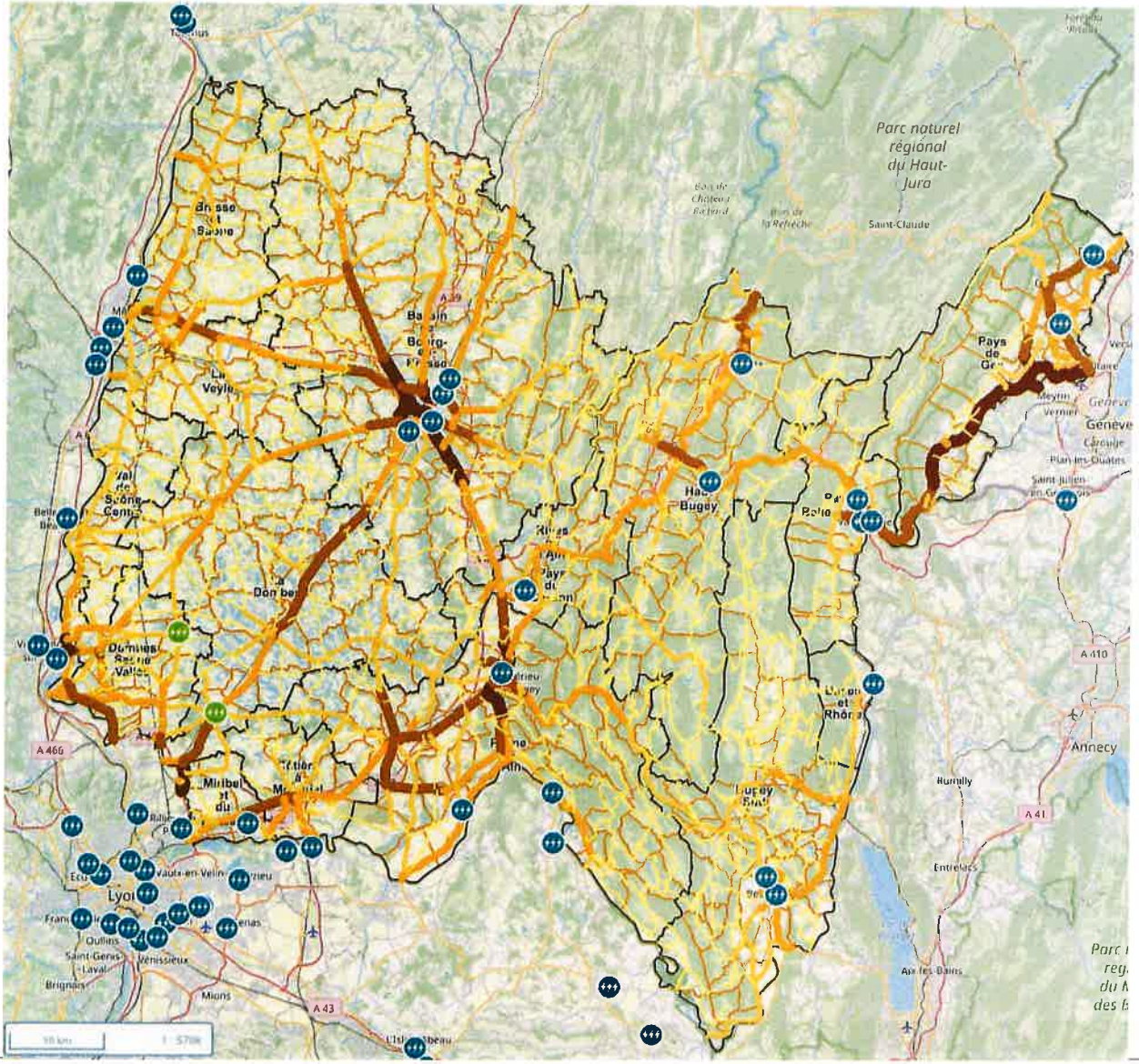
- L'étude CODA Stratégie pour la DGEC et l'ADEME conseille environ 1 point de charge pour 12 500 habitants sur chaque intercommunalité
- Proximité avec les **Zones d'activité et Zones industrielles**
- Réglementation européenne : deux stations doivent être espacées de 60 km au maximum d'ici 2026
- Une station proche de services à proximité de chaque **nœud de trafic routier important** :
  - Station de 2 points de charge jusqu'à 30.000 passages/jour*
  - Station de 3 points de charge entre 30.000 et 50.000 passages/jour*
  - Station de 4 points de charge au-delà de 50.000 passages/jour*

*Sauf si une intersection avec un trafic plus important se situe à moins de 5 km

- Minimum de 2 points de charge par station

IRVE rapides existantes et trafic routier

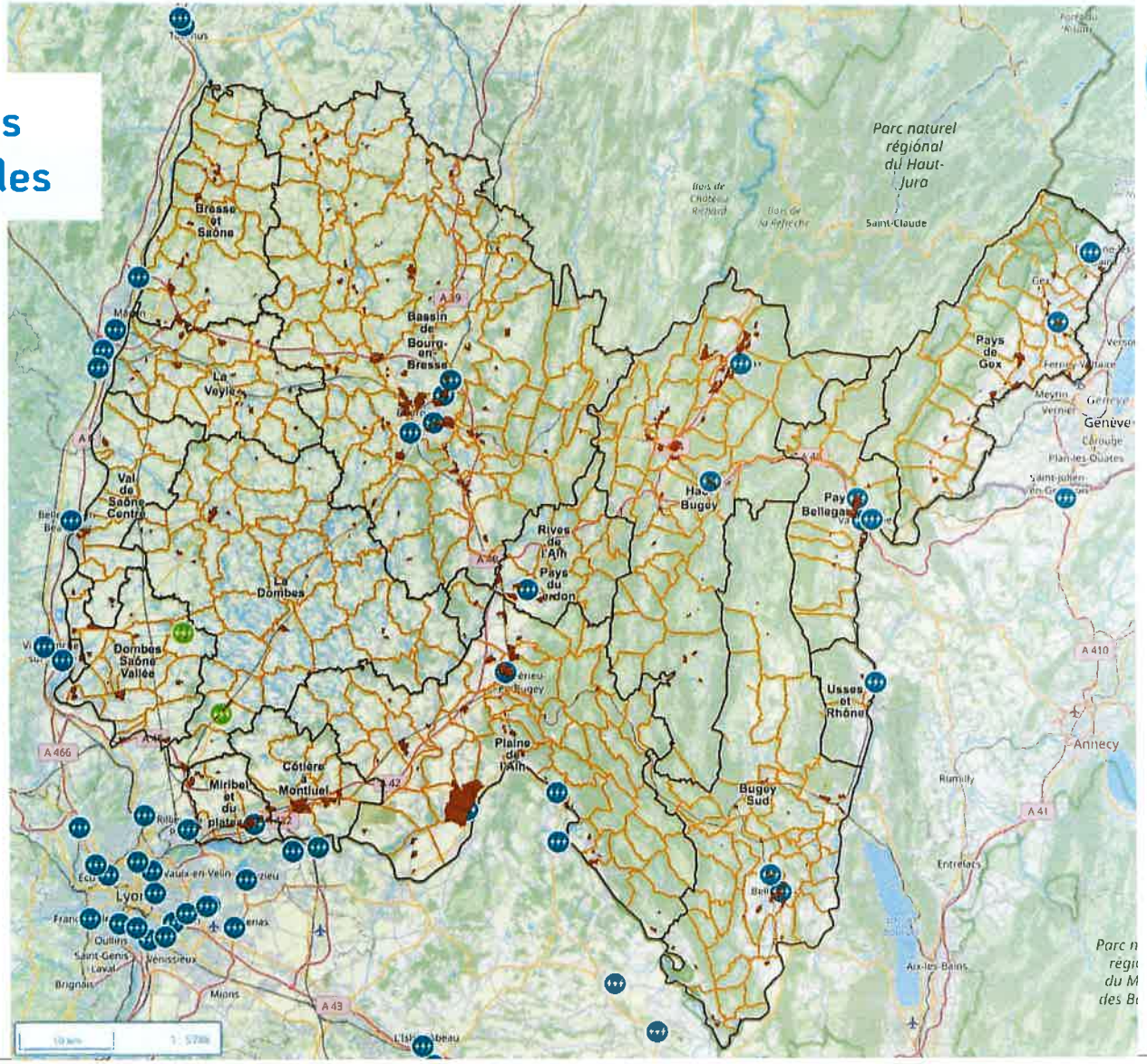
Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC



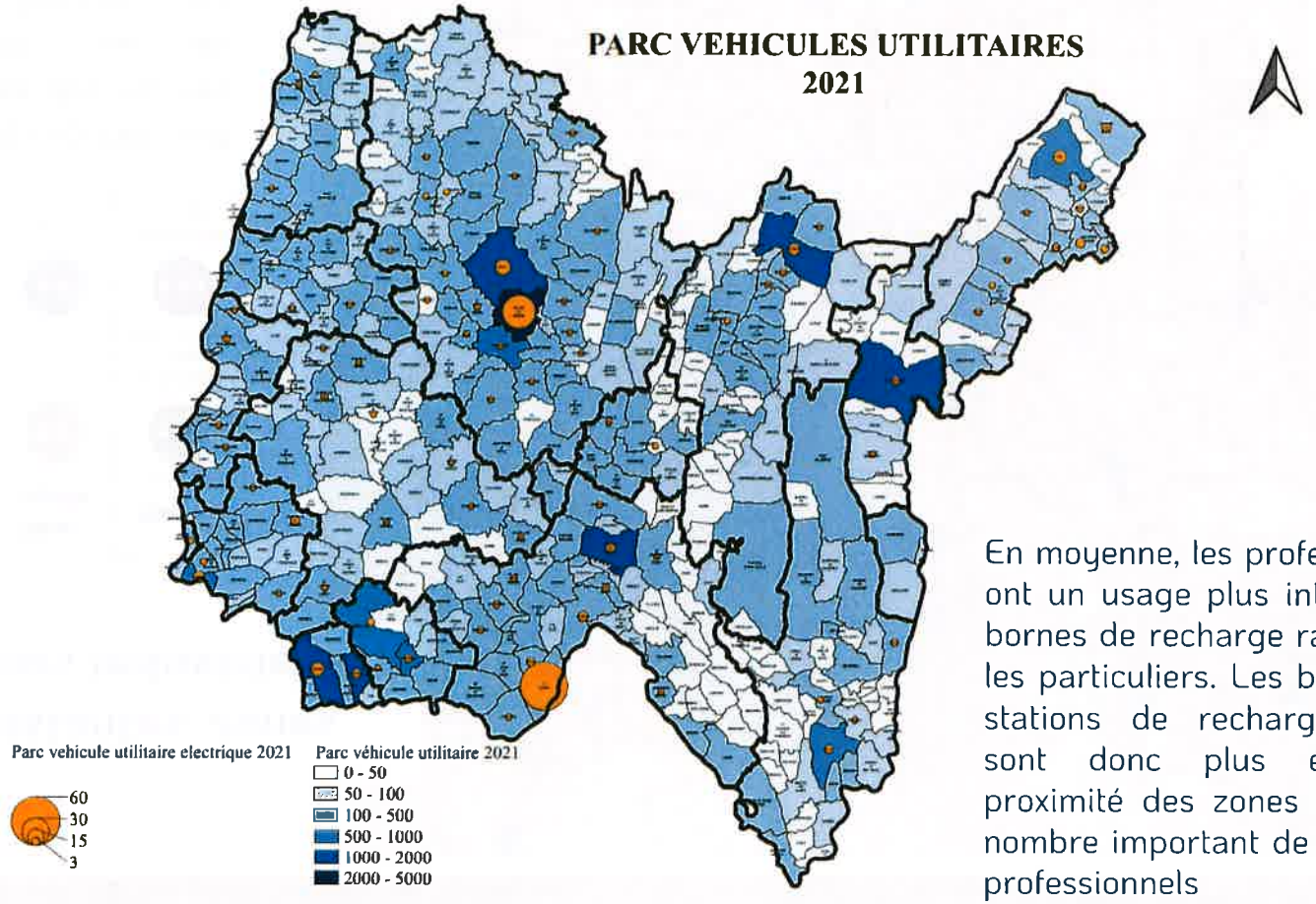
IRVE rapides existantes, zones d'activités et zones industrielles

Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC

En moyenne, les professionnels ont un usage plus intense des bornes de recharge rapide que les particuliers. Les besoins en stations de recharge rapide sont plus élevés à proximité des zones d'activités et des zones industrielles



Observation des critères : nombre de véhicules professionnels



En moyenne, les professionnels ont un usage plus intense des bornes de recharge rapide que les particuliers. Les besoins en stations de recharge rapide sont donc plus élevés à proximité des zones ayant un nombre important de véhicules professionnels

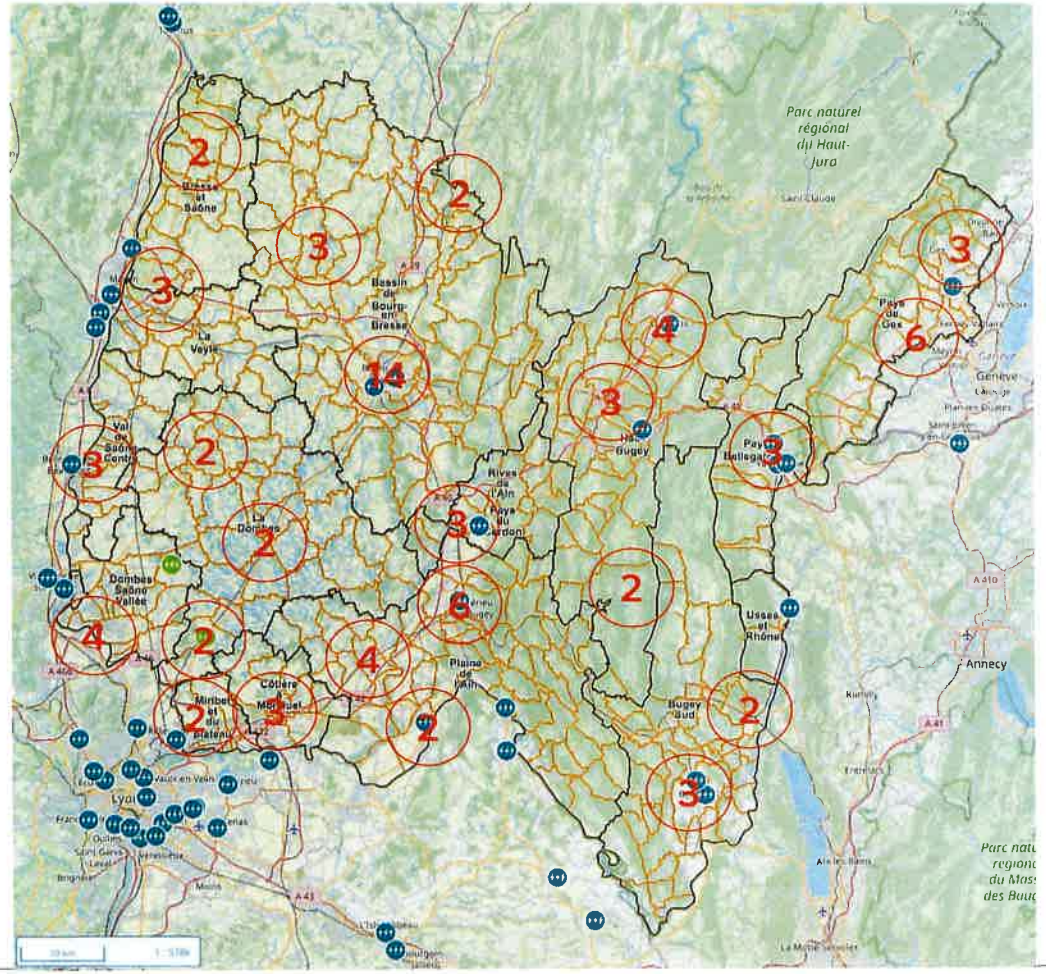
Bilan de l'estimation du besoin minimum en bornes rapides d'ici 2025

Bilan de l'estimation du besoin minimum (privé + public) :

27 stations

83 points de charge

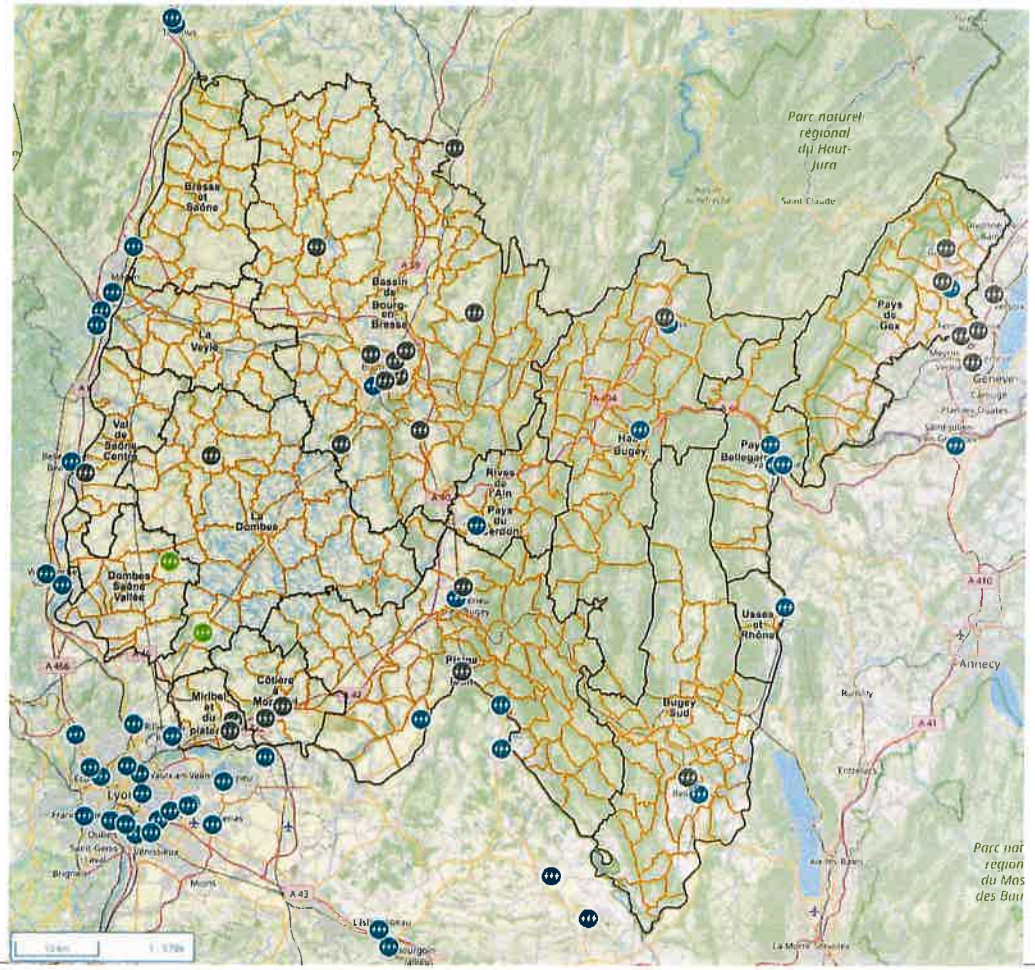
Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC



Initiatives privées estimées d'ici 2025

- **26 stations**
- **Jusqu'à 101 points de charge rapides estimés**

	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC
IRVE Privé estimées d'ici 2025 (Hors autoroutes) 26 stations	N/A	N/A	101 PdC



Analyse territoriale des bornes rapides d'ici 2025

Intercommunalité	Estimation besoins 2025	Existant 2022 (hors autoroute)	Estimation initiatives privées	Restant
CC Rives de l'Ain - Pays du Cerdon	1 station (3 PdC)	1 station (4 PdC)	0 station	/
CC Bugey Sud	2 stations (5 PdC)	2 station (6 PdC)	1 stations (2 PdC)	1 station (2 PdC)
CC Dombes Saône Vallée	1 station (4 PdC)	1 station (1 PdC)	0 station	1 station (4 PdC)
CA Haut - Bugey Agglomération	3 stations (9 PdC)	2 stations (3 PdC)	2 station (10 PdC)	2 stations (4 PdC)
CC de la Dombes	3 stations (6 PdC)	1 station (1 PdC)	1 station (4 PdC)	1 station (2 PdC)
CC Val de Saône Centre	1 station (3 PdC)	/	1 station (4 PdC)	/
CC de la Veyle	1 station (3 PdC)	/	0 station	1 station (3 PdC)
CC Bresse et Saône	1 station (2 PdC)	/	0 station	1 station (2 PdC)
CA Grand Bourg Agglomération	6 stations (19 PdC)	4 station (14 PdC)	11 stations (50 PdC)	/
CC de la Côtière à Montluel	1 station (3 PdC)	/	2 stations (5 PdC)	/
CA du Pays de Gex	2 stations (9 PdC)	1 station (2 PdC)	7 stations (16 PdC)	1 station (4 PdC)
CC de Miribel et du Plateau	1 station (2 PdC)	1 station (16 PdC)	1 station (2 PdC)	/
CC de la Plaine de l'Ain	3 stations (12 PdC)	2 stations (4 PdC)	2 station (4 PdC)	1 stations (4 PdC)
CC du Pays Bellegardien (CCPB)	1 station (3 PdC)	3 station (5 PdC)	0 station	/
CA Mâconnais Beaujolais Agglomération	Concertation avec l'EPCI et le SYDESL (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)			
CA Villefranche Beaujolais Saône	Concertation avec l'EPCI et le SYDER (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)			
CC Usses et Rhône	Concertation avec l'EPCI et le SYANE (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)			
Total	**27 stations (83 PdC)**	**16 stations (32 PdC)**	**28 stations probables (97 PdC)**	**9 stations (25 PdC)**

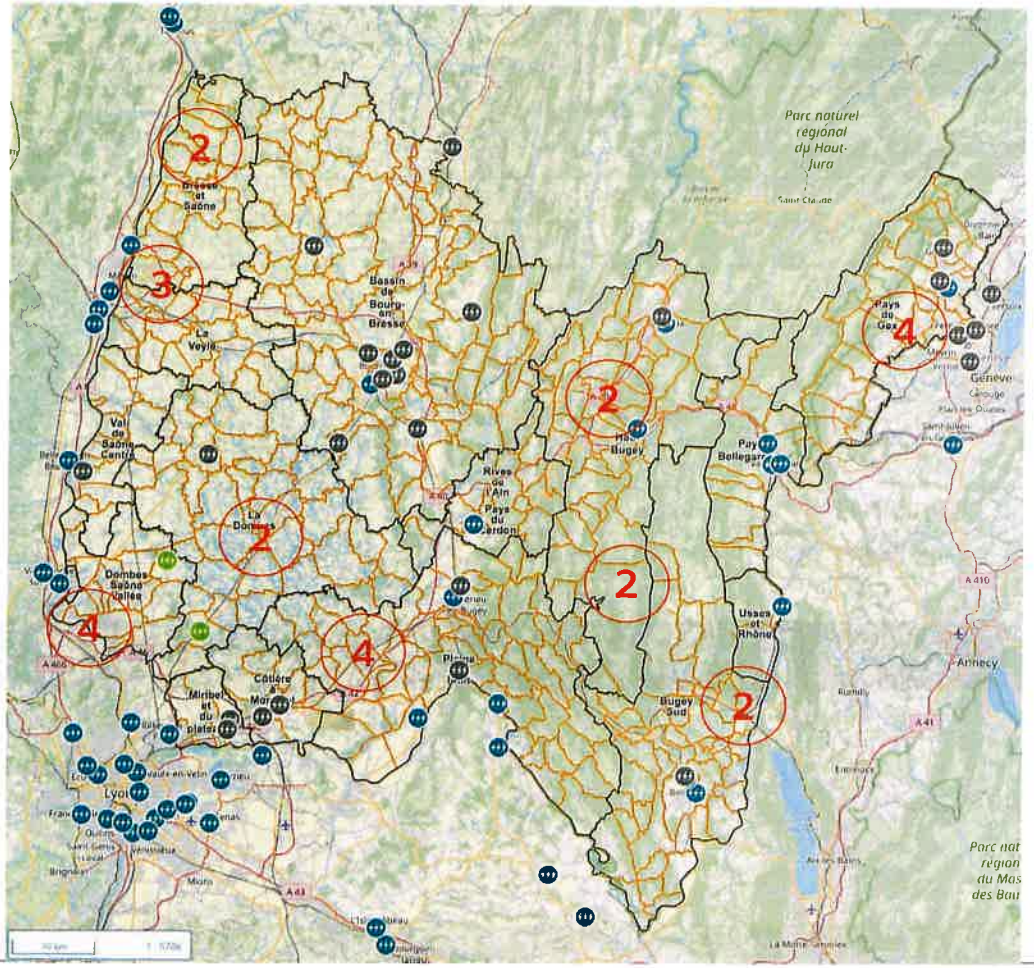
Estimation du besoin en bornes rapides publiques d'ici 2025

Bilan de l'estimation du besoin en bornes publiques :

9 stations

25 points de charge

	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC
IRVE Privé estimées d'ici 2025 (Hors autoroutes) 26 stations	N/A	N/A	101 PdC



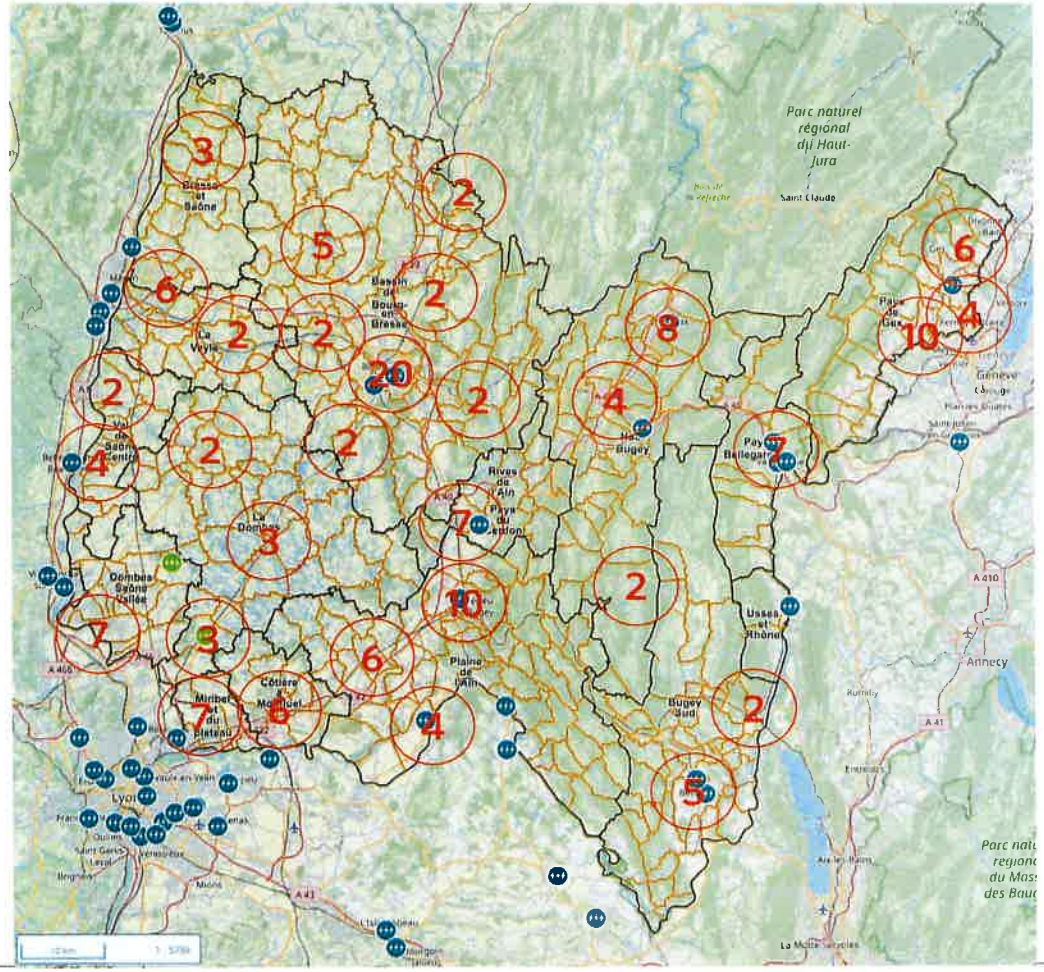
Bilan de l'estimation du besoin minimum en bornes rapides d'ici 2030

Bilan de l'estimation du besoin minimum (privé + public) :

43 stations

155 points de charge

Légende	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC

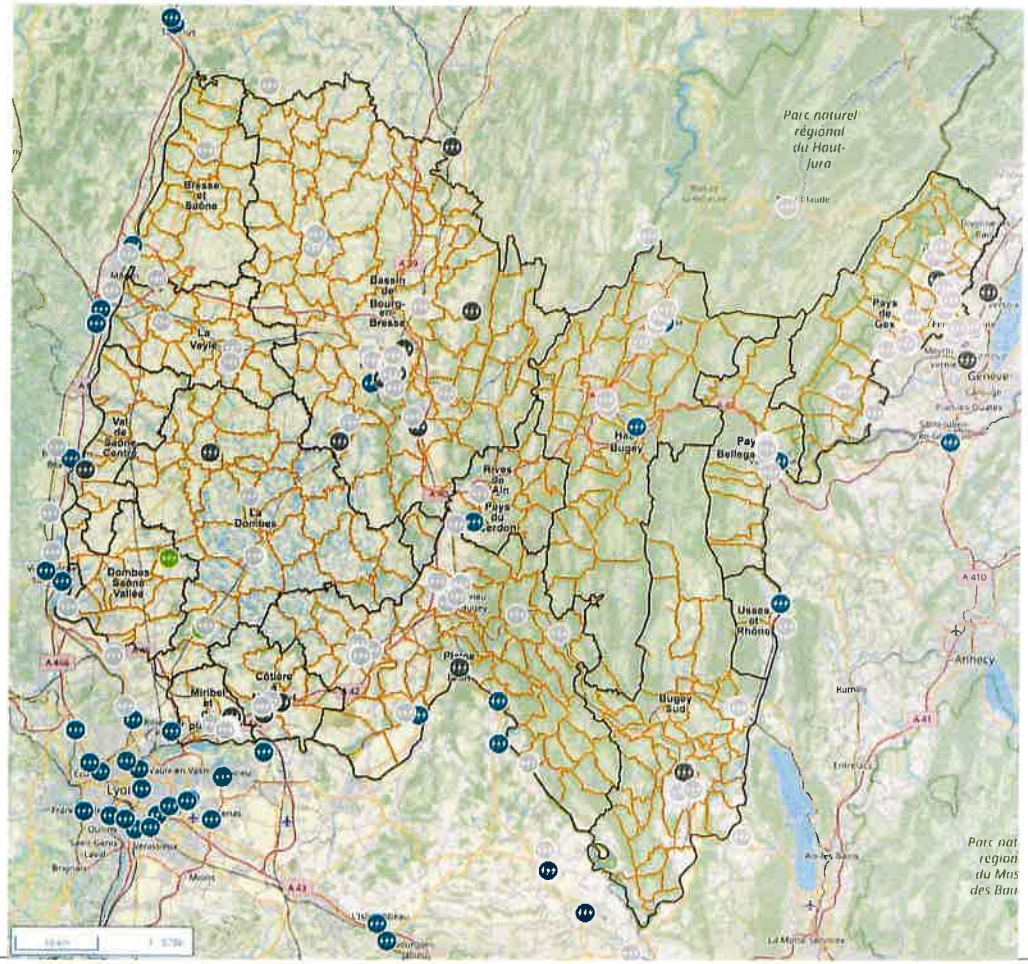


Les besoins ne s'additionnent pas avec ceux estimés pour 2025

Initiatives privées probables d'ici 2030

- **87 zones d'implantations probables (supermarchés, restaurants, hôtels, etc)**
- **Jusqu'à 278 points de charge**

	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC
IRVE Privé estimées d'ici 2025 (Hors autoroutes) 26 stations	N/A	N/A	101 PdC
IRVE Privé probables d'ici 2030 (Hors autoroutes) 87 stations	N/A	N/A	278 PdC



Analyse territoriale des bornes rapides d'ici 2030

Les besoins ne s'additionnent pas avec ceux estimés pour 2025

Intercommunalité	Estimation besoins 2030	Estimation existant 2025 (hors autoroute)	Initiatives privées probables	Restant
CC Rives de l'Ain - Pays du Cerdon	1 station (7 PdC)	1 station (4 PdC)	2 stations (8 PdC)	/
CC Bugey Sud	3 stations (7 PdC)	3 stations (10 PdC)	5 stations (18 PdC)	1 station (3 PdC)
CC Dombes Saône Vallée	2 stations (7 PdC)	1 station (1 PdC)	2 stations (8 PdC)	1 station (4 PdC)
CA Haut - Bugey Agglomération	4 stations (14 PdC)	2 stations (3 PdC)	8 stations (28 PdC)	2 stations (4 PdC)
CC de la Dombes	3 stations (8 PdC)	2 stations (5 PdC)	4 stations (12 PdC)	1 station (2 PdC)
CC Val de Saône Centre	2 stations (6 PdC)	1 station (4 PdC)	/	1 station (2 PdC)
CC de la Veyle	2 stations (6 PdC)	/	3 stations (12 PdC)	1 station (3 PdC)
CC Bresse et Saône	2 stations (5 PdC)	/	2 stations (8 PdC)	2 stations (5 PdC)
CA Grand Bourg Agglomération	10 stations (35 PdC)	10 stations (50 PdC)	17 stations (52 PdC)	1 station (2 PdC)
CC de la Côtière à Montluel	1 station (6 PdC)	2 stations (5 PdC)	3 stations (10 PdC)	/
CA du Pays de Gex	4 stations (20 PdC)	2 stations (4 PdC)	18 stations (54 PdC)	1 station (4 PdC)
CC de Miribel et du Plateau	2 stations (7 PdC)	2 stations (18 PdC)	4 stations (10 PdC)	/
CC de la Plaine de l'Ain	5 stations (20 PdC)	3 stations (6 PdC)	14 stations (44 PdC)	1 station (4 PdC)
CC du Pays Bellegardien (CCPB)	2 stations (7 PdC)	3 station (5 PdC)	5 stations (14 PdC)	/
CA Mâconnais Beaujolais Agglomération	Concertation avec l'EPCI et le SYDESL (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)			
CA Villefranche Beaujolais Saône	Concertation avec l'EPCI et le SYDER (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)			
CC Usses et Rhône	Concertation avec l'EPCI et le SYANE (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)			
Total	**43 stations (155 PdC)**	**32 stations (111 PdC)**	**87 stations (278 PdC)**	**12 stations (33 PdC)**

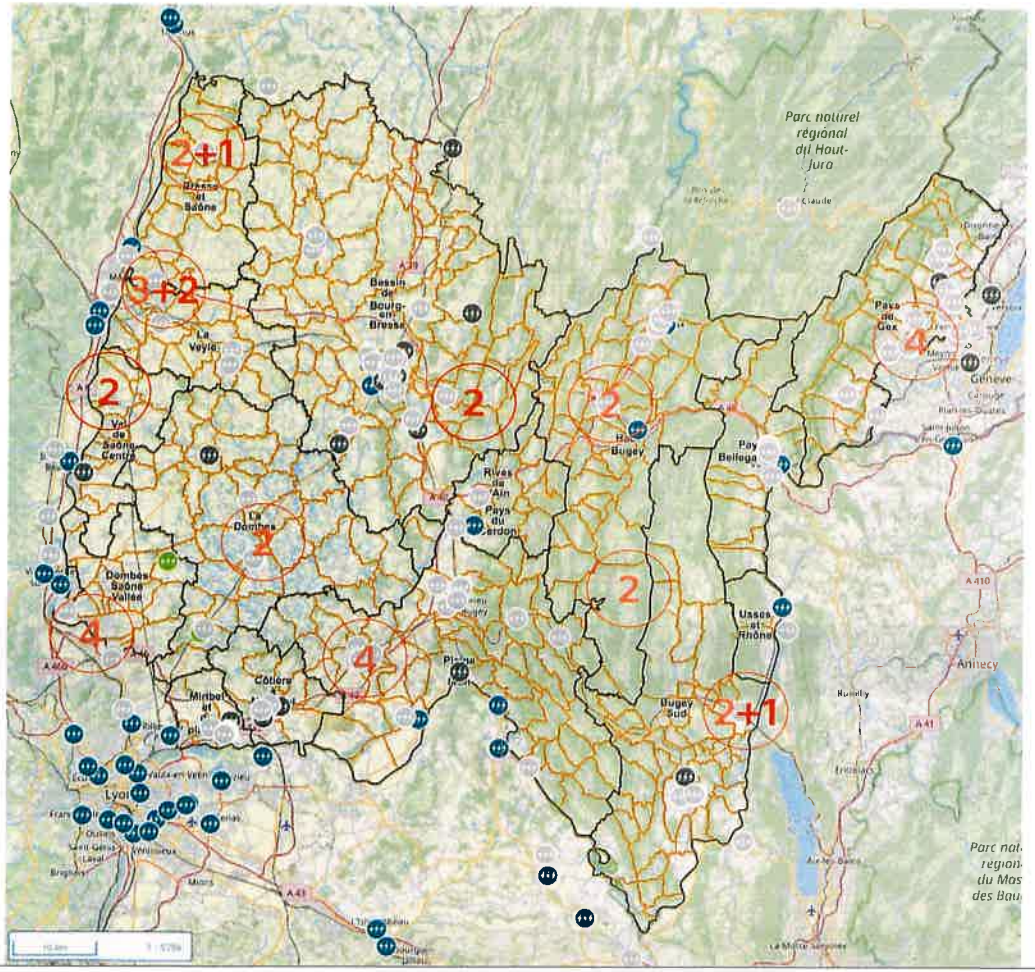
Estimation du besoin en bornes rapides publiques d'ici 2030

Bilan de l'estimation du besoin en bornes publiques :

12 stations

33 points de charge

	Normale	Semi-rapide	Rapide
IRVE en service Collectivités 2 stations	N/A	N/A	2 bornes 2 PdC
IRVE en service Privé (Hors autoroutes) 17 stations	N/A	N/A	26 bornes 41 PdC
IRVE Privé estimées d'ici 2025 (Hors autoroutes) 26 stations	N/A	N/A	101 PdC
IRVE Privé probables d'ici 2030 (Hors autoroutes) 87 stations	N/A	N/A	278 PdC



Bilan de l'estimation du besoin en IRVE rapides publiques

Intercommunalité	Estimation besoins 2025	Estimation besoins 2030
CC Rives de l'Ain - Pays du Cerdon	/	/
CC Bugey Sud	1 station (2 PdC)	+ 1 point de charge
CC Dombes Saône Vallée	1 station (4 PdC)	/
CA Haut - Bugey Agglomération	2 stations (4 PdC)	/
CC de la Dombes	1 station (2 PdC)	/
CC Val de Saône Centre	/	+ 1 station (2 PdC)
CC de la Veyle	1 station (3 PdC)	/
CC Bresse et Saône	1 station (2 PdC)	+ 1 point de charge & 1 station (2 PdC)
CA Grand Bourg Agglomération	/	+ 1 station (2 PdC)
CC de la Côtière à Montluel	/	/
CA du Pays de Gex	1 station (4 PdC)	/
CC de Miribel et du Plateau	/	/
CC de la Plaine de l'Ain	1 stations (4 PdC)	/
CC du Pays Bellegardien (CCPB)	/	/
CA Mâconnais Beaujolais Agglomération	Concertation avec l'EPCI et le SYDESL (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)	
CA Villefranche Beaujolais Saône	Concertation avec l'EPCI et le SYDER (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)	
CC Usses et Rhône	Concertation avec l'EPCI et le SYANE (porteur du SDIRVE sur le territoire de l'EPCI)	
Total	**9 stations (25 PdC)**	**+ 3 stations (8 PdC) par rapport à 2025**
	12 stations (33 PdC)	

III.4 Les autres bornes



Sommaire des critères étudiés

Critères généraux d'estimation des besoins en IRVE

- Population par commune
- Estimation de l'évolution du parc de véhicules électriques dans l'Ain jusqu'en 2030
- Sites touristiques

Critères d'estimation des besoins en IRVE rapides

- Méthodologie
- Traffic routier
- Zones d'Activités, Zones Industrielles
- Nombre de véhicules professionnels sur le territoire
- Stations de taxis

Critères d'estimation des besoins en IRVE normales et semi-rapides

- Méthodologie
- Hypothèses d'évolution de critères issus d'enquêtes
- Nombre de résidence principale sans place de parking privée
- Migrations pendulaires

IRVE normales et semi-rapides : méthodologie

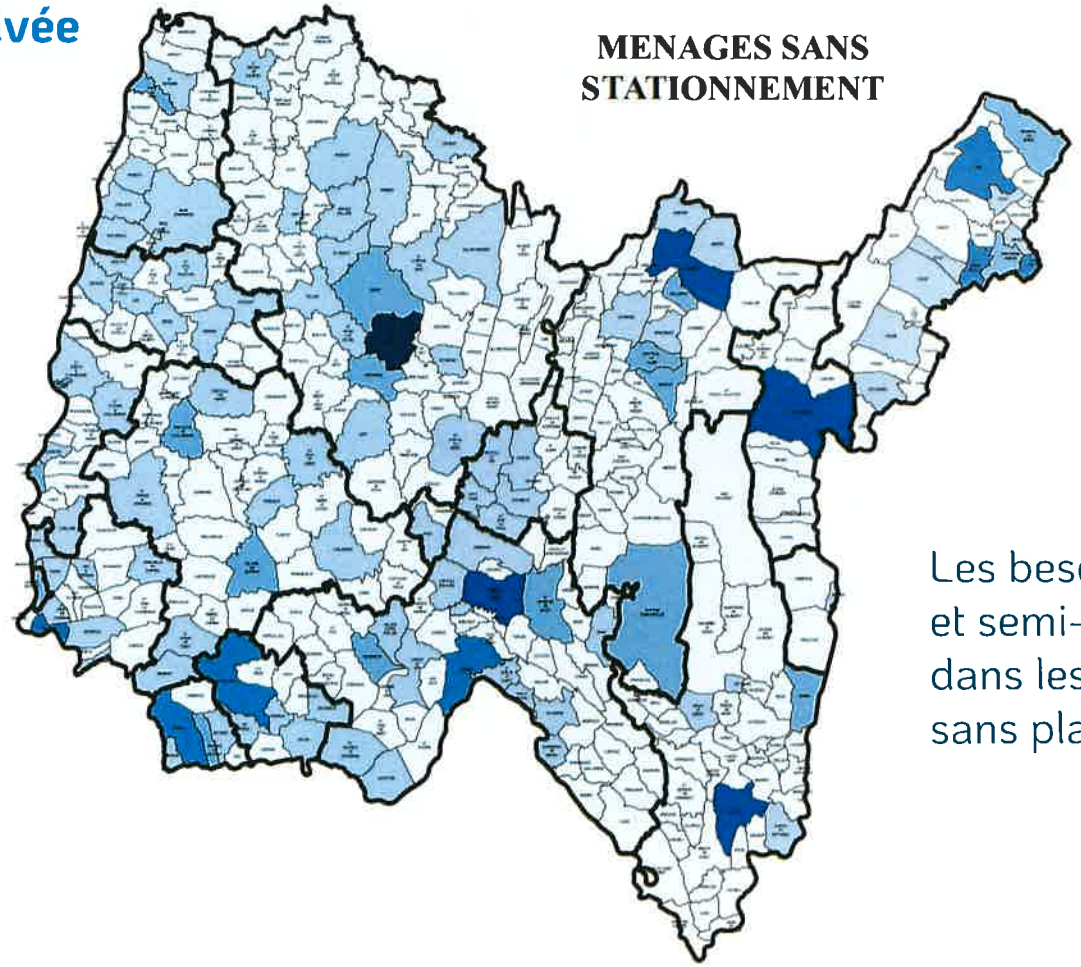
- **Évaluation des besoins sur les parkings des collectivités - résidentiel sans parking privé**

$$\frac{\left(\begin{array}{c}\text{Véhicules électriques sans place de parking privée}\\ + \text{ Véhicules électriques sans solution de recharge en résidentiel collectif}\\ - \text{ Véhicules électriques pouvant recharger sur le lieu de travail}\\ - \text{ Véhicules électriques pouvant recharger en zone commercial}\end{array}\right) \times \text{Nombre de charge nécessaire par véhicule par jour}}{\text{Nombre de charge possible par point de charge et par jour}}$$

- **Évaluation des besoins sur les parkings des collectivités à proximité des lieux de travail sans parking privé**

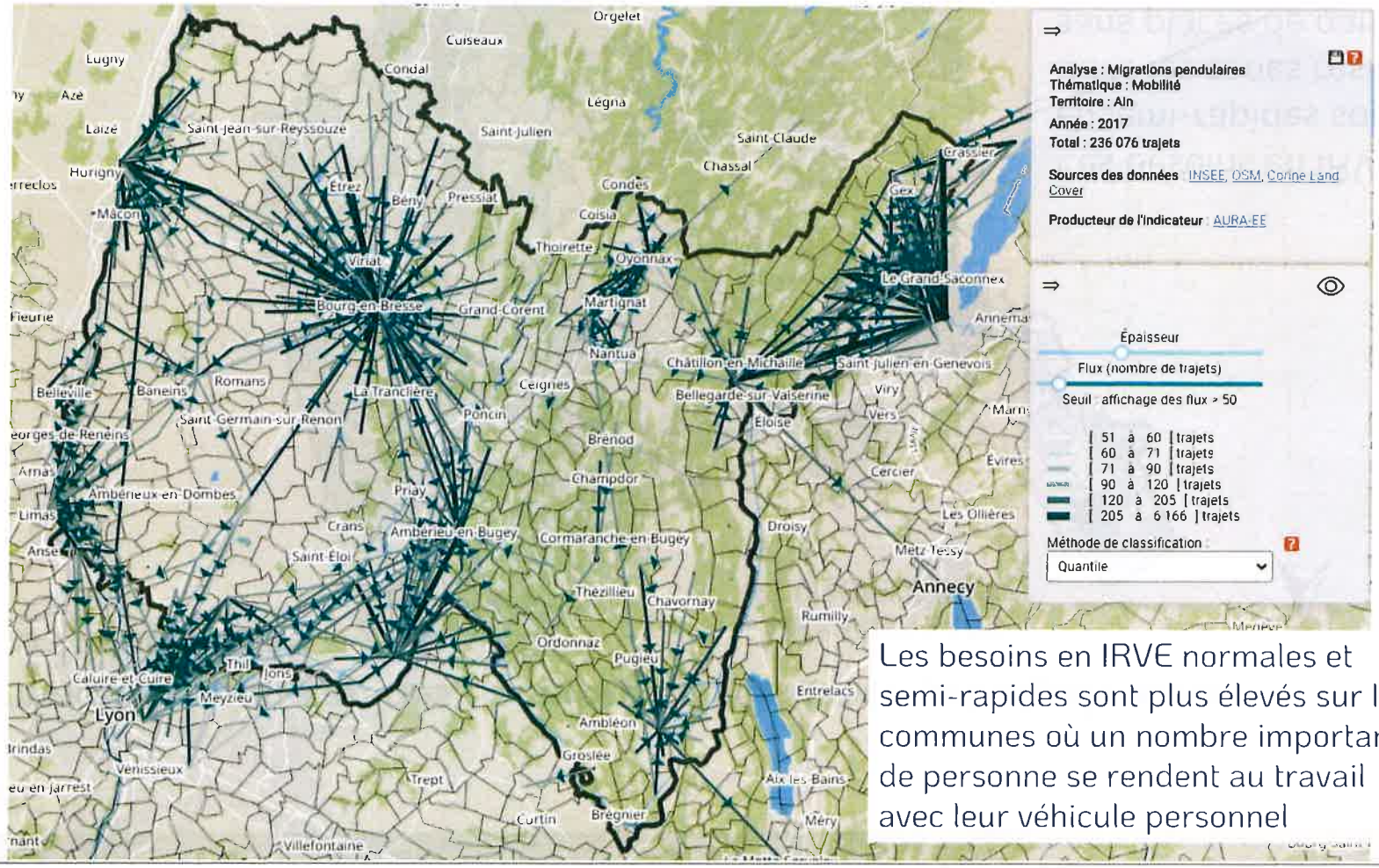
$$\frac{\left(\begin{array}{c}\text{Véhicules électriques sans solution de recharge à domicile et utilisés pour se rendre au travail}\\ -\text{Véhicules électriques pouvant recharger sur le lieu de travail}\\ -\text{Véhicules électriques pouvant recharger en zone commerciale}\end{array}\right) \times \text{Nombre de charge nécessaire par véhicule par jour}}{\text{Nombre de charge possible par point de charge et par jour}}$$

IRVE normales et semi-rapides : nombre de résidence principale sans place de parking privée



Les besoins en IRVE normales et semi-rapides sont plus élevés dans les zones résidentielles sans places de parking privées

IRVE normales et semi-rapides : migration pendulaire



Les besoins en IRVE normales et semi-rapides sont plus élevés sur les communes où un nombre important de personne se rendent au travail avec leur véhicule personnel

IRVE normales et semi-rapides : bilan des besoins estimés

	2025	2030
Besoins estimés sur les parkings publics des collectivités	528 bornes (1 053 points de charge)	801 bornes (1 601 points de charge)
Bornes existantes déployées par les collectivités	72 bornes (143 points de charge)	
Initiatives privées probables sur parkings publics des collectivités	70 bornes (140 points de charge)	200 bornes (400 points de charge)
Bornes restantes à déployer par les collectivités pour répondre aux besoins sur leurs parkings publics	**386 bornes** (770 points de charge)	**529 bornes** (1 058 points de charge)

IRVE normales et semi-rapides : besoins et obligations réglementaires

	2025	2030
Besoins estimés sur les parkings publics des collectivités	528 bornes (1 053 points de charge)	801 bornes (1 601 points de charge)
Obligations réglementaires estimées pour équiper les parkings des collectivités	1 768 bornes (3 536 points de charge)	
Bornes existantes déployées par les collectivités	72 bornes (143 points de charge)	
Initiatives privées probables sur parkings publics des collectivités	70 bornes (140 points de charge)	200 bornes (400 points de charge)
Bornes restantes à déployer par les collectivités pour répondre aux besoins et aux obligations sur leurs parkings publics	**1 663 bornes** (3 325 points de charge)	**1 543 bornes** (3 085 points de charge)

IV. Financement



Enveloppe financière prévisionnelle pour les bornes rapides

	2025	2030	Total
Nombre estimé en stations de recharge rapide	9 (25 points de charge 150 kW)	3 (8 points de charge 150 kW)	12 (33 points de charge 150 kW)
Coût prévisionnel brut	2 746 000 €	922 000 €	3 668 000 €
Estimation subvention AAP France 2030	1 098 400 €	/	1 098 400 €
Estimation subventions Advenir	281 000 €	/	281 000 €
Coût prévisionnel	**1 336 600 €**	**922 000 €**	**2 258 600 €**

Enveloppe financière prévisionnelle pour les autres bornes

	2025	2030	Total
Nombre estimé autres bornes pour répondre aux besoins	386	143	529
Coût prévisionnel brut	10 000 000 €	3 000 000 €	13 000 000 €
Estimation de la réfaction à 75 % sur le raccordement	- 1 625 000 €	- 322 000 €	- 1 947 000 €
Estimation subvention FACE	- 1 500 000 €	-	- 1 500 000 €
Estimation subventions Advenir	- 1 544 000 €	-	- 1 544 000 €
Coût prévisionnel	**5 331 000 €**	**2 678 000 €**	**8 009 000 €**

Coûts comprenant la fourniture, l'installation, le GC nécessaire à l'installation des réseaux, la signalétique IRVE, les raccordement et la mise en service.

Enveloppe financière prévisionnelle pour les autres bornes (obligations)

Nombre estimé autres bornes pour répondre aux besoins **et aux obligations**	**1 663**
Coût prévisionnel brut	36 364 000 €
Estimation de la réfaction à 75 % sur le raccordement	- 3 220 000 €
Estimation subvention FACE	- 1 500 000 €
Estimation subventions Advenir	- 1 544 000 €
Coût prévisionnel	**30 100 000 €**
Coût prévisionnel supplémentaire pour répondre aux obligations réglementaires	22 091 000 €

Coûts comprenant la fourniture, l'installation, le GC nécessaire à l'installation des réseaux, la signalétique IRVE, les raccordement et la mise en service.

Contribution du SIEA aux investissements

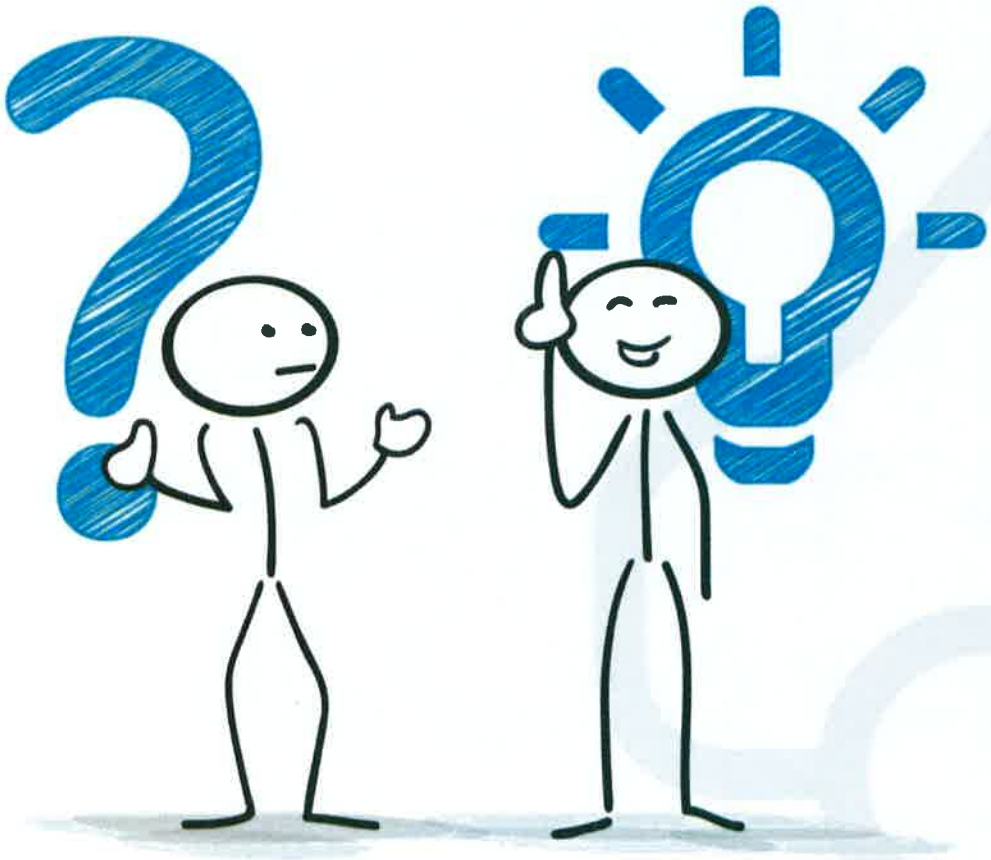
Borne	Part de l'investissement supporté financièrement par le SIEA (Pourcentage du montant total HT de l'investissement minoré du montant des aides en vigueur)	Contribution financière des collectivités (Pourcentage du montant total HT de l'investissement minoré du montant des aides en vigueur)
Première borne semi-rapides installée par le SIEA sur le territoire communal	100 %	0 %
Autres bornes	0 %	100 %

Dispositifs de suivi et d'évaluation du SDIRVE

Anticiper les futurs besoins pour faire évoluer le SDIRVE au fil du temps :

- Suivre les initiatives privées
- Analyse de l'évolution des données remontées par les bornes
- Analyse de l'évolution de l'offre privée pour adapter l'offre du SIEA en conséquence
- Évolution en fonction des concertations par bassin de vie

QUESTIONS / RÉPONSES



Merci de votre attention



SieA