

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_43AG-DE

Berger
Levrault

territoire
d'énergie
HAUTES-ALPES - S,ME05

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-43AG TE05

Création d'une Société d'Economie Mixte (SEM) locale pour le développement des énergies renouvelables

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Chorges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOLAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr

www.syme05.fr

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_43AG-DE

OBJET : 2023-43AG TE05

Création d'une Société d'Economie Mixte (SEM) locale pour le développement des énergies renouvelables

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu les statuts de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé le Syndicat) ;
Vu la délibération n° 2015-10AG du 26 juin 2015 portant engagement du syndicat face au changement climatique ;
Vu la délibération n° 2019-26AG du 1^{er} juillet 2019 concernant le Partenariat avec la Caisse des Dépôts et Consignation portant développement des énergies renouvelables par une société d'économie mixte.
Vu la délibération n°2020-04AG du 2 Mars 2020 portant Création d'une société d'économie mixte locale pour le développement des énergies renouvelables.
Vu le projet de statuts de « la SEM Hautes-Alpes énergies » (ci-après nommée Société),

Le Président expose :

Face aux enjeux de décarbonation de notre économie, des actions concrètes doivent être mises en œuvre dans un contexte de crises qui se succèdent. La politique de transition énergétique et le développement des énergies renouvelables du Syndicat se sont construits progressivement à la suite du plan stratégique : « le SyME05 face au changement climatique ».

L'énergie est une composante élémentaire de nos modes de vie. En bénéficier nécessite des approvisionnements de matières qui ne sont plus autant disponibles, ni bon-marchés que par le passé. Ce sont toutes les activités de la nation, et plus généralement tous les pays développés, qui subissent, avec plus ou moins de conséquences sur leur économie, l'envolée des prix des biens et des services par un coût de l'énergie plus cher sans véritable visibilité de stabilité à moyen terme.

Il est significatif de constater que les collectivités locales s'impliquent dans des actions et projets de réduction des consommations, de suivi énergétique, d'investissement dans la production d'énergie renouvelable, de mobilité décarbonée, de rénovation thermique et de changement des sources énergétiques dans une logique vertueuse accélérée par la crise énergétique que nous vivons.

Pour concrétiser des projets face à cette volonté d'agir, il est nécessaire d'unir nos forces dans une stratégie audacieuse que nous avons décidé de mettre en œuvre collectivement, le Conseil Départemental des Hautes-Alpes et le syndicat de communes Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

La stratégie mise en place repose sur plusieurs piliers essentiels pour favoriser la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables dans notre département :

1. **L'efficacité énergétique en préalable** : Nous accordons une grande importance à l'efficacité énergétique et à la maîtrise des consommations. Des efforts seront déployés pour sensibiliser et accompagner les acteurs locaux dans la rénovation thermique des bâtiments, l'adoption de pratiques éco-responsables et l'optimisation de l'utilisation de l'énergie.
2. **Une nécessaire collaboration et mobilisation des acteurs locaux** : La réussite de cette stratégie repose sur la mobilisation de tous les acteurs locaux, qu'il s'agisse des collectivités, des entreprises, des associations ou des citoyens. Nous encouragerons les partenariats, les échanges de savoir-faire et la coopération pour créer un écosystème solide et dynamique, animé par une vision commune de transition énergétique.

3. **La diversification des sources d'énergie, une garantie de résilience :** Nous visons à diversifier nos sources d'énergie en exploitant pleinement notre potentiel hydraulique, en développant des projets photovoltaïques, en explorant les opportunités éoliennes et en valorisant la biomasse. Cette approche permettra de réduire notre dépendance aux combustibles fossiles et de promouvoir les énergies propres et renouvelables locales avec la création d'une Société d'Économie Mixte (SEM) Hautes Alpes Énergies qui sera un outil essentiel pour le développement des énergies renouvelables dans notre territoire. Cette société rassemblera le Syndicat, le Département des Hautes-Alpes, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hautes-Alpes, la Chambre d'Agriculture des Hautes-Alpes, la Caisse des Dépôts et Consignations, la Banque Populaire AURA, la Banque Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse, la Banque Crédit Agricole, la société Energie Développement Services Briançonnais (EDSB), l'association pour le conseil des entreprises du bâtiment et des travaux publics des Hautes-Alpes (BTP05).

Il est à noter que cette démarche vient en remplacement de l'initiative délibérée en Mars 2020 du Syndicat qui avait pour objectif la création d'une SEM énergie nommée « 05 énergies ».

4. **Une réussite basée sur la performance des réseaux de distribution publique d'énergie électrique :** Pour soutenir l'électrification massive des usages et la production décentralisée d'énergie, nous prévoyons un contrat de délégation de service public avec les opérateurs EDF et Enedis ambitieux avec des objectifs de renforcement de nos réseaux électriques et d'amélioration de la résilience des ouvrages face aux événements climatiques.

Ensemble, ces piliers constituent une stratégie globale et cohérente qui vise à positionner notre département en tant que territoire indépendant sur le plan énergétique, tout en favorisant la croissance économique, la préservation de notre environnement et le bien-être de nos citoyens.

Cette stratégie est le fruit de plusieurs mois de réflexions des grands acteurs et élus de ce département qui partagent les mêmes objectifs, œuvrant chacun selon ses compétences pour le succès collectif.

C'est dans ce contexte et avec de grandes ambitions pour notre territoire, que j'ai travaillé avec le Président du Conseil Départemental des Hautes-Alpes à la création de la Société d'Économie Mixte Hautes-Alpes Énergies dans une logique de coopération intégrée, avec les futurs partenaires de la Société mais également avec les services respectifs de nos collectivités. Ainsi, en complément de la définition de la ligne stratégique présentée ci-avant, il est apparu indispensable de construire une entente opérationnelle pour garantir la réussite économique de la Société. Cette entente se matérialise par un protocole qui redéfinit les contours des missions entre l'agence d'ingénierie départementale, IT05 et le pôle énergie du Syndicat.

Ce protocole traite de trois sujets :

- une redéfinition des rôles et des missions du Conseil départemental et du Syndicat dans le développement des énergies thermiques,
- des précisions sur les modalités d'échanges entre les services pour les programmes de rénovation thermique des bâtiments publics,
- Une coordination dans l'animation et l'accompagnement des collectivités dans leurs projets d'énergies renouvelables.

Ce protocole joint en annexe, permettra de mieux répondre aux besoins des communes et intercommunalités, en fonction des compétences nouvellement définies par le renforcement de nos missions respectives. Elle facilitera également l'identification des projets susceptibles d'être opérés par la SEM Hautes-Alpes Énergies.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- **Rapporte** la délibération n° 2020-04AG du 2 mars 2020 portant Création d'une société d'économie mixte locale pour le développement des énergies renouvelables.
- **Dit** que la stratégie pour favoriser la transition énergétique et le développement des énergies renouvelables dans notre département développée par le Président s'inscrit pleinement dans la politique du Syndicat.
- **Accepte** le principe de coopération.
- **Accepte** les termes du protocole intitulé « Protocole relatif au partage des missions d'animation et d'accompagnement des collectivités territoriales des Hautes-Alpes dans leur projet de transition énergétique » entre le Conseil Départemental, IT05 et Territoire d'énergie annexé.
- **Donne** pouvoir au Président pour signer le protocole susvisé.
- **Accepte** le principe de constituer une société d'économie mixte chargée de développer directement (en investissement propre) ou indirectement (par des participations financières dans des sociétés de projet) des systèmes de production d'énergie renouvelable.
- **Approuve** les projets de statuts de la Société « Hautes Alpes énergies » annexés à la présente délibération.
- **Décide** la participation du Syndicat à hauteur de 1 135 000 euros à la création de la Société d'Economie Mixte dite « Hautes-Alpes énergies » et d'inscrire les crédits aux budgets en fonction du rythme de capitalisation nécessaire.
- **Autorise** le Président à apporter le cas échéant des modifications mineures aux statuts annexés et **Donne** pouvoir au Président à les signer.
- **Désigne** les trois administrateurs représentants du Syndicat au sein du Conseil d'administration de la société avec faculté d'accepter toutes fonctions dans ce cadre :

- M. DOU Jean Claude
- M. CLAEYMAN Jean Pierre
- M. TARDY Lionel

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.

Le Président,
Jean Claude DOU





Pour présenter la Société le Président expose l'objet statutaire qui consiste à réaliser :

- l'étude, le développement, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet, équipement, aménagement ou infrastructure de production d'énergie ou de valorisation énergétique, notamment issus de sources d'énergie renouvelables ;
- l'étude, le développement, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet, équipement, aménagement ou infrastructure de transport, de stockage et de distribution et de commercialisation énergétique ;
- l'étude, le développement, l'audit, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet ou opération de rénovation énergétique ou favorisant la performance énergétique ;
- l'étude, le développement, l'audit, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet ou opération concourant à la maîtrise de la consommation énergétique ou le développement des énergies renouvelables ou propres ;
- les chefs d'intervention potentiels ainsi définis s'entendent à l'endroit de toute source, ressource ou gisement, de quelque nature que ce soit à caractère renouvelable et assimilé, sans exclusive quant à la technologie mise en œuvre (notamment solaire, hydraulique, biomasse, géothermique, biogaz, hydrogène ou éolien...) résultant d'une technologie existante, innovante, expérimentale ou à créer ;
- les chefs d'intervention potentiels ainsi définis s'entendent de tout projet ou support de quelque nature que ce soit, y compris les immeubles publics ou privés notamment à caractère industriel, commercial ou agricole, sur le territoire du département des Hautes-Alpes et les départements limitrophes ; ce périmètre géographique étant étendu à l'ensemble du territoire national ou européen s'agissant des technologies à caractère innovant, expérimental ou à créer ;
- l'acquisition ou la prise de participation de toute société intervenant dans le cadre de l'objet ainsi défini, ou susceptible de concourir à la réalisation de l'objet ainsi défini ;
- tout partenariat et conventionnement de quelque nature que ce soit, intervenant dans le cadre de l'objet ainsi défini, ou susceptible de concourir à la réalisation de l'objet ainsi défini ;
- les deux chefs d'intervention potentiels précédemment définis s'entendent de tout projet de prise de participation, d'acquisition ou de cession dans une société existante ou à créer, de conventionnement ou de partenariat, sur l'ensemble du territoire national ;
- et, plus généralement, toutes opérations techniques, industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social visé ci-dessus ou de nature à favoriser directement ou indirectement l'objet social de la Société ou tout objet similaire ou connexe.
- La Société exercera les activités ci-dessus, tant pour son propre compte que pour celui d'autrui, dans le cadre de conventions, de contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de prestations de services ou de concessions.

La Société sera donc un outil à la disposition des collectivités et autres acteurs locaux dans la mise en œuvre de leurs projets en faveur du recours aux énergies renouvelables et à la maîtrise de la demande énergétique.

À ce titre, elle pourra :

- Exercer ses activités tant pour son propre compte que pour le compte d'autrui ;
- Prendre toute participation ou tout intérêt dans toute société ou entreprise dont l'activité est de nature à faciliter la réalisation de son objet social ;
- Accomplir toute opération financière, commerciale, industrielle, mobilière et immobilière pouvant se rattacher, directement, ou indirectement, à son objet social ou susceptible d'en faciliter la réalisation

Préambule :

L'énergie occupe une place historique dans le dynamisme économique d'un territoire tant dans sa disponibilité à moyen et long terme que dans la garantie d'un prix viable pour le système production de biens et services. L'entrepreneur, le citoyen et l'élu ont recours à chaque instant à une ressource énergétique pour leurs besoins propres ou collectifs.

La décision de Monsieur le Préfet de la Région PACA d'autoriser en juillet 2022 un nouveau schéma régional de raccordement aux réseaux des productions d'énergies renouvelables électriques offre l'opportunité d'un nouveau développement économique pour les Hautes Alpes avec la création de trois postes sources et de nouvelles lignes d'interconnexion de forte capacité.

Les élus et le monde économique hauts-alpins ont décidé de prendre part à ce développement en créant un véhicule juridique commun sous forme d'une société d'économie mixte, outil stratégique et économique opérationnel chargé d'accompagner les réflexions, de suivre les initiatives et d'investir dans les projets de territoire.

Cette convergence des forces économiques et politiques s'inscrit dans une stratégie partagée d'une politique générale de l'énergie pour le département des Hautes-Alpes et les entités publiques, Département des Hautes-Alpes, IT05 et Territoire d'énergie des Hautes-Alpes, qui conviennent au préalable de s'entendre sur une nouvelle répartition des missions d'animation et d'accompagnement proposées aux collectivités locales dans les sujets relevant de l'énergie :

- Rénovation thermique
- Réseau de chaleur à énergie biomasse
- Précarité énergétique
- Développement de sites de production biogaz et électrique
- Autoconsommation d'énergie
- Développement des nouvelles mobilités
- Organisation du service de distribution d'électricité

Cela étant préalablement exposé, il est convenu ce qui suit.

1 Définitions et glossaire

Energie renouvelable : L'énergie produite à partir de sources renouvelables telles que l'éolien, le photovoltaïque, et l'hydro-électrique ...

Energie renouvelable thermique EnrTH : énergie renouvelable thermique employée pour chauffer un fluide ; il s'agit notamment du solaire, de la biomasse (dont le bois), des pompes à chaleur géothermale, de la récupération de chaleur fatale

En complément des deux énergies renouvelables thermiques et électriques se trouvent le gaz produit ou récupéré à partir de la fraction biodégradable des produits, des déchets et des résidus d'origine biologique provenant notamment de l'agriculture, de l'industrie et des ménages, Gaz qui peut être valorisé en électricité et/ou chaleur et/ou carburant.

Rénovation thermique : travaux de rénovation visant une meilleure performance énergétique et la baisse des émissions de GES du bâtiment en intervenant notamment sur :

- l'enveloppe du bâti existant (comprenant murs, sous-sol, toiture, combles et huisseries),
- l'optimisation ou le remplacement des unités de productions d'énergies fossiles en convertissant autant que possible vers des énergies renouvelables

Réseau de chaleur : système de distribution de chaleur produite de façon centralisée, permettant de desservir plusieurs usagers par un réseau commun.

ADEME : l'Agence de la transition écologique a pour mission d'accélérer le passage vers une société plus sobre et solidaire, créatrice d'emplois, plus humaine et harmonieuse. À cette fin, elle soutient l'innovation, la recherche fondamentale et appliquée et le partage des solutions pour généraliser les bonnes pratiques et faire progresser les connaissances.

2 Périmètre d'intervention des parties

IT 05, TE05 et le Département interviennent sur un territoire commun avec pour ambition partagée de l'aménager et de le développer durablement. Les échanges entre les trois structures sont réguliers et diversifiés. Ils sont de nature stratégique, technique, administrative et financière en fonction des missions régaliennes de chacun.

Le Département, dans le cadre de ses prérogatives de solidarité territoriale et sociale, accompagne les personnes en situation de précarité énergétique et plus généralement aide les porteurs de projets publics ou privés dans leurs projets de transition énergétique et de mobilité douce.

IT05 est une agence d'ingénierie publique qui propose aux collectivités une assistance d'ordre technique, juridique ou financier pour l'émergence et la réalisation de leurs projets relevant de domaines en relation avec la gestion locale.

TE05 est un syndicat de communes à vocations multiples. Il intervient sur l'ensemble de la chaîne énergétique et a considérablement étendu son champ de compétences depuis 2012. Il est un acteur majeur de la transition énergétique.

Le présent protocole a pour objectif de fixer le nouveau périmètre d'intervention de chacune des parties sur les thématiques suivantes :

- Développement des ENR Thermiques
- Rénovation thermique des bâtiments publics
- Développement des énergies renouvelables

2.1 Développement des ENR thermiques

Le Département des Hautes-Alpes conduit depuis de nombreuses années, une politique d'accompagnement en matière de développement des ENR Thermiques. Cet accompagnement se traduit notamment par la mise en place d'une AMO assurée par IT 05, et le portage d'outils financiers.

Il est convenu entre les Parties que le Département soutienne auprès de l'ADEME, la candidature de TE05 pour prendre la responsabilité de gestion des fonds de développement de projets d'énergie renouvelable thermique sur l'ensemble du département des Hautes Alpes par mandatement de l'ADEME.

Aussi Les Parties s'entendent à travailler en étroite collaboration pour optimiser les chances de réussite des projets.

Dans ce scénario Le Département et IT05 s'engagent à poursuivre l'animation et l'accompagnement technique, juridique et financier des porteurs de projets.

2.2 Rénovation thermique des bâtiments des publics

Afin d'accélérer le vaste programme national de rénovation thermique des bâtiments publics dont l'objectif est de diminuer les consommations énergétiques (toutes énergies confondues), le Département, IT05 et TE05 s'entendent pour mettre en place un nouveau partenariat à destination des collectivités locales du bloc communal selon les modalités organisationnelles qui suivent

Il convient de préciser que le partenariat pose comme principe que les actions du Département, IT05 et TE05 se complètent selon les catégories de projets. Il y a lieu de distinguer l'organisation mise en place selon les modalités suivantes

Programme neuf et/ou programme de rénovation générale :

Le schéma organisationnel ne diffère pas de la pratique actuelle : la collectivité peut décider de se faire accompagner par IT05 ou faire seule avec ses services. Les Parties s'entendent pour proposer des outils à la disposition des collectivités pour assurer la gestion, le pilotage et l'exploitation des nouvelles installations (formation, élaboration d'un cahier des charges...)

Dans le cadre du service d'accompagnement à la gestion énergétique de bâtiment, IT05 en phase amont des travaux et TE05 en phase aval des travaux peuvent proposer une aide et une expertise dans le suivi des flux en temps réel par des systèmes de monitoring et pilotages des appareillages en fonction des usages.

Programme de rénovation et d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments publics:

La collectivité dispose d'un choix au commencement de sa réflexion en sélectionnant :

- soit IT05. qui proposera un panel de solutions de portage et d'accompagnement en fonction des besoins (maîtrise d'ouvrage directe, contrat de performance énergétique et mandat de maîtrise d'ouvrage TE05...)
- soit TE05 qui pourra assurer un mandat de maîtrise d'ouvrage des travaux de rénovation

2.3 Développement des énergies renouvelables

On entend par ce sujet la mise en œuvre de solutions de production d'énergies électriques, chaleur ou gaz par une entité pour en attendre un revenu issu d'une commercialisation directe ou pour l'autoconsommer pour ses besoins propres évitant ainsi de se ressourcer sur des marchés.

IT05 et TE05 œuvrent, chacun en ce qui les concerne, à l'animation, l'émergence et la construction de ce type de solutions. La définition des rôles des deux structures IT05 et TE05 doit s'apprécier au regard de l'intérêt stratégique que les acteurs publics départementaux souhaitent instaurer pour prendre une place importante dans la transition énergétique et le nouvel écosystème de production industrielle qui en découlera dans notre territoire.

Les parties s'entendent donc pour définir l'organisation de principe dont l'objectif repose sur l'accompagnement des collectivités dans l'émergence de leurs projets et, si ces derniers aboutissent, les orienter au mieux, notamment vers la SEM HAUTES-ALPES ENERGIES.

La collaboration entre TE 05 et IT05 se traduira par :

- la création d'un outil partagé d'enregistrement des sollicitations qui sera proposé et mis à disposition par le Département,
- une instance technique qui aura vocation à analyser chaque demande dans le but d'attribuer la mission à la structure la plus adaptée au regard de sa disponibilité, de la nature et du niveau de maturité du projet, du niveau de technicité requis...

L'étude d'un projet peut faire l'objet d'une transmission entre structure pour analyser un point spécifique et apporter ainsi un niveau de réponse plus abouti.

Par ce mode opératoire les différentes parties s'engagent à :

- partager les informations ou sollicitations concernant l'ensemble des projets d'ENR électriques dont elles auront connaissance,
- informer les partenaires de l'avancée des dossiers dont elles ont la charge,
- partager les conclusions et les notes d'opportunités produites,
- respecter la confidentialité des documents produits mais également des différents échanges et informations partagées,
- respecter la volonté d'une collectivité qui ne souhaiterait pas travailler avec l'un ou l'autre des partenaires.

3 Entrée en vigueur, durée

Le présent Protocole entre en vigueur à la date de signature des deux Parties qui s'engagent à l'exécution de leurs procédures internes respectives pour mener avec la plus grande diligence les relations partenariales convenues.

Le présent accord doit être dénoncé par un commun accord entre les Parties.

Fait en trois exemplaires le

A

Le Département
des Hautes-Alpes

Ingénierie Territoriale
des Hautes-Alpes

Territoire d'énergie
des Hautes-Alpes

Le Président

Le Président

Le Président

HAUTES ALPES ENERGIES
Société anonyme d'économie mixte locale
au capital social de 3.585.000 €
Siège social : Hôtel du Département, Place Saint Arnoux
05000 GAP
(ci-après dénommée la « **Société** »)

STATUTS CONSTITUTIFS

HAUTES ALPES ENERGIES
Société anonyme d'économie mixte locale
au capital social de 3.585.000 €
Siège social : Hôtel du Département, Place Saint Arnoux
05000 GAP
(ci-après dénommée la « **Société** »)

STATUTS

LES SOUSSIGNES :

(1) LE DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES,

dont le siège social est fixé à l'Hôtel du Département, Place Saint Arnoux 05000 GAP, représenté par son Président en exercice, **Monsieur Jean-Marie BERNARD**, dûment habilité aux fins des présentes aux termes d'une délibération du Conseil départemental des Hautes-Alpes en date du [Date], (ci-après dénommé le « DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES »),

ET

(2) LE SYNDICAT D'ENERGIE DES HAUTES-ALPES – TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES SYME05

dont le siège social est fixé à ZA La Grande Ile Nord, 491 rue des pins, 05230 Chorges, Syndicat intercommunal représenté par son Président en exercice, **Monsieur Jean-Claude DOU**, dûment habilité aux fins des présentes aux termes d'une délibération du Comité syndical en date du [Date], (ci-après dénommé « TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES SYME05 »),

ET

(3) **LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES**, [forme sociale], dont le siège social est situé [adresse du siège social], identifiée sous le numéro [●] RCS [ville], représentée par [prénom et nom du signataire], [fonction du signataire], dûment habilité, (« [●] »),

ET

(4) **LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DES HAUTES-ALPES** [forme sociale], dont le siège social est situé [adresse du siège social], identifiée sous le numéro [●] RCS [ville], représentée par [prénom et nom du signataire], [fonction du signataire], dûment habilité, (« [●] »),

ET

(5) LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS

établissement spécial, créé par la loi du 28 avril 1816, codifiée aux articles L.518-2 et suivants du Code monétaire et financier, dont le siège est situé au 56, rue de Lille, 75007 Paris, représentée par [●], Directeur régional pour la région Provence Alpes Côte d'Azur, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délégation de signature accordée par son Directeur Général par arrêté en date du [Date] ;
(ci-après dénommé la « CAISSE DES DEPOTS »),

ET

- (6) **LA BANQUE BP AURA** [*forme sociale*], dont le siège social est situé [*adresse du siège social*], identifiée sous le numéro [●] RCS [*ville*], représentée par [*prénom et nom du signataire*], [*fonction du signataire*], dûment habilité, (« [●] »),

ET

- (7) **LA BANQUE CEPAC** [*forme sociale*], dont le siège social est situé [*adresse du siège social*], identifiée sous le numéro [●] RCS [*ville*], représentée par [*prénom et nom du signataire*], [*fonction du signataire*], dûment habilité, (« [●] »),

ET

- (8) **LA BANQUE CA** [*forme sociale*], dont le siège social est situé [*adresse du siège social*], identifiée sous le numéro [●] RCS [*ville*], représentée par [*prénom et nom du signataire*], [*fonction du signataire*], dûment habilité, (« [●] »),

ET

- (9) **LA SOCIETE EDSB** [*forme sociale*], dont le siège social est situé [*adresse du siège social*], identifiée sous le numéro [●] RCS [*ville*], représentée par [*prénom et nom du signataire*], [*fonction du signataire*], dûment habilité, (« [●] »),

ET

- (10) **L'ASSOCIATION POUR LE CONSEIL DES ENTREPRISES DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS DES HAUTES-ALPES** [*Association déclarée Loi 1901*], dont le siège social est situé 2 Cours Émile ZOLA, 05000 Gap, identifiée sous le numéro [●] RCS [*ville*], représentée par [*prénom et nom du signataire*], [*fonction du signataire*], dûment habilité, (« [●] »),

ont décidé de constituer entre eux une société anonyme d'économie mixte locale et ont adopté les statuts établis ci-après et devant exister entre eux et toute autre personne qui viendrait ultérieurement à acquérir la qualité d'actionnaire en raison de l'intérêt général qu'elle présente.

ARTICLE 1 - FORME

La Société est une société anonyme d'économie mixte locale, régie par les lois et règlements en vigueur, notamment par le Code de commerce et les dispositions des articles L. 1521-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, ainsi que par les présents statuts et tout règlement intérieur qui viendrait les compléter.

Elle peut émettre toutes valeurs mobilières définies à l'article L. 211-2 du Code monétaire et financier, donnant accès au capital ou à l'attribution de titres de créances, dans les conditions prévues par la loi et les présents statuts.

ARTICLE 2 - OBJET

La Société a pour objet :

- l'étude, le développement, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet, équipement, aménagement ou infrastructure de production d'énergie ou de valorisation énergétique, notamment issus de sources d'énergie renouvelables ;
- l'étude, le développement, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet, équipement, aménagement ou infrastructure de transport, de stockage et de distribution et de commercialisation énergétique ;
- l'étude, le développement, l'audit, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet ou opération de rénovation énergétique ou favorisant la performance énergétique ;
- l'étude, le développement, l'audit, la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de tout ouvrage, projet ou opération concourant à la maîtrise de la consommation énergétique ou le développement des énergies renouvelables ou propres ;
- les chefs d'intervention potentiels ainsi définis s'entendent à l'endroit de toute source, ressource ou gisement, de quelque nature que ce soit à caractère renouvelable et assimilé, sans exclusive quant à la technologie mise en œuvre (notamment solaire, hydraulique, biomasse, géothermique, biogaz, hydrogène ou éolien...) résultant d'une technologie existante, innovante, expérimentale ou à créer ;
- les chefs d'intervention potentiels ainsi définis s'entendent de tout projet ou support de quelque nature que ce soit, y compris les immeubles publics ou privés notamment à caractère industriel, commercial ou agricole, sur le territoire du département des Hautes-Alpes et les départements limitrophes ; ce périmètre géographique étant étendu à l'ensemble du territoire national ou européen s'agissant des technologies à caractère innovant, expérimental ou à créer ;
- l'acquisition ou la prise de participation de toute société intervenant dans le cadre de l'objet ainsi défini, ou susceptible de concourir à la réalisation de l'objet ainsi défini ;
- tout partenariat et conventionnement de quelque nature que ce soit, intervenant dans le cadre de l'objet ainsi défini, ou susceptible de concourir à la réalisation de l'objet ainsi défini ;
- les deux chefs d'intervention potentiels précédemment définis s'entendent de tout projet de prise de participation, d'acquisition ou de cession dans une société existante ou à créer, de conventionnement ou de partenariat, sur l'ensemble du territoire national ;
- et, plus généralement, toutes opérations techniques, industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'objet social visé ci-dessus ou de nature à favoriser directement ou indirectement l'objet social de la Société ou tout objet similaire ou connexe.

La société exercera les activités ci-dessus, tant pour son propre compte que pour celui d'autrui, dans le cadre de conventions, de contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de prestations de services ou de concessions.

ARTICLE 3 - DENOMINATION

La dénomination de la Société est : **HAUTES ALPES ENERGIES**

Dans tous actes et documents émanant de la Société et destinés aux tiers, la dénomination sera précédée ou suivie immédiatement des mots « *société d'économie mixte locale* » ou des initiales « *S.E.M.L.* » et de l'énonciation du montant du capital social.

ARTICLE 4 - SIEGE SOCIAL

Le siège social est fixé : HOTEL DU DEPARTEMENT, PLACE SAINT ARNOUX, 05000 GAP.

Il peut être déplacé par décision du conseil d'administration dans les conditions et selon les modalités prévues par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

ARTICLE 5 - DUREE

La durée de la Société est fixée à quatre-vingt-dix-neuf (99) années à compter de la date de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf dissolution anticipée ou prorogation.

ARTICLE 6 - APPORTS

A la constitution de la Société, il est procédé aux apports suivants :

- **LE DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES** apporte à la Société la somme en espèces de [1.135.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [1.135] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **LE SYNDICAT D'ENERGIE DES HAUTES-ALPES – TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES SYME05** apporte à la Société la somme en espèces de [1.135.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [1.135] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES** apporte à la Société la somme en espèces de [215.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [215] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DES HAUTES-ALPES** apporte à la Société la somme en espèces de [20.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [20] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS** apporte à la Société la somme en espèces de [500.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [500] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **[BP AURA]** apporte à la Société la somme en espèces de [50.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [50] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **[CEPAC]** apporte à la Société la somme en espèces de [50.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [50] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **[CA]** apporte à la Société la somme en espèces de [50.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [50] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;
- **LA SOCIETE EDSB** apporte à la Société la somme en espèces de [215.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [215] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;

- **L'ASSOCIATION POUR LE CONSEIL DES ENTREPRISES DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS DES HAUTES-ALPES** apporte à la Société la somme en espèces de [215.000] euros, ladite somme correspondant à la souscription et à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale de [215] actions de valeur nominale de [1.000] euros ;

Montant total des apports en numéraire : 3.585.000 euros.

La somme de 3.585.000 euros correspondant à la libération à hauteur de la totalité de la valeur nominale des 3.585 actions de valeur nominale de 1.000 euros, a été déposée à la banque [●], sur un compte ouvert au nom de la Société, le [●].

ARTICLE 7 - CAPITAL SOCIAL

Le capital social est fixé à la somme de trois millions cinq cent quatre-vingt-cinq mille euros (3.585.000 €).

Il est divisé en trois mille cinq cent quatre-vingt-cinq (3.585) actions de mille euros (1.000 €) de valeur nominale chacune, toutes de même catégorie, entièrement souscrites et intégralement libérées.

Conformément, aux articles L. 1522-1 et L. 1522-2 du Code général des collectivités territoriales, la participation des collectivités territoriales et de leurs groupements ne peut être supérieure à 85% et inférieure à plus de la moitié du capital social.

Le capital social peut être augmenté, réduit ou amorti conformément aux lois et règlements en vigueur.

Si l'augmentation de capital résulte d'une incorporation d'un apport en compte courant d'associés, consenti par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, l'augmentation de capital ne pourra valablement être décidée qu'au vu d'une délibération préalable de l'assemblée délibérante de la collectivité ou du groupement se prononçant sur l'opération.

Si l'augmentation ou la réduction du capital résulte d'une modification de la composition de celui-ci, l'accord du représentant des collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales devra intervenir, à peine de nullité, sur la base d'une délibération préalable de l'assemblée délibérante approuvant la modification.

Les collectivités territoriales et les groupements de collectivités territoriales, actionnaires de la société, peuvent allouer à cette dernière, des apports en compte courant d'associés, dans le respect des dispositions de l'article L. 1522-5 du Code général des collectivités territoriales.

ARTICLE 8 - FORME DES ACTIONS

Les actions ont obligatoirement la forme nominative.

ARTICLE 9 - TRANSMISSION DES ACTIONS

DEFINITIONS PREALABLES ET PRINCIPES GENERAUX

- « *Titres* » : actions et autres titres émis par la Société (ou les titres représentatifs du capital social ou des droits de vote de la Société après une opération de transformation, fusion, d'apport partiel d'actif ou une opération assimilée), qu'il s'agisse d'actions, de certificats d'investissements ou de vote, de droits de souscription ou d'attribution, d'obligations convertibles, échangeables ou remboursables en actions, de bons autonomes de souscription ou d'attribution ou de tous autres droits, bons ou

valeurs mobilières composées pouvant donner immédiatement ou partiellement ou globalement à une fraction du capital, aux bénéficiaires, ou aux votes des assemblées générales de la Société (ou de toutes sociétés qui viendraient aux droits de la Société notamment après une opération de fusion, d'apport partiel d'actif ou opération assimilée).

- « **Transfert** » : toute opération (autre qu'une émission de Titres par la Société), à titre onéreux ou gratuit, volontaire ou forcée, entraînant le transfert, même à terme, de la pleine propriété, de la nue-propriété, de l'usufruit d'un Titre ou de tous droits dérivant d'un Titre ou y donnant droit (en ce compris notamment tout droit de vote, droit préférentiel de souscription ou droit de percevoir des dividendes), y compris, notamment, (i) les transferts par voie de cession, d'apport en société, de fusion, scission, de transfert universel du patrimoine, d'échange, de remboursement, de distribution en nature, de vente à réméré, de prêt de titres, de dation en paiement, de transferts en fiducie ou en trust (ou autres opérations semblables), de donation, d'attribution, de liquidation de société, communauté ou succession, par voie d'adjudication publique ou (ii) toute renonciation individuelle à un droit de souscription ou d'attribution ou (iii) toute mise en œuvre de sûreté sur les Titres ou (iv) tout mécanisme d'*equity swap* ou similaire.

9.1 Transmission des actions

Les actions sont librement négociables, sous réserve des dispositions légales ou réglementaires. En cas d'augmentation du capital, les actions sont négociables à compter de la réalisation de celle-ci.

Le transfert de propriété des actions résulte de leur inscription au compte du cessionnaire dans les conditions prévues par les dispositions légales et réglementaires en vigueur. Le virement du compte du cédant au compte du cessionnaire s'effectue sur production d'un ordre de mouvement signé par le cédant et le cessionnaire ou leur mandataire.

Les actions non libérées des versements exigibles ne sont pas admises au Transfert.

La cession des actions appartenant aux collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales doit être autorisée par délibération de la collectivité ou du groupement cédant.

Tous les Transferts de Titres effectués en violation du présent article 9 sont nuls.

9.2 Agrément

Tout Transfert de Titres (autre qu'une succession, liquidation du régime matrimonial ou une cession, soit à un conjoint, soit à un ascendant ou à un descendant) à un tiers non-actionnaire est soumis à l'agrément préalable du conseil d'administration dans les conditions et selon les modalités décrites ci-après :

- l'actionnaire transférant notifie le projet de Transfert à la Société pris en la personne du président du conseil d'administration, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception (doublée d'un courrier électronique), en indiquant l'identité du bénéficiaire du Transfert proposé (nom, prénoms et adresse), le nombre d'actions de la Société dont le Transfert est envisagé (les **Titres Offerts**) et le prix par action offert (le **Prix Offert**) ;
- la décision d'acceptation ou de refus d'agrément est prise par le conseil d'administration statuant à la majorité des 3/4 des administrateurs présents, réputés présents ou représentés et n'a pas à être motivée. Dans l'hypothèse où l'actionnaire transférant serait administrateur, il sera pris en compte dans le calcul du quorum mais il ne pourra prendre part aux délibérations du conseil d'administration statuant sur la demande d'agrément et ne prendra pas part au vote correspondant ;
- cette décision est notifiée à l'actionnaire transférant par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans les trois mois (3) qui suivent la réception de la notification de la demande d'agrément (la date de première présentation de la lettre recommandée avec demande d'avis de réception valant date de réception). Le défaut de réponse dans ce délai sera réputé valoir agrément.

En cas d'agrément, l'actionnaire transférant peut céder librement les Titres Offerts aux conditions prévues et au bénéficiaire mentionné dans la demande d'agrément telle que notifiée au président du conseil d'administration.

En cas de refus d'agrément, l'actionnaire transférant dispose d'un délai de quinze (15) jours à compter de la réception de la notification de refus pour faire connaître au président du conseil d'administration, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, s'il renonce ou non au Transfert projeté. Si l'actionnaire transférant n'a pas expressément renoncé au Transfert, le conseil d'administration est tenu, dans le délai de trois (3) mois à compter de la notification du refus, de faire acquérir les Titres Offerts dans les conditions et selon les modalités décrites ci-après :

- le conseil d'administration notifie aux autres actionnaires, individuellement et par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, le nombre de Titres Offerts ainsi que le Prix Offert ;
- chaque actionnaire dispose alors d'un délai de quinze (15) jours ouvrés à compter de la réception de la notification susvisée pour notifier au président du conseil d'administration, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, le nombre de Titres Offerts qu'il souhaite acquérir au Prix Offert.

En cas de demandes de la part des actionnaires excédant le nombre de Titres Offerts, il est procédé par le conseil d'administration à une répartition des Titres Offerts entre lesdits demandeurs proportionnellement au nombre d'actions de la Société qu'ils détiennent par rapport au nombre total d'actions détenues par les actionnaires souhaitant acquérir les Titres Offerts au Prix Offert et dans la limite de leurs demandes ;

- si aucune réponse n'a été adressée par les actionnaires dans le délai de quinze (15) jours susvisé, ou si les demandes reçues de leur part ne portent pas sur la totalité des Titres Offerts, le conseil d'administration pourra décider :
 - soit de faire racheter par la Société les Titres Offerts non acquis en vue d'une réduction de capital. A cette fin, le conseil d'administration sollicite l'accord écrit de l'actionnaire transférant par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

A défaut de réponse de l'actionnaire transférant dans les sept (7) jours de la réception de cette notification, l'actionnaire cédant sera réputé avoir donné son accord.

En cas d'accord de l'actionnaire transférant, le conseil d'administration convoque une assemblée générale extraordinaire des actionnaires à l'effet de décider le rachat par la Société des Titres Offerts non acquis et la réduction corrélative du capital de la Société.

- soit de proposer les Titres Offerts non acquis à un ou plusieurs acquéreur(s) de son choix prêt(s) à acquérir les Titres Offerts non acquis au Prix Offert.
- soit inviter, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, les actionnaires, autres que l'actionnaire transférant, et un ou plusieurs acquéreur(s) de son choix (les **Participants**) à négocier avec l'actionnaire transférant un prix différent du Prix Offert.

A défaut d'accord entre l'actionnaire transférant et un ou plusieurs Participant(s) dans le délai de quinze (15) jours suivant l'envoi de la notification par le conseil d'administration de l'invitation à négocier, le prix des Titres Offerts sera déterminé dans les conditions de l'article 1843-4 du Code civil.

- si, à l'expiration du délai de trois (3) mois à compter de la notification à l'actionnaire transférant du refus d'agrément du conseil d'Administration, la totalité des Titres Offerts n'a pas été rachetée, l'agrément est considéré comme donné. Toutefois, ce délai de trois (3) mois peut être prorogé par décision de justice à la demande de la Société.

L'actionnaire transférant peut à tout moment renoncer à la cession de ses Titres Offerts.

ARTICLE 10 - DROITS ET OBLIGATIONS ATTACHES AUX ACTIONS

Chaque action donne droit dans les bénéfices, l'actif social et le boni de liquidation à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

Elle donne en outre le droit au vote et à la représentation dans les assemblées générales, ainsi que le droit d'être informé sur la marche de la Société et d'obtenir communication de certains documents sociaux aux époques et dans les conditions prévues par la loi et les statuts.

Les actionnaires ne sont responsables du passif social qu'à concurrence de leurs apports. Les droits et obligations suivent l'action quel qu'en soit le titulaire.

La propriété d'une action comporte de plein droit adhésion aux statuts de la Société et aux décisions de l'assemblée générale.

Les héritiers, créanciers, ayants droit ou autres représentants d'un actionnaire ne peuvent requérir l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni en demander le partage ou la licitation, ni s'immiscer dans les actes de son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux décisions de l'assemblée générale.

Chaque fois qu'il sera nécessaire de posséder un certain nombre d'actions pour exercer un droit quelconque, les propriétaires qui ne possèdent pas ce nombre auront à faire leur affaire personnelle du groupement, et éventuellement de l'achat ou de la vente du nombre d'actions nécessaires.

ARTICLE 11 - INDIVISIBILITE DES ACTIONS - NUE PROPRIETE – USUFRUIT

Les actions sont indivisibles à l'égard de la Société.

Les copropriétaires d'actions indivises sont représentés aux assemblées générales par l'un d'eux ou par un mandataire unique. En cas de désaccord, le mandataire est désigné en justice à la demande du copropriétaire le plus diligent.

Le droit de vote attaché à l'action appartient à l'usufruitier dans les assemblées générales ordinaires et au nu-proprétaire dans les assemblées générales extraordinaires. Cependant, les actionnaires peuvent convenir de toute autre répartition du droit de vote aux assemblées générales. La convention est notifiée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception à la Société, qui sera tenue d'appliquer cette convention pour toute assemblée qui se réunirait après l'expiration d'un délai d'un (1) mois suivant l'envoi de cette lettre.

Le droit de communication ou de consultation de l'actionnaire peut être exercé par chacun des copropriétaires d'actions indivises, par l'usufruitier et par le nu-proprétaire d'actions.

ARTICLE 12 - CONSEIL D'ADMINISTRATION

12.1 Composition du conseil d'administration

Sauf dispositions légales contraires à intervenir, la Société est administrée par un conseil d'administration de 18 membres (le « **Conseil d'Administration** ») désignés conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur et comme suit :

- **3 Administrateurs représentant le DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES ;**
- **3 Administrateurs représentant le SYNDICAT D'ENERGIE DES HAUTES-ALPES – TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES SYME05 ;**

- **2 Administrateurs représentant la CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES ;**
- **1 Administrateur représentant la CHAMBRE D'AGRICULTURE DES HAUTES-ALPES ;**
- **2 Administrateurs représentant la CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS ;**
- **1 Administrateur représentant la BP AURA ;**
- **1 Administrateur représentant la CEPAC ;**
- **1 Administrateur représentant la CA ;**
- **2 Administrateurs représentant la SOCIETE EDSB ;**
- **2 Administrateurs représentant l'ASSOCIATION POUR LE CONSEIL DES ENTREPRISES DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS DES HAUTES-ALPES.**

En cours de vie sociale, les administrateurs sont nommés, renouvelés ou révoqués dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Les administrateurs personnes morales doivent, lors de leur nomination, désigner un représentant permanent qui est soumis aux mêmes conditions et obligations et qui encourt les mêmes responsabilités que s'il était administrateur en son nom propre, le tout sans préjudice de la responsabilité solidaire de la personne morale qu'il représente.

12.2 Durée des fonctions

La durée des fonctions des administrateurs, autres que ceux représentant les collectivités territoriales, leurs groupements ou des établissements publics, est de six (6) années. Elles prennent fin à l'issue de l'assemblée générale ordinaire qui statue sur les comptes de l'exercice écoulé et tenue dans l'année au cours de laquelle expire leur mandat.

Les collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics ne participent pas à la désignation de ces administrateurs. Pour le calcul du quorum et la majorité, leurs actions ne sont pas prises en compte.

Le mandat des représentants des collectivités territoriales, de leurs groupements, des établissements publics et de la personnalité qualifiée prend fin avec celui de l'assemblée qui les a désignés.

Toutefois, en cas de démission ou de dissolution de l'assemblée délibérante, ou en cas de fin légale du mandat de celle-ci, leur mandat est prorogé jusqu'à la désignation de leur remplaçant par la nouvelle assemblée, leurs pouvoirs se limitant, dans ce cadre, à la gestion des affaires courantes de la Société.

En cas de vacances des postes représentant les collectivités territoriales, de leurs groupements, ou d'établissements publics, leurs assemblées délibérantes pourvoient au remplacement de leurs représentants dans le délai le plus bref.

Les représentants des collectivités territoriales, de leurs groupements ou des établissements publics, ainsi que la personnalité qualifiée, peuvent être relevés de leurs fonctions au Conseil d'Administration par l'assemblée délibérante ou le Conseil qui les a élus, ceux-ci étant tenus de pourvoir simultanément à leur remplacement et d'en informer le Président du Conseil d'Administration.

12.3 Limite d'âge

Nul ne peut être nommé administrateur si, ayant dépassé l'âge de 80 ans, sa nomination a pour effet de porter à plus d'un tiers des membres du Conseil d'Administration le nombre d'administrateurs ayant dépassé cet âge. Si cette proportion est dépassée, l'administrateur le plus âgé est réputé démissionnaire d'office à l'issue de l'assemblée générale ordinaire statuant sur les comptes de l'exercice au cours duquel le dépassement aura lieu.

Nonobstant ce qui précède, les représentants des collectivités territoriales et établissements publics ne peuvent être déclarés démissionnaires d'office si, postérieurement à leur nomination, ils dépassent la limite d'âge statutaire.

Il n'est pas tenu compte de ces personnes pour le calcul du nombre des administrateurs qui peuvent demeurer en fonction au-delà de la limite d'âge, en vertu des statuts de la Société.

12.4 Organisation et direction du Conseil d'Administration

La Présidence du Conseil d'Administration est dévolue au Président du Département des Hautes-Alpes, ou à toute personne désignée par ce dernier, s'agissant d'un administrateur désigné par le Département des Hautes-Alpes. La fonction de Président n'est pas rémunérée.

Nul ne peut assurer les fonctions de Président du Conseil d'Administration s'il est âgé de plus de 80 ans. Si le Président en fonction vient à dépasser cet âge, il est réputé démissionnaire d'office.

Le Président organise et dirige les travaux du Conseil d'Administration, dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

En cas d'absence du Président, le Conseil d'Administration désigne, parmi ses membres, un président de séance.

12.5 Vice-Président

Le Conseil d'Administration peut désigner un ou plusieurs vice-présidents.

12.6 Réunions et délibérations de Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, sur convocation de son Président, au siège social ou en tout autre lieu en France.

Tout membre du Conseil d'Administration ou le directeur général peut demander au Président de convoquer le Conseil d'Administration sur un ordre du jour déterminé si le Conseil d'Administration ne s'est pas réuni depuis plus de deux (2) mois. Le président est lié par les demandes qui lui sont ainsi adressées.

La convocation, qui mentionne l'ordre du jour, est faite par tous moyens écrits, en ce compris les courriels, au moins huit (8) jours ouvrés avant la date de réunion ; elle peut aussi intervenir verbalement et sans délai si tous les administrateurs en sont d'accord et sont tous présents, réputés présents ou représentés ou en cas d'urgence dûment motivée par des circonstances exceptionnelles. La convocation est accompagnée de tous documents nécessaires aux administrateurs pour l'accomplissement de leur mission et une prise de décision éclairée.

Tout administrateur peut donner, par tous moyens écrits, mandat à un autre administrateur de le représenter à une séance du Conseil d'Administration ; chaque administrateur ne pouvant représenter plus d'un administrateur.

Les délibérations sont prises aux conditions de quorum et de majorité prévues par la loi sous réserve des aménagements apportés par les statuts ou par acte extra-statutaire précisant les conditions de quorum attachées à certaines décisions.

En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Sont réputés présents, pour le calcul du quorum et de la majorité, les administrateurs qui participent à la réunion du Conseil d'Administration par des moyens de visioconférence ou de télécommunication permettant leur identification et garantissant leur participation effective. Toutefois, la présence effective ou par représentation sera nécessaire pour toutes délibérations du Conseil relatives à l'établissement des comptes annuels et du rapport de gestion, ainsi que pour l'établissement des comptes consolidés et du rapport sur la gestion du groupe ainsi que pour les décisions relatives à la révocation du Président du Conseil d'Administration, du Directeur Général et du Directeur Général Délégué.

Les délibérations du Conseil d'Administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président de séance et au moins un administrateur ayant pris part à la séance. En cas d'empêchement du président de séance, il est signé par au moins deux administrateurs. Ils sont établis sur un registre spécial, coté et paraphé et tenu au siège social. Les copies ou extraits des délibérations du Conseil d'Administration sont délivrés et certifiés conformément à la loi.

12.7 Pouvoirs du Conseil d'Administration

Le Conseil d'Administration détermine les orientations de l'activité de la Société et veille à leur mise en œuvre. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la Société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent.

Le Conseil d'Administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. Chaque administrateur reçoit toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission et peut se faire communiquer tous les documents qu'il estime utiles.

Le Conseil d'Administration peut, dans la limite d'un montant total qu'il fixe, autoriser le directeur général à donner des cautions, avals ou garanties au nom de la Société.

12.8 Rémunération des administrateurs

Les administrateurs ne percevront aucune rémunération au titre de leurs fonctions et les frais éventuellement exposés par les administrateurs pour l'exercice de leur mandat ne seront pas remboursés par la Société.

12.9 Comités temporaires

Le Conseil d'Administration peut décider la création de comités chargés d'étudier les questions que lui-même ou son président soumet pour avis à leur examen. Il fixe la composition et les attributions des comités. Les comités ont un pouvoir consultatif et exercent leur activité sous la responsabilité du Conseil d'Administration.

Le conseil d'administration fixe, le cas échéant, le montant de la rémunération des membres des comités.

Les comités peuvent confier certaines missions spécifiques à des tiers. Ils doivent alors en aviser, au préalable, le président du Conseil d'Administration de la Société.

12.10 Comité technique permanent

Il est institué un Comité technique permanent chargé d'apprécier la faisabilité et d'instruire dans leurs dimensions technique, financière et opérationnelle, les projets et opérations soumises à l'approbation du Conseil d'administration.

Pour chaque opération, le Comité technique désigne en son sein un rapporteur chargé de restituer l'appréciation portée par ledit Comité au Conseil d'Administration.

ARTICLE 13 – DIRECTION GENERALE

13.1 Modalités d'exercice

Conformément aux dispositions légales, la direction générale de la Société (la « **Direction générale** ») est assumée sous sa responsabilité, soit par le Président du Conseil d'Administration, soit par une autre personne physique nommée par le Conseil d'Administration et qui prend le titre de directeur général (le « **Directeur Général** »).

Le Conseil d'Administration, en délibérant aux conditions de quorum et de majorité prévues à l'article 12.6 des présents statuts, choisit entre les deux modalités d'exercice de la direction générale visées à l'alinéa précédent. Ce mode de direction demeure en application jusqu'à décision contraire.

Lorsque la Direction générale de la Société est assumée par le Président du Conseil d'Administration, les stipulations ci-après relatives au Directeur Général lui sont applicables et il prendra dans ce cas le titre de Président Directeur Général.

Le changement de la modalité d'exercice de la Direction générale n'entraîne pas une modification des statuts.

13.2 Pouvoirs

Le Directeur Général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la Société. Il exerce ses pouvoirs dans la limite de l'objet social, et sous réserve des pouvoirs expressément attribués par la loi aux assemblées générales et au Conseil d'Administration. Le Conseil d'Administration pourra en outre limiter l'étendue des pouvoirs du Directeur Général de façon spécifique.

Il représente la Société dans ses rapports avec les tiers. La Société est engagée même par les actes du Directeur Général qui ne relèvent pas de l'objet social de la Société, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte en cause dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant précisé que la seule publication des statuts ne peut suffire à constituer cette preuve.

Les stipulations des statuts ou les décisions du Conseil d'Administration limitant les pouvoirs du Directeur Général sont inopposables aux tiers.

Le Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour représenter la société aux assemblées des associés ou des actionnaires de ses filiales au sens de l'article L. 233-1 du code de commerce, et plus généralement pour exercer au nom de la société tous les pouvoirs reconnus aux associés ou actionnaires desdites filiales.

13.3 Directeurs Généraux Délégués

Sur proposition du Directeur Général, le Conseil d'Administration peut nommer une (1) à trois (3) personnes physiques, nommées directeurs généraux délégués (les « **Directeurs Généraux Délégués** »), chargées d'assister le Directeur Général.

13.4 Rémunération

La rémunération du Directeur Général et des Directeurs Généraux Délégués est fixée par le Conseil d'Administration.

13.5 Limite d'âge

Nul ne peut être nommé Directeur Général ou Directeur Général Délégué s'il est âgé de plus de 65 ans. Si un Directeur Général ou un Directeur Général Délégué vient à dépasser cet âge, il est réputé démissionnaire d'office.

13.6 Révocation et empêchement

Le Directeur Général est révocable à tout moment par le Conseil d'Administration. Il en est de même sur proposition du Directeur Général, des Directeurs Généraux Délégués.

Lorsque le Directeur Général cesse ou est empêché d'exercer ses fonctions, les Directeurs Généraux Délégués conservent, sauf décision contraire du Conseil d'Administration, leurs fonctions et leurs attributions jusqu'à nomination du nouveau Directeur Général.

ARTICLE 14 – ASSEMBLEES GENERALES

Les décisions collectives des actionnaires sont prises en assemblées générales ordinaires, extraordinaires, mixtes ou spéciales selon la nature des décisions qu'elles sont appelées à prendre. Les assemblées spéciales réunissent les titulaires d'actions d'une catégorie déterminée pour statuer sur toute modification des droits des actions de cette catégorie.

14.1 Convocation

Les assemblées générales sont convoquées par le Conseil d'Administration conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu choisi par l'auteur de la convocation.

14.2 Ordre du jour

L'ordre du jour des assemblées est arrêté par l'auteur de la convocation. Toutefois, un ou plusieurs actionnaires ont la faculté de requérir l'inscription à l'ordre du jour de projets de résolution dans les conditions légales et réglementaires.

L'assemblée ne peut délibérer sur une question qui n'est pas inscrite à l'ordre du jour. Néanmoins, elle peut, en toutes circonstances, révoquer un ou plusieurs membres du Conseil d'Administration et procéder à leur remplacement.

14.3 Droit d'admission aux assemblées

Tout actionnaire a le droit de participer aux assemblées sur justification du mandat conféré à son représentant et de l'inscription de ses actions dans les comptes de la Société au jour de la réunion de l'assemblée.

Tout actionnaire remplissant les conditions requises pour participer aux assemblées peut y assister personnellement ou par mandataire ou en votant par correspondance. Les formulaires de vote ne sont pris en compte qu'à condition de parvenir à l'adresse indiquée dans l'avis de convocation au plus tard le jour ouvré précédent la date de l'assemblée, sauf délai plus court fixé par le Conseil d'Administration.

Tout actionnaire ne peut se faire représenter que par un autre actionnaire ; à cet effet, le mandataire doit justifier de son mandat.

Sont réputés présents, pour le calcul du quorum et de la majorité, les actionnaires qui participent à l'assemblée par visioconférence ou par des moyens de télécommunication satisfaisant aux caractéristiques techniques prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

14.4 Présidence

Les assemblées sont présidées par le Président du Conseil d'Administration ou, en son absence, par un administrateur spécialement délégué à cet effet par le Conseil d'Administration ou par le vice-président, s'il en existe un. A défaut, l'assemblée désigne elle-même son Président.

14.5 Droit de vote

Le droit de vote attaché aux actions est proportionnel à la quotité de capital qu'elles représentent. Chaque action donne droit à une voix.

Chaque membre de l'assemblée a autant de voix qu'il possède et représente d'actions, tant en son nom personnel que comme mandataire.

14.6 Quorum et majorité

Les assemblées générales, qu'elles soient à caractère ordinaire, extraordinaire, mixte ou spécial délibèrent dans les conditions de quorum et de majorité prescrites par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur qui les régissent et exercent les pouvoirs qui leurs sont attribués par lesdites dispositions.

ARTICLE 15 - COMMISSAIRES AUX COMPTES

Le contrôle de la Société est exercé par un ou plusieurs commissaire(s) aux comptes exerçant leur mission conformément à la loi.

ARTICLE 16 - EXERCICE SOCIAL

Chaque exercice social a une durée d'une année, qui commence le 1^{er} octobre et finit le 30 septembre.

Par exception, le premier exercice social commencera le jour de l'immatriculation de la Société au registre du commerce et des sociétés et se terminera le 30 septembre.

ARTICLE 17 – COMPTES ANNUELS

A la clôture de chaque exercice, le Conseil d'Administration établit des comptes annuels et, le cas échéant, des comptes consolidés conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

ARTICLE 18 - AFFECTATION ET REPARTITION DES BENEFICES

Si les comptes de l'exercice approuvés par l'assemblée générale font apparaître un bénéfice distribuable tel qu'il est défini par la loi, l'assemblée générale décide de l'inscrire à un ou plusieurs postes de réserves dont elle règle l'affectation ou l'emploi, de le reporter à nouveau ou de le distribuer.

Le Conseil d'Administration peut procéder à la distribution d'acomptes sur dividende dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires.

L'assemblée générale peut accorder aux actionnaires pour tout ou partie du dividende mis en distribution ou des acomptes sur dividende, une option entre le paiement du dividende en numéraire ou en actions dans les conditions légales.

ARTICLE 19 - DISSOLUTION – LIQUIDATION

A l'expiration du terme fixé par la Société ou en cas de dissolution anticipée, l'assemblée générale règle les modalités de la liquidation et nomme un ou plusieurs liquidateurs dont elle détermine les pouvoirs et qui exercent leurs fonctions conformément à la loi.

ARTICLE 20 - DELEGUE SPECIAL

Lorsqu'une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales a accordé sa garantie aux emprunts contractés par la Société, elle a le droit, à condition de ne pas en être actionnaire, d'être directement représentée auprès de la Société par un délégué spécial désigné par l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale ou du groupement parmi ses membres.

Le délégué spécial doit être entendu, sur sa demande, par tous les organes de direction de la Société. Ses observations sont consignées au procès-verbal des réunions du Conseil d'Administration.

Le délégué spécial peut procéder à la vérification des livres et des documents comptables, et s'assurer de l'exactitude de leur mention, conformément aux dispositions de l'article L. 1524-6 du Code général des collectivités territoriales.

Le délégué spécial rend compte de son mandat dans les mêmes conditions que celles qui sont prévues par les représentants au conseil d'administration par l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales.

Les mêmes dispositions sont applicables aux collectivités territoriales et au groupement de collectivités territoriales qui détiennent des obligations émises par la Société.

ARTICLE 21 - COMMUNICATION

Conformément aux dispositions de l'article L. 1524-1 du Code général des collectivités territoriales, les délibérations du Conseil d'Administration et des assemblées générales, accompagnées du rapport de présentation et de l'ensemble des pièces s'y rapportant, sont communiquées dans les quinze (15) jours suivant leur adoption au représentant de l'État dans le département où la Société a son siège social.

De même, sont transmis au représentant de l'État les contrats visés aux articles L. 1523-2 à L. 1523-4 du Code général des collectivités territoriales, ainsi que les comptes annuels et le rapport du ou des commissaires aux comptes.

En cas de saisine de la Chambre Régionale des Comptes par le représentant de l'État, il est procédé à une seconde lecture de la délibération contestée par le Conseil d'Administration ou l'assemblée générale.

ARTICLE 22 – CONTESTATIONS

Toutes les contestations qui pourraient s'élever pendant la durée de la Société ou lors de sa liquidation soit entre la Société et les actionnaires ou les membres du Conseil d'Administration ou les commissaires aux comptes, soit entre les actionnaires eux-mêmes, concernant l'interprétation ou l'exécution des présents statuts ou généralement relatifs aux affaires sociales, seront jugées conformément à la loi et soumises à la juridiction des tribunaux compétents.

ARTICLE 23 – NOMINATION DES PREMIERS ADMINISTRATEURS

Les administrateurs de la Société jusqu'à l'issue de l'assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le [●] et tenue au cours de l'année [●] sont désignés ci-après en annexe.

Chacun des administrateurs a déclaré par avance accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci.

ARTICLE 24 – DESIGNATION DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

Sont nommés pour une durée de six (6) exercices :

- [●], société [●], immatriculée au registre du commerce et des sociétés de [●] sous le numéro [●] dont le siège social est sis [●] en qualité de Commissaire aux comptes titulaire,
- [●] né(e) le [●] à [●] de nationalité française domicilié(e) [●], en qualité de Commissaire aux comptes suppléant,] [*Facultatif si le titulaire est une personne morale*]

Les commissaires aux comptes, titulaire et suppléant, ont fait connaître à l'avance qu'ils acceptaient le mandat qui viendrait à leur être confié et ont déclaré, chacun en ce qui le concerne, n'être atteints d'aucune incompatibilité ni interdiction susceptible d'empêcher leur nomination.

ARTICLE 25 – JOUISSANCE DE LA PERSONNALITE MORALE – REPRISE DES ENGAGEMENTS SOUSCRITS POUR LE COMPTE DE LA SOCIETE

La Société ne jouira de la personnalité morale qu'à compter du jour de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés.

Toutefois, les soussignés déclarent accepter, purement et simplement, les actes accomplis pour le compte de la société en formation, tels qu'ils sont énoncés dans un état annexé aux présents statuts avec l'indication, pour chacun d'eux, de l'engagement qui en résultera pour la Société.

En conséquence, la Société reprendra, purement et simplement, lesdits engagements dès qu'elle aura été immatriculée au registre du commerce et des sociétés.

L'immatriculation de la Société emportera de plein droit, reprise par elle desdits engagements.

ARTICLE 26 - PUBLICITE – POUVOIRS

Tous pouvoirs sont donnés à [●] ou à tout mandataire de son choix qu'il se substituerait, pour effectuer les formalités de publicité relatives à la constitution de la Société et notamment :

- pour signer et faire publier l'avis de constitution dans un journal d'annonces légales dans le département du siège social,
- pour faire procéder à toutes les formalités en vue de l'immatriculation de la Société au registre du commerce et des sociétés,
- et généralement, au porteur d'un original ou d'une copie des présentes, pour accomplir les formalités prescrites par la loi.

Fait à [●],

Le [●] 2023

En douze (12) exemplaires,

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_43AG-DE

Pour le Département des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur Jean-Marie BERNARD

Pour le Syndicat d'Énergie des Hautes-Alpes –
TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES
SYME05
Le Président,
Monsieur Jean-Claude DOU

Pour la Caisse des dépôts et consignations
Monsieur/ Madame [●]

Pour l'Association pour le Conseil des Entreprises
du Batiment et des Travaux Publics des Hautes-
Alpes
Le Président,
Monsieur Nicolas CHABRAND

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie des
Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour Chambre d'Agriculture des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour [● BP AURA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CEPAC]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour LA SOCIETE EDSB
Monsieur/ Madame [●]

ANNEXE 1

ETAT DES ACTES ACCOMPLIS POUR LE COMPTE DE LA SOCIETE EN FORMATION
AVANT LA SIGNATURE DES STATUTS

1. Ouverture d'un compte auprès [de ●], et dépôt des souscriptions en numéraire pour le compte des futurs actionnaires de la société en formation ;
2. [A compléter] ;
3. [A compléter] ;
4. [A compléter].

Fait à [●],

Le [●] 2023

En douze (12) exemplaires,

Pour le Département des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur Jean-Marie BERNARD

Pour le Syndicat d'Énergie des Hautes-Alpes –
TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES
SYME05
Le Président,
Monsieur Jean-Claude DOU

Pour la Caisse des dépôts et consignations
Monsieur/ Madame [●]

Pour l'Association pour le Conseil des Entreprises
du Batiment et des Travaux Publics des Hautes-
Alpes
Le Président,
Monsieur Nicolas CHABRAND

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie des
Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour Chambre d'Agriculture des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour [● BP AURA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CEPAC]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour LA SOCIETE EDSB
Monsieur/ Madame [●]

ANNEXE 2

LISTE DES SOUSCRIPTEURS

Les 3.585 actions souscrites, d'une valeur nominale de 1.000 euros chacune, formant la totalité du capital social ont été libérées en numéraire de la totalité de leur valeur nominale à la souscription, comme suit :

Liste des souscripteurs	Montant des versements effectués	Nombre des actions souscrites
DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES	[1.135.000] €	[1.135]
SYME 05	[1.135.000] €	[1.135]
CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS	[500.000] €	[500]
ASSOCIATION POUR LE CONSEIL DES ENTREPRISES DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS DES HAUTES-ALPES	[215.000] €	[215]
CCI 05	[215.000] €	[215]
CH AGRI 05	[20.000] €	[20]
[●BP AURA]	[50.000] €	[50]
[●CEPAC]	[50.000] €	[50]
[●CA]	[50.000] €	[50]
[●Société EDSB]	[215.000] €	[215]
TOTAL : [10] actionnaires	[3.150.000] €	[3.150]

Fait à [●],

Le [●] 2023

En douze (12) exemplaires,

Pour le Département des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur Jean-Marie BERNARD

Pour le Syndicat d'Énergie des Hautes-Alpes –
TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES
SYME05
Le Président,
Monsieur Jean-Claude DOU

Pour la Caisse des dépôts et consignations
Monsieur/ Madame [●]

Pour l'Association pour le Conseil des Entreprises
du Bâtiment et des Travaux Publics des Hautes-
Alpes
Le Président,
Monsieur Nicolas CHABRAND

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie des
Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour Chambre d'Agriculture des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_43AG-DE

Pour [● BP AURA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CEPAC]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour LA SOCIETE EDSB
Monsieur/ Madame [●]

ANNEXE 3

NOMINATION DES PREMIERS ADMINISTRATEURS

Les administrateurs de la Société jusqu'à l'issue de l'assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le [●] et tenue au cours de l'année [●] sont désignés ci-après en annexe.

Pour **LE DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES** :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour **SYNDICAT D'ENERGIE DES HAUTES-ALPES – SYMENERGIE 05** :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour **LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES** :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour **LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DES HAUTES-ALPES** :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour **LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS** :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour [BP AURA] :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour [CEPAC] :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour [CA] :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour LA SOCIETE EDSB :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Pour L'ASSOCIATION POUR LE CONSEIL DES ENTREPRISES DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS DES HAUTES-ALPES :

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

- Monsieur/Madame [●], né le [●] à [●] de nationalité [●], domicilié au [●] ;

Lequel déclare accepter les fonctions ainsi confiées et déclaré qu'aucune disposition légale ou réglementaire ne lui interdit d'exercer celles-ci :

A le

Signature

Fait à [●],

Le [●] 2023

En douze (12) exemplaires,

Pour le Département des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur Jean-Marie BERNARD

Pour le Syndicat d'Énergie des Hautes-Alpes –
TERRITOIRE D'ÉNERGIE HAUTES-ALPES
SYME05
Le Président,
Monsieur Jean-Claude DOU

Pour la Caisse des dépôts et consignations
Monsieur/ Madame [●]

Pour l'Association pour le Conseil des Entreprises
du Batiment et des Travaux Publics des Hautes-
Alpes
Le Président,
Monsieur Nicolas CHABRAND

Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie des
Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour Chambre d'Agriculture des Hautes-Alpes
Le Président,
Monsieur [●]

Pour [● BP AURA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CEPAC]
Monsieur/ Madame [●]

Pour [●CA]
Monsieur/ Madame [●]

Pour LA SOCIETE EDSB
Monsieur/ Madame [●]

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-44AG TE05

Modification de la composition de la commission d'appel d'offres

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOLLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOLAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_44AG-DE

OBJET : 2023-44AG TE05

Modification de la composition de la commission d'appel d'offres

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, article L 1411-5 ;

Vu l'article 37 du règlement intérieur de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé le Syndicat) ;

Vu la délibération 2020-40AG du 15 décembre 2020 du Syndicat instaurant la nouvelle commission d'appel d'offres ;

Vu la démission de Jean Conreaux élu en tant que membre titulaire de ladite commission.

Vu la délibération 2023-06AG du 16 mars 2023 modifiant la composition de la commission d'appel d'offres

Vu la lettre d'observation du Préfet du 11 mai 2023 demandant le retrait de la délibération 2023-06AG du 16 mars 2023,

Le Président informe les élus que le comité syndical doit retirer la délibération 2023-06AG du 16 mars 2023 car elle est non conforme au règlement approuvé par délibération 2020-40AG du 15 décembre 2020.

En effet, lorsqu'un membre titulaire de la commission d'appel d'offres cesse définitivement d'exercer ses fonctions, il est nécessaire de le remplacer par le premier des candidats figurant sur la même liste que lui, qui n'avait pas été membre titulaire mais qui détenait la qualité de suppléant.

Lorsque ce membre suppléant devient titulaire, c'est l'élu présent sur la même liste que lui et figurant immédiatement après lui qui le remplace en tant que suppléant. Le poste de suppléant devenu vacant, n'a pas lieu d'être pourvu. En effet, le renouvellement intégral par réélection de la CAO n'est prévu que lorsque le remplacement n'est plus possible faute de suppléant.

Aussi, afin de compléter la place vacante laissée par Jean Conreaux, membre titulaire, il convient de faire monter le premier de la liste des suppléants et le deuxième des suppléants en premier de la liste des suppléants.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- **Annule** la délibération 2023-06AG du 16 mars 2023,
- **Modifie** le tableau des membres de la CAO ci-dessous, approuvé par la délibération du Comité Syndical N° 2020-40AG du 15 décembre 2020

NOM / PRENOM	
TITULAIRES	
1	Dominique GOURY
2	Jean Pierre CLAEYMAN
3	Joël BONNAFFOUX
4	Jean CONREAUX
5	Jean Jacques BICAIS
SUPPLEANTS	
1	Lionel TARDY
2	René AMOURIQ
3	Jean Michel ARNAUD
4	Claude BACHENET
5	Olivier VANNIER

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_44AG-DE



- Désigne Lionel TARDY en tant que 4^{ème} membre titulaire de la commission d'appel d'offres et d'approuver la nouvelle composition de la CAO

NOM / PRENOM	
TITULAIRES	
1	Dominique GOURY
2	Jean Pierre CLAEYMAN
3	Joël BONNAFFOUX
4	Lionel TARDY
5	Jean Jacques BICAIS
SUPPLEANTS	
1	René AMOURIQ
2	Jean Michel ARNAUD
3	Claude BACHENET
4	Olivier VANNIER
5	

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.

Le Président,
Jean Claude BOUT



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_45AG-DE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-45AG TE05

**Adhésion au service de médecine de prévention du Centre de Gestion de la Fonction Publique
Territoriale des Hautes-Alpes**

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOLAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAI Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES

Tél : 04 92 44 39 00

secretariat@syme05.fr


www.syme05.fr

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_45AG-DE

OBJET : 2023-45AG TE05
Adhésion au service de médecine de prévention du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale des Hautes-Alpes

Vu le code général de la fonction publique, et notamment ses articles L. 136-1, L. 452-47, L. 812-3 et L. 812-4 ;

Vu la loi n° 2021-1018 du 2 août 2021 pour renforcer la prévention en santé au travail ;

Vu le décret n° 85-603 du 10 juin 1985 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine professionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale ;

Vu les délibérations du Conseil d'administration du Centre de Gestion qui adoptent les principes de la présente convention et fixent les tarifs du service.

Considérant que les collectivités territoriales doivent veiller à l'état de santé des agents territoriaux en ayant comme préoccupation d'empêcher toute altération de leur état de santé du fait de l'exercice de leurs fonctions ;

Considérant que chaque collectivité et chaque établissement public local doit disposer d'un service de médecine professionnelle, et que ce service peut être établi auprès d'un service créé par le Centre de Gestion ;

Considérant que le Centre de Gestion des Hautes-Alpes a mis en place un tel service ;

Considérant que la précédente convention d'adhésion est caduque et qu'il convient de procéder à son renouvellement pour 2023.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- Poursuit son adhésion au service de médecine préventive géré par le Centre de Gestion des Hautes-Alpes à compter du 05 juillet 2023.
- Autorise le Président à signer la convention de mise en œuvre de la médecine préventive avec le Centre de Gestion des Hautes-Alpes ci-annexée.
- Dit que les crédits correspondants sont prévus au budget de la collectivité.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.

Le Président,
Jean Claude BOU



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_45AG-DE



Centre de Gestion
Fonction Publique Territoriale des Hautes-Alpes

CONVENTION

DE MISE EN ŒUVRE DE LA MEDECINE PREVENTIVE *Collectivités et Etablissements affiliés au Centre de Gestion* Année 2023

ENTRE :

Le Territoire d'Energie Hautes-Alpes SyME05
Représenté par son Président : Jean-Claude DOU autorisé par délibération du Conseil syndical., en date du....., désigné dans les présentes sous les dénominations de Collectivité ou Etablissement, d'une part,

ET :

Le Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale des Hautes-Alpes, représenté par son Président, Monsieur Marcel CANNAT, autorisé par son Conseil d'Administration, désigné dans les présentes sous les dénominations du Centre de Gestion ou de délégataire, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

- Vu le code général de la fonction publique, et notamment ses articles L. 136-1, L. 452-47, L. 812-3 et L. 812-4)
- Vu la loi n° 2021-1018 du 2 août 2021 pour renforcer la prévention en santé au travail ;
- Vu le décret n° 85-603 du 10 juin 1985 modifié relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine professionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale

Vu les délibérations du Conseil d'administration du Centre de Gestion qui adoptent les principes de la présente convention et fixent les tarifs du service

Vu la délibération en date du de l'assemblée délibérante de la Collectivité autorisant la signature de la présente convention

Article 1 : Objet

La collectivité Territoire d'Energie Hautes-Alpes SyME05 adhère au service de médecine de prévention du Centre de Gestion de la Fonction Publique Territoriale des Hautes-Alpes : Médicom.

Article 2 : Nature de la mission confiée au service de médecine préventive

Le Service de Santé au Travail assure l'ensemble des missions :

- prévues au titre III chapitre II du décret n°85-603 modifié, pour les agents publics
- prévues à la 4ème partie Santé et Sécurité au Travail du Code du travail, pour les agents de droit privé.

Ces missions regroupent l'action en milieu de travail (AMT), le suivi médical des agents et l'activité connexe.

Le Service de Santé au Travail a pour vocation de mobiliser les compétences nécessaires pour prévenir toute altération de la santé des agents, pour veiller à leur sécurité et pour œuvrer à l'amélioration de leurs conditions de travail et leur maintien dans l'emploi.

Toute modification législative ou réglementaire de ces dispositions générales sera tacitement incluse dans la présente convention.

Article 3 : composition de l'équipe pluridisciplinaire du service de médecine préventive

Le service est composé d'une équipe pluridisciplinaire aux compétences plurielles et complémentaires

comprenant :

- médecins du travail
- médecins collaborateurs
- infirmières de santé au travail (IDEST)
- assistantes médicales
- assistantes administratives

Le choix des professionnels intervenant dans la Collectivité appartient exclusivement au Centre de Gestion.

I. ACTIONS DU SERVICE :

A. Actions sur le milieu de travail :

MISSIONS EN MATIERE D'ACTION EN MILIEU DE TRAVAIL (AMT)

Le Service de Santé au Travail doit consacrer à sa mission en milieu de travail au moins un tiers du temps dont il dispose. Dans ce cadre, il :

- Conseille l'autorité territoriale, les agents et leurs représentants, sur l'adaptation des conditions de travail, notamment dans les domaines suivants :
 - amélioration des conditions de vie et de travail dans les services,
 - hygiène générale des locaux de travail,
 - adaptation des postes, des techniques et des rythmes de travail à la physiologie humaine,
 - protection des agents contre l'ensemble des nuisances et les risques d'accident de travail/service ou de maladie professionnelle,
 - hygiène dans les restaurants administratifs,
 - information sanitaire.
- Analyse les postes de travail et leurs exigences physiques et psychologiques ainsi que les rythmes de travail pour mettre en œuvre d'éventuelles surveillances particulières et conseille des aménagements.
- Effectue des visites des lieux de travail.

- Réalise des études de poste et des propositions d'aménagement
- Etablit et tient à jour en liaison avec l'assistant ou le conseiller de prévention et après consultation de la FS-SSCT ou du CST, une fiche sur laquelle sont consignés les risques professionnels propres au service et les effectifs d'agents exposés à ces risques
- Donne un avis consultatif sur les projets de construction ou aménagements importants des bâtiments administratifs et techniques et sur les projets de modifications apportées aux équipements et outils de travail ainsi que ceux liés aux nouvelles technologies susceptibles d'avoir un impact sur la santé.

L'AMT est réalisée, isolément et/ou en collaboration, par :

- les médecins du travail
- les IDEST (Infirmières en Santé au Travail),
- les ACFI et préventeurs du Service de Prévention
- l'ergonome

Tous ont libre accès aux lieux et locaux de travail dans ce cadre d'intervention.

B. Surveillance médicale des agents :

Le Service de Santé au Travail a un rôle exclusivement préventif. Ce n'est ni un service de soins ni un service d'urgences.

Le médecin du travail n'effectue pas de visite de contrôle et ne statue jamais sur l'aptitude des agents de droit public contrairement au médecin agréé (art. 11-2 du décret 85-603 du 10 juin 1985 modifié).

Le médecin du travail peut formuler un avis ou émettre des propositions lors de l'affectation de l'agent au poste de travail au vu de ses particularités et au regard de l'état de santé de l'agent.

Le médecin du travail vérifie la compatibilité de l'état de santé de l'agent avec les conditions de travail liées au poste occupé par ce dernier.

Le médecin du travail est seul habilité à proposer des aménagements de poste de travail ou de conditions d'exercice des fonctions, justifiés par l'âge, la résistance physique ou l'état de santé de l'agent. Il peut également proposer des aménagements temporaires de postes de travail ou de conditions d'exercice des fonctions au bénéfice des femmes enceintes, venant d'accoucher ou allaitantes.

Lorsque l'autorité territoriale ne suit pas l'avis du service de médecine préventive, sa décision doit être motivée par écrit et la FS-SSCT ou à défaut, le CST doit en être tenu informé.

Le médecin du travail établit et renseigne pour chaque agent un dossier médical en santé au travail dans les conditions prévues à l'article L. 4624-8 du Code du Travail. La tenue de ce dossier garantit le respect des règles de confidentialité et de secret professionnel.

Lors du premier examen médical, le médecin du travail retrace, dans le respect des dispositions prévues aux articles L. 1110-4 et L. 1111-7 du Code de la santé publique, les informations relatives à l'état de santé de l'agent ainsi que les avis des différentes instances formulés en application de l'article L.826-3 et de l'article L.826-12 du Code Général de la Fonction Publique.

Le Service de Santé au Travail s'engage à respecter au mieux les horaires de rendez-vous pour limiter l'attente des agents et les retards.

1. Suivi médical des agents de droit public

Les professionnels de santé au travail du service peuvent recourir, pour l'exercice de leurs missions, à des pratiques médicales à distance utilisant les technologies de l'information et de la communication. Préalablement au recours à ces pratiques, l'agent en est informé et donne son consentement.

Les conditions de mise en œuvre de ces pratiques assurent le respect de la confidentialité.

1.1.1. Visite d'embauche

Lors de chaque recrutement (*article L.812-4 du CGFP*) **la visite organisée auprès du service de médecine préventive est obligatoire**. Le médecin du travail peut formuler un avis ou émettre des propositions lors de l'affectation de l'agent au poste de travail au vu de ses particularités et au regard de l'état de santé de l'agent.

Pour les emplois saisonniers (ASA : accroissement saisonnier d'activité), l'obligation de la visite d'embauche dépend de la durée effective du contrat. L'activité saisonnière est une activité en lien avec la saison, appelée à se répéter chaque année à des dates à peu près fixes et qui n'est pas assurée par quelqu'un d'autre le reste de l'année.

Il n'y a pas d'obligation de visite d'embauche si la durée effective de travail est inférieure à 45 jours. Dans le cas contraire, deux options :

- la visite d'embauche s'impose si l'agent occupe un nouveau poste de travail
- il n'y a pas d'obligation de visite d'embauche si l'agent occupe un même poste ou un poste équivalent avec une fiche de visite sans restriction datant de moins de 2 ans si l'employeur est le même ou d'1 an si l'employeur a changé.

Pour les emplois d'été/hiver (remplacement d'un agent pendant ses vacances nécessitant un renfort de personnel de manière occasionnelle), l'obligation de la visite d'embauche dépend de la classification de l'agent en SMP ou pas. La visite d'embauche est obligatoire pour l'agent SMP.

Il y a une dérogation pour l'agent non SMP s'il occupe le même poste ou un poste équivalent avec une fiche de visite sans restriction datant de moins de 2 ans si l'employeur est le même ou 1 an si l'employeur a changé.

Pour les remplacements d'agent absent pour tous types de motifs ou les agents en renfort (ATA : accroissement temporaire d'activité), les règles sont identiques à celles des emplois été/hiver.

1.1.2. Visite d'information et de prévention

Les agents des collectivités et établissements adhérents bénéficient d'une visite d'information et de prévention (VIP) au minimum tous les 2 ans.

Cette visite peut être réalisée par le médecin du travail, un collaborateur médecin ou une infirmière de santé au travail dans le cadre d'un protocole formalisé.

La visite d'information et de prévention a pour objet :

- d'interroger l'agent sur son état de santé,
- de l'informer sur les risques éventuels auxquels l'expose son poste de travail,
- de le sensibiliser sur les moyens de prévention à mettre en œuvre,
- d'identifier si son état de santé ou les risques auxquels il est exposé, nécessite une orientation vers le médecin du travail,

- de l'informer sur les modalités de suivi de son état de santé, la possibilité dont il dispose à tout moment de bénéficier d'une visite à sa demande, avec le médecin du travail.

A l'issue de toute VIP, si elle n'est pas réalisée par le médecin du travail, le professionnel de santé qui a effectué cette visite peut, s'il l'estime nécessaire, orienter sans délai l'agent vers le médecin du travail dans le respect du protocole précité. Il informe l'agent de la possibilité d'être reçu par un médecin du travail.

Les agents fournissent à leur administration la preuve qu'ils ont satisfait à cette obligation en leur remettant leur fiche de visite.

Pour les fonctionnaires territoriaux nommés dans plusieurs emplois permanents à temps non complet, cette VIP se déroule pour la collectivité qui emploie le fonctionnaire pendant la quotité horaire hebdomadaire la plus longue.

1.1.3. Surveillance médicale particulière

En plus de la VIP prévue précédemment, le médecin du travail exerce une surveillance médicale particulière à l'égard :

- des personnes en situation de handicap ;
- des femmes enceintes, venant d'accoucher ou allaitantes ;
- des agents réintégrés après un congé de longue maladie ou de longue durée ;
- des agents occupant des postes dans des services comportant des risques spéciaux ;
- des agents souffrant de pathologies particulières.

Le médecin du travail définit la fréquence et la nature du suivi que comporte cette surveillance médicale. Ces visites présentent un caractère obligatoire.

1.1.4. Visite à la demande de l'agent

Indépendamment des visites mentionnées ci-dessus, les agents peuvent demander à bénéficier d'une visite avec le médecin du travail ou un membre du service de médecine préventive sans que l'administration ait à en connaître le motif.

1.1.5. Visite à la demande de la collectivité

L'autorité Territoriale peut demander au médecin du travail de recevoir un agent. Elle doit informer l'agent de cette démarche.

2. Suivi médical des agents de droit privé

2.1. Les visites médicales obligatoires

2.1.3. Visite d'embauche

Elle doit intervenir, au plus tard, avant la fin de la période d'essai voire avant l'embauche pour le salarié SMR.

Sauf si le médecin l'estime nécessaire ou si l'agent en fait la demande, un nouvel examen médical d'embauche n'est pas obligatoire lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- l'agent est appelé à occuper un emploi identique présentant les mêmes risques d'exposition,
- le médecin du travail est en possession de la fiche établie en application de l'article R4624-47,
- aucune inaptitude n'a été reconnue lors du dernier examen médical intervenu au cours :
 - des 24 mois précédents, lorsque l'agent est à nouveau embauché par le même employeur,
 - des 12 derniers mois, lorsque l'agent change d'entreprise.

Concernant les emplois saisonniers et les emplois d'été/hiver se référer à l'article 1-1-1.

2.1.2. Visite périodique

La fréquence est biennale. Se référer à l'article 1.1.2.

2.1.3. Visite de reprise du travail

L'agent bénéficie d'un examen de reprise du travail par le médecin :

- après un congé maternité,
- après une absence pour cause de maladie professionnelle,
- après une absence d'au moins trente jours pour cause d'accident du travail, de maladie ou d'accident non professionnel.

Le Service de Santé au Travail est informé de tout arrêt de travail d'une durée inférieure à trente jours pour cause d'accident du travail afin de pouvoir apprécier, notamment, l'opportunité d'un nouvel examen médical et, avec l'équipe pluridisciplinaire, préconiser des mesures de prévention des risques professionnels.

L'examen de reprise doit être organisé dans les 8 jours qui suivent la date de reprise du travail de l'agent.

L'examen de reprise a pour objet :

- de délivrer l'avis d'aptitude médicale de l'agent à reprendre son poste,
- de préconiser si besoin l'aménagement, l'adaptation du poste ou le reclassement de l'agent
- d'examiner les propositions d'aménagement, d'adaptation du poste ou de reclassement faites

par la Collectivité à la suite des préconisations émises par le médecin lors de la visite de pré-reprise.

2.1.4. Visite de pré-reprise du travail

En vue de favoriser le maintien dans l'emploi des agents en arrêt de travail d'une durée de plus de trois mois, une visite de pré-reprise est assurée par le médecin à l'initiative du médecin traitant, du médecin conseil des organismes de sécurité sociale ou de l'agent. Cette visite ne donne pas lieu à la délivrance d'une fiche d'aptitude mais à des préconisations d'aménagement ou d'adaptation du poste de travail, si besoin. Elle peut, dans certains cas, se substituer à la visite de reprise.

2.2. Visites médicales facultatives

2.2.1. Visite occasionnelle à la demande de l'employeur

2.2.2. Visite ponctuelle à la demande du médecin ou de l'IDEST

2.2.3. Visite occasionnelle à la demande de l'agent.

3. Examens complémentaires

Le médecin du travail peut prescrire tout examen complémentaire nécessaire à :

1° A la détermination de la compatibilité entre le poste de travail et l'état de santé de l'agent, notamment au dépistage des affections pouvant entraîner une contre-indication à ce poste de travail ;

2° Au dépistage d'une maladie professionnelle ou à caractère professionnel susceptible de résulter de l'activité professionnelle de l'agent ;

3° Au dépistage des maladies dangereuses pour l'entourage professionnel de l'agent.

La prise en charge financière des frais occasionnés par ces examens incombe à l'employeur.

Dans le respect du secret médical, il informe l'autorité territoriale de tout risque d'épidémie

II. INDEPENDANCE DU MEDECIN DU SERVICE DE MEDECINE PREVENTIVE

Le médecin du service de médecine préventive exerce son activité médicale, en toute indépendance et dans le respect des dispositions du Code de la Santé Publique.

DEONTOLOGIE ET SECRET PROFESSIONNEL

Tous les professionnels du Service de Santé au Travail sont soumis au secret professionnel y compris le personnel administratif.

Concernant les professionnels médicaux, le code de déontologie médicale dispose, dans son article 4, que le secret médical concerne « l'ensemble des informations venues à la connaissance du médecin dans l'exercice de sa profession : ce qui lui a été confié, ce qu'il a vu, entendu ou compris ».

Article 4 :

Le Centre de Gestion choisira les lieux où seront pratiqués les examens médicaux et en informera la collectivité.

Tout local médical utilisé par le service de médecine préventive du CDG05 doit satisfaire aux strictes conditions d'accessibilité, de confort, d'hygiène et de confidentialité

Ainsi, les agents seront convoqués, selon les cas :

1. Dans les locaux du service de médecine du CDG 05 (Gap ou l'Argentière-La-Bessée)
2. en un lieu répondant aux critères définis, situé de préférence dans un secteur géographique proche de la collectivité adhérente

En cas de nécessité, ils peuvent être modifiés sans que la responsabilité du Centre de Gestion puisse être engagée.

Le calendrier des examens sera défini par le Centre de Gestion après consultation de la Collectivité, à laquelle il sera ensuite communiqué.

Les convocations nominatives seront établies par la Collectivité ou l'Etablissement en fonction du nombre de rendez-vous fixé par le Service Médicom, et sous leur responsabilité.

Le planning définitif établi par la Collectivité ou l'Etablissement sera transmis au Service Médicom **a minima une semaine avant les visites.**

Les visites constituant une obligation pour les agents, ceux d'entre eux qui seront absents à la visite seront reconvoqués, dans la mesure du possible, à une autre date et dans un lieu déterminé par le Service Médicom.

Article 5 :

La participation de la collectivité aux frais de mise en œuvre de la surveillance médicale prévue par la présente convention fera l'objet d'un forfait annuel par visite qui sera notifié par le Centre de Gestion.

les tarifs des examens médicaux du Service "MEDICOM" sont fixés pour l'année de la façon suivante :

- VIP ou visite surveillance médicale particulière ou visite à la demande de l'agent ou de la collectivité, réalisée par un médecin : **71 € par agent**
- VIP Infirmière de santé au travail : **61 € par agent**

Article 6 :

La valeur du forfait est due, que l'agent se soit présenté ou non à l'examen, sauf en cas d'absence justifiée par un motif valable 72 heures au moins avant la ou les dates prévues.

Les agents absents sans motif valable seront facturés deux fois.

Moyens mis à disposition par la collectivité :

- Fiches de risques professionnels

La collectivité ou l'établissement s'engage à fournir au médecin toutes les informations lui permettant d'établir la fiche de risques professionnels définie dans l'article 14-1 du décret n°2000-542 du 16 juin 2000.

Les effectifs :

Tous les agents de la collectivité ou de l'établissement étant concernés, une liste de ces agents devra être fournie chaque année au service de médecine préventive

Article 7 :

La présente convention prendra effet le Sa durée de validité est fixée au 31/12/2023.

Elle sera renouvelée par tacite reconduction d'année civile en année civile dans la limite de 3 renouvellements (soit jusqu'au 31/12/2026) sauf dénonciation expresse d'une des parties contractantes notifiée à l'autre par lettre recommandée avec accusé de réception trois mois avant son expiration.

Article 8 :

Pour l'exécution de cette convention, les parties contractantes font élection de domicile au : Centre de Gestion F.P.T., Les Fauvettes II – 1 rue des Marronniers - 05000 GAP CEDEX.

Fait à :

Fait à : Gap

Le :

Le :

L'Autorité Territoriale

Le Président du Centre de Gestion

(Signature et cachet)

de la Fonction Publique Territoriale

Marcel CANNAT

ANNEXE MEDICOM

LISTE NOMINATIVE DES AGENTS BENEFICIANT DES EXAMENS DE SANTE / ANNEE

	Nom – Prénom	Date de naissance	Grade	Poste de travail (indiquer succinctement les missions effectuées)
01				
02				
03				
04				
05				

06			
07			
08			
09			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

(Ajouter une feuille si nécessaire)

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_46AG-DE

Recevoir
Le défaut

 territoire
d'énergie
HAUTES-ALPES • SyME05

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-46AG TE05

Décision modificative

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Étaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Étaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOULAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Étaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr



www.syme05.fr

05164	TERRITOIRE D'ENERGIE HAUTES ALPES	DM n°2 2023
Code INSEE	TERRITOIRE ENERGIE HAUTES ALPES	

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU Comité syndical
DECISION MODIFICATIVE N°2

Désignation	Dépenses (1)		Recettes (1)	
	Diminution de crédits	Augmentation de crédits	Diminution de crédits	Augmentation de crédits
FONCTIONNEMENT				
D-73918 : Autres reversements et restitutions sur fiscalité locale	0.00 €	40 000.00 €	0.00 €	0.00 €
TOTAL D 014 : Atténuations de produits	0.00 €	40 000.00 €	0.00 €	0.00 €
R-73141 : Taxe sur la consommation finale d'électricité	0.00 €	0.00 €	0.00 €	40 000.00 €
TOTAL R 731 : Fiscalité locale	0.00 €	0.00 €	0.00 €	40 000.00 €
Total FONCTIONNEMENT	0.00 €	40 000.00 €	0.00 €	40 000.00 €
Total Général		40 000.00 €		40 000.00 €

Le Président
Jean Claude Dou



(1) y compris les restes à réaliser

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_47AG-DE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-47AG TE05

Convention locale pour le déploiement de solution alternatives aux renforcements de réseau

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Chorges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOLAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_47AG-DE

OBJET : 2023-47AG TE05

Convention locale pour le déploiement de solutions alternatives aux renforcements de réseau

Vu l'article L.2224-34 du Code Général de Collectivités Territoriales,

Vu l'article 9 du cahier des charges de concession,

Vu la délibération du 26 juin 2015 « le SyME05 face au changement climatique » portant engagement de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé Syndicat) vers la transition énergétique et l'incitant à conduire des opérations de maîtrise de l'énergie,

Vu l'étude préliminaire pour le poste Chauvet sur la commune de Saint André de Rosans,

Vu l'avis favorable du FACE en date du 1^{er} juin 2023 pour un montant de 7 013 € permettant l'installation d'équipement de maîtrise en énergie pour l'alimentation du poste.

Le Président expose :

Enedis a autorisé la pose de l'équilibreur de tension à la suite de l'émission, par l'agent de contrôle assermenté, du procès-verbal n° 21022 concernant un dossier de Maîtrise de la demande d'Énergie sur le poste Chauvet situé sur la commune de Saint André de Rosans afin de répondre à la réclamation d'un usager raccordé au réseau de distribution publique d'électricité.

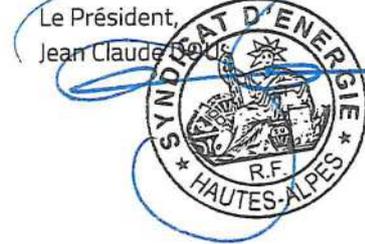
Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- Approuve les termes de la convention ci-annexée,
- Autorise le Président à signer ladite convention.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.

Le Président,
Jean Claude



Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_47AG-DE



HAUTES-ALPES

EN DIS

Concession pour le service public de la distribution d'énergie électrique

Convention locale pour le déploiement de solutions alternatives aux renforcements de réseau

ENTRE

La Syndicat Mixte d'Énergie des Hautes Alpes « Territoire d'énergie 05 », établissement public de coopération intercommunale, demeurant ZA La grande île nord 05230 Chorges, autorité organisatrice du service public de la distribution d'électricité, représenté par Monsieur Jean-Claude DOU, Président du Territoire d'énergie 05, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération du xxxxx, ci-après désigné « le TE05 »,
d'une part,

ET

ENEDIS, Société Anonyme à directoire et à conseil de surveillance au capital de 270 037 000 €, dont le siège social est Tour Winterthur 102 terrasse Boieldieu 92085 La Défense Cedex, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 444 608 442, représenté par Monsieur Sébastien MATHERON Directeur Alpes du Sud, faisant élection de domicile 6, rue du Verger, 05000 GAP,
ci-après désigné « ENEDIS »,
d'autre part,

PREAMBULE

L'article 9 du cahier des charges de concession pour le service public de la distribution d'électricité d'énergie électrique signé entre ENEDIS et Territoire d'énergie 05 dispose que l'autorité concédante est maître d'ouvrage des renforcements des postes de transformation et des canalisations basse tension sur le territoire des communes de régime rural. Ce même article 9 précise que le renforcement de réseau est défini comme toute modification des ouvrages existants nécessitée par l'accroissement de la demande d'électricité ou par l'amélioration de la qualité de service.

Dans un contexte de réchauffement climatique, d'augmentation du prix de l'énergie, et de montée de la précarité énergétique, les collectivités locales sont invitées à développer des actions favorisant la maîtrise de l'énergie sur leur territoire. A ce titre, le Territoire d'énergie Hautes-Alpes (TE05 – Syme05) entend prendre part à cette transition énergétique par le développement d'actions alternatives aux renforcements en vue de maîtriser la demande en électricité (MDE) tout en garantissant un niveau élevé de qualité de l'énergie distribuée.

La conduite de telles opérations, conformes aux statuts du TE05, définies à l'article 1221-3 du Code Général des Collectivités Territoriales, peut en outre faire l'objet d'aides financières du Facé, dans le cadre d'une "enveloppe spécifique", lorsqu'elles permettent de réduire la puissance appelée en pointe, par des actions de programmation, de délestage ou de régulation.

En conséquence, eu égard à l'intérêt porté par le TE05 quant au développement d'actions tendant à maîtriser la demande en électricité des consommateurs finals sur le territoire de la concession,

il est convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet

La présente convention a pour objet de définir entre les parties, les conditions de mise en œuvre, à titre dérogatoire, d'un appareil de type EQUI8 sur la commune de St André de Rosans au poste Bergière, qui permet de proposer une alternative au renforcement immédiat du réseau basse tension.

Cette solution alternative est validée dans le seul but de résorber rapidement des problématiques de qualité de fourniture, objet de réclamation client.

Article 2 – Réalisation et exploitation des ouvrages

Les ouvrages nécessaires seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du TE05, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables en la matière, et selon la procédure en vigueur pour la réalisation des travaux d'électrification rurale, adaptée en fonction des ouvrages à établir.

Cette procédure comprendra notamment les étapes suivantes, menées par le Territoire d'énergie 05 en concertation avec ENEDIS.

1- Etude de faisabilité

ENEDIS fournira au TE05 et à sa demande, les éléments suivants du ou des poste(s) HTA/BT concerné(s) :

- identification et longueur des dipôles du départ concerné
- puissance transfo (et si possible) réglage prises à vide
- nature des câbles
- nombre de clients mono sur le dipôle, puissance souscrite pour chaque client mono du dipôle et rattachement à la phase concernée.
- nombre de clients tri sur le dipôle et puissance souscrite pour chaque client tri du dipôle
- distance du client par rapport à l'origine du dipôle.
- campagne de mesure s'il y en a eu.

2- Mémoire descriptif

Le TE05 transmettra à ENEDIS un mémoire descriptif des installations à réaliser, définissant en particulier la nature, le fabricant et la localisation des composants utilisés.

Dans le contexte de réclamation client, à l'issue de la mise en œuvre de l'appareil, le TE05 fournira également un constat de mesure attestant de la pertinence de la solution retenue et de l'amélioration de la qualité de fourniture, en conformité avec les normes en vigueur. Dans le cas contraire, le TE05 s'engage à procéder sine die aux travaux de renforcement des ouvrages dont il est maître d'ouvrage.

3- Réception des ouvrages.

L'ensemble des composants installés sur le réseau de distribution en amont des disjoncteurs abonnés sera intégré dans la concession de distribution publique dans le respect des conditions d'accès aux ouvrages en vigueur de la note interne d'ENEDIS.

4- Exploitation des ouvrages

L'exploitation des ouvrages sera assurée par le concessionnaire à ses frais et sous sa responsabilité conformément à l'article 10 du cahier des charges de concession. ENEDIS pourra être amené à en suspendre l'utilisation lorsque les circonstances le justifient, à charge pour lui d'en informer l'autorité concédante. En cas de défaut de fonctionnement, le concessionnaire s'engage à faire établir le diagnostic du motif de la panne et d'en rétablir le fonctionnement normal dans les plus brefs délais.

5- Remisage des installations en cas de réemploi.

L'installation démontée à l'initiative du Territoire d'énergie 05 sera stockée sur son parc.

Article 3 – Durée de la convention

La présente convention prendra effet à la date où le Territoire d'énergie 05 aura accompli les formalités propres à la rendre exécutoire et pendant la durée d'exploitation couverte par le contrat de concession signé le 28 février 1994.

Article 4 – Dispositions diverses.

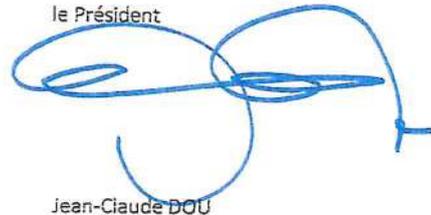
En cas de difficulté d'application ou d'interprétation de la présente convention, les parties s'engagent à se saisir mutuellement par courrier afin de régler à l'amiable cette difficulté. A défaut de parvenir à un accord, la partie la plus diligente saisira la juridiction compétente.

Fait à Chorges le

Pour le concessionnaire,
le Directeur Alpes du Sud

Sébastien MATHERON

Pour le Territoire d'énergie 05,
le Président



Jean-Claude DOU

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_47AG-DE

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_48AG-DE

Bergel
Levraut

 territoire
d'énergie
HAUTES-ALPES - SyME05

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-48AG TE05

Accord cadre travaux 2024

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etai^{ent} présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOLLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etai^{ent} excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOULAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etai^{ent} présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr


www.syme05.fr

OBJET : 2023-48AG TE05
Accord cadre travaux 2024

Vu le code de la commande publique ;
Vu le code de l'énergie ;
Vu les statuts du syndicat ;
Vu le contrat de concession de distribution publique d'énergie électrique du 28 février 1994 et les annexes du cahier des charges ;
Vu la convention d'autorisation d'utilisation des appuis communs de distribution d'énergie électrique avec l'opérateur de communications électroniques XpFibre ;
Vu les conventions d'utilisation des infrastructures de génie civil de communications électroniques avec les opérateurs Orange et XP Fibre,

Le Président rappelle à l'assemblée les dispositions contenues dans les statuts de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé Syndicat), dans le Cahier des Charges de Concession du service public de l'électricité, dans les conventions d'autorisation d'utilisation des appuis communs de distribution pour les opérateurs de communications électroniques et les délibérations antérieures du comité syndical concernant la mise en œuvre des programmes d'investissements du Syndicat.

Le Président expose à l'assemblée la nécessité de passer de nouveaux marchés pour la future période des quatre années à venir, sachant que le marché actuel de travaux de réseaux arrive à terme.

Conformément aux décisions des orientations budgétaires successives et aux délibérations annuelles des investissements, le Président propose à l'assemblée les nouveaux contours juridiques d'un accord cadre pour la construction de réseau d'électricité, d'infrastructures de communications et d'éclairage public.

La technique d'achat utilisée serait un accord cadre multi attributaires à marchés subséquents à bons de commande.

Cet accord cadre permettra le lancement de Marchés subséquents à bons de commande allotis selon des critères suivants :

- 9 lots géographiques.
- 1 lot technique pour le câblage des infrastructures de communications électroniques.

Etant donné la fin légale en date du 18 février 2024 de l'accord cadre précédent notifié le 18 février 2020 aux entreprises attributaires.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- Lance un appel d'offres ouvert européen pour la passation d'un accord cadre pour une période maximale de quatre années pour les programmes d'investissements du syndicat (électricité, travaux coordonnés de communications électroniques et d'éclairage public).
- Charge le Président, après réunion et avis de la commission d'appel d'offres, par délégation, de prendre toutes les décisions concernant la programmation, l'exécution et le règlement de ce marché dans la limite des crédits inscrits chaque année au budget.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-49AG TE05

Développement durable et transition énergétique : prise de participation à la société par actions simplifiée « SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE »

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Étaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collègues représentés par vingt-neuf délégués sur onze collègues ayant cinquante-neuf délégués.

Étaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOULAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Étaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_49AG-DE

Considérant l'intérêt pour les territoires d'un développement des énergies renouvelables permettant de diminuer l'empreinte carbone ;

Considérant l'intérêt de maîtriser ce développement en y investissant des moyens et en ayant un pouvoir de décision au sein de la société qui développe les projets ;

Considérant que, la commune de « les ORRES » a retenu la candidature du groupement GEG ENeR/SyME05 le 26 juin 2018 pour le développement de centrales hydroélectriques sur les cours d'eau de la commune ;

Considérant la Loi n°2015-992 du 17 Août 2015 relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte (dite TEPCV) permettant aux collectivités de rentrer dans le capital de sociétés qui produisent des énergies renouvelables ;

Considérant que la prise de participation dans la société de projet qui est une Société par Actions Simplifiée dénommée « SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE » (ci-après la « Société ») est une démarche nécessaire pour permettre, au nom et pour le compte de la future société, d'obtenir l'Autorisation Environnementale de la Centrale Hydroélectrique auprès des services de l'Etat ;

Considérant que les documents constitutifs de la Société, à savoir les projets de Statuts, le Pacte d'associés ont fait l'objet d'un vote par délibération du 7 décembre 2022 et que les grands principes sont exposés dans une note de synthèse jointe à la présente délibération ;

Vu que la convocation de tous les membres en exercice du SyME05 a été faite dans les formes et les délais prescrits par la Loi.

Le Président expose :

Par délibération N°2022-79AG du 7 décembre 2022 le SyME05 comptait entrer au capital d'une société de projet en constitution avec la société GEG ENeR et la Commune. Il s'avère que la société GEG ENeR détient 100% du capital social et droit de vote de la SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE déjà existante, société par actions simplifiée au capital social de 1.000 euros, dont le siège social est situé au 17 rue de la Frise - 38000 GRENOBLE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Grenoble sous le numéro 900 299 934 RCS Grenoble.

Dans le respect des accords pris à l'origine de la constitution du groupement GEG ENeR et le SyME05, il est convenu entre les parties que la société GEG ENeR fait droit de sa possibilité de céder une partie de sa pleine propriété constituée de 1000 actions de la SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE, dans le cadre de l'implantation d'une centrale hydroélectrique sur le torrent de l'Eyssalette sur la commune de « les Orres » (ci-après le « Projet ») suite à la volonté commune des parties de développer en commun ce Projet sur le territoire de la commune de « les Orres ». Une note jointe propose la synthèse des grands principes d'organisation, de gouvernance et des participations sans en dévoiler les détails couverts par le secret des affaires.

OBJET : 2023-49AG TE05
Développement durable et transition énergétique : prise de participation à la société par actions simplifiée « SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE »

Vu le Code du Commerce en particulier le titre V de la protection du secret des affaires ;

Vu l'arrêté préfectoral N°2011-360-3 du 26 décembre 2011 portant transformation du Syndicat Mixte « Fédération Départementale d'Electrification des Hautes Alpes » en « Syndicat Mixte d'Electricité des Hautes-Alpes » ;

Vu la délibération du 26 juin 2015 « le SyME05 face au changement climatique » portant engagement du syndicat vers la transition énergétique et de son objectif 3 « développement des énergies renouvelables (ENR) » ;

Vu la délibération 2018-09B du 22 mars 2018 portant réponse à l'appel à candidature pour un recrutement d'un développeur pour des projets hydroélectriques sur la commune de « les Orres » ;

Vu la délibération 2019-22AG du 25 avril 2019 approuvant la convention de groupement momentané d'entreprises pour les projets d'implantation de centrales hydroélectriques sur les cours d'eau de Vachères, de l'Eyssalette, et de Corbières sur les communes de « les ORRES » et de SAINT-SAUVEUR ;

Vu les statuts du SyME05 (ci-après dénommé Syndicat) en vigueur au 05 octobre 2022 par arrêté préfectoral N° 05-2022-10.05.00001 ;

Vu la délibération N°2022-79AG du 7 décembre 2022 portant constitution d'une société anonyme pour développer des projets hydroélectriques sur la commune des ORRES

Vu le code général des collectivités territoriales (CGCT) notamment l'article L. 2224-32 donnant compétence aux collectivités publiques pour notamment aménager, exploiter, faire aménager et faire exploiter toute nouvelle installation hydroélectrique ou toute nouvelle installation utilisant les autres énergies renouvelables ainsi que pour participer au capital d'une société anonyme ou d'une société par actions simplifiée dont l'objet social est la production d'énergies renouvelables par des installations situées sur leur territoire ou sur des territoires situés à proximité et participant à l'approvisionnement énergétique de leur territoire. ;

Vu l'article L 2253-1 du CGCT alinéa 3, qui dispose que « les communes et leurs groupements peuvent, par délibération de leurs organes délibérants, participer au capital d'une société anonyme ou d'une société par actions simplifiée dont l'objet social est la production d'énergies renouvelables ou d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone définis à l'article L. 811-1 du code de l'énergie par des installations situées sur leur territoire ou, pour une commune, sur le territoire d'une commune limitrophe ou, pour un groupement, sur le territoire d'un groupement limitrophe. L'acquisition de ces actions peut être réalisée au travers de la prise de participations au capital de sociétés commerciales ayant pour seul objet de détenir les actions au capital des sociétés ».

Considérant la nécessité d'augmenter la production d'énergie renouvelable dans le cadre de la transition énergétique et du développement de l'électromobilité pour le SyME05 ;

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- Dit que la proposition s'inscrit parfaitement dans la stratégie développée depuis 2015 et de confirmer les engagements pris par le Syndicat par délibérations n° 2019-22AG du 25 avril 2019 puis N° 2022-79AG du 7 décembre 2022 ;
- **Approuve** les principes de la gouvernance et les prises de participations dans la société de projets sur la base de la note de synthèse ci-annexés;
- **Approuve** les conditions de développement de la société de la SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE ;
- **Autorise** la prise de participation du Syndicat dans la Société et de donner pouvoir au Président de signer notamment la Convention de cession d'actions de la SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE ci-jointe annexée et toute documentation nécessaire à cette prise de participation dans la société ;
- **Autorise** la souscription par le SyME05 de 440 (quatre cent quarante) actions ordinaires d'un euro (1€) de valeur nominale chacune de la Société. Etant précisé que la somme correspondante, à savoir quatre cent quarante (440) euros, sera libérée intégralement par virement, en une seule fois et que la composition du capital serait la suivante :

Actionnaires	Nombre d'actions (unité)	Prix unitaire (€)	Montant (€)	Détention du capital (%)
GEG ENeR	510	1	510	51 %
SyME05	440	1	440	44 %
Commune de « LES ORRES »	50	1	50	5 %
TOTAL	1 000	1	1 000	

- Dit que cette dépense sera affectée sur le budget général, chapitre 26 ;
- Dit que la société GEG ENeR s'engage à remettre un certificat de cession de type CERFA 2759-SD au Syndicat.
- **Autorise** le Président, représentant du Syndicat, à signer électroniquement la convention de cession de titres selon les projets ci-joint annexés, ainsi que tout autre document nécessaire à la prise de participation à la Société ainsi qu'au développement du Projet, et, plus généralement, faire toutes les formalités et tout ce qui sera utile et nécessaire à cette prise de participation ;
- **Désigne** le Président, Jean-Claude DOU, représentant le Syndicat en qualité de Personne Morale membre du Comité de Direction de la Société.
- **Désigne** le Directeur Général, Monsieur Stéphane RAIZIN, représentant du Syndicat en qualité de Personne Morale membre du Comité de Pilotage de la Société ;

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme
Le Président, Jean-Claude DOU


Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_49AG-DE

Annexe 1 : CONVENTION DE CESSION DE TITRES DE LA SOCIETE AU PROFIT DU SYME 05

DOCUMENT CI APRES ANNEXE

CONVENTION DE CESSION D' ACTIONS
DE LA SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE

ENTRE

GEG Energies Nouvelles et Renouvelables
(Cédant)

ET

Territoire d'énergie des Hautes-Alpes - SyME05
(Cessionnaire)



ENTRE LES SOUSSIGNES :

- 1 GEG Energies Nouvelles et Renouvelables**, société par actions simplifiée au capital social de 599.462,25 euros, dont le siège social est situé au 17 rue de la Frise - 38000 GRENOBLE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de GRENOBLE sous le numéro 378 201 800, représentée par son Président, GEG Source d'énergies, elle-même représentée par son Président, la société Gaz Electricité de Grenoble, elle-même représentée par Madame Christine Gochard, Directeur Général ;

Ci-après dénommée « **GEG ENeR** » ou le « **Cédant** »

ET

- 2 Territoire d'énergie des Hautes-Alpes - SyME05**, établissement public syndicat intercommunal à vocation multiple, dont le siège est sis ZA grande île Nord 491 Rue des Pins 05230 CHORGES, représentée par son Président, Jean-Claude DOU, dûment habilité aux fins des présentes par [] en date du [], représentée par [] ;

Ci-après dénommé « **SyME05** » ou le « **Cessionnaire** »
de deuxième part,

Le Cédant et le Cessionnaire sont ci-après dénommés individuellement une « **Partie** » et ensemble les « **Parties** ».

PRÉALABLEMENT LES PARTIES EXPOSENT CE QUI SUIT :

Le Cédant détient 100% du capital social et des droits de vote de la SOCIETE HYDROELECTRIQUE DE L'EYSSALETTE, société par actions simplifiée au capital social de 1.000 euros, dont le siège social est situé au 17 rue de la Frise - 38000 GRENOBLE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Grenoble sous le numéro 900 299 934 RCS Grenoble (ci-après la « **Société** »).

Le Cédant déclare être pleinement propriétaire de 1.000 actions de la Société.

Dans le cadre de l'implantation d'une centrale hydroélectrique sur le torrent de l'Eyssalette sur la commune des Orres (le « **Projet** »), les Parties ont manifesté leur intérêt à développer en commun le Projet sur le territoire de la commune des Orres.

Dans ces conditions, le Cessionnaire a manifesté sa volonté d'acquérir auprès du Cédant 44% du capital social et des droits de vote de la Société.

Les Parties se sont donc rapprochées pour conclure la présente convention de cession dans les termes et conditions sont stipulées ci-après (ci-après la « **Convention** »).

CECI EXPOSÉ LES PARTIES CONVIENNENT CE QUI SUIT :

1. OBJET DE LA CONVENTION

Le Cédant cède et transporte, en pleine propriété, sous les garanties ordinaires de fait et de droit, au Cessionnaire qui accepte **quatre cent quarante (440) actions ordinaires** de la Société (ci-après les « **Actions Cédées** »).

2. PRIX ET MODE DE PAIEMENT

La cession des Actions Cédées est consentie et acceptée moyennant un prix global et forfaitaire de **quatre cent quarante (440) euros** (ci-après le « **Prix de Cession** ») soit un (1) euro par Action Cédée.

Le Prix de Cession est payé au Cédant par virement à la date des présentes par le Cessionnaire. Le Cédant lui reconnaît et lui en donne valable et définitive quittance sous réserve du parfait encaissement du Prix de Cession.

3. RÉALISATION DE LA CESSION - TRANSFERT DE PROPRIÉTÉ ET DE JOUISSANCE DES ACTIONS CEDEES

3.1 *Propriété des Actions Cédées*

Le Cédant remet à la date de signature des présentes au Cessionnaire :

- l'ordre de mouvement de titres dûment établi et signé par le Cédant permettant l'inscription en compte des Actions Cédées au nom du Cessionnaire.
- Le formulaire Cerfa n°2759-SD signé par le Cédant.



En conséquence, le Cessionnaire est propriétaire, pour sa part, des Actions Cédées et en a la jouissance à compter de cette date. Il est subrogé dans tous les droits et obligations attachés aux Actions Cédées.

Le registre des mouvements de titres de la Société est mis à jour à l'effet de refléter la cession.

3.2 *Droit aux dividendes des Actions Cédées*

Tout dividende, acompte sur dividende ou tout autre produit revenant aux Actions Cédées qui sera mis en distribution, quel que soit l'origine des répartitions à compter de la date de signature de la Convention par le Cédant, bénéficiera exclusivement et totalement au Cessionnaire.

4. **DECLARATIONS**

4.1 *Déclarations du Cédant*

Le Cédant déclare que :

- il a la pleine capacité juridique pour s'obliger dans le cadre des présentes et de leurs suites ;
- il dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour conclure et exécuter la présente Convention de cession ;
- les Actions Cédées, objet de la présente cession, sont libres de tout gage, nantissement et toute autre restriction au droit de propriété ;
- aucun empêchement ou restriction du droit de disposer ne vient interdire, limiter ou retarder la cession.

4.2 *Déclarations du Cessionnaire*

Le Cessionnaire déclare :

- qu'il a la pleine capacité juridique pour s'obliger dans le cadre des présentes et de leurs suites ;
- qu'il dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour conclure et exécuter la Convention.

5. **DROITS D'ENREGISTREMENT – COÛTS**

Toutes les formalités afférentes aux enregistrements des cessions des Actions Cédées auprès des services compétents de l'administration fiscale seront effectuées dans les délais légaux sous l'entière responsabilité de chacun des Cessionnaires, qui supporteront les droits d'enregistrement y afférents.

6. **ELECTION DE DOMICILE**

Pour l'exécution de la Convention et de ses suites, les Parties font élection de domicile en leurs sièges sociaux respectifs indiqué en tête des présentes.

7. INTEGRALITE DE LA CONVENTION

La Convention constitue l'intégralité de l'accord des Parties en ce qui concerne l'objet de la Convention et remplace, annule et prévaut sur toutes conventions ou documents antérieurs que les Parties auraient pu conclure ou échanger ayant un objet identique ou semblable à celui de la Convention.

8. DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION COMPETENTE

Toutes contestations qui viendraient à naître à propos de la Convention seront résolues conformément au droit français.

Tout différend relatif à la Convention ou à ses annexes sera soumis aux tribunaux du ressort de la Cour d'Appel de Grenoble.

Les Parties conviennent de signer la présente Convention de manière électronique, conformément aux dispositions des articles 1366 et suivant du Code civil.

Signée après lecture.

Le Cédant

GEG ENeR

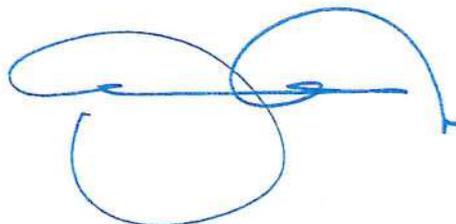
Représentée par

Le Cessionnaire

SyME05

Représentée par 

*Jean Claude DOU
Président*



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_49AG-DE

Annexe n°2: NOTE DE SYNTHÈSE PRESENTANT LA PRISE DE PARTICIPATION DE LA SOCIÉTÉ HYDROÉLECTRIQUE DE L'EYSSALETTE, LES STATUTS DE LA SOCIÉTÉ, PACTE D'ASSOCIÉS ET CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT

Cette note est proposée aux élus du Comité Syndical qui seront amenés à délibérer sur le projet de délibération de prise de participation dans la société par actions simplifiée « SOCIÉTÉ HYDROÉLECTRIQUE DE L'EYSSALETTE »

Voici un rappel du contexte :

La commune de « les Orres » s'est engagée depuis plus de cinq (5) ans dans un projet de construction et d'exploitation d'une centrale hydroélectrique sur le torrent de l'Eyssalette, (ci-après le « Projet »).

Le projet passera bientôt à une nouvelle étape : l'instruction administrative du dossier Loi sur l'Eau touche à sa fin et l'Arrêté Préfectoral autorisant à exploiter le cours d'eau est sur le point d'être accordé.

Afin de faciliter l'instruction des demandes d'autorisation, il a été fait le choix de déposer la demande d'autorisation environnemental au nom de la Société, aujourd'hui filiale à 100% de GEG Energies Nouvelles et Renouvelables. Elle sera détentrice des droits à construire et exploiter la centrale.

Les élus ont décidé que le Territoire d'énergie Hautes-Alpes - SyME05 rentre au capital de cette Société par actions simplifiée « SOCIÉTÉ HYDROÉLECTRIQUE DE L'EYSSALETTE » (ci-après « La Société ») par délibération.

Pour cela, cette Société et ses documents constitutifs (Statuts, Pacte d'Associés) ont été approuvés par délibération du SyME05 du 7 décembre 2022. La présente note résume l'ensemble des documents et les grands principes du Pacte d'Associés et des conditions de cession de parts de la Société au profit du SyME05.

Voici une synthèse des caractéristiques de la Société :

Cette Société aura 3 partenaires / actionnaires détaillés dans le tableau suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions (unité)	Prix unitaire (€)	Montant (€)	Détention du capital (%)
GEG ENeR	510	1	510	51 %
SyME05	440	1	440	44 %
Commune de « LES ORRES »	50	1	50	5 %
TOTAL	1000	1	1 000	100 %

Cette Société a :

- un statut de S.A.S : Société par Actions Simplifiée ;
- pour objet social : le développement, le financement, la construction, l'exploitation et le démantèlement de la centrale hydroélectrique de l'Eyssalette ;
- pour capital social : 1000 €, dont 5% des parts pour la Commune, soit un engagement financier de la commune à ce stade de seulement 50 € ;
- un pacte d'associés afin de régir les relations entre les associés de la Société ;

Concernant les statuts constitutifs, les principales informations à retenir sont :

- Immatriculation : 17 rue de la Frise, 38000 GRENOBLE
- Durée de la société : 99 ans à compter de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés
- Capital social : 1000 €, valeur nominale des actions de 1 €



- Président : GEG ENeR ; pas de Directeur Général prévu à ce stade
- Comité de Direction : 2 membres de GEG ENeR, 1 membre du SyME05, 1 membre pour représenter la commune de « Les Orres ». Le CODIR élit son Président parmi les membres désignés par GEG ENeR ;
- Pas de rémunération ni pour le Président ni pour les membres du CODIR ;
- Compétences du CODIR portant sur une liste de décisions dites stratégiques, et notamment :
 - o l'autorisation des conventions réglementées vis-à-vis d'associées,
 - o toutes les décisions liées à des dépenses supérieures à +10% du budget étude, +5% du budget d'investissement, +10% du budget d'exploitation ;
 - o la décision de construire ou non le Projet une fois les autorisations et le prêt bancaire obtenus ;
 - o validation du financement du Projet et tout engagement financier de la Société ;
- Modes de délibérations et majorités : décisions collectives ordinaires et extraordinaires doivent être prises à la majorité de 75% des voix exprimées.

Concernant le pacte d'associés, les principales informations à retenir sont :

- Le Pacte nomme explicitement le Président comme étant GEG ENeR, lui-même représenté par sa Directrice Générale Mme Christine GOCHARD ;
- Les membres du CODIR sont également présentés : 2 membres pour GEG ENeR, 1 membre pour SyME05, 1 membre pour la commune de « les Orres » ;
- Les membres du Comité de Pilotage sont : 2 membres pour GEG ENeR (Julien DECAUX et Clément ROBERT), 1 membre pour SyME05 (Stéphane RAIZIN), 1 membre pour la commune de « les Orres » (Pierre VOLLAIRE) ;
- L'exercice social de la S.A.S commence au 1^{er} Janvier et se clôt au 31 décembre de chaque année civile;
- Le Pacte définit en détail de nombreux termes essentiels à la vie du Projet. Sans pouvoir rappeler l'exhaustivité des termes et définitions, on peut en citer quelques-uns : « associé(s) », « Besoin Fonds Propres Total » ; « Comité de Direction », « Comité de Pilotage », « Décisions du Comité de Pilotage », « Décision Stratégiques » ; « Phase de développement », Phase de réalisation », « Président », « Projet », « TRI ».
- Les principes d'investissements et la gouvernance au cours de la phase de développement (titre II.) sont précisés : modalités d'investissement, de réunion du comité de gestion, type de décision du CODIR ou du COPIL ;
- A noter : il n'est pas prévu de Directeur Général à ce stade ;
- Les principes de transferts de titres de la société sont également précisés (titre III.) : transferts libres autorisés entre associés ; droit de sortie conjointe proportionnelle ; obligation de cession conjointe ;

Concernant le contrat de cession, les principales informations à retenir sont :

- GEG détient 100% du capital social et droit de vote
- GEG fait droit de sa possibilité de céder une partie de sa pleine propriété constituée de 1000 actions de la société Hydroélectrique de l'Eyssallette.
- Il convient de donner pouvoir au président de signer le contrat de cession dans laquelle GEG cède et transporte en pleine propriété, sous les garanties de fait et de droit du cessionnaire qui accepte 440 actions ordinaires de la société à 1€ par action cédée.
Les 440 actions ordinaires multiplié par 1€ représente 440€ comme prix de cession.
- Le prix de cession est payé au cédant par virement en une seule fois.

Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_49AG-DE

- GEG s'engage à remettre un certificat de cession 2759-SD
- Toutes les formalités afférentes aux enregistrements des cessions des Actions Cédées auprès des services compétents de l'administration fiscale seront effectuées dans les délais légaux sous l'entière responsabilité de chacun des Cessionnaires, qui supporteront les droits d'enregistrement y afférents.
- Le contrat de cession de titres sera signé électroniquement par les parties audit contrat.



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_49AG-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-50AG TE05

Ouverture aux non adhérents du « Bouquet de services d'accompagnement à la transition énergétique » proposé par territoire d'énergie Hautes-Alpes syME05

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Chorges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOLLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Française.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOULAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr

OBJET : 2023-50AG TE05

Ouverture aux non adhérents du « Bouquet de services d'accompagnement à la transition énergétique » proposé par Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05

Vu l'article L. 2224-31 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération du 26 juin 2015 « le SyME05 face au changement climatique » portant engagement du syndicat vers la transition énergétique,

Vu la délibération 2021-06AG du 12 février 2021 créant un Bouquet de services pour accompagner les collectivités adhérentes dans la transition énergétique ;

Vu la délibération 2021-078AG du 16 décembre 2021 concernant la mise en place de 3 options au service « Sage Bâtiment »,

Vu la délibération 2021-79AG du 16 décembre 2021 approuvant les termes de la convention SyME Rénov,

Vu la délibération 2022-65AG du 3 novembre 2022 ajustant les tarifs pour le service « Sage bâtiment »,

Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2022-10.05.00001 du 5 octobre 2022 portant modification des statuts de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé le Syndicat) ;

Vu l'article 2.2.6 « Mise en commun de moyens et activités accessoires » des statuts du Syndicat ;

Le Président expose :

Dans la logique de la délibération du 12 février 2021, et conformément aux statuts du syndicat, le Président propose d'élargir, ce qui était initialement proposé dans le cadre d'une mutualisation de moyens avec les adhérents, aux pétitionnaires non membres du syndicat, l'ensemble des prestations du bouquet de services de la Transition énergétique à partir du moment où les prestations relèvent des domaines liés à l'objet syndical.

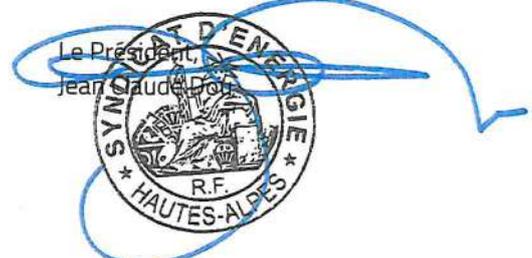
Ce « Bouquet » de services est composé de six propositions de services opérationnels. Ces derniers seront payants sous forme de participation en fonction du type de service et de prestations attendues aux conditions en vigueur.

Après en avoir délibéré le comité syndical :

- Elargit les services proposés par la délibération 2021-06AG du 12 février 2021 aux pétitionnaires non membres du syndicat ;
- Autorise le Président à signer tout document nécessaire à la mise en œuvre (hors service nécessitant un financement du syndicat qui fera l'objet de décisions spécifiques du comité syndical) et à la conduite de ces services.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.

Le Président,
Jean-Claude POU




Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_51AG-DE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-51AG TE05

Plan VAE05 – convention de remise d'ouvrage gratuite aux collectivités

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOLAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLO Eric

Assistés de : RAZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande Ile Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr


www.syme05.fr

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_51AG-DE

OBJET : 2023-51AG TE05

Plan VAE05 – convention de remise d'ouvrage gratuite aux collectivités

Vu la délibération 2014-16 du 26 juin 2014 portant modification sur les statuts de territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé Syndicat).

Vu l'arrêté Préfectoral n° 2014294-008 modifiant les statuts du syndicat actant au syndicat comme compétence obligatoire la création et l'entretien des infrastructures de charge de véhicules électriques conformément à l'article L2224-37 du CGCT,

Vu la délibération 2018-38AG donnant pouvoir au Président afin d'engager les démarches nécessaires à la concrétisation du projet Plan VAE05,

Vu la délibération 2019-48AG du 12 décembre 2019 mettant en place un comité de pilotage Plan Vélo à Assistance Electrique 05 (VAE05),

Vu la candidature du syndicat à l'appel à projet « Vélos et territoires » du 27 février 2019 auprès de l'ADEME et sa labellisation récente,

Vu la délibération 2021-44AG du 10 novembre 2021 approuvant le schéma directeur de l'infrastructure de recharge pour vélos à assistance électrique,

Vu la délibération 2022-16B du 20 mai 2022 approuvant la convention de remise d'ouvrage gratuite aux collectivités.

Le Président expose :

Dans sa volonté d'accompagner les communes dans la transition énergétique et dans la mise en œuvre de solutions pratiques et innovantes, le Syndicat a engagé une réflexion dans le cadre du programme « AVELO », consécutif à la labellisation d'une candidature à l'Appel à Manifestation d'intérêt « Vélos et territoires » proposé par l'ADEME.

Considérant que le schéma directeur de déploiement de bornes pour vélos à assistance électrique a été approuvé par délibération du 10 novembre 2021 par le Syndicat après validation du comité des acteurs engagés dans la mobilité à vélo (ADEME, Conseil Départemental des Hautes-Alpes, association Mobil'idée, l'ensemble des communautés des communes du territoire...). Le schéma directeur de déploiement prévoit l'ouverture de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn, pour une phase expérimentale d'un an qui permettra de mieux définir les besoins. Pour compléter cette offre, l'installation de stations spécifiques (ci-après nommée « Station VAE ») était également proposée pour la partie investissement des subventions du programme « AVELO ».

Le syndicat a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Station VAE comprenant les études et supervision des travaux d'investissement (fourniture et pose des bornes) qu'il a financé à hauteur de 50% par un autofinancement après déduction des subventions de l'ADEME.

Il appartient désormais aux communes de prendre les mesures nécessaires à l'utilisation de ces bornes par les usagers.

Dans une logique de mutualisation des moyens publics et pour diminuer les coûts récurrents de gestion par infrastructure dans le département des Hautes-Alpes, le Président propose que le Syndicat assure la supervision des Stations VAE avec l'appui d'un prestataire de service le cas échéant. Ainsi, le Syndicat prendrait en charge pendant les couts d'exploitation de la plateforme Web auprès d'un prestataire informatique le cas échéant pour gérer le fonctionnement de la recharge et assurer les astreintes.



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

Reçu
Levraut

ID : 005-200049203-20230705-2023_51AG-DE

En conséquence, le Président propose de modifier la convention de remise d'ouvrage à titre gratuit approuvée par le bureau du 20 mai 2022 selon le modèle annexé à la présente.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

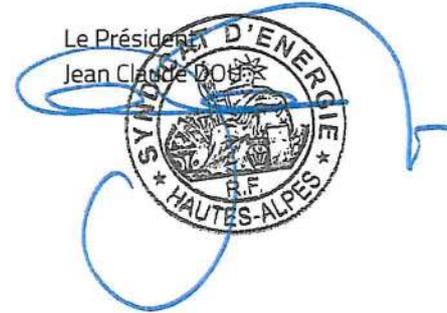
- **Approuve** les nouveaux termes de la convention ci annexée,
- **Prévoit** les dépenses au budget annexe eborn.
- **Autorise** le Président à signer ladite convention ainsi que tout document y afférent.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme.

Le Président

Jean Claude DUBOIS





CONVENTION RELATIVE A LA CESSION DE STATIONS DE RECHARGE POUR VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Ci-après la « Convention »

Entre les soussignés :

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Territoire d'énergie des Hautes-Alpes, syndicat intercommunal à vocation multiple, dont le siège se situe ZA la grande île Nord, 491 Rue des Pins - CHORGES (05230), représenté par son Président, Monsieur Jean-Claude DOU dûment habilité par une délibération du

Ci-après « TE05 », ou « Syndicat »

D'une part,

ET :

La Commune

Ci-après « La Commune »,

D'autre part,

Collectivement désignées « Les Parties »

PREAMBULE

Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 est l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'énergie Electrique (AODE) pour 159 communes des Hautes-Alpes. Le Syndicat a déployé depuis 2015 un réseau de bornes de recharges pour véhicules électriques afin de proposer des solutions de mobilité durable, liées à la production d'énergie locale.

Dans sa volonté d'accompagner les communes dans la transition énergétique et dans la mise en œuvre de solutions pratiques et innovantes, TE05 a engagé une réflexion dans le cadre du programme « AVELO », consécutif à la labellisation de sa candidature à l'Appel à Manifestation d'intérêt « Vélos et territoires » proposé par l'ADEME.

Un schéma directeur de déploiement a été adopté par le comité syndical le 10 novembre 2021. Il prévoit l'ouverture de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn, pour une phase expérimentale d'un an qui permettra de mieux définir les besoins. Pour compléter cette offre, l'installation de stations spécifiques était également proposée.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de cession de l'ouvrage à la Commune.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La convention a pour objet de définir les termes et modalités de la cession de la station (Ci-après nommée « Station VAE ») de recharge pour vélos à assistance électrique à la Commune par le Syndicat qui s'engage à n'élever aucune contestation sur l'utilisation qui en sera faite par la suite. En contrepartie, la Commune s'engage à garantir un bon fonctionnement des bornes aux usagers.

La station concernée est implantée(adresse exacte) et comprend points de charge.

Article 2 : Obligations des Parties

A la signature de la convention, la Commune acquiert la pleine propriété de la Station VAE qu'elle devra assurer contre les dégradations. Elle en garantira et supportera la pleine responsabilité du raccordement, du bon fonctionnement, de l'entretien et de la gestion ainsi que le libre accès aux usagers.

Le syndicat a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Station VAE comprenant les études et supervision des travaux d'investissement (fourniture et pose des bornes) qu'il a financé à hauteur de 50% par un autofinancement après déduction des subventions de l'ADEME.

Il reste à la charge de la Commune le câblage de la Station VAE et la fourniture de l'électricité depuis un point d'alimentation lui appartenant avec un dispositif de protection différentiel de 30 milliampères mA en tête d'alimentation.

Après la remise de l'ouvrage matérialisée par procès-verbal de réception, la Commune s'engage à prendre les mesures nécessaires à la bonne utilisation de la station de recharge par les usagers et assurer la maintenance.

Dans une logique de mutualisation des moyens publics et pour diminuer les coûts récurrents de gestion par infrastructure dans le département des Hautes-Alpes, le Syndicat assure la supervision de la Station VAE avec l'appui d'un prestataire de service le cas échéant. Ainsi, le Syndicat prend en charge pendant 5 ans les couts d'exploitation de la plateforme Web auprès d'un prestataire informatique le cas échéant pour gérer le fonctionnement de la recharge et assurer les astreintes.

Article 3 : Concession réciproque des Parties

Les Parties renoncent par ailleurs respectivement à tout recours entre elles au titre de l'exécution de la convention.

Les Parties conviennent expressément de garder à leur charge respective leurs propres frais et dépenses, en ce compris les frais et honoraires d'experts et d'avocats engagés par chacune d'elles, et renoncent à toutes demandes y afférentes.

Article 4 : Transaction

Les Parties reconnaissent s'être consenties l'une à l'autre des concessions réciproques, qu'elles reconnaissent comme équivalentes, afin de parvenir à la signature de la Convention dont les termes reprennent et formalisent ces concessions.

La Convention emporte transaction, au sens des articles 2044 et suivants du Code civil, étant rappelé qu'aux termes de l'article 2052 du Code civil : « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet* ».

La Convention est donc soumise expressément aux dispositions de l'article 2052 du Code civil, aux termes duquel la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les Parties d'une action en justice ayant le même objet.

La Convention, y compris son préambule qui en fait partie intégrante, contient la totalité de l'accord des Parties pour ce qui concerne les matières qui y sont visées et remplace et annule tous accords, négociations, offres, réserves et échanges antérieurs portant sur le même objet.

Article 5 : Divers

La Convention exprime seul l'intégralité de l'accord des Parties relativement à son objet. Elle ne pourra être modifiée que par un accord écrit des Parties. Les Parties reconnaissent avoir bénéficié, préalablement à la signature de la Convention, d'un temps suffisant pour en prendre connaissance, l'étudier et prendre conseil avant de procéder à sa signature.

Elles déclarent et reconnaissent avoir ainsi été parfaitement informées de la nature de transaction de la Convention, ainsi que du sens et de la portée de l'ensemble des opérations et diligences visées à l'article 2 ci-dessus, en étant conseillées ou assistées du conseil de leur choix. Elles reconnaissent, en conséquence, s'être engagées en parfaite connaissance de cause.

Chacune des Parties s'engage à faire tous ses efforts pour prendre ou faire prendre en temps utile toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation des opérations et diligences prévues par la Convention.

Article 6 : Attribution de juridiction

Tout litige qui viendrait à naître entre les Parties relativement à la Convention ou qui en découlerait, en particulier concernant l'exécution des obligations respectives des Parties, sera de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur

La Convention entrera en vigueur une fois signée par l'ensemble des Parties, à la date de la dernière des signatures.

Fait en 2 exemplaires originaux,



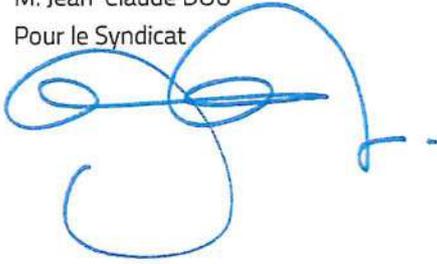
A _____,

A _____,

Le _____,

Le _____,

M. Jean-Claude DOU
Pour le Syndicat



M./Mme
Pour la Commune de ...



CONVENTION RELATIVE A LA CESSION DE STATIONS DE RECHARGE POUR VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Ci-après la « Convention »

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Territoire d'énergie des Hautes-Alpes, syndicat intercommunal à vocation multiple, dont le siège se situe ZA la grande île Nord, 491 Rue des Pins - CHORGES (05230), représenté par son Président, Monsieur Jean-Claude DOU, dûment habilité par une délibération du 5 juillet 2023.

Ci-après « TE05 », ou « Syndicat »

D'une part,

ET :

La Commune d'Embrun, dont le siège se situe Place Barthelon – EMBRUN (05200), représentée par Madame la Maire, Chantal EYMEODU dûment habilitée par une délibération du 21/09/2023 N° 2023-112.

Ci-après « La Commune »,

D'autre part,

Collectivement désignées « Les Parties »

PREAMBULE

Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 est l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'énergie Electrique (AODE) pour 159 communes des Hautes-Alpes. Le Syndicat a déployé depuis 2015 un réseau de bornes de recharges pour véhicules électriques afin de proposer des solutions de mobilité durable, liées à la production d'énergie locale.

Dans sa volonté d'accompagner les communes dans la transition énergétique et dans la mise en œuvre de solutions pratiques et innovantes, TE05 a engagé une réflexion dans le cadre du programme « AVELO », consécutif à la labellisation de sa candidature à l'Appel à Manifestation d'intérêt « Vélos et territoires » proposé par l'ADEME.

Un schéma directeur de déploiement a été adopté par le comité syndical le 10 novembre 2021. Il prévoit l'ouverture de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn, pour

une phase expérimentale d'un an qui permettra de mieux définir les besoins. Pour compléter cette offre, l'installation de stations spécifiques était également proposée.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de cession de l'ouvrage à la Commune.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La convention a pour objet de définir les termes et modalités de la cession de la station (Ci-après nommée « Station VAE ») de recharge pour vélos à assistance électrique à la Commune par le Syndicat qui s'engage à n'élever aucune contestation sur l'utilisation qui en sera faite par la suite. En contrepartie, la Commune s'engage à garantir un bon fonctionnement des bornes aux usagers.

La station concernée est implantée Avenue du Lac - *entre les commerces et l'accueil du camping* - et comprend 4 points de charge.

Article 2 : Obligations des Parties

A la signature de la convention, la Commune acquiert la pleine propriété de la Station VAE qu'elle devra assurer contre les dégradations. Elle en garantira et supportera la pleine responsabilité du raccordement, du bon fonctionnement, de l'entretien et de la gestion ainsi que le libre accès aux usagers.

Le syndicat a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Station VAE comprenant les études et supervision des travaux d'investissement (fourniture et pose des bornes) qu'il a financé à hauteur de 50% par un autofinancement après déduction des subventions de l'ADEME.

Il reste à la charge de la Commune le câblage de la Station VAE et la fourniture de l'électricité depuis un point d'alimentation lui appartenant avec un dispositif de protection différentiel de 30 milliampères mA en tête d'alimentation.

Après la remise de l'ouvrage matérialisée par procès-verbal de réception, la Commune s'engage à prendre les mesures nécessaires à la bonne utilisation de la station de recharge par les usagers et assurer la maintenance.

Dans une logique de mutualisation des moyens publics et pour diminuer les coûts récurrents de gestion par infrastructure dans le département des Hautes-Alpes, le Syndicat assure la supervision de la Station VAE avec l'appui d'un prestataire de service le cas échéant. Ainsi, le Syndicat prend en charge pendant 5 ans les couts d'exploitation de la plateforme Web auprès d'un prestataire informatique le cas échéant pour gérer le fonctionnement de la recharge et assurer les astreintes.

Article 3 : Concession réciproque des Parties

Les Parties renoncent par ailleurs respectivement à tout recours entre elles au titre de l'exécution de la convention.

Les Parties conviennent expressément de garder à leur charge respective leurs propres frais et dépenses, en ce compris les frais et honoraires d'experts et d'avocats engagés par chacune d'elles, et renoncent à toutes demandes y afférentes.

Article 4 : Transaction

Les Parties reconnaissent s'être consenties l'une à l'autre des concessions réciproques, qu'elles reconnaissent comme équivalentes, afin de parvenir à la signature de la Convention dont les termes reprennent et formalisent ces concessions.

La Convention emporte transaction, au sens des articles 2044 et suivants du Code civil, étant rappelé qu'aux termes de l'article 2052 du Code civil : « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet* ».

La Convention est donc soumise expressément aux dispositions de l'article 2052 du Code civil, aux termes duquel la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les Parties d'une action en justice ayant le même objet.

La Convention, y compris son préambule qui en fait partie intégrante, contient la totalité de l'accord des Parties pour ce qui concerne les matières qui y sont visées et remplace et annule tous accords, négociations, offres, réserves et échanges antérieurs portant sur le même objet.

Article 5 : Divers

La Convention exprime seul l'intégralité de l'accord des Parties relativement à son objet. Elle ne pourra être modifiée que par un accord écrit des Parties. Les Parties reconnaissent avoir bénéficié, préalablement à la signature de la Convention, d'un temps suffisant pour en prendre connaissance, l'étudier et prendre conseil avant de procéder à sa signature.

Elles déclarent et reconnaissent avoir ainsi été parfaitement informées de la nature de transaction de la Convention, ainsi que du sens et de la portée de l'ensemble des opérations et diligences visées à l'article 2 ci-dessus, en étant conseillées ou assistées du conseil de leur choix. Elles reconnaissent, en conséquence, s'être engagées en parfaite connaissance de cause.

Chacune des Parties s'engage à faire tous ses efforts pour prendre ou faire prendre en temps utile toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation des opérations et diligences prévues par la Convention.

Article 6 : Attribution de juridiction

Tout litige qui viendrait à naître entre les Parties relativement à la Convention ou qui en découlerait, en particulier concernant l'exécution des obligations respectives des Parties, sera de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur

La Convention entrera en vigueur une fois signée par l'ensemble des Parties, à la date de la dernière des signatures.

Fait en 2 exemplaires originaux,

A Chorges

Le 28 juillet 2023

M. Jean-Claude DOU
Pour le Syndicat



A Embrun

Le 13/12/2023

Mme Chantal EYMEOD
Pour la Commune d'Embrun





CONVENTION RELATIVE A LA CESSION DE STATIONS DE RECHARGE POUR VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Ci-après la « Convention »

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Territoire d'énergie des Hautes-Alpes, syndicat intercommunal à vocation multiple, dont le siège se situe ZA la grande île Nord, 491 Rue des Pins - CHORGES (05230), représenté par son Président, Monsieur Jean-Claude DOU, dûment habilité par une délibération du 5 juillet 2023.

Ci-après « TE05 », ou « Syndicat »

D'une part,

ET :

La Commune de Saint Bonnet en Champsaur, dont le siège se situe Place de Waldems – SAINT BONNET EN CHAMPSAUR (05500), représentée par Monsieur le Maire, Laurent DAUMARK dûment habilité par une délibération du 22 septembre 2023

Ci-après « La Commune »,

D'autre part,

Collectivement désignées « Les Parties »

PREAMBULE

Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 est l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'énergie Electrique (AODE) pour 159 communes des Hautes-Alpes. Le Syndicat a déployé depuis 2015 un réseau de bornes de recharges pour véhicules électriques afin de proposer des solutions de mobilité durable, liées à la production d'énergie locale.

Dans sa volonté d'accompagner les communes dans la transition énergétique et dans la mise en œuvre de solutions pratiques et innovantes, TE05 a engagé une réflexion dans le cadre du programme « AVELO », consécutif à la labellisation de sa candidature à l'Appel à Manifestation d'intérêt « Vélos et territoires » proposé par l'ADEME.

Un schéma directeur de déploiement a été adopté par le comité syndical le 10 novembre 2021. Il prévoit l'ouverture de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn, pour

une phase expérimentale d'un an qui permettra de mieux définir les besoins. Pour compléter cette offre, l'installation de stations spécifiques était également proposée.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de cession de l'ouvrage à la Commune.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La convention a pour objet de définir les termes et modalités de la cession de la station (Ci-après nommée « Station VAE ») de recharge pour vélos à assistance électrique à la Commune par le Syndicat qui s'engage à n'élever aucune contestation sur l'utilisation qui en sera faite par la suite. En contrepartie, la Commune s'engage à garantir un bon fonctionnement des bornes aux usagers.

La station concernée est implantée à l'Angle Rue de Chaillol et Avenue du 11 Novembre sur la Place du Village et comprend 4 points de charge.

Article 2 : Obligations des Parties

A la signature de la convention, la Commune acquiert la pleine propriété de la Station VAE qu'elle devra assurer contre les dégradations. Elle en garantira et supportera la pleine responsabilité du raccordement, du bon fonctionnement, de l'entretien et de la gestion ainsi que le libre accès aux usagers.

Le syndicat a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Station VAE comprenant les études et supervision des travaux d'investissement (fourniture et pose des bornes) qu'il a financé à hauteur de 50% par un autofinancement après déduction des subventions de l'ADEME.

Il reste à la charge de la Commune le câblage de la Station VAE et la fourniture de l'électricité depuis un point d'alimentation lui appartenant avec un dispositif de protection différentiel de 30 milliampères mA en tête d'alimentation.

Après la remise de l'ouvrage matérialisée par procès-verbal de réception, la Commune s'engage à prendre les mesures nécessaires à la bonne utilisation de la station de recharge par les usagers et assurer la maintenance.

Dans une logique de mutualisation des moyens publics et pour diminuer les coûts récurrents de gestion par infrastructure dans le département des Hautes-Alpes, le Syndicat assure la supervision de la Station VAE avec l'appui d'un prestataire de service le cas échéant. Ainsi, le Syndicat prend en charge pendant 5 ans les coûts d'exploitation de la plateforme Web auprès d'un prestataire informatique le cas échéant pour gérer le fonctionnement de la recharge et assurer les astreintes.

Article 3 : Concession réciproque des Parties

Les Parties renoncent par ailleurs respectivement à tout recours entre elles au titre de l'exécution de la convention.

Les Parties conviennent expressément de garder à leur charge respective leurs propres frais et dépenses, en ce compris les frais et honoraires d'experts et d'avocats engagés par chacune d'elles, et renoncent à toutes demandes y afférentes.

Article 4 : Transaction

Les Parties reconnaissent s'être consenties l'une à l'autre des concessions réciproques, qu'elles reconnaissent comme équivalentes, afin de parvenir à la signature de la Convention dont les termes reprennent et formalisent ces concessions.

La Convention emporte transaction, au sens des articles 2044 et suivants du Code civil, étant rappelé qu'aux termes de l'article 2052 du Code civil : « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet* ».

La Convention est donc soumise expressément aux dispositions de l'article 2052 du Code civil, aux termes duquel la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les Parties d'une action en justice ayant le même objet.

La Convention, y compris son préambule qui en fait partie intégrante, contient la totalité de l'accord des Parties pour ce qui concerne les matières qui y sont visées et remplace et annule tous accords, négociations, offres, réserves et échanges antérieurs portant sur le même objet.

Article 5 : Divers

La Convention exprime seul l'intégralité de l'accord des Parties relativement à son objet. Elle ne pourra être modifiée que par un accord écrit des Parties. Les Parties reconnaissent avoir bénéficié, préalablement à la signature de la Convention, d'un temps suffisant pour en prendre connaissance, l'étudier et prendre conseil avant de procéder à sa signature.

Elles déclarent et reconnaissent avoir ainsi été parfaitement informées de la nature de transaction de la Convention, ainsi que du sens et de la portée de l'ensemble des opérations et diligences visées à l'article 2 ci-dessus, en étant conseillées ou assistées du conseil de leur choix. Elles reconnaissent, en conséquence, s'être engagées en parfaite connaissance de cause.

Chacune des Parties s'engage à faire tous ses efforts pour prendre ou faire prendre en temps utile toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation des opérations et diligences prévues par la Convention.

Article 6 : Attribution de juridiction

Tout litige qui viendrait à naître entre les Parties relativement à la Convention ou qui en découlerait, en particulier concernant l'exécution des obligations respectives des Parties, sera de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur

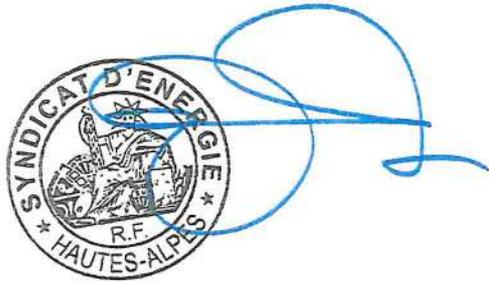
La Convention entrera en vigueur une fois signée par l'ensemble des Parties, à la date de la dernière des signatures.

Fait en 2 exemplaires originaux,

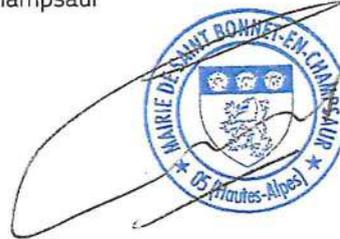
A Chorges
Le 28 juillet 2023

A Saint-Bonnet
Le 27 septembre 2023

M. Jean-Claude DOU
Pour le Syndicat



M. Laurent DAUMARK
Pour la Commune de Saint Bonnet en
Champsaur





CONVENTION RELATIVE A LA CESSION DE STATIONS DE RECHARGE POUR VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Ci-après la « Convention »

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Territoire d'énergie des Hautes-Alpes, syndicat intercommunal à vocation multiple, dont le siège se situe ZA la grande île Nord, 491 Rue des Pins - CHORGES (05230), représenté par son Président, Monsieur Jean-Claude DOU, dûment habilité par une délibération du 5 juillet 2023.

Ci-après « TE05 », ou « Syndicat »

D'une part,

ET :

La Commune de Saint Firmin, dont le siège se situe 5 place de la Mairie – SAINT FIRMIN (05800), représentée par Monsieur le Maire, Jean Luc BLACHE dûment habilité par une délibération du 21 septembre 2023

Ci-après « La Commune »,

D'autre part,

Collectivement désignées « Les Parties »

PREAMBULE

Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 est l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'énergie Electrique (AODE) pour 159 communes des Hautes-Alpes. Le Syndicat a déployé depuis 2015 un réseau de bornes de recharges pour véhicules électriques afin de proposer des solutions de mobilité durable, liées à la production d'énergie locale.

Dans sa volonté d'accompagner les communes dans la transition énergétique et dans la mise en œuvre de solutions pratiques et innovantes, TE05 a engagé une réflexion dans le cadre du programme « AVELO », consécutif à la labellisation de sa candidature à l'Appel à Manifestation d'intérêt « Vélos et territoires » proposé par l'ADEME.

Un schéma directeur de déploiement a été adopté par le comité syndical le 10 novembre 2021. Il prévoit l'ouverture de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn, pour

une phase expérimentale d'un an qui permettra de mieux définir les besoins. Pour compléter cette offre, l'installation de stations spécifiques était également proposée.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de cession de l'ouvrage à la Commune.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La convention a pour objet de définir les termes et modalités de la cession de la station (Ci-après nommée « Station VAE ») de recharge pour vélos à assistance électrique à la Commune par le Syndicat qui s'engage à n'élever aucune contestation sur l'utilisation qui en sera faite par la suite. En contrepartie, la Commune s'engage à garantir un bon fonctionnement des bornes aux usagers.

La station concernée est implantée Place René Mourenas - et comprend 2 points de charge.

Article 2 : Obligations des Parties

A la signature de la convention, la Commune acquiert la pleine propriété de la Station VAE qu'elle devra assurer contre les dégradations. Elle en garantira et supportera la pleine responsabilité du raccordement, du bon fonctionnement, de l'entretien et de la gestion ainsi que le libre accès aux usagers.

Le syndicat a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Station VAE comprenant les études et supervision des travaux d'investissement (fourniture et pose des bornes) qu'il a financé à hauteur de 50% par un autofinancement après déduction des subventions de l'ADEME.

Il reste à la charge de la Commune le câblage de la Station VAE et la fourniture de l'électricité depuis un point d'alimentation lui appartenant avec un dispositif de protection différentiel de 30 milliampères mA en tête d'alimentation.

Après la remise de l'ouvrage matérialisée par procès-verbal de réception, la Commune s'engage à prendre les mesures nécessaires à la bonne utilisation de la station de recharge par les usagers et assurer la maintenance.

Dans une logique de mutualisation des moyens publics et pour diminuer les coûts récurrents de gestion par infrastructure dans le département des Hautes-Alpes, le Syndicat assure la supervision de la Station VAE avec l'appui d'un prestataire de service le cas échéant. Ainsi, le Syndicat prend en charge pendant 5 ans les couts d'exploitation de la plateforme Web auprès d'un prestataire informatique le cas échéant pour gérer le fonctionnement de la recharge et assurer les astreintes.

Article 3 : Concession réciproque des Parties

Les Parties renoncent par ailleurs respectivement à tout recours entre elles au titre de l'exécution de la convention.

Les Parties conviennent expressément de garder à leur charge respective leurs propres frais et dépenses, en ce compris les frais et honoraires d'experts et d'avocats engagés par chacune d'elles, et renoncent à toutes demandes y afférentes.

Article 4 : Transaction

Les Parties reconnaissent s'être consenties l'une à l'autre des concessions réciproques, qu'elles reconnaissent comme équivalentes, afin de parvenir à la signature de la Convention dont les termes reprennent et formalisent ces concessions.

La Convention emporte transaction, au sens des articles 2044 et suivants du Code civil, étant rappelé qu'aux termes de l'article 2052 du Code civil : « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet* ».

La Convention est donc soumise expressément aux dispositions de l'article 2052 du Code civil, aux termes duquel la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les Parties d'une action en justice ayant le même objet.

La Convention, y compris son préambule qui en fait partie intégrante, contient la totalité de l'accord des Parties pour ce qui concerne les matières qui y sont visées et remplace et annule tous accords, négociations, offres, réserves et échanges antérieurs portant sur le même objet.

Article 5 : Divers

La Convention exprime seul l'intégralité de l'accord des Parties relativement à son objet. Elle ne pourra être modifiée que par un accord écrit des Parties. Les Parties reconnaissent avoir bénéficié, préalablement à la signature de la Convention, d'un temps suffisant pour en prendre connaissance, l'étudier et prendre conseil avant de procéder à sa signature.

Elles déclarent et reconnaissent avoir ainsi été parfaitement informées de la nature de transaction de la Convention, ainsi que du sens et de la portée de l'ensemble des opérations et diligences visées à l'article 2 ci-dessus, en étant conseillées ou assistées du conseil de leur choix. Elles reconnaissent, en conséquence, s'être engagées en parfaite connaissance de cause.

Chacune des Parties s'engage à faire tous ses efforts pour prendre ou faire prendre en temps utile toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation des opérations et diligences prévues par la Convention.

Article 6 : Attribution de juridiction

Tout litige qui viendrait à naître entre les Parties relativement à la Convention ou qui en découlerait, en particulier concernant l'exécution des obligations respectives des Parties, sera de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur

La Convention entrera en vigueur une fois signée par l'ensemble des Parties, à la date de la dernière des signatures.

Fait en 2 exemplaires originaux,

A Chorges

Le 28 juillet 2023

M. Jean-Claude DOU
Pour le Syndicat



A Saint-Firmin

Le 05 octobre 2023

M. Jean Luc BLACHE
Pour la Commune de Saint Firmin

Le Maire
Jean-Luc Blache





CONVENTION RELATIVE A LA CESSION DE STATIONS DE RECHARGE POUR VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Ci-après la « Convention »

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Territoire d'énergie des Hautes-Alpes, syndicat intercommunal à vocation multiple, dont le siège se situe ZA la grande île Nord, 491 Rue des Pins - CHORGES (05230), représenté par son Président, Monsieur Jean-Claude DOU, dûment habilité par une délibération du 5 juillet 2023.

Ci-après « TE05 », ou « Syndicat »

D'une part,

ET :

La Commune de ^{Veynes}~~Saint Firmin~~, dont le siège se situe Place de la République – VEYNES (05400), représentée par Monsieur le Maire, Christian GILARDEAU-TRUFFINET dûment habilité par une délibération du ^{14/12/2023 (Del-23.09.092)}~~14/12/2023~~

Ci-après « La Commune »,

D'autre part,

Collectivement désignées « Les Parties »

PREAMBULE

Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 est l'Autorité Organisatrice de la Distribution d'énergie Electrique (AODE) pour 159 communes des Hautes-Alpes. Le Syndicat a déployé depuis 2015 un réseau de bornes de recharges pour véhicules électriques afin de proposer des solutions de mobilité durable, liées à la production d'énergie locale.

Dans sa volonté d'accompagner les communes dans la transition énergétique et dans la mise en œuvre de solutions pratiques et innovantes, TE05 a engagé une réflexion dans le cadre du programme « AVELO », consécutif à la labellisation de sa candidature à l'Appel à Manifestation d'intérêt « Vélos et territoires » proposé par l'ADEME.

Un schéma directeur de déploiement a été adopté par le comité syndical le 10 novembre 2021. Il prévoit l'ouverture de l'accès pour la recharge des vélos électriques sur les bornes accélérées du réseau eborn, pour

une phase expérimentale d'un an qui permettra de mieux définir les besoins. Pour compléter cette offre, l'installation de stations spécifiques était également proposée.

La présente convention a pour objet de définir les modalités de cession de l'ouvrage à la Commune.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La convention a pour objet de définir les termes et modalités de la cession de la station (Ci-après nommée « Station VAE ») de recharge pour vélos à assistance électrique à la Commune par le Syndicat qui s'engage à n'élever aucune contestation sur l'utilisation qui en sera faite par la suite. En contrepartie, la Commune s'engage à garantir un bon fonctionnement des bornes aux usagers.

La station concernée est implantée Rue Léon Cornant – à l'Office de Tourisme - et comprend 2 points de charge.

Article 2 : Obligations des Parties

A la signature de la convention, la Commune acquiert la pleine propriété de la Station VAE qu'elle devra assurer contre les dégradations. Elle en garantira et supportera la pleine responsabilité du raccordement, du bon fonctionnement, de l'entretien et de la gestion ainsi que le libre accès aux usagers.

Le syndicat a assuré la maîtrise d'ouvrage de la Station VAE comprenant les études et supervision des travaux d'investissement (fourniture et pose des bornes) qu'il a financé à hauteur de 50% par un autofinancement après déduction des subventions de l'ADEME.

Il reste à la charge de la Commune le câblage de la Station VAE et la fourniture de l'électricité depuis un point d'alimentation lui appartenant avec un dispositif de protection différentiel de 30 milliampères mA en tête d'alimentation.

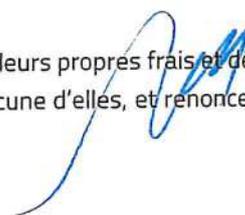
Après la remise de l'ouvrage matérialisée par procès-verbal de réception, la Commune s'engage à prendre les mesures nécessaires à la bonne utilisation de la station de recharge par les usagers et assurer la maintenance.

Dans une logique de mutualisation des moyens publics et pour diminuer les coûts récurrents de gestion par infrastructure dans le département des Hautes-Alpes, le Syndicat assure la supervision de la Station VAE avec l'appui d'un prestataire de service le cas échéant. Ainsi, le Syndicat prend en charge pendant 5 ans les couts d'exploitation de la plateforme Web auprès d'un prestataire informatique le cas échéant pour gérer le fonctionnement de la recharge et assurer les astreintes.

Article 3 : Concession réciproque des Parties

Les Parties renoncent par ailleurs respectivement à tout recours entre elles au titre de l'exécution de la convention.

Les Parties conviennent expressément de garder à leur charge respective leurs propres frais et dépenses, en ce compris les frais et honoraires d'experts et d'avocats engagés par chacune d'elles, et renoncent à toutes demandes y afférentes.



Article 4 : Transaction

Les Parties reconnaissent s'être consenties l'une à l'autre des concessions réciproques, qu'elles reconnaissent comme équivalentes, afin de parvenir à la signature de la Convention dont les termes reprennent et formalisent ces concessions.

La Convention emporte transaction, au sens des articles 2044 et suivants du Code civil, étant rappelé qu'aux termes de l'article 2052 du Code civil : « *La transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les parties d'une action en justice ayant le même objet* ».

La Convention est donc soumise expressément aux dispositions de l'article 2052 du Code civil, aux termes duquel la transaction fait obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les Parties d'une action en justice ayant le même objet.

La Convention, y compris son préambule qui en fait partie intégrante, contient la totalité de l'accord des Parties pour ce qui concerne les matières qui y sont visées et remplace et annule tous accords, négociations, offres, réserves et échanges antérieurs portant sur le même objet.

Article 5 : Divers

La Convention exprime seul l'intégralité de l'accord des Parties relativement à son objet. Elle ne pourra être modifiée que par un accord écrit des Parties. Les Parties reconnaissent avoir bénéficié, préalablement à la signature de la Convention, d'un temps suffisant pour en prendre connaissance, l'étudier et prendre conseil avant de procéder à sa signature.

Elles déclarent et reconnaissent avoir ainsi été parfaitement informées de la nature de transaction de la Convention, ainsi que du sens et de la portée de l'ensemble des opérations et diligences visées à l'article 2 ci-dessus, en étant conseillées ou assistées du conseil de leur choix. Elles reconnaissent, en conséquence, s'être engagées en parfaite connaissance de cause.

Chacune des Parties s'engage à faire tous ses efforts pour prendre ou faire prendre en temps utile toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation des opérations et diligences prévues par la Convention.

Article 6 : Attribution de juridiction

Tout litige qui viendrait à naître entre les Parties relativement à la Convention ou qui en découlerait, en particulier concernant l'exécution des obligations respectives des Parties, sera de la compétence exclusive du Tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur

La Convention entrera en vigueur une fois signée par l'ensemble des Parties, à la date de la dernière des signatures.

Fait en 2 exemplaires originaux,

A Chorges.....

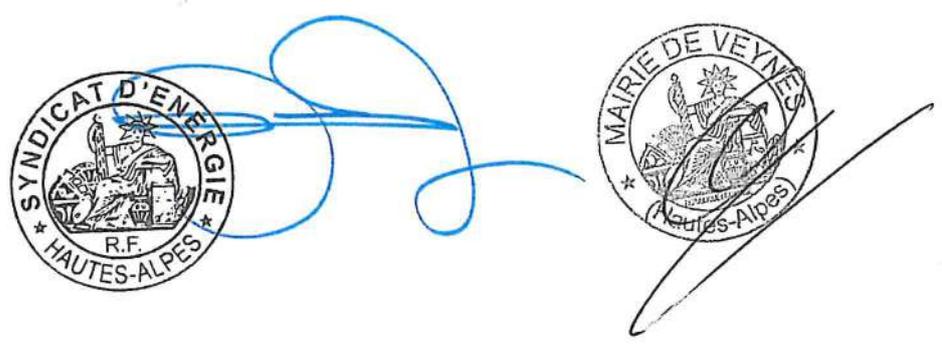
A Veynes.....

Le 28 juillet 2023.....

Le 18 septembre 2023.....

M. Jean-Claude DOU
Pour le Syndicat

M. Christian GILARDEAU-TRUFFINET
Pour la Commune de Veynes



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_52AG-DE



**territoire
d'énergie**
HAUTES-ALPES • SyME05

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-52AG TE05

**Avenant n°1 à la convention de partenariat entre le Territoire d'énergie Hautes-Alpes
SyME05 et ENERCOOP PACA**

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Etaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOULLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collèges représentés par vingt-neuf délégués sur onze collèges ayant cinquante-neuf délégués.

Etaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOULAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Etaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr


www.syme05.fr

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

Berger
LEVRAULT

ID : 005-200049203-20230705-2023_52AG-DE

OBJET : 2023-52AG TE05

Avenant n°1 à la convention de partenariat entre le Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 et ENERCOOP PACA

Vu l'article L 211-2 du code de l'énergie définissant les sources d'énergie renouvelable ;

Vu l'arrêté préfectoral N°2011-360-3 du 26 décembre 2011 portant transformation du Syndicat Mixte « Fédération Départementale d'Electrification des Hautes Alpes » en « Syndicat Mixte d'Electricité des Hautes-Alpes » ;

Vu la délibération du 26 juin 2015 « le SyME05 face au changement climatique » portant engagement du syndicat vers la transition énergétique et de son objectif 3 « développement des énergies renouvelables (ENR) » ;

Vu les statuts de Territoire d'énergie Hautes Alpes SyME05 (ci-après dénommé le Syndicat) en vigueur au 05 octobre 2022 par arrêté préfectoral N° 05-2022-10.05.00001 ;

Vu la délibération n° 2022-64AG du 3 novembre 2022 approuvant la convention de partenariat ENERCOOP Paca – TE05.

Le Président expose l'avenant n° 1 de la convention de partenariat ci-annexé :

Pour montrer son engagement dans la transition énergétique les élus du SyMÉnergie05 ont décidé de modifier l'image du Syndicat en changeant son nom et en ouvrant le champ d'intervention de la collectivité. Par arrêté préfectoral N° 05-2022-10.05.00001 du 5 octobre 2022, SyMÉnergie05 est devenu Territoire d'énergie Hautes Alpes SyME05.

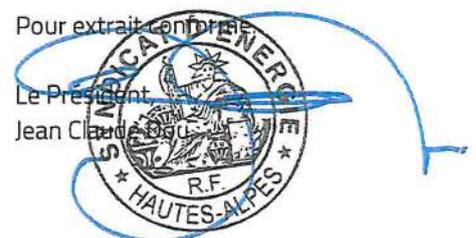
Par suite d'un travail de prospection actif sur le territoire entre le Syndicat et EnerCoop PACA, les partenaires identifient une grappe de projet avec une forte probabilité de réussite. Le seuil des 4 projets étant pénalisant, les parties conviennent de modifier les conditions de la convention initiale par avenant.

Le Président explique que les modifications apportées par l'avenant n°1 concernent les articles 2.2.1 et 2.2.2 de la convention sur les cas d'obtention et de non-obtention des autorisations pour une grappe de projets d'une puissance installée d'au moins 1 Mwc et non plus 4 projets de parc photovoltaïques au sol et la modification des montants indiqués aux articles 3.3 et 3.4 de la convention initiale relatif à la rémunération des parties pour le développement de projet et l'assistance à maîtrise d'ouvrage avec EPACA.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- Dit que l'avenant respecte la logique économique et stratégique initialement délibérées.
- Donne pouvoir au Président pour signer l'avenant n° 1 à la convention de partenariat ci-annexé.
- Dit que les crédits seront prévus au budget
- Donne pouvoir au Président pour ordonnancer et signer les dépenses et tous documents y afférents.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme
Le Président
Jean Claude


Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_52AG-DE

Avenant n°1 à la convention de partenariat

ENERCOOP PACA/ Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05

ENTRE :

1 - ENERCOOP PACA, SCIC - SA à capital variable, immatriculée au RCS de Marseille sous le numéro 539 192 872, dont le siège social est situé 28 Boulevard National 13001 Marseille, représentée par sa Directrice Générale, Madame Virginie Gallon, dûment habilitée aux fins des présentes,

(Ci-après dénommée « **EPACA** »),

ET :

Territoire d'énergie Hautes-Alpes - SyME05, Syndicat d'Énergie des Hautes-Alpes, se substituant par arrêté préfectoral N° 05-2022-10.05.00001 du 5 octobre 2022 au « SyMEnergie05 » dont le siège social est situé 491 rue des pins, ZA la grande île Nord -05230 CHORGES, inscrit au répertoire des entreprises et des établissements sous le numéro 200 049 203.

Représenté par son Président Jean Claude DOU, dûment habilité à l'effet des présentes,

(Ci-après désignée « **Syndicat** »)

Ci-après désignées ensemble « Les Parties »



PREAMBULE

Pour montrer son engagement dans la transition énergétique les élus du SyMEnergie05 ont décidé de modifier l'image du Syndicat en changeant son nom et en ouvrant le champ d'intervention de la collectivité. Par arrêté préfectoral N° 05-2022-10.05.00001 du 5 octobre 2022, SyMEnergie05 devient Territoire d'énergie des Hautes alpes - SyME05.

Le Syndicat et EnerCoop PACA affirment leur volonté d'accroître la production d'énergies renouvelables, en participant à des sociétés de projets en partenariat afin d'autoconsommer en circuit court la future demande électrique, conséquence de la transition des sources d'énergies fossiles vers les énergies renouvelables utilisant le vecteur électrique.

Par suite d'un travail de prospection actif sur le territoire, les Parties identifient une grappe de projet avec une forte probabilité de réussite. Le seuil des 4 projets étant pénalisant, et les possibilités de puissance de projets ayant été élargies jusqu'à 1MWc par projet, les Parties conviennent de modifier les conditions de la convention initiale par avenant.

CECI EXPOSE, ILA ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

1. ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent Avenant a pour objet de modifier la convention initiale signée le 31 janvier 2023 afin de prendre en compte le changement de dénomination du Syndicat, corriger les articles 2.2.1 et 2.2.2 sur les cas d'obtention et de non-obtention des autorisations pour un ensemble de projets d'une puissance installée d'au moins 1 MWc et non plus 4 projets et modifier les montants indiqués aux articles 3.3 et 3.4 de la convention initiale.

2. ARTICLE 2 : CHANGEMENT DE NOM DU SYNDICAT

Les Parties prennent en compte l'arrêté préfectoral N° 05-2022-10.05.00001 du 5 octobre 2022, qui transforme le nom de SyMEnergie05 par Territoire d'énergie des Hautes alpes - SyME05.

La convention est désormais un acte contractuel entre EnerCoop PACA et Territoire d'énergie des Hautes alpes - SyME05.

3. ARTICLE 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 2.2 DE LA CONVENTION RELATIF A L'ABOUTISSEMENT DES PROJETS

L'article 2.2 est remplacé comme suit :

«

2.2 Aboutissement des projets

2.2.1 Cas de l'obtention des autorisations pour 1MWc au total

Dans l'hypothèse où une grappe de projets d'une puissance totale installée d'au moins 1 MWc obtiendraient l'ensemble des autorisations d'urbanisme et administratives nécessaires à leur installation, les Parties s'engagent à créer une Société de Projets dont les principes directeurs sont définis à l'article 3.2.

La Société de Projets aura notamment en charge, à l'issue de la phase de développement, la construction et l'exploitation des installations photovoltaïques.

En contrepartie des prestations réalisées lors de la phase de Développement des Projets, EPACA et le Syndicat seront rémunérés directement par la Société de Projets dans les conditions de l'article 3.3.

2.2.2 Cas de la non-obtention des autorisations pour 1MWc au total

Il est précisé qu'en cas de non-obtention des autorisations d'urbanisme et administratives nécessaires à la réalisation d'une grappe de projets d'une puissance installée d'au moins 1 MWc , les Parties ne créeront pas de Société de Projets commune.

En pareil hypothèse, les Parties se rencontreront, au plus tard trois mois avant l'échéance de la Présente Convention, pour décider ensemble de la suite à donner aux Projets.

Les Parties pourront, notamment, étudier les hypothèses suivantes :

1 - Laisser le soin à EPACA de finaliser seule le développement, la construction et l'exploitation de l'ensemble des Projets bénéficiant des autorisations d'urbanisme et administratives nécessaires. En



pareille hypothèse, le Syndicat ne devra verser aucune indemnité à EPACA mais percevra le remboursement par EPACA de l'étude de raccordement qu'il aura effectué.

2 – Permettre au Syndicat de racheter à EPACA les autorisations d'urbanisme et administratives nécessaires à la réalisation des Projets qu'elle souhaite exploiter, et ce, dans les conditions de l'article 3.3.

3 – Étudier toute autre solution alternative.

Par ailleurs, si aucun Projet ne dispose des autorisations d'urbanisme et administratives requises, la présente Convention sera résiliée de plein droit et ne donne lieu à aucune indemnisation entre les parties. »

4. ARTICLE 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.3 DE LA CONVENTION RELATIF A LA REMUNERATION DU DEVELOPPEMENT

L'article 3.3 est remplacé comme suit :

« 3.3 rémunération du développement

Une fois la Société immatriculée, Les Parties seront rémunérées pour les prestations réalisées. Les montants de rémunération proposés ci-dessous pourront être revus à la hausse, dans les mêmes proportions, en fonction de la rentabilité du projet.

EPACA sollicitera le paiement de la somme de 20 000 € par Projet auprès de la Société, et ce, au titre des prestations réalisées par EPACA pendant la phase de développement, c'est-à-dire avant l'obtention des autorisations d'urbanisme et administratives requises. Cette rémunération intègre :

- La rémunération d'EPACA au titre des Frais de Développement Internes ;
- Le remboursement intégral des Frais de Développement Externes, dont elle aura fait l'avance dans la limite de 2 500 € HT par projet ;
- Une prime de risque qui couvre les coûts des Projets dont le développement ne serait pas mené à terme, car dans l'hypothèse où un Projet n'aboutirait pas, aucune rémunération ni aucun remboursement des Frais de Développement Externes n'interviendrait.

Le Syndicat sollicitera le paiement de la somme de 5 000 € par Projet. Cette rémunération intègre :

- La rémunération du Syndicat au titre des Frais de Développement Internes ;
-
- Le remboursement intégral des Frais de Développement Externes, dont elle aura fait l'avance
- Une prime de risque qui couvre les coûts des Projets dont le développement ne serait pas mené à terme, car dans l'hypothèse où un Projet n'aboutirait pas, aucune rémunération ni aucun remboursement des Frais de Développement Externes n'interviendrait.

Les Parties conviennent par ailleurs que l'ensemble des coûts liés aux actions de concertation (réunions avec les communes, partenaires..) menées par l'une ou l'autre des Parties resteront à sa charge exclusive. Par conséquent, aucune rémunération ne pourra être réclamée par l'une ou l'autre des Parties concernant

les coûts liés aux actions de concertation. »

En outre, si les Frais de Développement Externes devaient dépasser les 2500 €HT pour un projet, les Parties se réuniront pour convenir de modalités de financement spécifiques.

5. ARTICLE 5 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3.4 DE LA CONVENTION RELATIF A L'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE

L'article 3.4 est remplacé comme suit :

« 3.4 Assistance à Maîtrise d'Ouvrage en phase réalisation (AMO)

La Société conclura, selon des modalités de passation compatibles avec le droit de la commande publique, une convention d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage en phase réalisation (AMO) avec EPACA.

Cette prestation d'AMO, intégrera notamment les actions suivantes :

- ✓ Consultation d'entreprises pour les différents lots et analyse des offres ;
- ✓ Mise en place d'un contrat de vente d'électricité ;
- ✓ Contractualisation des assurances
- ✓ Organisation et planification des travaux
- ✓ Suivi et réception des travaux
- ✓ Finalisation et signature du bail emphytéotique
- ✓ Passation des contrats de maintenance
- ✓ Négociations bancaires

L'ensemble de ces missions sera réalisé pour un prix forfaitaire de 10 000 € H.T. par Projet facturé à la Société à la mise en service.

Pour réaliser les ouvrages nécessaires au raccordement électrique des Projets, la Société conclura une convention de mandat de Maîtrise d'Ouvrage en phase réalisation avec le Syndicat.

Le Syndicat est légitime, comme constructeur maître d'ouvrage des travaux de développement des réseaux de distribution d'énergie électrique, d'exercer pour la Société la maîtrise d'ouvrage des raccordements prévue au Décret n° 2019-97 du 13 février 2019 pris pour l'application de l'article L. 342-2 du Code de l'énergie :

« Le producteur, ou le consommateur, peut faire exécuter, à ses frais et sous sa responsabilité, les travaux de raccordement sur les ouvrages dédiés à son installation par des entreprises agréées par le maître d'ouvrage mentionné à l'article L. 342-7 ou à l'article L. 342-8 et selon les dispositions d'un cahier des charges établi par ce maître d'ouvrage sur la base de modèles publiés par ce dernier. La mise en service de l'ouvrage est conditionnée à sa réception par le maître d'ouvrage. »

Les modalités d'application du mandat de maîtrise d'ouvrage seront déterminées par conventions entre d'une part la Société et le Syndicat et d'autre part entre le Syndicat et le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité (Enedis ou EDSB). »

6. ARTICLE 6 : VALIDITE DES CLAUSES CONTRACTUELLES

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa signature. Toutes les clauses de la convention initiale demeurent applicables tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions contenues dans le présent avenant, lesquelles prévalent en cas de différence.



Fait en deux exemplaires originaux le à

Pour **EPACA**
Virginie Gallon
Directrice Générale

Pour **le Syndicat**
Jean Claude DOU
Président

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 5 JUILLET 2023

OBJET : 2023-53AG TE05

**Approbation du nouveau Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules
Electriques et hybrides (SDIRVE) ouvertes au public**

Nombre de membres en exercice	59
Nombre de membres présents	29
Nombre de voix délibératives	31
Nombre de pouvoir	1
Nombre de suffrages exprimés :	
<input checked="" type="checkbox"/> Pour	32
<input checked="" type="checkbox"/> Contre	0
<input checked="" type="checkbox"/> Abstention	0
<input checked="" type="checkbox"/> Ne prend pas part au vote	0
Date de la convocation	28-06-2023

L'an deux mille vingt-trois, le cinq juillet à 9h00, les membres composant le Comité Syndical de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 convoqués par son Président à Charges, se sont réunis sous la présidence de M. DOU Jean Claude, Président de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05.

Étaient présents : CHANFRAY Corinne, POUCHOT ROUGE BLANC Georges, LOISEAU Fabrice, PIQUEMAL Michel, GOURY Dominique, SARRAZIN Bruno, AUBERT Daniel, LEYDON Louis, AMOURIQ René, BRIOLLE Jean Pierre, MAGNE Jean-Claude, SANCHEZ Alain, TARDY Lionel, AUBEPART André, CHEVAL Jérôme, GALDI Albert, DOU Jean-Claude, VANNIER Olivier, BILLON TYRARD Jacques, ARNOUX Frédéric, BACHENET Claude, MIOULANE Louis, BONNAFFOUX Joël, BETTI Alain, CESTER Francis, GUET Claude, VOIRON Vincent, LAURENS Alain, MILLE SCHAACK Françoise.

ARNAUD Jean Michel a donné pouvoir à DOU Jean Claude.

Soit dix collègues représentés par vingt-neuf délégués sur onze collègues ayant cinquante-neuf délégués.

Étaient excusés : DELBANO Jean Michel, SENNERY Pierre, CORDIER Georges, DOMMANGE Alain, VIOULAS Jean Franck, BOREL David, ALLUIS Jean Luc, BICAIS Jean Jacques, BOYER Christophe, PARAVISINI Charles, VINCENT Gilles, BERDIEL Eric, PRAT Jean Denis, WADIER Hervé, JEHAN Frédéric, CHALLOT Serge, FEUTRIER Lucie, DEVEVEY Joseph, BLANC Renaud, BOULET Philippe, EYSSERIC Serge, SALETTI Hélène, TRUC Dominique, FRISON Michel, SEMIOND Philippe, NICOLAS Gérard, JOANNET Michel, DELAUP Luc, VOLLAIRE Pierre, GANDOIS Jean Pierre, BERAUD Josiane, MONTABONE Michel, BERAUD Michel, DESCHAMPS Sophie, ALLEC Patrick, SAUMONT Catherine, LEMONNIER Kévin, CRAISSE Damien, ARNAUD Estelle, AIMARD Thierry, BOREL Daniel.

Étaient présents sans voix délibérative : CLAEYMAN Jean Pierre (en distanciel) GONNET Michel (en distanciel), FONS Olivier (en distanciel), PANCIOLI Eric

Assistés de : RAIZIN Stéphane, Directeur Général des Services ; TAIX Marylin, Directrice des Services Techniques ; MONARD Nicole, Directrice Administrative et Financière ; DENYS Eric, Responsable du service finances ; DEJOANNIS Jean Christophe, Responsable pôle énergie ; JOSEPH Stanley, ordonnateur comptable ; PEYRON Magali, secrétariat direction ; RICOU Audrey, secrétariat général.

Secrétaire de séance : GOURY Dominique

ZA La grande île Nord
05230 CHORGES
Tél : 04 92 44 39 00
secretariat@syme05.fr



www.syme05.fr

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE

OBJET : **2023-53AG TE05**
Approbation du nouveau Schéma Directeur des Infrastructures de recharge et hybrides (SDIRVE) ouvertes au public

Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le
ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE



Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral du 21 Octobre 2014 portant modification des statuts du SyME05 ;

Vu la délibération N° 2015-01AG du 19 mars 2015 portant validation de la stratégie de déploiement de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques ;

Vu la délibération N° 2016-09AG du 6 juillet 2016 portant création d'un Service Public Industriel et Commercial (SPIC) pour les Infrastructures de Recharges de Véhicules Electriques (IRVE) avec budget annexe du SyME05

Vu l'article 68 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, qui prévoit l'élaboration d'un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public (SDIRVE) par les collectivités territoriales ou leurs délégataires ;

Vu la délibération 2021-45AG du 10 novembre 2021 approuvant la convention constitutive d'un groupement de commandes d'assistance à maîtrise d'ouvrage de réalisation d'un schéma directeur (SDIRVE).

Vu la délibération 2021-80AG du 16 décembre 2021 approuvant la convention de financement inter-syndicat du groupement de commande.

Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2022-10-05-00001 du 5 octobre 2022 portant modification des statuts de Territoire d'énergie Hautes-Alpes SyME05 (ci-après dénommé le Syndicat) ;

Vu la délibération du Syndicat N° 2022-84AG du 7 décembre 2022 approuvant le schéma directeur des IRVE ouvertes au public avant avis de la Préfecture.

VU l'article L 231-1 du code des relations entre le public et l'administration précisant que le silence gardé pendant deux mois par l'administration sur une demande vaut décision d'acceptation.

Vu l'article L 231-4 du code des relations entre le public et l'administration précisant les exceptions au principe listés en annexe au décret du 30 octobre 2014 relatifs aux exceptions à l'application du principe silence vaut acceptation

Considérant que le schéma directeur ne fait pas parti des documents listés dans le décret du 30 octobre 2014.

Considérant le travail conséquent de diagnostic, d'analyse du territoire, de prospective de commercialisation des véhicules par les constructeurs, des enquêtes et recensement des demandes, réalisé par les experts assistants à maîtrise d'ouvrage du Syndicat.

Considérant la phase de concertation et de présentation des hypothèses et résultats auprès des services du conseil départemental, des communes et intercommunalités du département.

Considérant que le schéma directeur délibéré en séance du 19 mars 2015 a été réalisé sur le territoire et qu'il est nécessaire de l'adapter aux nouvelles demandes conformément à la loi « LOM ».

Considérant la notification de la proposition du nouveau schéma directeur des IRVE à Monsieur le Préfet des Hautes Alpes par le Président du Syndicat en date du 23 décembre 2022.

Considérant le chapitre 2 du guide à l'attention des collectivités pour l'élaboration des SDIRVE réalisé par le Ministère de la Transition Ecologique en mai 2021 définissant les modalités d'adoption des documents.

2. Adoption définitive et publication des données en open data

Après avis positif du préfet, ou sans réponse dans un délai de deux mois après transmission initiale, le schéma directeur est validé. Dans le cas contraire, l'établissement public modifie son projet de schéma directeur et le soumet à une nouvelle délibération.

Puis les données visées seront également **publiées en open data** par la collectivité sur data.gouv.fr dans un délai de deux mois suivant l'adoption définitive, toujours conformément au schéma de données publié sur <https://schema.data.gouv.fr/etalab/schema-sdirve/latest.html>.

À noter, ces informations seront automatiquement agrégées sur le site data.gouv.fr pour **permettre un suivi national des schémas directeurs**.

En complément, le **schéma directeur adopté par l'établissement public doit être rendu public** ; la mise en ligne du document sous un format PDF sur le site de l'établissement public, pour un téléchargement libre, est très fortement recommandée ; le lien de téléchargement figurera parmi les données publiées en open data.

Le Président expose :

Il rappelle le contexte législatif et la méthode utilisée par l'ensemble des 11 syndicats d'énergie des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur pour coconstruire les SDIRVE à l'échelle de chaque département en croisant enjeux territoriaux et nationaux.

Il rappelle que le but des nouveaux schémas est de coordonner les maîtrises d'ouvrage publics et privés pour un développement des infrastructures cohérent avec les politiques locales de la mobilité et une offre adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

Il rappelle également la stratégie validée le 7 décembre 2022 avec l'ambition pour le Syndicat de se positionner dans le déploiement complémentaire des bornes sur les 3 types d'usages de charge avec la répartition suivante à l'horizon 2028 :

- 50% de l'objectif « en résidentiel public » du SDIRVE soit 20 points de charge ;
- 30% de l'objectif « destination » du SDIRVE soit 40 points de charge ;
- 50% de l'objectif « transit » du SDIRVE soit 11 points de charge.

Parmi ces points de recharge, le Syndicat souhaite prioriser le déploiement de bornes de recharge dans le cas de bornes existantes saturées ou bien lorsqu'une forte différence a été identifiée entre le besoin évalué et l'offre actuelle.

Le Président dresse le constat que le schéma proposé à la Préfecture le 23 décembre 2022 n'a fait état d'aucun retour de cette dernière et qu'il peut être considéré comme validé.

Après en avoir délibéré, le comité syndical :

- **Confirme** le positionnement du Syndicat dans la transition vers une mobilité électrique vertueuse, notamment d'avoir un rôle dans la coordination des déploiements de bornes avec les acteurs privés pour avoir une offre cohérente et homogène sur l'ensemble du territoire Haut-Alpin en associant une production locale de l'électricité ;
- **Dit** que le projet de schéma directeur des IRVE (SDIRVE) ouvertes au public délibéré le 7 décembre 2022 et présenté le 23 décembre 2022 à Monsieur le Préfet des Hautes-Alpes est dorénavant validé sous le silence de réponse préfectorale dans les deux mois suivants ;
- **Rend exécutoire** l'ensemble des documents constituant le SDIRVE des Hautes-Alpes ci-joints annexés ;
- **Exécute** les décisions du comité syndical du 7 décembre 2022 par délibération n°2022-84AG ;
- **Rend public** l'ensemble des documents constituant le nouveau SDIRVE du département des Hautes-Alpes sur le site data.gouv.fr.

Ainsi fait et délibéré les, jour, mois, an susdits.

Pour extrait conforme

Le Président,
Jean Claude Dou



Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

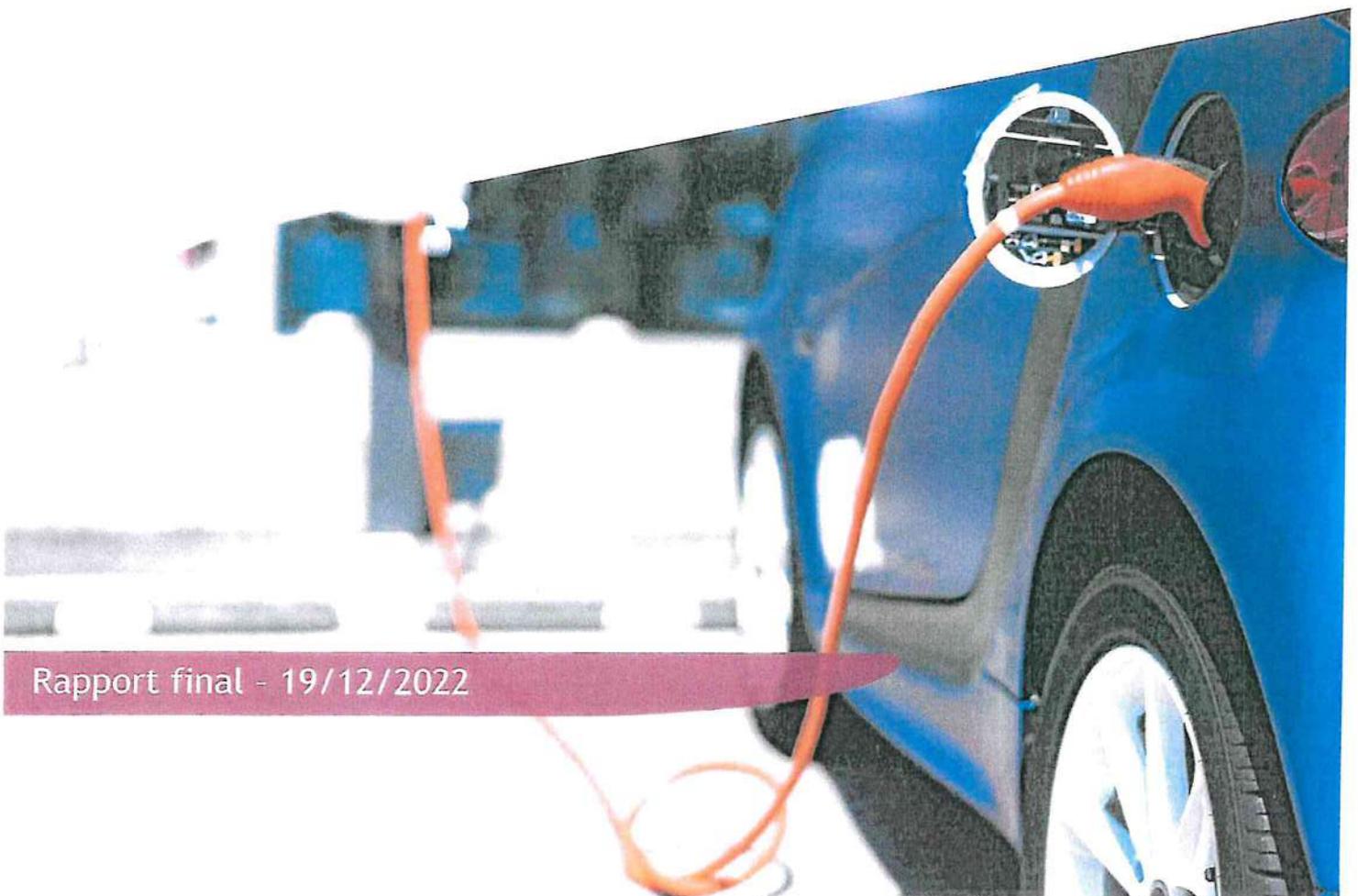
Publié le



ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE



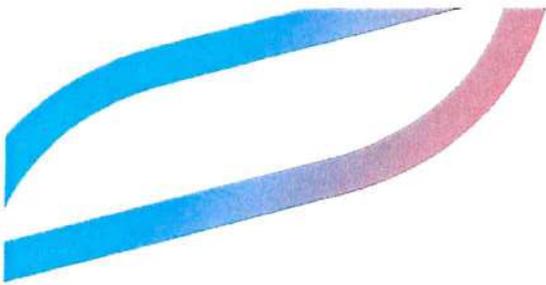
Schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le périmètre du département des Hautes Alpes



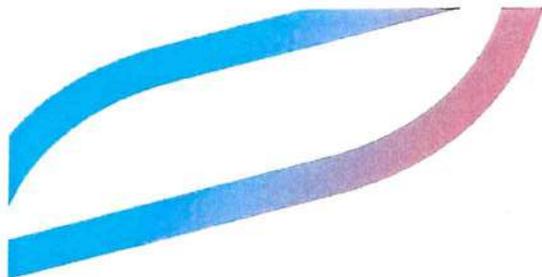
Rapport final - 19/12/2022

Table des matières

Schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le périmètre du département des Hautes Alpes.....	1
Table des matières	2
Table des illustrations	4
Liste des tableaux	7
1 Introduction	10
1.1 Présentation de la démarche SD IRVE.....	10
1.2 Contextualisation du territoire	11
1.3 Structure du rapport	11
2 Synthèse de la concertation mise en place pour le SDIRVE.....	12
2.1 Phase de diagnostic	12
2.1.1 Webinaires de présentation de la démarche et collecte de données sur les IRVE existantes et en projet.....	12
2.1.2 Entretiens bilatéraux avec les acteurs privés et collecte de données	13
2.2 Phases d'évaluation des besoins, d'élaboration des scénarios et de la stratégie	14
2.2.1 Entretiens bilatéraux avec les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-PACA.....	14
2.2.2 Entretiens bilatéraux avec les acteurs associatifs	14
2.2.3 Réunions avec Enedis, RTE et l'ADEME	15
2.2.4 Webinaire à destination des acteurs privés et institutionnels.....	15
2.2.5 Elaboration de la stratégie sur le périmètre du syndicat d'énergie	16
3 Diagnostic.....	17
3.1 Etat des lieux de l'existant.....	17
3.1.1 Parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables	17
3.1.2 Etat des lieux du réseau d'IRVE ouvertes au public sur le territoire	22
3.1.3 Analyse des IRVE existantes (données statiques).....	23
3.1.4 Analyse des recharges sur les IRVE existantes (données dynamiques)	28
3.1.5 Mise à niveau des IRVE existantes	32
3.1.6 Etat des lieux des solutions de mobilité et carburants alternatifs	33
3.2 Développements IRVE indépendamment du SDIRVE	35
3.2.1 Obligations réglementaires	35
3.2.2 Développement des IRVE sur les parkings non résidentiels	36
3.2.3 Estimation du développement de l'offre privée.....	41
3.2.4 Projets de déploiement en cours ou planifiés	42
3.2.5 Remontée du besoin par les acteurs publics du territoire	44
4 Scénarios d'adoptions des VE & VHR.....	46
4.1 Préambule	46
4.1.1 Tendances actuelles et réglementaires.....	46
4.1.2 Objectifs des constructeurs - trajectoires VE & VHR	47



4.1.3	Impact de la crise énergétique	48
4.2	Méthode d'évaluation du parc de VE et VHR	50
4.2.1	Projections de ventes de VE/VHR selon les publications nationales	51
4.2.2	Déclinaison locale du scénario VE / VHR	58
4.2.3	Répartition du parc de véhicules par IRIS	60
4.3	Résultats par type de véhicules.....	61
4.3.1	Véhicule Particulier	61
4.3.2	Véhicule Utilitaire léger	62
4.3.3	VP & VUL	64
4.3.4	Taxis & VTC.....	66
4.3.5	Véhicule à deux-roues.....	67
5	Évaluation des besoins	69
5.1	Méthode générale.....	69
5.1.1	Catégories de lieux de recharge	70
5.1.2	Catégorisation du parc VE/VHR.....	71
5.2	Estimation de la demande en recharge.....	71
5.3	Estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés sur le territoire	75
5.4	Estimation du besoin en IRVE pour les visiteurs (tourisme).....	76
5.5	Résultats : besoin en points de charge ouverts au public.....	78
5.5.1	Besoin en points de charge ouverts au public sur tout le territoire	78
5.5.2	Répartition des besoins par IRIS - scénario ferme.....	81
5.5.3	Répartition des points de charge par type de recharge sur le territoire	82
5.6	Récapitulatif des hypothèses et résultats	86
6	Elaboration de la stratégie, des objectifs opérationnels et du calendrier	88
6.1	Rappel des objectifs de la stratégie	88
6.2	Obligations réglementaires	88
6.2.1	Équipement réseau autoroutier et national.....	88
6.2.2	Équipement des parkings loi LOM.....	89
6.3	Calcul du reste-à-faire	91
6.3.1	Présentation de la méthode de calcul du reste-à-faire	91
6.3.2	Répartition du reste-à-faire par IRIS	92
6.4	Stratégie territoriale et de déploiement	98
6.4.1	Présentation des 3 axes de la stratégie	98
6.4.2	Stratégie retenue par le SYME05 et sa déclinaison en objectifs opérationnels	101
6.5	Fichier de données de synthèse des objectifs	111
6.6	Calendrier d'actions propres au territoire	111
6.6.1	Fiche-action en lien avec l'axe 1 : mise à niveau des IRVE existants et déploiements complémentaires.....	113



6.6.2	Fiche-action en lien avec l'axe 2 : gestion du réseau du SYME05 et coordination des initiatives entre les différents maîtres d'ouvrage sur le territoire	120
6.6.3	Fiche-action en lien avec l'axe 3 : implications budgétaires et économiques	122
6.7	Outils de suivi opérationnel	125
6.7.1	Outil de suivi en ligne des déploiements	125
6.7.2	Outil de suivi économique	126
7	Annexes	127
7.1	Estimation de la demande en kWh - détails	127
7.1.1	Demande en recharge ouverte au public sur tout le territoire des véhicules immatriculés sur le périmètre	127
7.1.2	Demande en recharge ouverte au public par IRIS	132
7.2	Estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés sur le territoire - détails	133
7.2.1	Puissance de recharge	133
7.2.2	Utilisation des points de charge	134
7.3	Estimation du besoin en IRVE pour les visiteurs (tourisme) - détails	135
7.4	Analyse de sensibilité	136
7.4.1	Présentation des paramètres et scénarios	136
7.4.2	Présentation des résultats de l'analyse de sensibilité	138
7.5	Mise à niveau	138
7.5.1	Mode de paiement	138
7.5.2	Mesure de la recharge	139
7.5.3	Types de prises	140
7.5.4	Protocole de communication et recharge intelligente	140
7.5.5	Connexion internet	140

Table des illustrations

Figure 1 : Répartition par type d'énergie et type de véhicules*	17
Figure 2 : Genre de véhicule**	18
Figure 3 : Année de première mise en service (source : Dataneo, période 2007 à avril 2022)	19
Figure 4 : Type de véhicules par énergie à la première mise en service (source : Dataneo, période 2007 à avril 2022)	19
Figure 5 : Répartition des véhicules électriques	20
Figure 6 : Répartition des véhicules hybrides rechargeables	21
Figure 7 : Ratio véhicules électriques et hybrides rechargeables* / 1000 habitants (RP2018 INSEE)	21
Figure 8 : Illustration des termes sur un exemple de disposition d'une station de recharge (source : AFIREV)	22
Figure 9 : Points de charge existants par puissance	23
Figure 10 : Cartographie des points de charge existants par puissance	23
Figure 11 : Points de charge existants par type d'emplacement	24
Figure 12 : Points de charge existants par opérateur	25
Figure 13 : Cartographie des points de charge existants par opérateur	26
Figure 14 : Points de charge existants par aménageur	27
Figure 15 : Nombre moyen de sessions de recharge réussies par point de charge	29

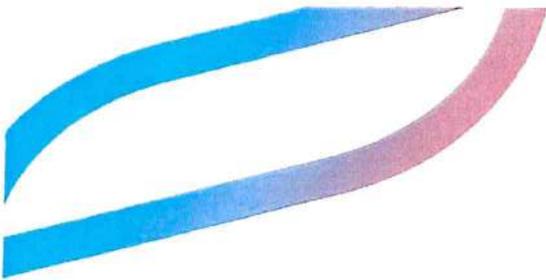


Figure 16 : Taux d'occupation moyen des points de charge.....	29
Figure 17 : Taux de disponibilité moyen des points de charge.....	30
Figure 18 : Durée moyenne des sessions de recharge réussies (en min par recharge).....	31
Figure 19 : Consommation d'énergie moyenne par recharge réussie (en kWh par recharge)	31
Figure 20 : Horaire moyen de début de charge pour un jour de semaine et de week-end	32
Figure 21 : Cartographie des stations de distributions H2 /GNV.....	34
Figure 22 : Carte des parkings répertoriés.....	37
Figure 23 : Nombre de parkings par commune	37
Figure 24 : Nombre de PDC requis par IRIS	39
Figure 25 : Emplacement des 20 plus grands parkings	40
Figure 26 : Points de charge ouverts au public et privés sur le périmètre	42
Figure 27 : Projets de stations en développement par puissance maximale.....	43
Figure 28 : Projets de stations en développement par date de mise en service	43
Figure 29 : Cartographie des projets de stations des clients "grands comptes"	44
Figure 30 : Récapitulatif des contributions des acteurs publics du territoire.....	45
Figure 31 : Ventes de VP et VUL neufs en France en 2021 et janvier-mai 2022, par motorisation (sources : baromètres immatriculations de l'AVERE).....	46
Figure 32 : Parts de marché VE/VHR minimales estimées (% ventes véhicules neufs) correspondantes en considérant les parts de marché respectives actuelles des constructeurs analysés, pour les VP.....	48
Figure 33 : Parts de marché VP en % des ventes de véhicules neufs, par motorisation et scénario	50
Figure 34 : Scénarios de ventes VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (en % ventes VP neufs).....	52
Figure 35 : Hypothèses de ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% ventes VP neufs) & scénarios proposés.....	54
Figure 36 : Scénario de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (% ventes VUL neufs)	55
Figure 37 : Hypothèses de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (% ventes VUL neufs) & scénarios proposés	56
Figure 38 : Hypothèses ventes VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% ventes VP neufs) & scénarios proposés pour taxis / VTC	57
Figure 39 : Hypothèses de ventes de deux-roues électriques à batterie en Europe (% ventes deux-roues neufs) & scénarios proposés pour les deux-roues	58
Figure 40 : Résultats de projection du parc VP par motorisation sur la période 2022-2028	62
Figure 41 : Résultats de projection du parc VUL par motorisation sur la période 2022-2028.....	63
Figure 42 : Résultats de projection du parc VP +VUL par motorisation sur la période 2022-2028	65
Figure 43 : Parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS en 2025 - scénario tendanciel	65
Figure 44 : Parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS en 2028 - scénario tendanciel	66
Figure 45 : Résultats de projection du parc taxis / VTC par motorisation sur la période 2022-2028	67
Figure 46 : Résultats de projection du parc de deux-roues par motorisation sur la période 2022-2028	68
Figure 47 : Démarche d'estimation du besoin en points de charge ouverts au public (phase 4) à la suite des résultats de la phase de scénarisation des VE/VHR (phase 3)	69
Figure 48 : Synthèse de la démarche de l'estimation de la demande en recharge (kWh) à l'échelle IRIS.....	72
Figure 49 : Proportion de véhicules immatriculés sur le territoire sans stationnement privé.....	73
Figure 50 : Nombre estimé de véhicules immatriculés sur le territoire sans stationnement privé (2017)	74
Figure 51 : Trafic routier moyen journalier annuel de véhicules en véhicules par jour sur les réseaux routiers national et secondaire et localisation des stations-services du territoire.....	75
Figure 52 : Synthèse de la démarche d'estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés du territoire.....	76
Figure 53 : Synthèse de la démarche d'estimation du besoin en points de charge pour les visiteurs (tourisme)	76

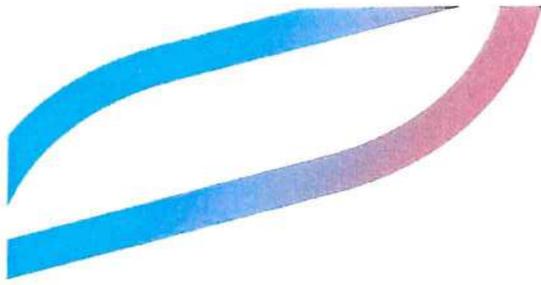
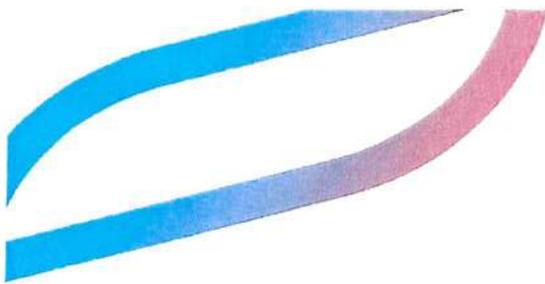
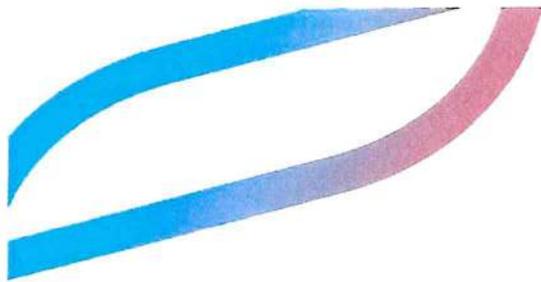


Figure 54 : Nombre de points de charge ouverts au public existants et à horizon 2025 et 28 sur le territoire par catégorie de recharge - tranche ferme* 78
Figure 55 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - toutes catégories de recharge - scénario ferme 81
Figure 56 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - toutes catégories de recharge - scénario ferme 82
Figure 57 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge de destination- scénario ferme 83
Figure 58 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge de destination- scénario ferme 83
Figure 59 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge de transit- scénario ferme 84
Figure 60 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge de transit- scénario ferme 84
Figure 61 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge résidentielle publique- scénario ferme 85
Figure 62 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge résidentielle publique- scénario ferme 85
Figure 63 : Nombre potentiel de points de charge dans le cas d'une mise en conformité de 100% des parkings considérés 90
Figure 64 : Visualisation de la méthode de calcul du reste-à-faire 91
Figure 65 : Comparaison entre le besoin en point de charge, les points de charge existants et les points de charge en projet, à l'échelle du territoire - 2025 92
Figure 66 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge résidentielle publique 93
Figure 67 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge résidentielle publique 93
Figure 68 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge de transit 94
Figure 69 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge de transit 95
Figure 70 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge de destination 96
Figure 71 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge de destination 96
Figure 72 : Les trois axes de la stratégie territoriale 98
Figure 73 : mise en parallèle des résultats du reste à faire et des contributions des acteurs du territoire 103
Figure 74 : périmètre géographique de la DSP eborn 105
Figure 75 : Capture d'écran de la plateforme eborn dédiée aux bornes à la demande 108
Figure 76 : Cartographie dynamique de visualisation des bornes sur l'outil en ligne 126
Figure 77 : Comparaison du besoin en points de charge ouvert au public avec le scénario de base, hors besoin des visiteurs (tourisme) 138



Liste des tableaux

Tableau 1 : Synthèse de l'analyse parking réalisée	38
Tableau 2 : les 20 plus grands parkings sur le territoire du SYME 05.....	40
Tableau 3 : Objectifs annoncés par les constructeurs en matière de ventes de VE/VHR	47
Tableau 4 : Evolution des prix - Scénario de base - France	48
Tableau 5 : Evolution des prix - Scénario "Crise énergétique" - France.....	49
Tableau 6 : Part de marché VP en % des ventes de véhicules neufs, par motorisation et scénario	49
Tableau 7 : Sources utilisées pour la création des scénarios tendanciel et volontariste.....	51
Tableau 8 : Synthèse des choix de scénario d'adoption des véhicules VE/VHR du SyME 05.....	61
Tableau 9 : Scénarios proposés des ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VP neufs)	61
Tableau 10 : Parts de VE/VHR parmi le parc de VP selon les scénarios choisis, en 2025 et 2028.	62
Tableau 11 : Scénarios proposés des ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VP neufs)	63
Tableau 12 : Parts de VE/VHR parmi le parc de VUL selon les scénarios choisis, en 2025 et 2028	64
Tableau 13 : Parts de VE/VHR parmi le parc de VP+VUL selon les scénarios choisis, en 2025 et 2028	65
Tableau 14 : Hypothèses de ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VP neufs) & scénarios proposés pour taxis / VTC	66
Tableau 15 : Hypothèses de ventes de deux-roues électriques à batterie en Europe (% des ventes de deux-roues neufs) & scénarios proposés pour les deux-roues	68
Tableau 16 : Caractéristiques des besoins en recharge ouverte au public issus des visiteurs (tourisme) pour chaque catégorie de recharge	77
Tableau 17 : Les 5 sites touristiques les plus visités du territoire.....	78
Tableau 18 : Répartition du besoin en points de charge par catégorie de recharge en fonction de leur puissance (besoin brut, et % de PDC de chaque catégorie de recharge par intervalle de puissance) - scénario ferme.....	79
Tableau 19 : Besoin en points de charge par puissance en 2025 et 2028 et comparaison avec l'existant (2022) (besoin brut et % de la totalité de points de charge par année) - scénario ferme	80
Tableau 20 : Ratio de VE & VHR par point de charge ouvert au public sur le territoire et puissance de recharge ouverte au public disponible par VE et VHR du territoire	80
Tableau 21 : Synthèse des hypothèses principales et résultats de la phase d'évaluation des besoins	86
Tableau 22 : Niveaux d'engagement du SDE dans l'effort de coordination	100
Tableau 23 : priorisation de l'effort de déploiement par le SYME05	102
Tableau 24 : Recommandations de mise à niveau des bornes existantes du réseau du SYME05 .	104
Tableau 25 : récapitulatif des principaux avantages et inconvénients pour les différents types de marchés potentiellement actionnables.....	106
Tableau 26 : Kilométrages supposés pour l'évaluation des besoins, par type de véhicules et segment	127
Tableau 27 : Hypothèses de consommation en électricité des VE et VHR.....	128
Tableau 28 : Hypothèses de comportement de recharge des utilisateurs selon le type de véhicule et l'accès à un stationnement privé ou non	129
Tableau 29 : Hypothèses de comportement de recharge des utilisateurs selon le type de véhicule, l'accès à un stationnement privé ou non, et si le véhicule est utilisé pour des déplacements pendulaires ou non	130
Tableau 30 : Comportement de recharge des utilisateurs qui disposent d'un stationnement privé	131
Tableau 31 : Comportement de recharge des utilisateurs qui ne disposent pas d'un stationnement privé	131
Tableau 32 : Puissance de recharge supposée d'un VE sur les différentes catégories de points de charge, et puissances des points de charge installés (source : données brutes constructeurs, échanges avec constructeurs, comparaison avec données de recharge eborn.....	133



Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE



Tableau 33 : Utilisation estimée des points de charge - utilisation de base	134
Tableau 34 : Utilisation estimée des points de charge - utilisation haute	134
Tableau 35 : Variations des paramètres d'entrée analysés dans l'analyse de sensibilité - paramètres technologiques, comportementaux et d'utilisation	136

Ce rapport a été rédigé par les équipes des entreprises Element Energy (ERM France) et SYSTRA, missionnées par le SYME05 pour l'accompagner dans la réalisation de son schéma directeur de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables.



1 Introduction

1.1 Présentation de la démarche SD IRVE

La loi d'orientation des mobilités donne la possibilité à chaque collectivités et établissements publics titulaires de la compétence « IRVE¹ » de définir un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public (intitulé également SD IRVE). Comme explicitement mentionné dans le guide² schéma directeur publié par le Ministère de la Transition écologique, l'objectif du schéma directeur est de parvenir au déploiement d'une offre de recharge :

- Coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- Cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- Adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit.

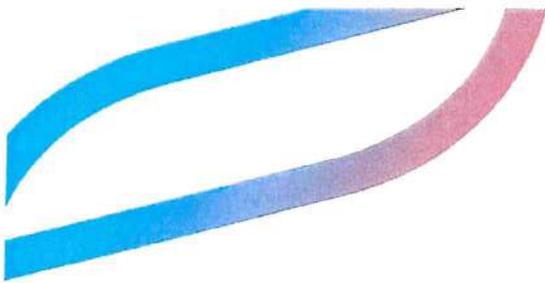
La progression rapide de la mobilité électrique à batterie demande un déploiement efficace des infrastructures de recharge. Le marché de la recharge pour véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables est marqué par un changement de paradigme avec une implication toujours plus forte du secteur privé. Aussi, il est important pour les acteurs publics de se positionner et de définir une stratégie de déploiement pour les échéances opérationnelles. Dans ce contexte, les syndicats d'énergie (désignés « SDE » par la suite), impliqués dans les déploiements des premiers réseaux de bornes de recharge, et titulaires (au moins partiellement) de la compétence IRVE déléguées par les communes, ont un rôle clé à jouer au niveau des territoires.

La réalisation du SD IRVE est donc une étape fondamentale pour encadrer le déploiement des IRVE sur le territoire. Sa réalisation, détaillée par le Ministère de la Transition écologique, s'articule autour d'étapes clés qui peuvent être abordées et intitulées différemment selon les territoires. Le présent SD IRVE s'articule autour de six phases clés :

1. Une phase de concertation auprès des acteurs clés du territoire en lien avec la mobilité électrique à batterie, publics comme privés. La phase de concertation couvre la totalité de l'étude et vise à assurer le déploiement d'un SD IRVE informé par les retours des acteurs du territoire ;
2. Une phase de diagnostic, c'est-à-dire une phase permettant de faire l'état des lieux des points de recharge ouverts au public existants, en donnant également un aperçu des autres énergies alternatives représentées sur le territoire (hydrogène et bioGNV). L'objectif de cette phase de diagnostic est de développer une compréhension précise de l'état du réseau sur le territoire, et de son utilisation, point de départ pour la suite de l'analyse.
3. La phase suivante concerne la définition de scénarios sur l'adoption des véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables. Ces scénarios sont définis au niveau mutualisé, en coopération avec les 14 syndicats d'énergies du groupement, mais déclinés pour le périmètre de chaque SDE.
4. À partir de ces scénarios, les besoins en IRVE seront évalués grâce à un travail de modélisation détaillé, permettant d'estimer à la fois la quantité de points de charge nécessaires, leur puissance mais également leur répartition géographique.
5. Une fois les besoins évalués, la phase suivante consistera à définir une stratégie de déploiement des IRVE, en tenant compte des aspects de calendrier, des aspects économiques mais également de l'organisation entre secteur public et secteur privé. L'objectif est en effet d'assurer le déploiement d'une offre coordonnée pour le territoire en ligne avec les besoins identifiés et les spécificités du territoire.
6. Une fois les stratégies définies et validées, le projet de SD IRVE sera transmis à la préfecture pour validation. Il convient de souligner que le document ne sera pas figé dans

¹ Infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables

² Guide Schéma Directeur



le marbre et que l'objectif est bel et bien d'assurer un suivi opérationnel, pour affiner si besoin les objectifs affichés dans le SD IRVE.

1.2 Contextualisation du territoire

Territoire d'énergie des Hautes Alpes -SYME05 (ci-après dénommé SYME05) est un syndicat de commune à vocation multiple, acteur départemental de la transition énergétique avec les collectivités du bloc communal. Le département des Hautes-Alpes est un territoire à dominante rurale qui dispose néanmoins d'une forte attractivité touristique pour ses stations de ski. Ce territoire est représenté par l'axe durancien qui structure les liens humains, en termes de réseau routier notamment. Le territoire est également représenté par la frontière avec l'Italie qui constitue un flux de véhicules qui descendent vers la Côte d'Azur (via Montgenèvre).

Le département dispose d'un fort potentiel touristique et oriente donc l'implantation des bornes par rapport à la demande touristique (notamment stations de ski du Queyras, vallée de la Guisane) et aux différents axes routiers pour les déplacements du quotidien.

1.3 Structure du rapport

Dans ce rapport final, 4 phases seront présentées et accompagnées d'une mise en contexte, ainsi que d'une explication de la méthode utilisée afin d'exposer des résultats spécifiques au territoire.

Préalablement à ces 4 phases, une synthèse de la concertation mise en place dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur est présentée.

La phase de diagnostic intègre des résultats concernant l'état des lieux des IRVE existantes en supplément d'une analyse des impacts des orientations réglementaires sur le territoire.

Ensuite, la phase de définition de scénarios d'adoption de véhicules électriques à batterie détaille l'estimation du parc de véhicules à horizon 2025 et 2028.

La troisième phase étudie le besoin en points de charge ouverts au public par IRIS « Ilots Regroupés pour l'Information Statistique »³ sur la base d'hypothèses et d'informations consolidées au cours des phases précédentes.

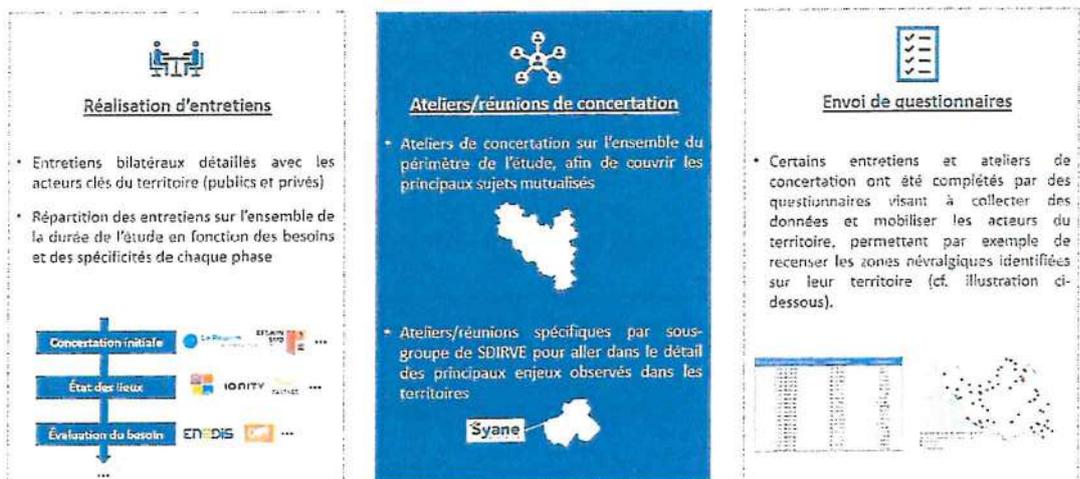
Enfin la dernière phase présente la stratégie et les objectifs opérationnels définis par le SYME05 avec notamment le calcul du reste-à-faire, la présentation des axes stratégiques et le calendrier d'actions au travers de fiches-actions.

³ Définition INSEE

2 Synthèse de la concertation mise en place pour le SDIRVE

Le processus de concertation a été placé au centre de la réalisation du schéma directeur. Les parties prenantes, publiques et privées, ont été sollicitées tout au long de l'élaboration du schéma directeur, à la fois de manière mutualisée sur le périmètre global des 14 syndicats d'énergies du groupement, et de manière ciblée sur le périmètre de chacun des syndicats d'énergie, et ce à travers différents formats comme récapitulé dans le visuel ci-dessous.

Le processus de concertation au niveau des territoires, une démarche fondamentale pour les SDIRVE



2.1 Phase de diagnostic

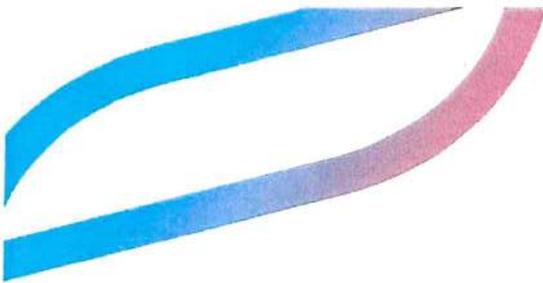
2.1.1 Webinaires de présentation de la démarche et collecte de données sur les IRVE existantes et en projet

2.1.1.1 À destination des acteurs publics

Un webinaire de présentation de la démarche à destination des acteurs publics s'est tenu sur le périmètre de chaque syndicat d'énergie du groupement, sous l'égide de celui-ci. En l'occurrence, le webinaire concernant le SYME05 s'est tenu le 5 mai 2022.

Celui-ci a permis, d'une part, d'introduire les principaux éléments de contexte sur la mobilité électrique à batterie et la démarche de schéma directeur aux acteurs publics du territoire ; et, d'autre part, de présenter la démarche d'élaboration du SDIRVE ainsi que la méthodologie de collecte des contributions des acteurs du territoire, avec pour objectif de bénéficier de la connaissance fine du territoire des acteurs représentés et de consolider leurs contributions pour alimenter les schémas directeurs.

En complément de ce webinaire, un guide détaillé et un tutoriel vidéo ont été mis à disposition des acteurs publics concernés afin d'accompagner le dépôt de contributions (ouvert jusqu'au 27 mai 2022) à travers deux cartes en ligne :



- La première cartographie permettait de visualiser l'ensemble des bornes ouvertes au public déjà déployées sur le territoire, avec une classification des stations par puissance de recharge ;
- La seconde était dédiée aux contributions des acteurs du territoire et permettait de renseigner les points stratégiques identifiés pour le déploiement d'IRVE ouvertes au public.

Les contributions des acteurs ont été nombreuses avec plus de 2000 localisations recensées au total sur l'ensemble des 14 départements, dont 79 pour le seul département des Hautes-Alpes en intégrant les communes hors adhérentes au SyME05. Les contributions apportées par les acteurs du territoire ont été très structurantes et ont été notamment mises en parallèle avec les résultats de l'évaluation des besoins pour affiner l'analyse. En outre, les phases opérationnelles du SDIRVE et les décisions infra-IRIS pourront notamment être appuyées par ces contributions.

Il convient de noter que certaines contributions des EPCI sont arrivées à l'issue de l'échéance du 27 mai. Ces dernières ont été intégrées dans la base de données des contributions, ce qui permettra au SyME05, communes Gap, BRIANCON et SAINT MARTIN DE QUEYRIERES de disposer d'une base de données consolidée lors de la mise en œuvre du SDIRVE.

2.1.1.2 À destination des acteurs privés

Un webinaire de présentation de la démarche à destination des acteurs privés du périmètre global des 14 syndicats d'énergies du groupement s'est tenu le 11 mai 2022. 9 acteurs privés ou associatifs y ont participé, à savoir l'AVERE Auvergne-Rhône-Alpes, la Caisse des Dépôts, CNR, EDF, IES Synergy, Izivia, Mobelec, Volt et Xilan.

L'ordre du jour du webinaire a été le suivant :

- Éléments de contexte sur le marché de la mobilité électrique ;
- Présentation de la démarche de schéma directeur ;
- Méthodologie de collecte des contributions ;
- Temps d'échange sur les enjeux du schéma directeur ;
- Points clés à retenir.

Ce webinaire a permis de consolider des visions complémentaires sur le marché de la recharge électrique à batterie, mais également de synthétiser les principaux enjeux du SDIRVE auprès de certains acteurs privés clés de la mobilité électrique.

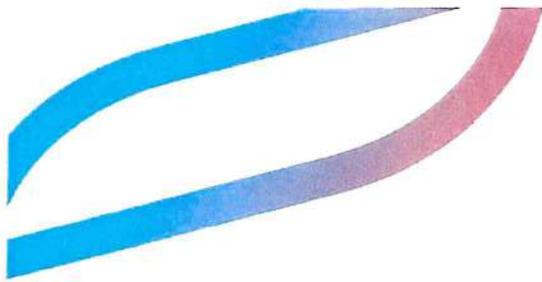
2.1.2 Entretiens bilatéraux avec les acteurs privés et collecte de données

15 entretiens bilatéraux ont été menés avec les acteurs privés impliqués dans le déploiement d'IRVE, sur le périmètre global des 14 syndicats d'énergies, avec un double objectif :

- Faciliter l'élaboration du Diagnostic en développant une vision la plus exhaustive possible des déploiements d'IRVE ouvertes au public et des stratégies de déploiement envisagées par les acteurs clés du territoire pour les années à venir ;
- Assurer la coordination des acteurs publics et privés du territoire pour permettre le déploiement d'une offre de recharge complémentaire et coordonnée, adaptée aux besoins et aux spécificités des territoires considérés.

Sur un total de 31 acteurs privés sollicités dans ce cadre, 15 ont été rencontrés :

1. Carrefour, le 12 avril 2022 ;
2. Fastned, le 12 avril 2022 ;
3. Stations-e, le 13 avril 2022 ;
4. Engie, le 14 avril 2022 ;
5. Vinci Autoroutes, le 15 avril 2022 ;
6. APRR / AREA, le 19 avril 2022 ;



7. Electric 55 Charging (E55C), le 19 avril 2022 ;
8. Proviridis, le 20 avril 2022 ;
9. Siplec, le 21 avril 2022 ;
10. TotalEnergies, le 21 avril 2022 ;
11. Citiz, le 26 avril 2022 ;
12. SPBR1 / Easy Charge, le 26 avril 2022 ;
13. Driveco, le 3 mai 2022 ;
14. Ionity, le 9 mai 2022 ;
15. CNR, le 13 mai 2022.

Les 16 autres acteurs sollicités n'ont pas donné de réponse aux sollicitations. L'ensemble des entretiens bilatéraux réalisés ont fait l'objet d'un compte-rendu détaillé, partagé aux syndicats d'énergie du groupement.

En parallèle de ces entretiens, les acteurs rencontrés ont été invités à transmettre les données des IRVE qu'ils exploitent sur le territoire concerné (en complément éventuel de celles référencées en Open Data sur la plateforme « ETALAB »), ainsi que celles de leurs projets d'IRVE. Cette démarche a permis de consolider des données structurantes avec près de 120 points de charge en développement recensés sur le périmètre global des 14 syndicats d'énergies.

2.2 Phases d'évaluation des besoins, d'élaboration des scénarios et de la stratégie

2.2.1 Entretiens bilatéraux avec les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-PACA

Deux entretiens ont été menés avec l'agence régionale de tourisme de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (le 27 avril 2022) et le comité régional de tourisme de la Région Sud-PACA (le 28 avril 2022), spécifiquement sous l'angle de l'offre et de la demande touristiques en matière d'IRVE sur chacun des périmètres régionaux.

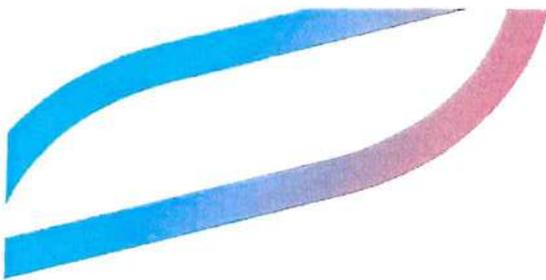
Des données précieuses ont été collectées à la suite de ces échanges pour affiner la modélisation et l'adapter spécifiquement au contexte local (nombre de nuitées sur le territoire, sites les plus visités sur le territoire, etc.).

Un entretien complémentaire a été mené avec la Région Sud-PACA le 26 septembre 2022, concernant l'évaluation des besoins sur le territoire et les enjeux du déploiement des IRVE.

2.2.2 Entretiens bilatéraux avec les acteurs associatifs

Deux entretiens bilatéraux complémentaires ont été menés avec l'ACOZE (le 22 septembre 2022) et l'AFIREV (le 26 septembre 2022) pour appuyer l'élaboration des scénarios et alimenter la réflexion stratégique des syndicats d'énergie, et notamment bénéficier d'un retour d'associations clés de la mobilité électrique en ce qui concerne les enjeux à ne pas négliger.

Ces entretiens ont fait l'objet de comptes-rendus détaillés, partagés à l'ensemble des syndicats d'énergie.



2.2.3 Réunions avec Enedis, RTE et l'ADEME

Au-delà des entretiens mentionnés précédemment, des réunions de travail se sont aussi tenues avec Enedis au sujet de la modélisation des besoins en IRVE sur le territoire :

- Le 19 juillet 2022, sur la méthode de la modélisation ;
- Le 1^{er} septembre 2022, sur les résultats de la modélisation.

En outre, afin d'assurer une transparence et de permettre aux gestionnaires des réseaux publics d'électricité Enedis et EDSB (GRD) d'anticiper l'impact éventuel du schéma directeur sur le réseau de distribution d'électricité, les résultats de l'évaluation des besoins à la maille de l'IRIS ont été communiqués à chacun pour le territoire des Hautes-Alpes concerné par leur périmètre au mois de novembre 2022.

La démarche de schéma directeur et les résultats de la modélisation ont également été présentés à l'Agence de la transition écologique (ADEME), le 22 septembre 2022, et à RTE le 18 octobre 2022.

2.2.4 Webinaire à destination des acteurs privés et institutionnels

Un webinaire sur les enjeux de la stratégie des SDIRVE s'est tenu le 30 septembre 2022 à destination des acteurs privés et institutionnels du périmètre global des 14 syndicats d'énergie, en présence également des équipes des syndicats d'énergie du groupement. Ses objectifs étaient les suivants :

- Synthétiser les précédentes étapes d'élaboration du SDIRVE et les résultats clés à l'échelle du périmètre ;
- Bénéficier d'un temps d'échange structurant entre les différents acteurs (institutionnels et privés) sur les principaux enjeux de la stratégie à mettre en œuvre pour les SDIRVE.

Une session d'atelier en sous-groupes a ainsi permis de recueillir les contributions des participants sur la stratégie de déploiement des bornes de recharge, la répartition de l'effort entre les parties prenantes (coûts, recettes et risques d'exploitation), le suivi et l'exploitation des bornes de recharge, et enfin l'évolution du besoin au fil du temps.

Les entités représentées étaient les suivantes :

- Syndicats d'énergie : SYANE, SEMELEC 63, SIGERLy, TE 38, SEMEV 43, SDES 73, SEV 84, SDE 04, SIEL 42 ;
- Acteurs privés et associatifs : Driveco, IES Synergy, ATMB, Easy Charge, Vinci Autoroutes, AVEM ;
- Collectivités : Région Auvergne-Rhône-Alpes, CC Cœur du Var, CC Provence Verdon, Esterel Côte d'Azur Agglomération ;
- Enedis (10 représentants).

2/4 - La stratégie de déploiement des bornes de recharge / 10 minutes		
Quelles sont, selon vous, les grandes priorités de déploiement des IRVE à mettre en œuvre...		
pour les bornes de recharge à destination ?	pour les bornes de recharge de transit (ultra rapides) ?	pour les bornes de recharge en résidentiel public ?
<p>lieux où stationnement < 1h</p> <p>Animation avec l'ensemble des acteurs : hôtelier, agence tourisme, centre commercial, services publics à la mairie, communale</p> <p>Bien réfléchir au cas d'usage pour ne pas surinvestir (en nombre et en puissance par pdc)</p> <p>Borne accéléré sur parking bâtiment public (école, salle polyvalente...)</p>	<p>Mettre des bornes superchargeurs sur toutes les aires de service, voir même de repos sur autoroute</p> <p>Développer les partenariats avec les concessionnaires d'autoroute et les stations service</p> <p>sur les autoroutes et grands axes</p> <p>Proposer des bornes de chaque marque, avec des tarifs claires et homogènes pour tous</p> <p>une uniformisation des tarifs et de l'utilisation plus intuitive</p>	<p>Faciliter le déploiement en résidentiel collectif pour limiter les besoins de PDC en domaine public</p> <p>Généraliser la démarche de borne à la demande pour éviter des PDC non utilisés</p> <p>renforcer les bornes déjà bien utilisées par d'autres juste à côté pour faire des stations de recharge plus que des bornes diffusées</p>

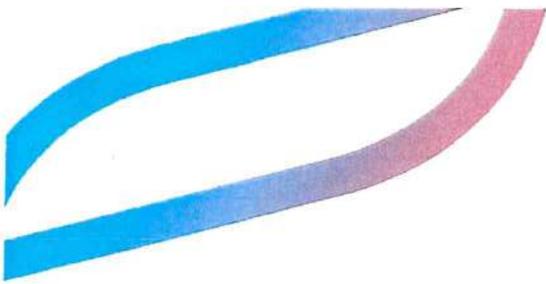
Extrait d'une contribution d'un sous-groupe lors du webinaire du 30 septembre 2022, sur l'outil interactif Klaxoon⁴

2.2.5 Elaboration de la stratégie sur le périmètre du syndicat d'énergie

Le SYME05 a déterminé sa stratégie à travers les réunions suivantes :

- Un atelier de co-construction qui s'est tenu le 3 octobre 2022 et a suivi les objectifs suivants :
 - Rappeler les enjeux et la démarche de l'élaboration de la stratégie ;
 - Présenter les résultats de l'évaluation des besoins et du reste-à-faire ;
 - Identifier les enjeux du territoire et les prioriser ;
 - Définir les perspectives stratégiques pour répondre aux enjeux et choisir *in fine* la stratégie qui sera déployée sur le territoire ;
- Un webinaire de présentation des premières orientations stratégiques envisagées pour le SDIRVE, qui s'est tenu le 15 novembre 2022 à destination des intercommunalités du territoire, afin d'avoir un temps d'échange structurant entre les acteurs du territoire. A l'issue de ce webinaire, les EPCI ont eu la possibilité d'apporter leurs dernières contributions avant la finalisation du schéma via un lien Google Form.

⁴ <https://klaxoon.com/>



3 Diagnostic

La présente section couvre la deuxième phase du SDIRVE (voir Introduction), relevant du diagnostic, en mettant en exergue les résultats de la phase d'état des lieux dans un premier temps puis un constat sur l'évaluation de l'évolution de l'offre en recharge développée indépendamment du schéma directeur. Sur la première section traitant de l'état des lieux, après une mise en contexte de l'évolution du marché des véhicules électriques et hybrides rechargeables, une analyse de données initiée par la démarche SD IRVE sera présentée ainsi que la cartographie des IRVE existantes afin d'avoir une vision globale de la situation sur le territoire. La seconde section se focalisera sur l'impact des orientations réglementaires sur le déploiement d'IRVE, notamment sur le respect des réglementations d'équipement en IRVE dans les parkings non résidentiels, et puis enfin sur un état des lieux initial des projets IRVE en cours de déploiement avec un regard sur les contributions des acteurs publics sur les besoins en IRVE sur le territoire.

3.1 Etat des lieux de l'existant

3.1.1 Parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables

Répartition par type d'énergie et type de véhicules⁵

Le parc de véhicules à carburants alternatifs à l'essence et au diesel qui comprend les véhicules électriques, hybrides rechargeables, gaz naturel et électriques à hydrogène, est très majoritairement composé de véhicules électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR), cette distribution est représentée sur la figure ci-dessous. En effet, sur le périmètre considéré, 1 600 véhicules électriques et hybrides rechargeables composent le parc de véhicules à carburants alternatifs avec une quasi-absence de véhicules au gaz naturel et à hydrogène⁶.

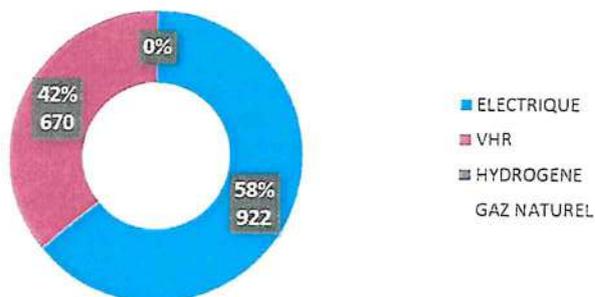


Figure 1 : Répartition par type d'énergie et type de véhicules*

* : estimé à partir du parc communal Crit'Air au 1^{er} janvier 2021 et complété par les données DATANEO pour les années 2021, 2022 (avril 2022)

Les véhicules particuliers (VP) sont très majoritaires, aussi bien pour les véhicules électriques que pour les véhicules hybrides rechargeables et ceux roulant au gaz naturel.

⁵ Les véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) ont été intégrés dans l'analyse.

⁶ Estimé à partir du parc communal Crit'Air au 1^{er} janvier 2021 et complété par les données DATANEO pour les années 2021, 2022 (avril 2022)

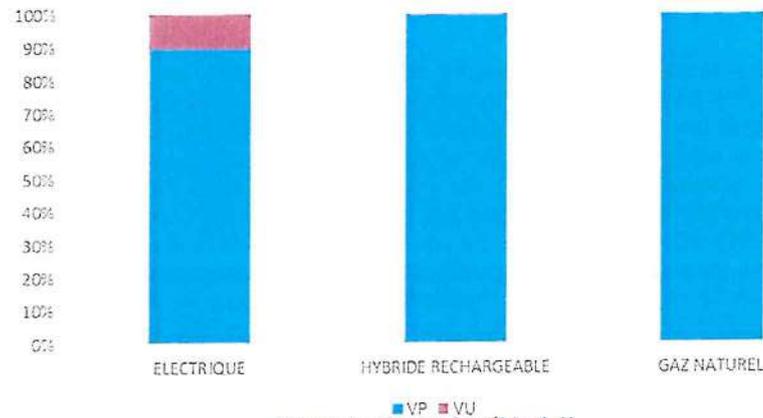


Figure 2 : Genre de véhicule**

** : Véhicules immatriculés sur la période de 2007 à avril 2022 / Source données Datanéo

Évolutions des immatriculations et impact sur le parc de véhicules

L'évolution des immatriculations permet de suivre l'émergence des véhicules à carburants alternatifs. En prenant en compte la première année de mise en service, il est possible de regarder chronologiquement l'évolution des immatriculations de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Sur la base des données Datanéo⁷, une très forte augmentation du nombre d'immatriculations de ces véhicules a été observée ces 3 dernières années. Une très grande partie du parc actuel a été constitué à partir de 2020. De même, la part observée de véhicules hybrides rechargeables dans les immatriculations a augmenté significativement ces 3 dernières années.

Sur le territoire des Hautes-Alpes, le nombre de VE et Hybrides rechargeables a considérablement augmenté entre 2019 et 2020 (+221%). Cette augmentation s'est poursuivie en 2021 (+28%). Le nombre de VE a été multiplié par 3 entre 2019 et 2021 et le nombre de VHR a été multiplié par 5 en deux ans. En comparaison avec la moyenne des autres territoires du groupement, cette progression est moins forte entre 2019 et 2020 (+212%) mais plus importante entre 2020 et 2021 (+53%). 80 % du parc actuel a été constitué à partir de 2020. Les évolutions de ventes (première mise en service) de VE et hybrides rechargeables ont été consolidées dans la figure ci-après.

⁷ Données achetées par le groupement de syndicats d'énergie



Figure 3 : Année de première mise en service (source : Dataneo, période 2007 à avril 2022)

Au niveau du territoire, la part de véhicules électriques et hybrides rechargeables est passée de 2 % en 2019 à 14 % en 2022. La part de véhicules électriques est passée de 1 % pour la première mise en service en 2019 à 8 % en 2022. La part de VHR est passée de 1 % en 2019 à 6 % en 2022. La part de véhicules électriques et hybrides rechargeables parmi la vente de véhicules neufs est représentée ci-après.

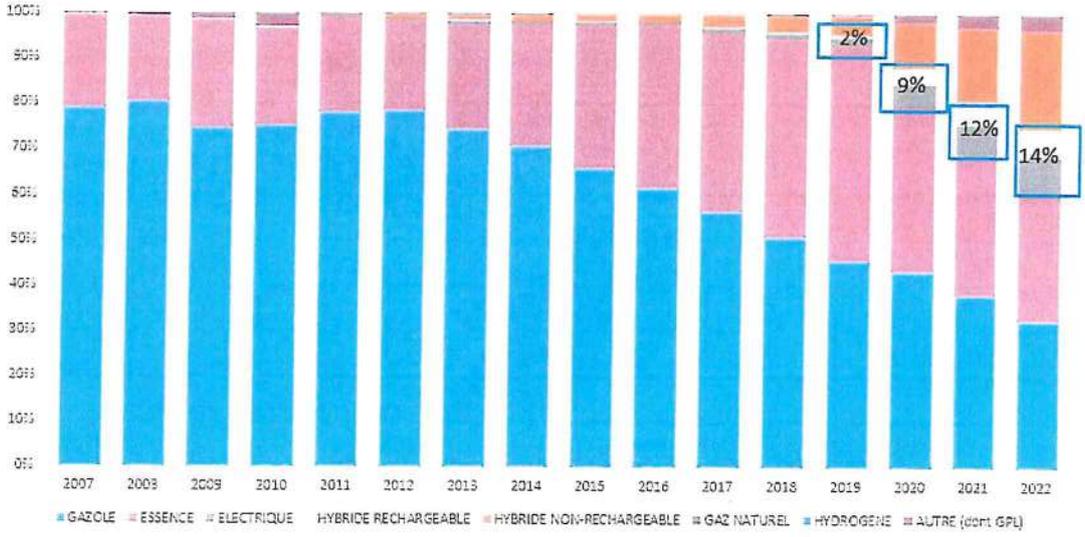


Figure 4 : Type de véhicules par énergie à la première mise en service (source : Dataneo, période 2007 à avril 2022)

Si les ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables connaissent une très forte accélération, il faut souligner qu'ils représentent encore une faible proportion du parc total sur le territoire.

Répartition des véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le territoire

Il est important de souligner de fortes disparités d'équipement en véhicules électriques et hybrides rechargeables selon les zones du territoire. Ainsi, certaines IRIS (îlots Regroupés pour l'Information Statistique) présentent dès aujourd'hui une concentration importante de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Malgré une évolution rapide du marché, et des prix amenés à diminuer, les véhicules électriques et hybrides rechargeables restent inaccessibles pour les ménages les plus modestes, avec une répartition géographique impactée en ce sens.

Sur le territoire des Hautes-Alpes, ce phénomène est particulièrement visible. Les communes les mieux équipées en VE & VHR sont les communes les plus peuplées, situées dans la vallée de la Durance. Les deux cartographies suivantes exposent dans un premier temps la répartition des véhicules électriques sur le territoire puis la répartition des véhicules hybrides rechargeables sur le territoire.

Gap est la commune la plus équipée en véhicules électriques avec 320 véhicules, suivie par Briançon (50), Embrun (45), Laragne-Montéglin (20) et Chorges (20).

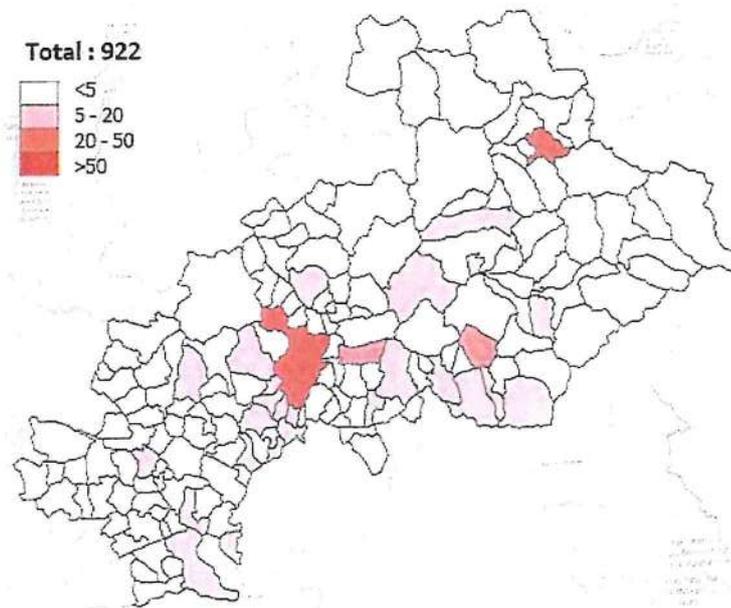


Figure 5 : Répartition des véhicules électriques

Les communes avec le plus de VHR sont les mêmes : Gap (270), Briançon (50), Embrun (35) et Chorges (20).

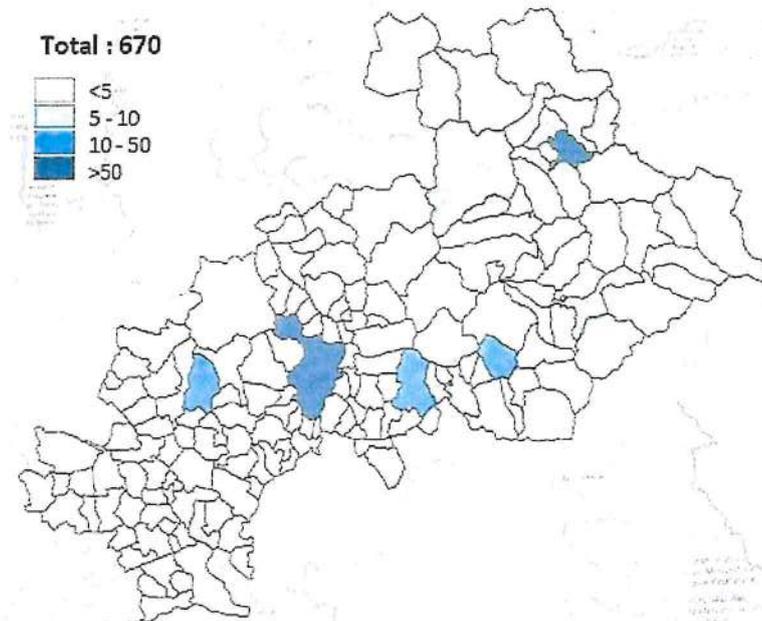
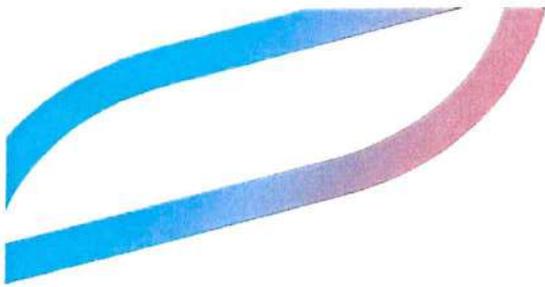


Figure 6 : Répartition des véhicules hybrides rechargeables

En moyenne, sur le territoire, on dénombre 11 VE & VHR pour 1000 habitants, ce qui est inférieur à la moyenne sur le périmètre des régions AURA et Sud par exemple (13 VE&VHR / 1000 hab). Le ratio de VE et hybrides rechargeables pour 1000 habitants par commune a été consolidé sur la cartographie ci-dessous.

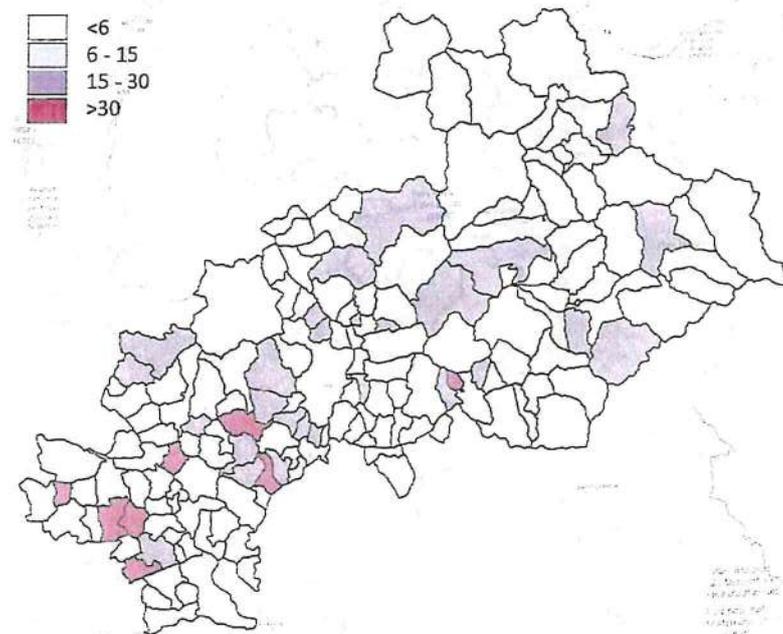


Figure 7 : Ratio véhicules électriques et hybrides rechargeables* / 1000 habitants (RP2018 INSEE)

3.1.2 État des lieux du réseau d'IRVE ouvertes au public sur le territoire

Afin de consolider une vision précise sur l'état du réseau d'IRVE ouvertes au public actuellement déployées sur le territoire, il est important de se baser sur l'analyse d'indicateurs précis. Il faut souligner que l'ensemble des données étudiées le seront au niveau des points de charge, et non des bornes. Comme récapitulé dans la figure ci-dessous, tirée de l'AFIREV⁸ (Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules), plusieurs points de charge peuvent être associés à une même borne.

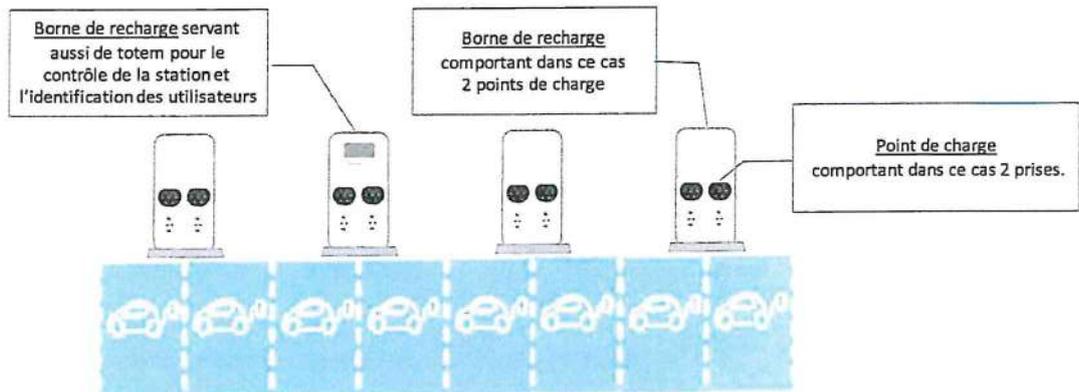


Figure 8 : Illustration des termes sur un exemple de disposition d'une station de recharge (source : AFIREV)

Dans le but de donner une vision représentative de l'état actuel du réseau, l'analyse de deux types de données sont nécessaires : les données statiques et dynamiques. Ces données ont été consolidées via le SYME 05 en ce qui concerne le réseau eborn, et via les données collectées par GIREVE pour les autres points de charge ouverts au public présents sur le territoire. Les données statiques donnent une visibilité sur les principales caractéristiques des points de charge déployés : opérateur, localisation, puissance, type de connecteur, etc. De leur côté, les données dynamiques reflètent l'utilisation qui est faite du réseau de bornes ouvertes au public : nombre de recharges par mois, taux d'utilisation, nombre moyen de kWh délivrés, durée moyenne de la recharge, etc.

L'analyse des données statiques et dynamiques réalisée donne une vision précise des principales caractéristiques du réseau d'IRVE existant et de son utilisation sur le territoire. Afin d'appuyer ces analyses, plusieurs sources de données ont été croisées afin de bénéficier d'une vision la plus exhaustive possible pour le territoire. L'analyse des données statiques et dynamiques a permis de consolider des indicateurs clés qui seront détaillés dans les sections suivantes.

⁸ Définition des termes utilisés par l'AFIREV

3.1.3 Analyse des IRVE existantes (données statiques)

Point de charge par puissance

Il est possible de répartir les IRVE par puissance : recharge lente ($\leq 7,4\text{kW}$), recharge normale ($> 7,4\text{kW}$ et $\leq 22\text{kW}$), recharge rapide ($> 22\text{kW}$ et $< 150\text{kW}$) et recharge ultra-rapide ($\geq 150\text{kW}$). Les points de charge de puissance normale restent les points de charge les plus démocratisés sur le territoire, comme constaté dans la figure ci-dessous.

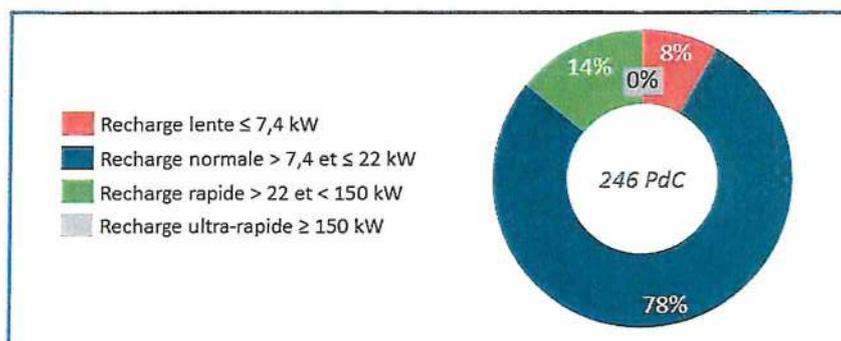


Figure 9 : Points de charge existants par puissance

En termes de répartition géographique, il est intéressant de souligner que les points de charge sont essentiellement concentrés à ce jour à proximité des agglomérations et des grands axes routiers. Certaines zones (souvent rurales et peu denses), visibles sur la cartographie ci-dessous, restent encore à ce jour complètement dépourvues d'IRVE ouvertes au public.

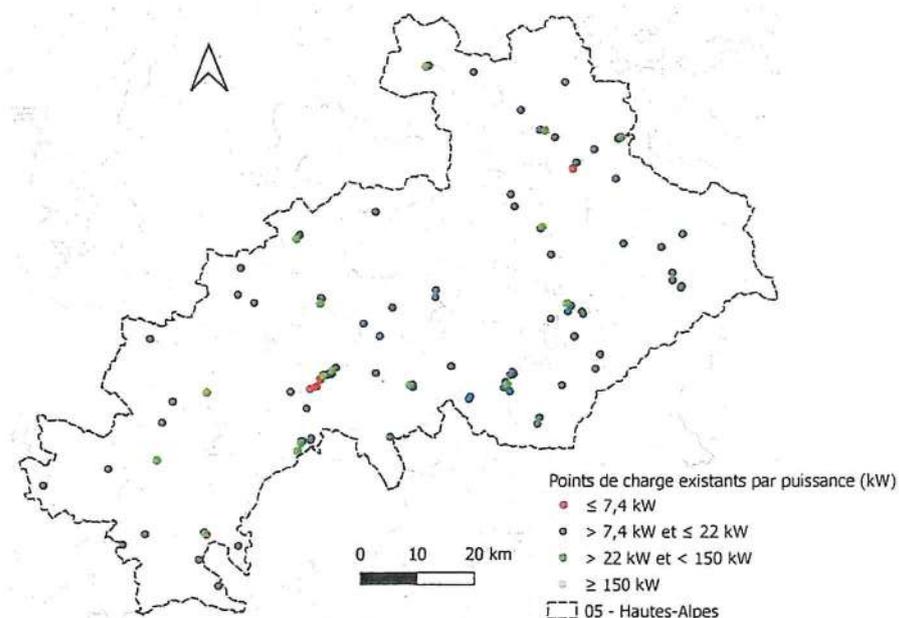


Figure 10 : Cartographie des points de charge existants par puissance

Point de charge par type d'emplacement

Sur le territoire, la majorité des points de charge sont soit installés sur la voirie, soit associés à un commerce, avec une part non négligeable d'IRVE installées dans les parkings. La répartition peut s'observer sur le graphique présenté ci-dessous.

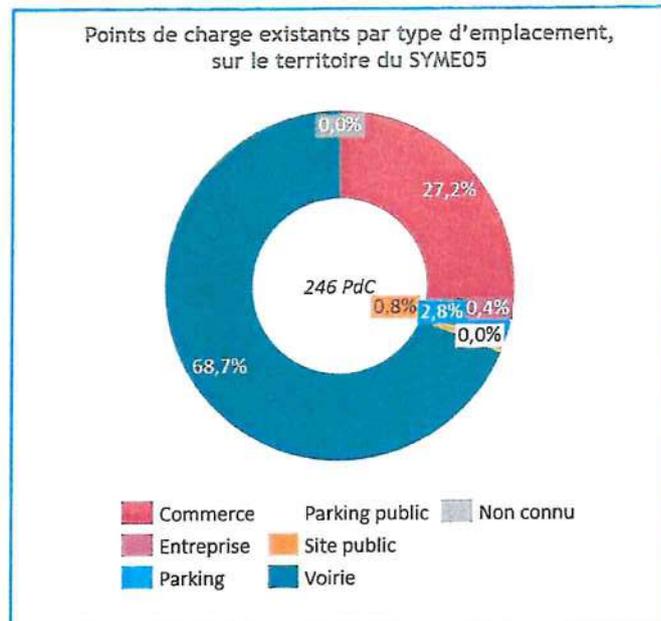


Figure 11 : Points de charge existants par type d'emplacement

Sur le territoire du SYME 05, environ les deux tiers des points de charge sont installés sur des sites publics :

- 68,7 % sont installés en voirie (169 PdC) ;
- 0,8 % sur un autre site public (2 PdC).

Les reste des points de charge sont installés sur des sites liés à des entités privées :

- 27,2 % sont installés sur le site de commerces (67 PdC) ;
- 0,4 % sont installés sur le site d'entreprises (1 PdC) ;
- 2,8 % sont installés sur un parking (7 PdC).

Point de charge par opérateur

Par définition, et comme précisé dans le guide SD IRVE, un opérateur d'infrastructure de recharge est l'entité 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. Il est alors pertinent de pouvoir établir quelle segmentation est faite au sein des opérateurs, comme l'affiche explicitement le graphique proposé ci-dessous.

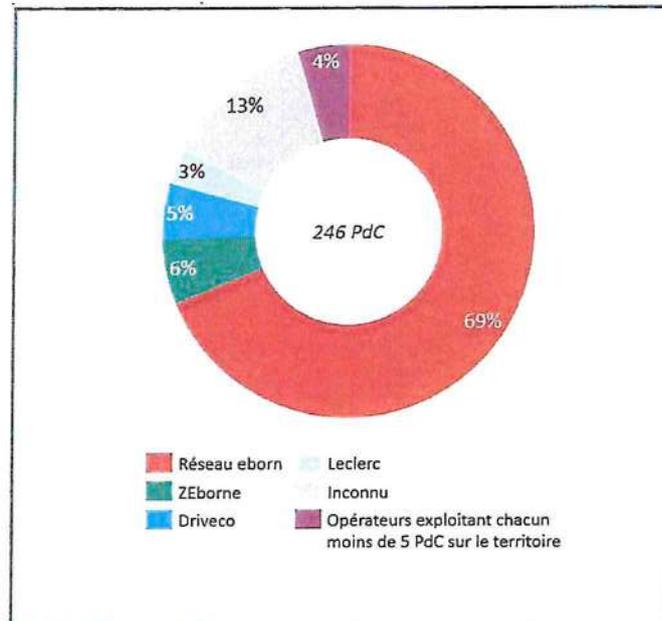
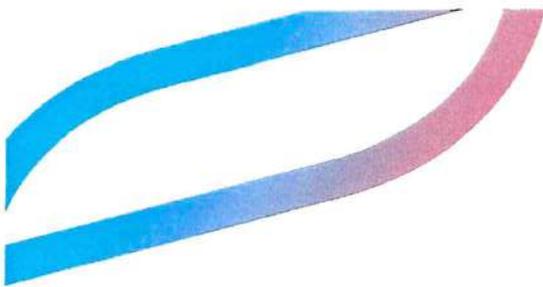


Figure 12 : Points de charge existants par opérateur

La répartition des opérateurs sur le territoire donne une bonne idée de la transformation qui est en cours. En effet, si le nombre de points de charge à l'initiative du pouvoir public représentent à ce jour une proportion significative des points de charge déployés, les opérateurs spécialisés sont de plus en plus nombreux sur le territoire, comme le montre la cartographie ci-après.

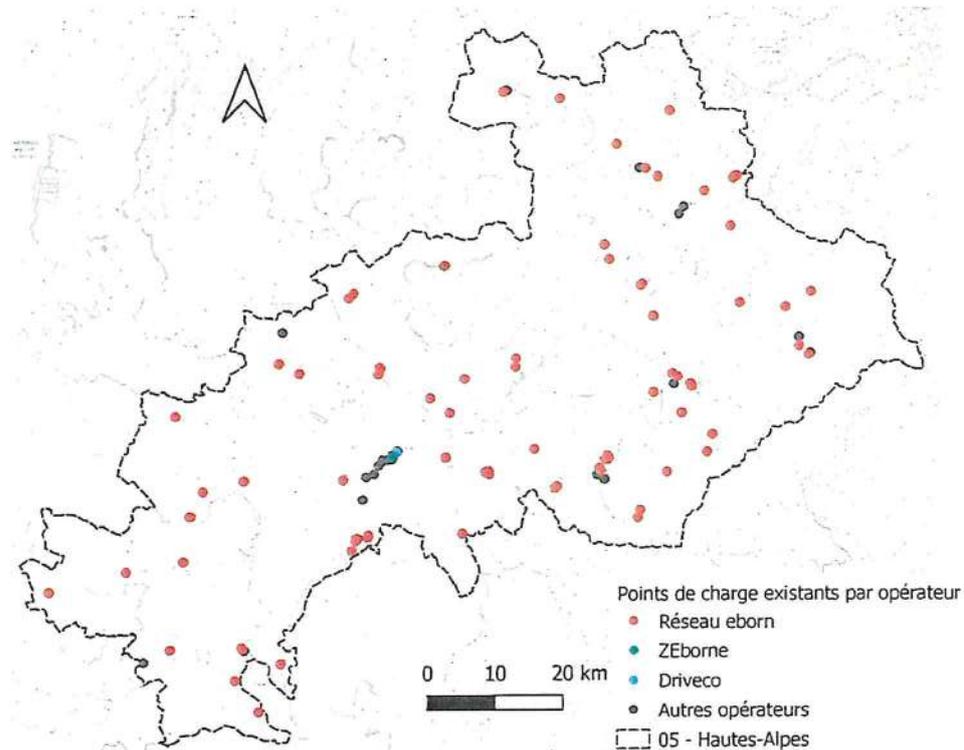


Figure 13 : Cartographie des points de charge existants par opérateur

On constate par ailleurs que le réseau eborn propose un maillage important du territoire, avec des bornes situées dans des zones touristiques, où le besoin en recharge ouverte au public, notamment en hiver et en été, peut être très important.

Point de charge par aménageur

Selon la définition précisée dans le guide SD IRVE, un aménageur est le maître d'ouvrage d'une infrastructure de recharge jusqu'à sa mise en service ou la personne offrant un service de recharge, propriétaire ou locataire de l'infrastructure dès lors qu'elle a été mise en service. Si les points de charge déployés par le secteur public représentent toujours la plus grande proportion des points de charge sur le territoire, on observe le positionnement d'un nombre croissant d'aménageurs privés, mis en avant sur le graphique affiché ci-dessous, et c'est une tendance qui devrait se poursuivre dans le futur. Au sein de ces acteurs privés, on retrouve des acteurs spécialisés du secteur de la recharge, mais également des entreprises plus extérieures à ce marché (commerces, propriétaires de parking, concessionnaires, etc.).

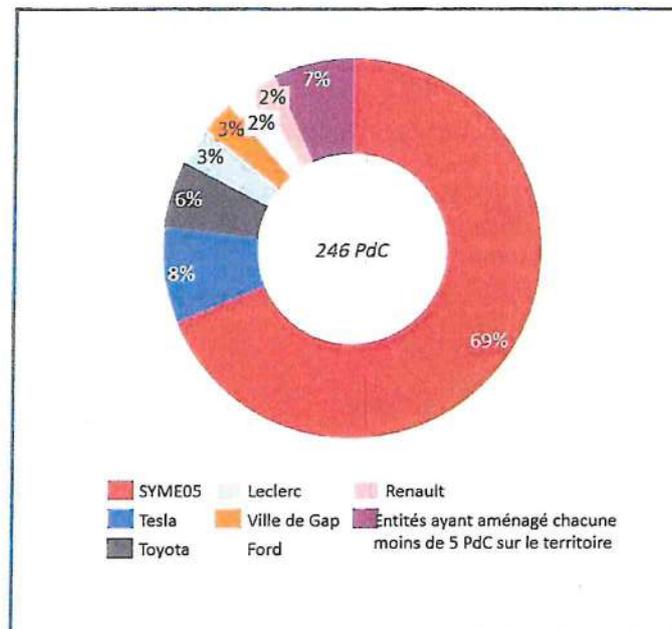


Figure 14 : Points de charge existants par aménageur

16 aménageurs différents ont été identifiés sur le territoire du SYME 05. La majorité des points de charge ont été aménagés par le secteur public, principalement avec le SYME 05 (169 PdC installés) mais également la ville de Gap.

Parmi les acteurs privés, la majorité des aménagements sont réalisés par des concessionnaires automobiles, avec environ 13 % des aménagements totaux pour des acteurs comme Toyota (14 PdC installés), Ford (6 PdC), Renault (5 PdC).

De plus, la grande distribution et les acteurs spécialisés dans la recharge sont également des aménageurs importants de points de charge publics, avec respectivement 6 % et 9 % des aménagements totaux, avec des acteurs comme Tesla, Leclerc, Auchan ou encore EVBox. Enfin, les énergéticiens sont également des aménageurs privés d'IRVE sur le territoire.

Puissance cumulée de recharge ouverte au public

Au-delà du nombre de points de charge déployés, il est intéressant d'avoir une vision sur le cumul de puissance installée par les aménageurs et opérateurs. En effet, à titre d'exemple, des opérateurs spécialisés dans le déploiement de points de charge ultra-rapides peuvent représenter un très petit pourcentage du nombre de points de charge installés, mais une puissance cumulée significative.

Les 10 opérateurs cumulant le plus de puissance exploitée sur le territoire du SYME 05 sont les suivants :

- Réseau eborn (4,53 MW)
- Zeborne (0,31 MW)
- Driveco (0,22 MW)
- Leclerc (0,10 MW)
- LIDL (0,09 MW)
- EVBox (0,04 MW)
- Freshmile (0,04 MW)
- Renault (0,02 MW)

- Nissan (0,01 MW)
- Auchan (0,01 MW)

Les 10 aménageurs cumulant le plus de puissance installée sur le territoire du SYME 05 sont les suivants :

- SYME05 (4,53 MW)
- Tesla (0,33 MW)
- Toyota (0,31 MW)
- Ford (0,13 MW)
- Ville de Gap (0,12 MW)
- Leclerc (0,10 MW)
- LIDL (0,09 MW)
- Volkswagen (0,07 MW)
- Renault (0,07 MW)
- EVBox (0,04 MW)

Au niveau du territoire des Hautes-Alpes, la puissance cumulée de tous les points de charge ouverts au public du périmètre s'élève à 5,9 MW.

3.1.4 Analyse des recharges sur les IRVE existantes (données dynamiques)

Dans cette partie, les points de charge seront analysés selon deux catégories principales :

- Recharge accélérée lorsque la puissance du point de charge est inférieure ou égale à 43kW ;
- Recharge rapide lorsque la puissance du point de charge dépasse 43kW.

Nombre de recharges réussies par point de charge

Le nombre de recharges réussies par point de charge est un indicateur permettant de déterminer de manière fiable le nombre de fois qu'un véhicule rechargeable a réussi à se connecter et se charger sans incident. En effet, une session de recharge est considérée comme réussie si elle dure plus de deux minutes ou si plus de 0,2 kilowattheures sont délivrés. Par conséquent, un nombre de recharges réussies par point de charge faible peut indiquer soit une faible utilisation du point de charge dont la cause peut être son emplacement géographique par exemple, soit une mauvaise utilisation du point de charge qui ne permet pas à au véhicule de se charger correctement.

Sur le territoire, le nombre de recharges réussies par point de charge sur les IRVE ouvertes au public a tendanciellement augmenté. Ceci est visible sur les 3 dernières années sur le graphique exposé ci-dessous, en raison notamment de l'accroissement du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables, malgré la crise sanitaire et les confinements successifs.

Ainsi, entre février 2021 et février 2022, le nombre moyen de sessions de recharge réussies par point de charge et par mois a été multiplié par 2,37 (+138 %) dans les Hautes-Alpes. Sur cette même période, la tendance haussière observée est plus forte pour la recharge rapide (+158 %), que pour la recharge accélérée (+132 %), mais la dynamique demeure forte quel que soit le type de puissance considéré. Il faut noter un fort impact saisonnier sur les mois estivaux de juillet et août, et hivernaux de décembre à mars, montrant l'impact du tourisme.

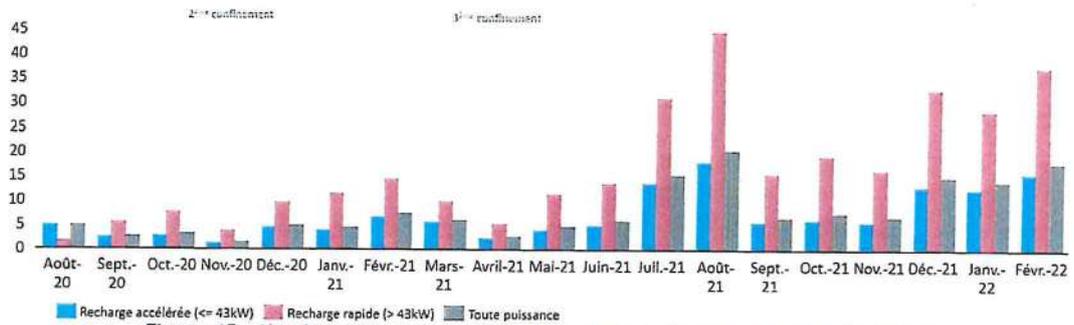
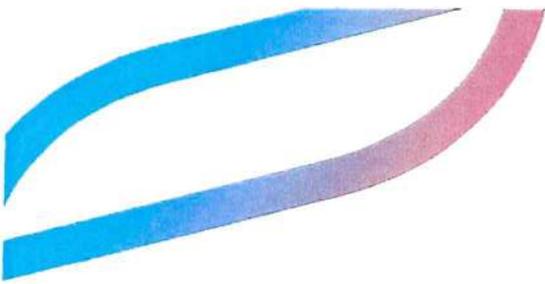


Figure 15 : Nombre moyen de sessions de recharge réussies par point de charge

Taux d'occupation des points de charge

Le taux d'occupation d'un point de recharge est le rapport entre le nombre d'heures pendant lesquelles un véhicule a été connecté au point de charge et le nombre d'heures d'ouverture de la station. Le taux d'occupation moyen des points de charge est un indicateur important pour suivre l'évolution du marché de la mobilité électrique et évaluer la pression sur le réseau d'IRVE ouvertes au public, mis en exergue ci-après. En effet, plus le taux d'occupation est élevé, plus cela signifie que l'utilisation des points de charge sur la zone donnée est importante. Un taux d'occupation trop significatif peut indiquer une saturation des infrastructures de recharge ouvertes au public, et donc mettre en exergue un besoin de déploiement complémentaire.

Sur les points de charge eborn dans les Hautes-Alpes, le taux d'occupation moyen a fortement augmenté entre février 2021 et février 2022 (+115 %), avec une tendance encore plus forte pour les points de charge rapide (+211%).

Il faut ici souligner la différence importante entre le taux d'occupation moyen pour les points de charge accélérés et les points de charge rapide, qui s'explique par le type de service offert aux utilisateurs. En effet, une recharge sur une borne rapide est par définition plus courte que sur une borne accélérée.

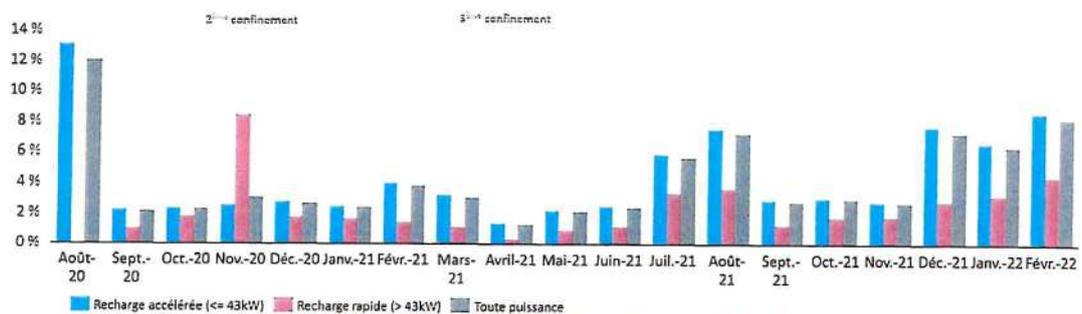


Figure 16 : Taux d'occupation moyen des points de charge

Taux de disponibilité des points de charge

Le taux de disponibilité d'un point de recharge est le rapport entre le nombre d'heures où le point de charge est apte à fonctionner et le nombre d'heures d'ouverture de la station. Un taux de disponibilité significativement bas peut relever d'une mauvaise gestion de la borne IRVE de la part de l'opérateur.

Dans le présent rapport, le taux de disponibilité est présenté sur les deux dernières années, observable sur la figure ci-après.

En ce qui concerne le taux de disponibilité des bornes sur le périmètre, il faut noter une très bonne performance globale du réseau eborn aménagé par le SYME05 avec un taux supérieur à 90% sur les 19 derniers mois. Par ailleurs, 76% de ces points de charge étaient disponibles au moins 99% du temps en février 2022 : selon l'Observatoire de la qualité du service de recharge publique de l'AFIREV, cela place le réseau eborn dans les Hautes-Alpes au-dessus de la moyenne nationale (73% observé au deuxième semestre 2021).

Compte-tenu des données partagées par GIREVE, le taux de disponibilité précis sur les autres réseaux n'a pas pu être calculé directement et des estimations ont donc été réalisées. Selon les estimations, une performance globalement assez homogène est constatée sur les autres réseaux avec quelques variations notables. Ainsi, la période août 2020-janvier 2021 est assez stable avec des taux de disponibilité autour des 80%, mais se démarque de la période février-2021-février 2022 avec des taux de disponibilités dépassant les 88% (à l'exception de février 2022).

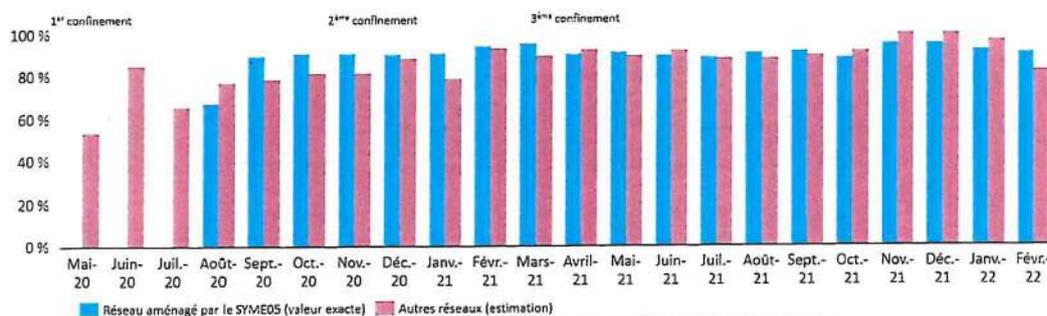


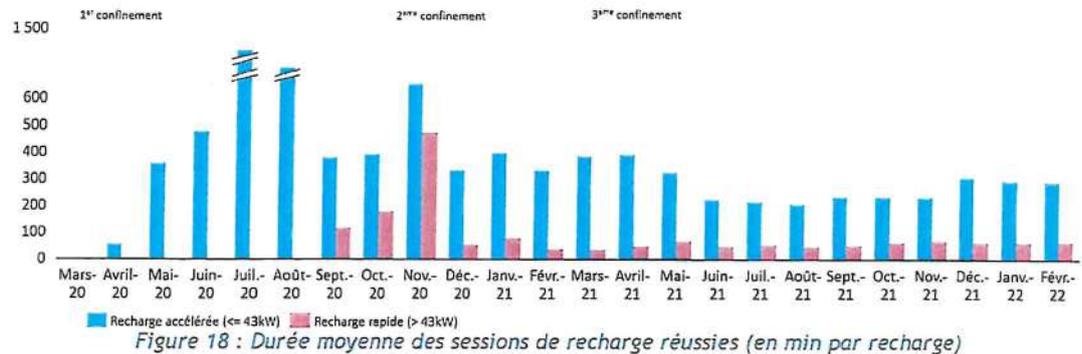
Figure 17 : Taux de disponibilité moyen des points de charge

Durée moyenne par recharge

La durée moyenne d'une recharge permet de connaître le temps passé du véhicule électrique ou hybride rechargeable à se charger. La durée moyenne d'une recharge sur le périmètre est très dépendante de la puissance offerte par le point de charge. Comme visible dans le graphe exposé ci-dessous, les recharges rapides conduisent à un roulement plus conséquent que les recharges accélérées, ce qui favorise un plus grand nombre de recharge. Par définition, une recharge sur une borne rapide est plus courte que sur une borne accélérée, pour une même quantité d'électricité transmise.

Ainsi, si la durée moyenne des sessions de recharge sur les points de charge rapide est souvent inférieure à 1h15 (et même inférieure à 1 heure dans la grande majorité des cas) en 2021, celle-ci est systématiquement supérieure à 3h pour les bornes accélérées (et même souvent plus proche des 4h).

Point intéressant à noter, l'impact saisonnier est visible sur la période estivale avec des durées moyennes de recharge plus courtes observées sur les bornes de recharge rapides potentiellement dues au comportement des utilisateurs en transit sur le territoire. Ainsi, à titre d'exemple, cette durée moyenne de recharge s'établit à environ 48 minutes en août 2021.



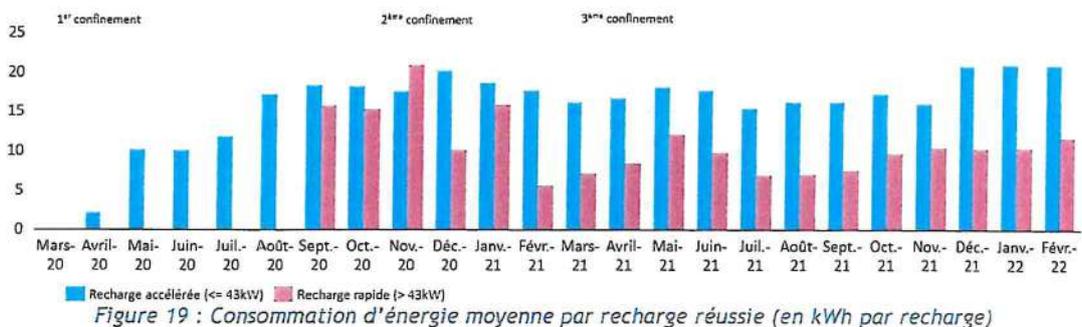
Consommation d'énergie moyenne par recharge réussie

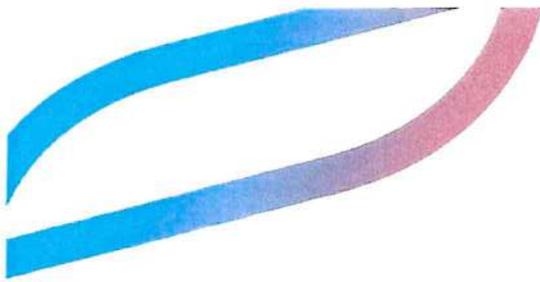
La consommation d'énergie moyenne par session de recharge réussie, se mesurant en kWh, permet d'évaluer le volume de demande des utilisateurs en électricité en une recharge.

On observe globalement une homogénéité dans les recharges réalisées, qu'il s'agisse de recharges réalisées sur des points de charge rapide ou accélérée. Pour les points de charge accélérée, le nombre moyen de kWh délivrés tourne autour de 16 kWh en 2021. Pour les points de charge rapide, la consommation d'énergie est en moyenne de 18 kWh depuis août 2020, avec une augmentation notable ces trois derniers mois au-delà de 20 kWh.

Ces éléments suggèrent que les utilisateurs de véhicules électriques à batterie ne réalisent pas en moyenne des recharges complètes sur les bornes du périmètre. À titre d'exemple, pour un véhicule comportant une batterie de 40 kWh (une citadine), une recharge de 15kWh correspond à environ 40 % de sa capacité.

Afin de mesurer la pression sur le réseau d'IRVE ouvertes au public, une analyse de la saturation des points de charge a été réalisée, sur la base d'un taux de référence défini selon le type de point de charge considéré. Ainsi, 9 points de charge accélérée (sur 153 pour lesquels cet indicateur a pu être calculé) dépassent le taux de référence de 30 kWh / jour en moyenne pour au moins 3 mois sur les 12 derniers mois (6 PdC dépassent ce taux pour 2 mois sur les 12 derniers), et aucun point de charge rapide (sur 16 pour lesquels cet indicateur a pu être calculé) ne dépasse le taux de référence de 50 kWh / jour en moyenne pour au moins 3 mois sur les 12 derniers mois.





Répartition des recharges effectuées selon l'heure et le jour

Sur une découpe d'un jour entier, des habitudes de consommation de recharge par rapport aux deux catégories « jours de semaine » et « week-end » sont à noter. Savoir sur quel créneau horaire les utilisateurs se branchent au réseau permet d'anticiper l'impact sur la demande en énergie, et donc sur le réseau électrique. Comme récapitulé sur la figure présentée ci-dessous, une différence d'habitude de connexion sur le réseau se traduit par une consommation plus concentrée les jours de week-end. En effet, durant le week-end, le pic de recharge est observé plus tard dans la matinée par rapport à la semaine.

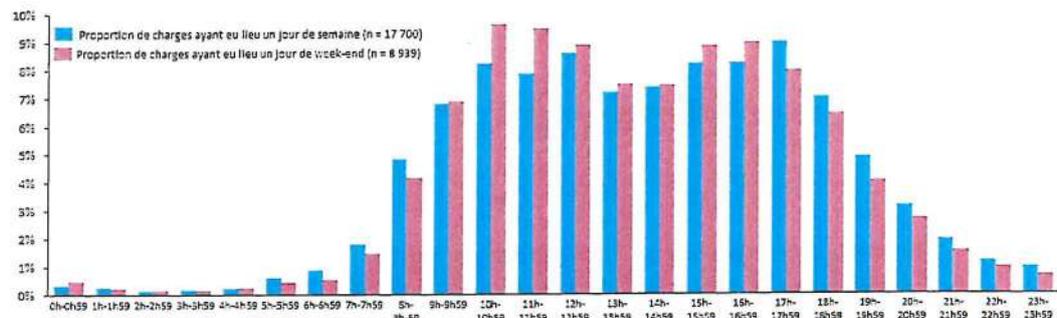


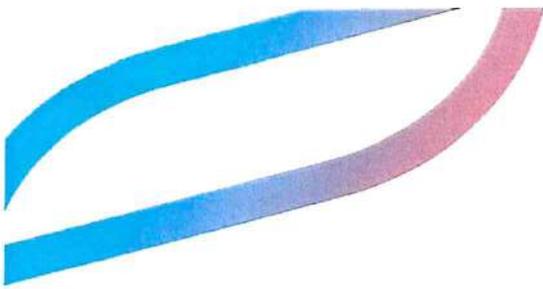
Figure 20 : Horaire moyen de début de charge pour un jour de semaine et de week-end

Les recharges réalisées en semaine débutent tôt le matin, mais se concentrent essentiellement entre 8h et 20h, avec 88 % des recharges débutées sur ces créneaux et trois niveaux de périodes : on note deux pics sur les périodes 10h-13h et 15h-18h, un niveau élevé moyen sur les périodes 9h-10h, 13h-15h et 18h-19h, et un taux plus bas en début (8h-9h) et fin de journée (19h-20h). Pendant les jours de week-end, on observe une période de concentration des recharges similaire (88 % des recharges). Les périodes de pics sont de 10h à 13h et de 15h à 17h, avec un taux de charge nettement plus élevé qu'en semaine (notamment de 10h à 12h). Globalement, que l'on considère les recharges débutées en semaine ou le week-end, 95% des recharges sont initiées entre 7h et 22h.

3.1.5 Mise à niveau des IRVE existantes

Au-delà des déploiements de bornes, il est important d'étudier les besoins et les opportunités de mise à niveau des IRVE existantes pour assurer une qualité du réseau, alignée sur les derniers standards de marché. Dans ce contexte, plusieurs indicateurs techniques permettront de proposer des recommandations de mise à niveau des IRVE existantes dans le cadre de la phase de stratégie relative à la démarche SD IRVE. Plusieurs indicateurs et leviers seront analysés :

- Le premier étant celui du mode de paiement : en effet, le décret n° 2021-1561 du 3 décembre 2021 fixe des orientations concernant la possibilité de se recharger à l'acte (c'est-à-dire sans avoir besoin d'être abonné au réseau de la borne concernée). Ainsi, la recharge à l'acte doit être obligatoirement possible à partir du 01/07/2022 pour les bornes de recharge installées après le 14/01/2017. En outre, la révision de l'AFIR (*Alternative Fuel Infrastructure Regulation*) au niveau européen pourrait également renforcer les exigences concernant la recharge à l'acte.
- La tarification au kWh est vue comme plus équitable pour l'utilisateur, avec l'ajout d'une composante minute si besoin pour contrer des effets indésirables (véhicules ventouses, etc.). Un compteur MID (*Measurement Instruments Directive*) sur le point de charge est nécessaire pour pouvoir procéder à la facturation au kWh.



- Concernant les types de prises, les prises T3 sur les bornes de recharge en courant alternatif (AC) sont dorénavant obsolètes. Les prises T2 sont privilégiées et demandées par décret.
- Une amélioration des protocoles de communication et recharge intelligente : les protocoles OCPP 1.6 ou 2.X permettent des mécanismes de recharge intelligente (profil de charge, etc.).
- Au travers de la connexion internet : le réseau 2G, auquel plusieurs bornes en France sont encore connectées, devrait fermer en 2025, tout comme certains réseaux 3G. Il s'agit donc d'anticiper ces changements pour être certain que le réseau continue d'opérer.

La mise à niveau des bornes doit être appréciée comme une démarche complémentaire par rapport au déploiement de nouvelles infrastructures. Il s'agit d'assurer la continuité du réseau, y compris pour les bornes déployées il y a plusieurs années, et qui peuvent parfois ne pas être en ligne avec certains des derniers standards de marché / orientations réglementaires.

3.1.6 État des lieux des solutions de mobilité et carburants alternatifs

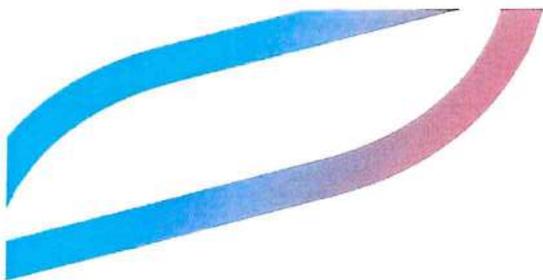
De nombreux services de mobilité alternative sont susceptibles d'avoir un impact sur l'évolution du parc de véhicules au niveau du territoire, et donc des infrastructures associées à l'émergence des motorisations alternatives, notamment le IRVE :

- Les transports en commun : le développement des transports en commun s'accompagne de la multiplication de zones d'intermodalité comme les gares. Ces localisations pourront être pertinentes pour l'installation d'IRVE pour véhicules légers, par exemple au sein de parkings relais, et sont prises en compte dans l'évaluation des besoins en IRVE réalisée, et dans l'identification des zones pertinentes pour de la recharge ouverte au public dans le cadre de la concertation des acteurs publics locaux.
- Autopartage : l'autopartage utilisant des véhicules électriques ou hybrides rechargeables demande le déploiement d'IRVE à des localisations clés. Plusieurs opérateurs proposent déjà des solutions de recharge, notamment dans des zones urbaines, accompagnées de véhicules en autopartage.
- Taxis et VTC : les taxis et VTC devraient opérer une transition rapide vers le véhicule électrique, notamment ceux en zones urbaines soumises à une ZFE. Leurs kilométrages journaliers importants demandent une offre de recharge ouverte au public pertinente pour leurs besoins, que ce soit dans leurs zones d'activités ou à proximité des domiciles des conducteurs sans stationnement privé.

Etat des lieux des stations hydrogène et GNV

La décarbonation des transports passera aussi par le développement d'autres motorisations alternatives sur le territoire, et notamment le GNV-bioGNV et l'hydrogène. En effet, il est clé de penser les différentes énergies alternatives en complémentarité et non en opposition, pour assurer le déploiement d'un mix adapté à chaque usage, toujours dans un objectif de décarbonation.

À ce jour, aucun projet de station à carburant alternatif ouvert au public n'est recensé sur le territoire des Hautes-Alpes. Les stations multi-énergies pourraient représenter une opportunité intéressante pour regrouper différentes infrastructures alternatives sur un même site. Néanmoins, il faut souligner que les cas d'utilisation peuvent être différents (véhicules légers pour les IRVE



étudiées dans le cadre du schéma directeur, généralement plutôt mobilité lourde pour l'H2 et le GNV), avec des besoins spécifiques en matière de localisation et de disposition.

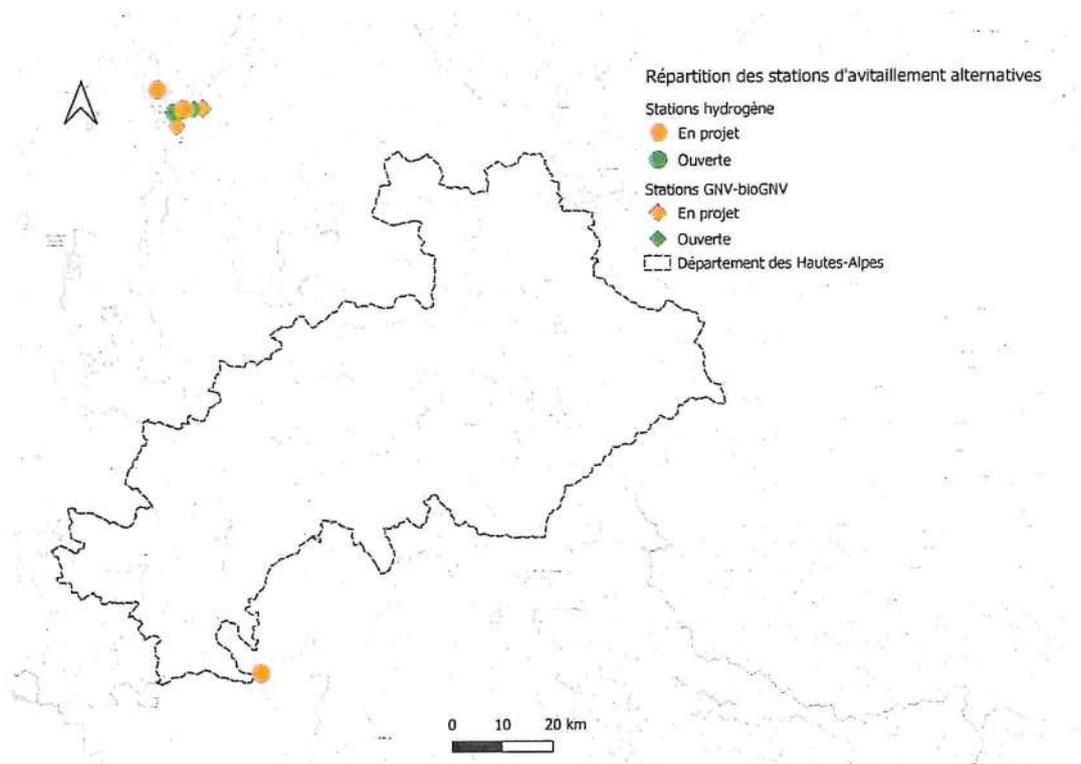


Figure 21 : Cartographie des stations de distributions H2 /GNV

Le département des Hautes-Alpes ne compte à ce jour aucune station d'avitaillement en carburant alternatif même si un projet de station hydrogène est en cours en lisière de département, proche de Sisteron.



3.2 Développements IRVE indépendamment du SDIRVE

3.2.1 Obligations réglementaires

La Directive 2018/844 fixe un cadre précis pour appuyer le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Le texte donne une orientation que les états membres doivent retranscrire dans leur droit national. Pour les bâtiments neufs non résidentiels et les bâtiments non résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante, comprenant plus de dix emplacements de stationnement, les États membres veillent à ce qu'au moins un point de recharge soit déployé, ainsi qu'à ce que l'infrastructure de raccordement (à savoir les conduits pour le passage des câbles électriques) soit installée pour un emplacement de stationnement sur cinq au moins, afin de permettre de procéder ultérieurement à l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques lorsque :

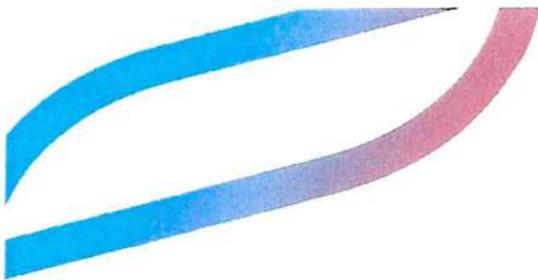
- Le parc de stationnement est situé à l'intérieur du bâtiment et, dans le cas de rénovations importantes, les travaux de rénovation comprennent le parc de stationnement ou l'infrastructure électrique du bâtiment ;
- Le parc de stationnement jouxte le bâtiment et, dans le cas de rénovations importantes, les travaux de rénovation comprennent le parc de stationnement ou l'infrastructure électrique du parc de stationnement.

Dans les même cas de figure que ceux mentionnés ci-dessus, la Directive impose pour les bâtiments neufs résidentiels et les bâtiments résidentiels faisant l'objet d'une rénovation importante comprenant plus de dix emplacements de stationnement, que l'infrastructure de raccordement (à savoir les conduits pour le passage des câbles électriques) soit installée pour chaque emplacement de stationnement afin de permettre de procéder ultérieurement à l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques.

En outre, selon l'article L.113-13 du Code de la construction, tous les sites non résidentiels disposant de plus de 20 places de stationnement doivent avoir d'ici 2025 au moins un point de charge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables (1 point de charge par tranche de 20 places), ce qui aura un impact significatif sur l'offre de recharge.

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite loi climat et résilience, fixe dans son article 111 une section sur l'infrastructure collective de recharge dans les immeubles collectifs. L'article 353-12 stipule que lorsque le propriétaire (ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires) d'un immeuble collectif à usage principal d'habitation doté d'un parc de stationnement à usage privatif décide, au moment de l'installation d'un ou de plusieurs points de recharge, de faire appel au gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité pour installer une infrastructure collective relevant du réseau public d'électricité permettant l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, les contributions dues au titre de cette infrastructure collective peuvent être facturées conformément au présent article.

Ainsi, le point de livraison alimenté par un branchement individuel peut desservir plusieurs emplacements de stationnement. L'opérateur d'infrastructures de recharge qui s'engage à installer dans un immeuble collectif, sans frais pour le propriétaire de cet immeuble ou, en cas de copropriété, pour le syndicat des copropriétaires, une infrastructure collective qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables conclut avec le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires une convention qui détermine les conditions d'installation, de gestion, d'entretien et de remplacement de l'infrastructure collective par l'opérateur. Cette convention prévoit la gratuité de ces prestations pour le propriétaire ou pour le syndicat des copropriétaires et précise le montant des sommes dont le paiement incombe aux utilisateurs qui demandent la création d'un ouvrage de branchement individuel alimenté par cette infrastructure collective.



La LOM prévoyait déjà un équipement obligatoire dès 2025 des parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels. La loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 étend cette disposition aux parcs de stationnements de plus de 20 places, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

Cependant, l'absence de base de données officielle et exhaustive sur les parkings ouverts au public qui seront soumis à cette mise en conformité et les incertitudes sur les modalités de mise en application de la loi LOM sur les parkings associés (dont financement) complique fortement l'identification des parkings concernés et la quantification du nombre de points de charge induits.

3.2.2 Développement des IRVE sur les parkings non résidentiels

Rappel méthodologique de la méthode de travail retenue

Afin de pouvoir recenser les parkings existants et l'offre de recharge induite par la mise aux normes (1 place de parking équipée pour 20 places sur les parkings non résidentiels de plus de 20 places à horizon 2025), le travail s'est fait à partir de bases de données (IGN et OpenStreetMap) recensant environ 60 000 parkings disponibles sur les 14 territoires réalisant leurs SD IRVE de façon mutualisée. Sur ces 60 000 parkings disponibles, environ 20 000 sont d'une capacité estimée de plus de 20 places.

Tous les types de parkings disponibles sont pris en compte dans la base de données : parkings publics, privés, centre commercial, etc.

Mais ces bases de données contiennent également des parkings non adaptés mais non signalés et donc non pris en compte : terrains militaires, dépôts de véhicules neufs, plateformes de logistiques de camions...

Cette base de données contient les données géographiques suivantes :

- Surface ;
- Capacité estimée à partir de la surface avec un ratio moyen calculé par place (1 place pour 35m² lorsque la capacité n'est pas fournie et/ou spécifiée) ;
- Commune ;
- Code INSEE de la commune.

Etat des lieux des parkings non résidentiels sur le territoire du SYME 05

Sur le périmètre des Hautes-Alpes, sur la base des données disponibles (IGN et OpenstreetMap) prises en compte, la répartition des parkings suit la densité de population du département avec une concentration autour de Gap et le long des axes de circulation.

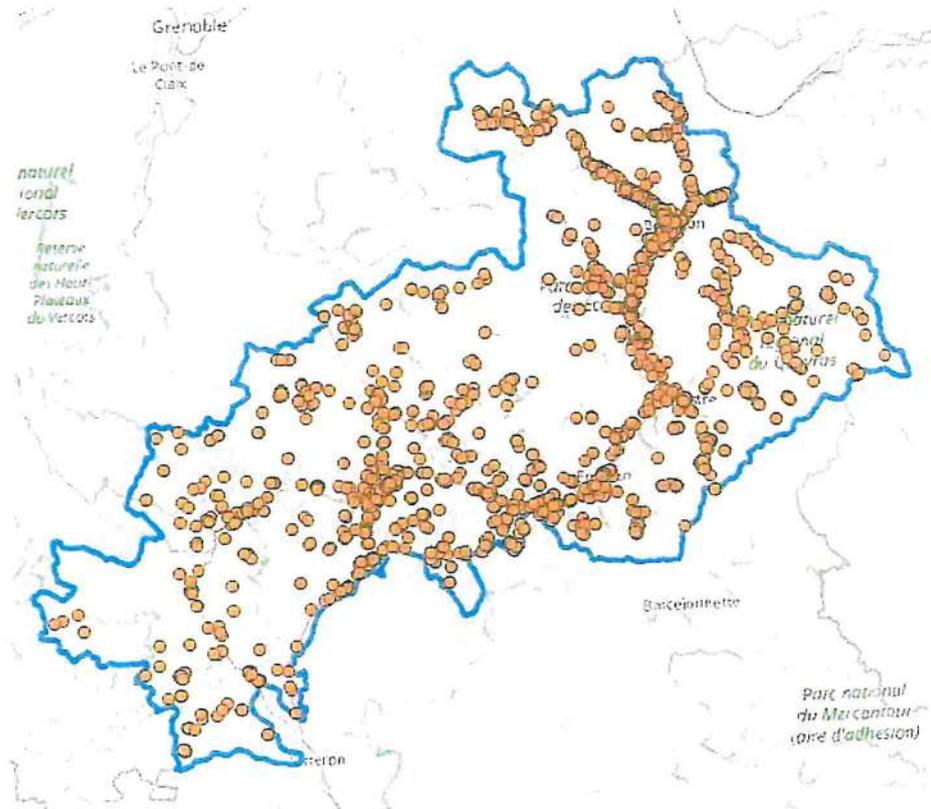
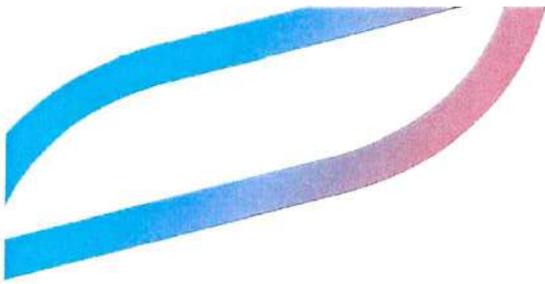


Figure 22 : Carte des parkings répertoriés

Les communes de Gap et du nord-est du territoire comptent le plus grand nombre de parkings.

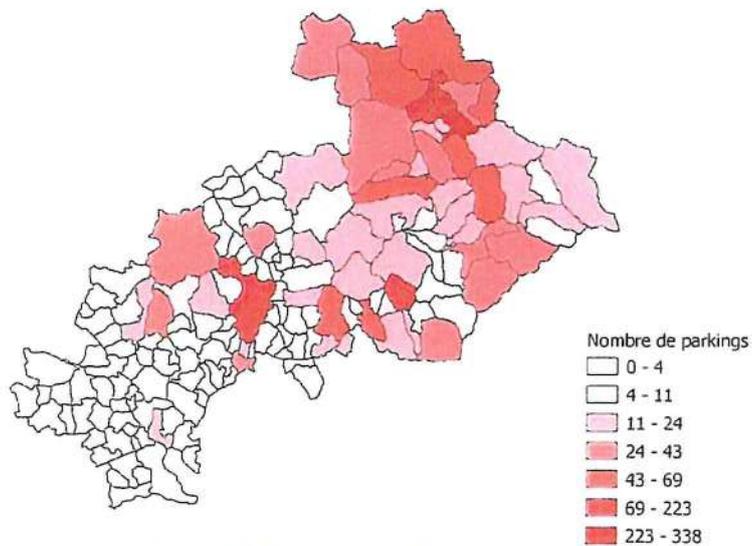
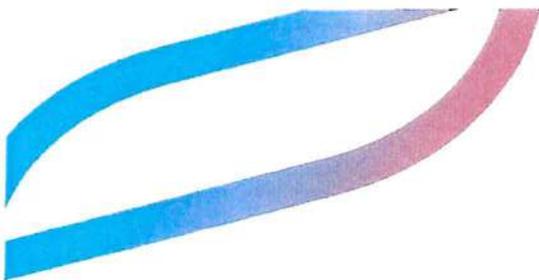


Figure 23 : Nombre de parkings par commune



2 535 parkings sont recensés, avec l'hypothèse d'une place de parking pour 35 m² (lorsque le nombre de places n'est pas disponible), un nombre de places de parkings total estimé est évalué : 51 163 places ont été recensées sur les bases de données pour le territoire.

26% des parkings répertoriés (661) ont plus de 20 places. L'immense majorité des parkings de plus de 20 places est située soit dans une commune touristique⁹, soit dans une zone de plus de 20 habts/km², soit à proximité d'un ERP (Etablissement Recevant du Public) ou d'un commerce.

Le nombre de points de charge induit par la réglementation et les obligations de la LOM en 2025 serait d'un peu plus de 2 000 places (2 016). (à mettre en perspective avec les 656 points de charge existants actuels).

Tableau 1 : Synthèse de l'analyse parking réalisée

	Total*	+ 20 places	+ 20 places situées dans une commune touristique ou dans une zone de densité >=20habts/km ² ou à proximité immédiate (moins de 50 m) d'un ERP ou établissement commercial
Nombre de parkings	2 535	661	624
Nombre de places estimées	51 163	40 661	38 997
Nombre de points de charge induits par la réglementation**	-	2 016	1 934

*Biais statistique sur la domanialité des parkings dû à la présence de parkings militaires/dépôts de camions ou de voitures neuves, etc.

**L'estimation du nombre de points de charge induits par la réglementation est réalisée en supposant l'application de 100% des obligations réglementaires.

Le nombre de PDC requis par la réglementation suit la répartition des parkings, avec une concentration particulièrement élevée à Gap.

⁹ Selon le classement <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-competitivite-du-secteur/stations-classees-et-communes-touristiques>

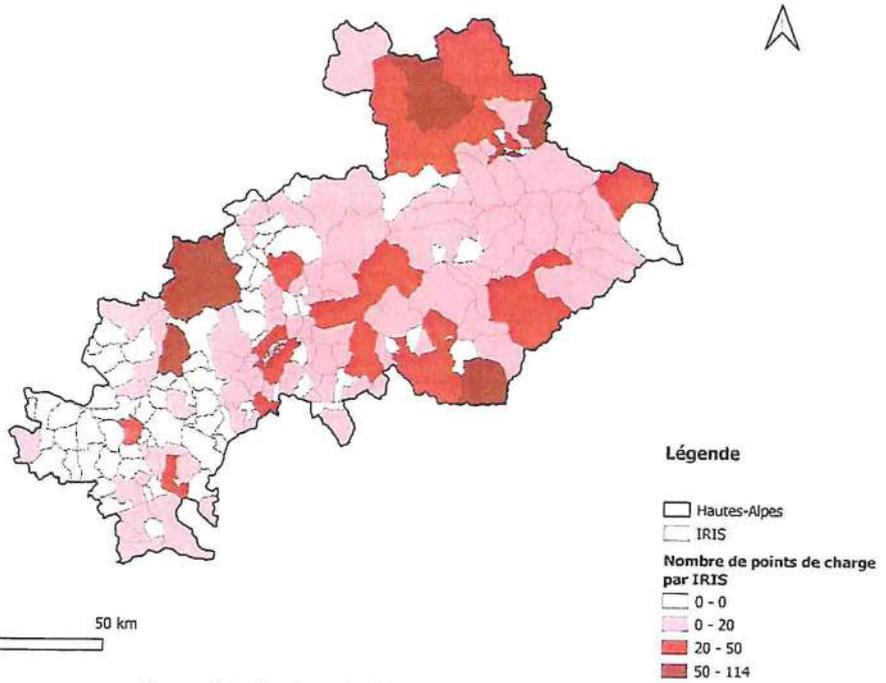


Figure 24 : Nombre de PDC requis par IRIS

Les 20 plus grands parkings sont répartis principalement dans le secteur de Gap.
Ce sont pour la plupart des parkings dans des zones commerciales (14/20) et les autres sont des parkings publics isolés ou privés.
Le nombre total de places de parkings pour ces 20 principaux sites est de 5935 places.

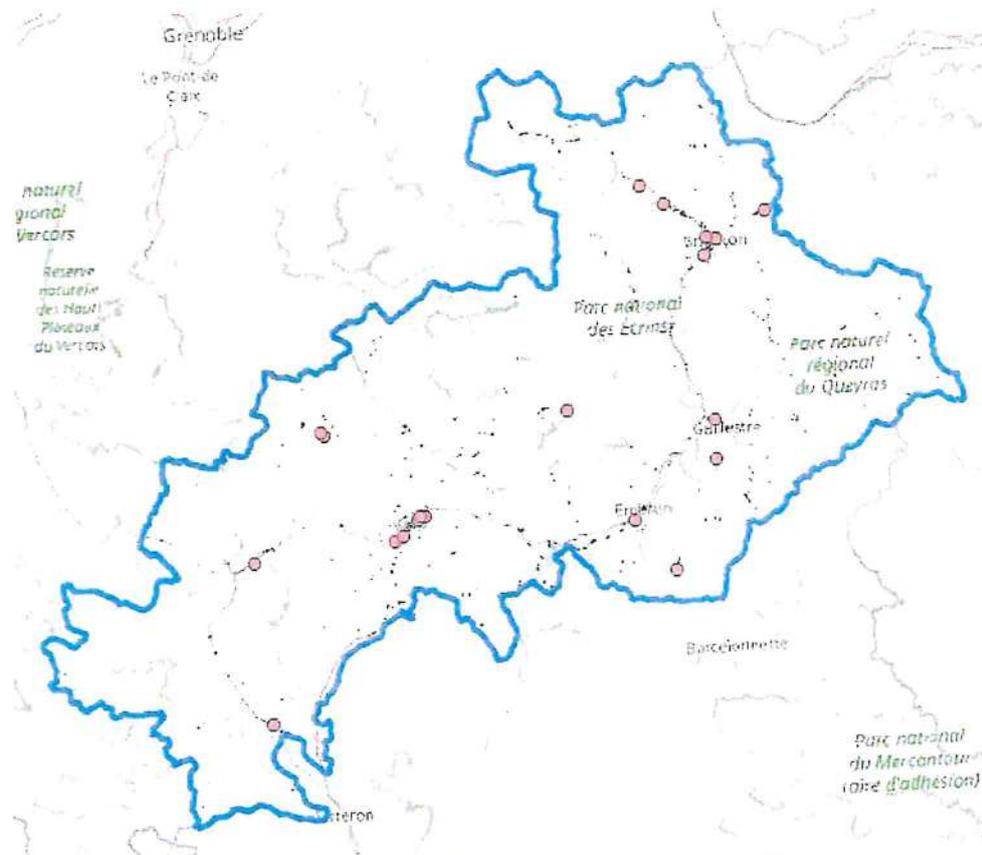
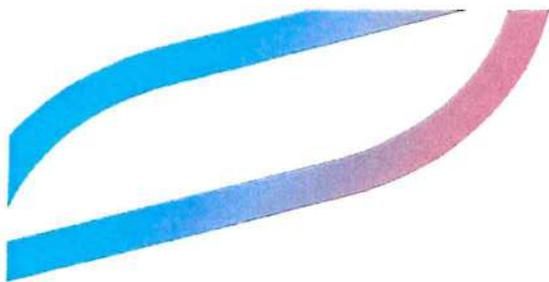


Figure 25 : Emplacement des 20 plus grands parkings

Tableau 2 : les 20 plus grands parkings sur le territoire

Surface (m ²)	Capacité réelle*	Capacité estimée*	Nombre de PDC	Catégorie	INSEE	Commune	Adresse	Proximité commerce
20542		582	29	public	05139	Le Dévoluy	Super-Dévoluy, Saint-Étienne-en-Dévoluy, Le Dévoluy, Gap, 05250	VRAI
7663		217	11	commerce	05061	Gap	Géant Casino, N 94, La Justice, Gap, 05000	VRAI
7422		210	11	commerce	05061	Gap	Peugeot, Route des Eyssagnières, Micropolis, Gap, 05000	VRAI
7235		205	10	public	05079	Le Monêtier-les-Bains	Route des Bains, Les Charmettes, Le Monêtier-les-Bains, Briançon, 05220	VRAI
8456		240	12	public	05070	Laragne-Montéglin	Laragne - Véragne, Allée de Véragne, Laragne-Montéglin, Gap, 05300	VRAI
11761		333	17	public	05139	Le Dévoluy	Route du Petit Laus, Super-Dévoluy, Saint-Étienne-en-Dévoluy, Le Dévoluy, Gap, 05250	VRAI
9243		262	13	public	05096	Orcières	Parking jour uniquement, Route de Prapic, Prapic, Orcières, Gap, 05170	
7093	265		13	privé	05023	Briançon	Parking du Champ de Mars, Champ de Mars, Briançon, 05100	VRAI
7726		219	11	public	05098	Les Orres	Parking jour et nuit, Route de Bois Méan, Les Orres 1800 Bois Méan, Les Orres, Gap, 05200	
7287		206	10	public	05082	Mont-Dauphin	Chemin de la Lunette d'Arçon, Mont-Dauphin, Briançon, 05600	



Surface (m ²)	Capacité réelle*	Capacité estimée*	Nombre de PDC	Catégorie	INSEE	Commune	Adresse	Proximité commerce
19060		540	27	commerce	05061	Gap	E. Leclerc, Rue du Commerce, ZA Les Fauvins, ZA Tokoro, Gap, 05000	VRAI
7753		220	11	public	05179	Veynes	l'Îlot, Chemin du Plan d'Eau des Iscles, Veynes, Gap, 05400	VRAI
10617		301	15	public	05119	Risoul	Risoul 1850, Risoul, Briançon, 05600	
9541		270	14	commerce	05023	Briançon	À la bonne heure, Avenue du Dauphiné, Central Parc, Le Chabas, Briançon, 05100	VRAI
10092		286	14	commerce	05023	Briançon	Rue des Veloutiers, Zone d'activité Sud, Chamandrin, Briançon, 05100	VRAI
8946		253	13	commerce	05061	Gap	Decathlon, Avenue Émile Didier, Le Forest d'Entrais, ZA Tokoro, Gap, 05000	VRAI
16396		464	23	public	05046	Embrun	Centre aquatique Aqua Viva, Chemin du Plan d'Eau, La Clapière, Embrun, Gap, 05200	
7247		205	10	privé	05161	La Salle-les-Alpes	Skate park, Chemin des Préras, Villeneuve, La Salle-les-Alpes, Briançon, 05240	VRAI
10220		290	14	commerce	05061	Gap	Parking Auchan, Chemin de Châteauevieux, Graffinel, Fontreyme, Gap, 05000	VRAI
15194		430	22	privé	05085	Montgenèvre	Aire CC payante, Rue des Baisses, Les Miandettes, Montgenèvre, Briançon, 05100	

3.2.3 Estimation du développement de l'offre privée

Dans le cadre du schéma directeur, seuls les points de charge ouverts au public sont concernés par les analyses prospectives et la fixation d'objectifs de déploiement. Cependant, il est important de pouvoir bénéficier d'une vision sur le déploiement des points de charge privés (au domicile, sur le lieu de travail, etc.) comme le souligne le graphique ci-dessous. En effet, leur disponibilité a un impact certain sur le comportement des utilisateurs et donc sur le besoin en points de charge ouverts au public.

En moyenne, il faut souligner que la grande majorité des recharges d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable est effectuée sur une borne privée¹⁰ lorsque les utilisateurs de véhicules ont accès à ce type de solutions. Il peut s'agir d'une borne :

- À domicile dans le garage ou le parking privé d'un logement collectif ;

¹⁰ Enquête comportementale auprès des possesseurs de véhicules électriques, ENEDIS, Février 2021

- Sur le lieu de travail (borne uniquement ouverte aux usagers de l'entreprise).

Une méthodologie développée par ENEDIS permet d'estimer le nombre de points de charge privés sur le territoire. Les hypothèses de cette méthodologie sont intégrées dans l'analyse du parc de véhicules VE/VHR immatriculés du territoire¹¹ :

- 1 point de charge privé par véhicule de particulier ;
- 1,2 points de charge privés par véhicule de société, ces véhicules ayant potentiellement un point de charge à domicile et un sur le lieu de travail.

Sur le périmètre de l'étude, on estime que près de 1 600 points de charge privés sont déployés, représentant 87 % des points de charge en service.

Le nombre de points de charge ouverts au public existant est connu grâce aux données collectées dans le cadre de cette étude, mentionnées dans la partie 3.1.2.

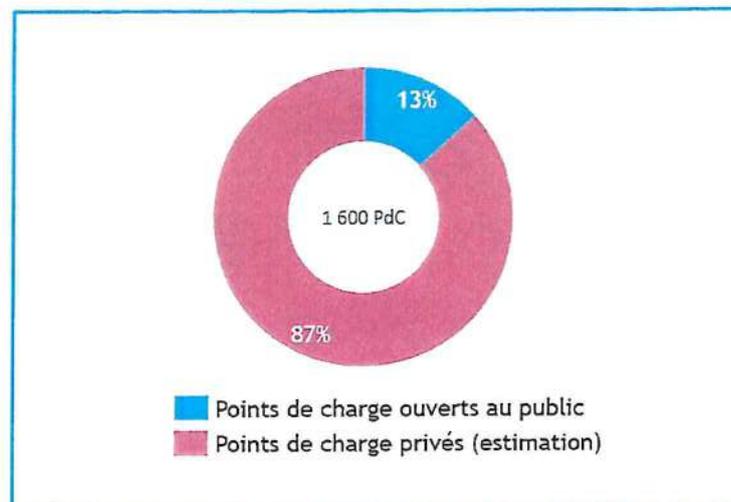


Figure 26 : Points de charge ouverts au public et privés sur le périmètre

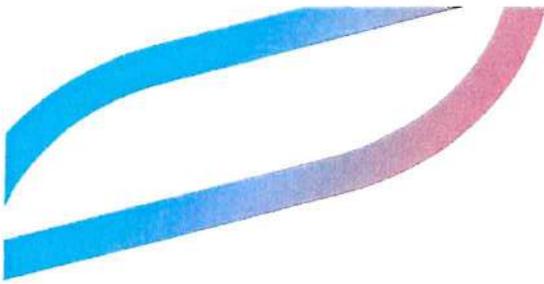
3.2.4 Projets de déploiement en cours ou planifiés

Afin d'alimenter la phase d'évaluation des besoins réalisée dans le cadre du SDRIVE et de ne pas surestimer les déploiements à engager, il est également important de développer une compréhension des projets actuellement en développement sur le territoire, de la part du secteur privé, comme du secteur public.

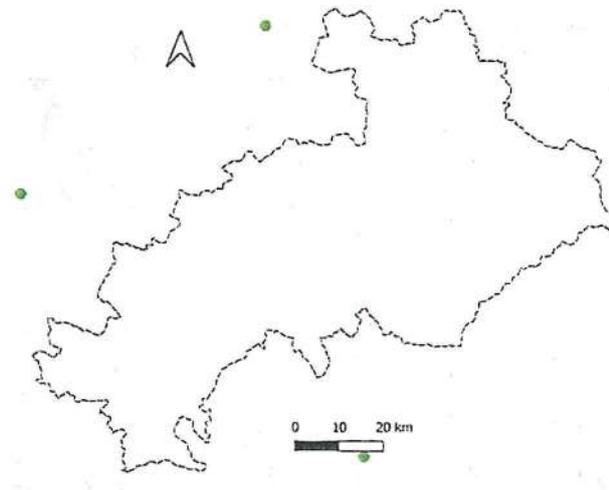
La phase de concertation menée auprès des acteurs privés clés de la mobilité électrique a permis de consolider des informations précieuses en ce qui concerne les projets sur le territoire. De plus, les projets portés par le syndicat d'énergie du territoire ont également été consolidés, visibles sur les cartographies ci-dessous. La première cartographie recense les projets de stations en déploiement par puissance, quant à la deuxième, elle présente ces derniers par date de mise en service.

De nombreux projets de stations de recharge ont été recensés auprès d'acteurs privés et publics pendant la phase de consultation. Cette première phase de consultation a permis d'identifier

¹¹ Données issues d'échanges directs avec ENEDIS



plusieurs projets de stations de recharge proche du département des Hautes-Alpes, et aucun directement dans le département.

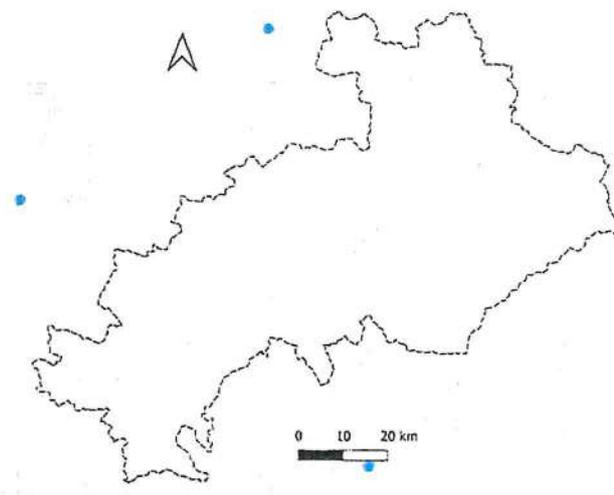


Projets de stations en développement

Stations de recharge en développement par puissance maximale

- $\leq 7,4$ kW
- $> 7,4$ et ≤ 22 kW
- > 22 et < 150 kW
- ≥ 150 kW
- Non connue
- Périmètre géographique étudié

Figure 27 : Projets de stations en développement par puissance maximale



Projets de stations en développement

Répartition par date de mise en service

- 2022
- 2022 à S1 2023
- 2023
- Non connue
- Périmètre géographique étudié

Figure 28 : Projets de stations en développement par date de mise en service

En complément de l'approche portée dans le cadre de la concertation liée au SD IRVE, ENEDIS a également cartographié les raccordements en cours de projets de stations de bornes de recharge de ses clients « grands comptes », consolidés dans la figure ci-après. Néanmoins, ces projets comportent des données confidentielles et les détails (puissance, nombre de points de charge, etc.) n'ont donc pas pu être partagés. Par conséquent, ces points n'ont pas pu être intégrés dans la phase de l'évaluation des besoins.

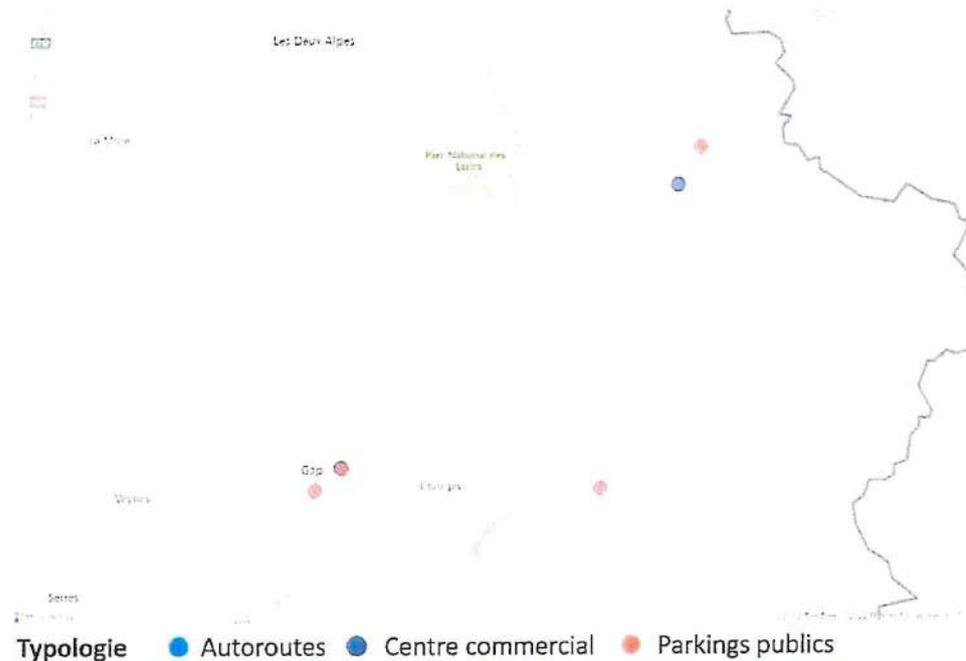


Figure 29 : Cartographie des projets de stations des clients "grands comptes"

3.2.5 Remontée du besoin par les acteurs publics du territoire

Comme souligné en introduction, la concertation représente une dimension centrale du SD IRVE avec une consultation des acteurs du territoire, publics comme privés. Un webinaire dédié aux acteurs publics du territoire (au-delà du syndicat d'énergie) a été organisé pour présenter la démarche de schéma directeur et les principales étapes à venir. À l'issue de cette présentation, ces acteurs publics ont été invités à contribuer au schéma directeur via l'utilisation d'un outil cartographique.

Deux types de contributions ont été proposés pour compléter la cartographie :

- Des « zones stratégiques » identifiées pour de la recharge ouverte au public, à savoir des lieux non concernés à ce jour par des projets d'IRVE mais qui concentrent selon les acteurs publics un besoin potentiel important ;
- Des « bornes ouvertes au public en projet », à savoir des projets de bornes déjà en cours sur le territoire, avec un niveau de développement avancé et dont les caractéristiques sont connues (nombre de points de charge, puissance, etc.).

57 projets de borne de recharge en cours et 22 zones stratégiques pour l'installation future d'IRVE ont été identifiés. Le résultat de ces contributions est présenté dans la figure ci-dessous.

Il convient de noter que certaines contributions des EPCI (notamment celles de la Ville de Gap) sont arrivées à l'issue de l'échéance du 27 mai. Ces dernières n'ont pas pu être intégrées à la cartographie présentée ci-après, en revanche elles ont été intégrées dans la base de données des

contributions, ce qui permettra au Syme05 de disposer d'une base de données consolidée lors de la mise en œuvre du SDIRVE.

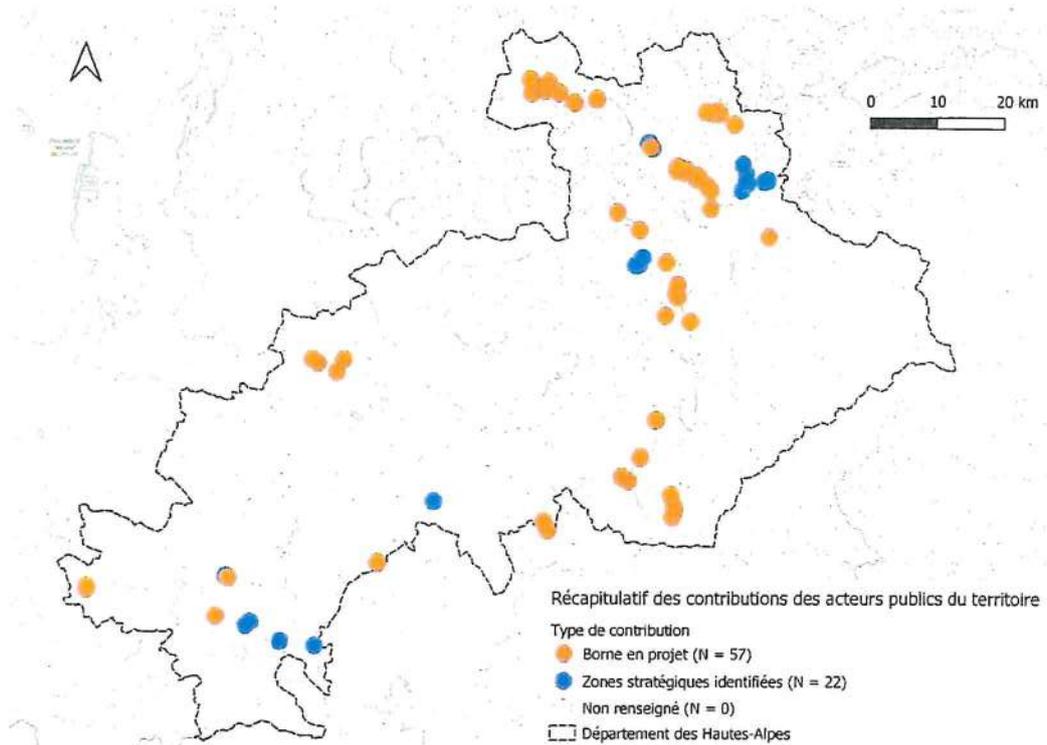
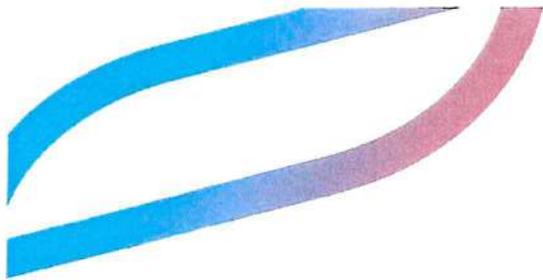


Figure 30 : Récapitulatif des contributions des acteurs publics du territoire

Ces contributions seront prises en compte dans la phase du SD IRVE portant sur l'évaluation des besoins réalisée : le nombre de points de charge déjà en projet permettra de répondre en partie au besoin calculé.

Les « zones stratégiques » identifiées par les acteurs du territoire ne seront pas intégrées par défaut dans les besoins mis en avant sur le territoire. Cela étant, elles permettront de préciser l'analyse et pourront servir d'aide à la décision du syndicat d'énergie pour le choix détaillé des lieux d'implantation lors de la mise en œuvre du SD IRVE. Il s'agit néanmoins de souligner que toutes les zones stratégiques qui ont été identifiées ne seront pas nécessairement ciblées par des déploiements de bornes.



4 Scénarios d'adoptions des VE & VHR

La présente section couvre la troisième phase de la démarche SD IRVE, relevant de l'élaboration de scénarios d'adoption permettant d'évaluer le parc de véhicules VE & VHR à horizon 2025 et 2028, qui servira de données d'entrée à la phase d'évaluation des besoins en IRVE. La phase de scénario d'adoption des VE et VHR débute par la proposition de deux trajectoires : une tendancielle et une volontariste. Les trajectoires retenues seront complétées par une étude de la politique locale du territoire, et seront prises en compte dans le calcul des résultats de projections du parc. In fine, la répartition géographique par IRIS des véhicules pour les horizons cités plus haut sera exposée afin de mettre en avant les contrastes du territoire.

4.1 Préambule

4.1.1 Tendances actuelle et réglementaire

Le marché des VP et VUL électriques et hybrides rechargeables est en très forte expansion actuellement, avec une accélération des ventes comme représenté dans la figure ci-dessous. En effet, les ventes de VP et VUL électriques et rechargeables neufs en France ont progressé en 2022 par rapport à 2021.

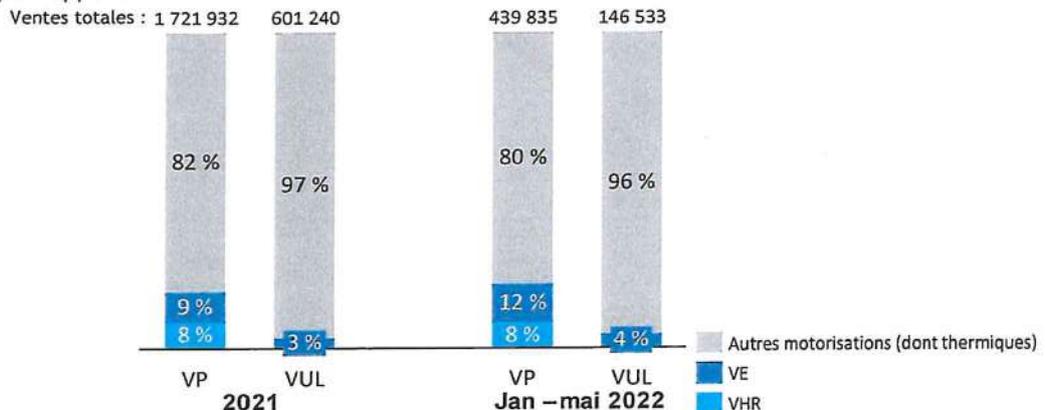


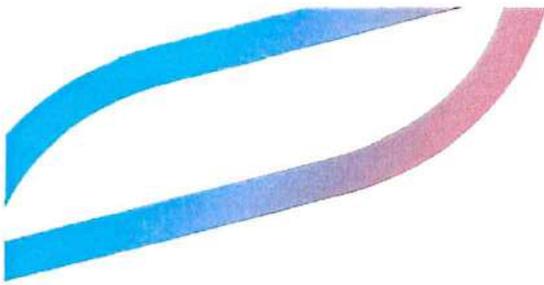
Figure 31 : Ventes de VP et VUL neufs en France en 2021 et janvier-mai 2022, par motorisation (sources : baromètres immatriculations de l'AVERE)

Ce marché est aussi sujet à des réglementations en faveur de ces motorisations et de nombreuses annonces de constructeurs automobiles sur leurs positionnements sur ces types de véhicules.

Au niveau national, la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en 2019 favorise le déploiement de motorisations alternatives en continuant le soutien à l'acquisition de véhicules propres, en imposant des objectifs de transition du parc automobile professionnel (flottes publiques ou privées), ou encore en limitant la circulation aux véhicules les moins polluants dans les agglomérations soumises à des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m).

Des trajectoires d'adoption des VE et VHR au sein du parc français de VP et VUL sont par ailleurs proposées dans des documents clés produits par le Ministère de la transition écologique, comme la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) 2023-28 ou la Stratégie nationale bas carbone.

Au niveau européen, le Parlement Européen a voté le 8 juin 2022 la fin des ventes de véhicules légers à motorisation thermique dès 2035. De nombreux constructeurs ont par ailleurs fait des annonces sur leurs objectifs de production de VE et VHR dans les prochaines années.



4.1.2 Objectifs des constructeurs - trajectoires VE & VHR

Pour la plupart des constructeurs, les objectifs publiés sont définis à horizon 2027-2035. Concernant l'objectif d'atteindre un taux de ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables de 100%, c'est-à-dire uniquement vendre ces motorisations de véhicules, l'ambition est portée par 10 constructeurs sur 15 répertoriés. Un récapitulatif d'annonces des constructeurs est présenté ci-dessous.

Tableau 3 : Objectifs annoncés par les constructeurs en matière de ventes de VE/VHR

Marque constructeur	Objectif	Horizon
Renault	90% VE	2030
Hyundai	100% VE	2035
Ford	100% VE	2035
Vauxhall	100% VE	2028
Fiat	100% VE	2030
Volvo	100% VE	2030
Jaguar	100% VE	2025
Alfa Romeo	100% VE	2027
Volkswagen	100% VE/VHR	2035
Stellantis	70% VE/VHR	2030
Volkswagen Group	60% VE/VHR	2030
Audi	100% VE/VHR	2033
BMV	100% VE/VHR	2030
Daimler	>50% VE/VHR	2030
Toyota	25% VE/VHR	2025

Sur la base de ces objectifs annoncés par les constructeurs et de leurs parts de marché respectives actuelles, on estime qu'au moins 51% des VP neufs vendus en Europe seront électriques à batterie ou hybrides rechargeables en 2030, pour atteindre au moins 61% en 2035. Toutes ces annonces ont été réalisées avant le vote par le Parlement Européen de la fin des ventes de véhicules thermiques (VP et VUL) en 2035 évoquée ci-dessus. Les ventes de VE en 2030 et 2035 seront donc probablement fortement supérieures.

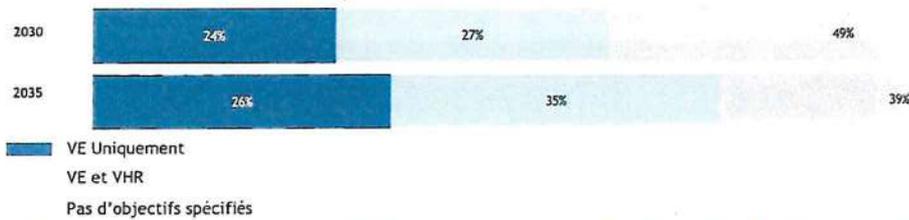


Figure 32 : Parts de marché VE/VHR minimales estimées (% ventes véhicules neufs) correspondantes en considérant les parts de marché respectives actuelles des constructeurs analysés, pour les VP

4.1.3 Impact de la crise énergétique

Dans un contexte de crise énergétique notamment provoquée par la forte reprise économique mondiale en 2021 après la récession liée à la pandémie de Covid-19 de 2020, puis amplifiée à partir de mars 2022 par l'invasion de l'Ukraine par la Russie, il est pertinent de déterminer l'impact de celle-ci sur les trajectoires d'évolution des ventes de véhicules neufs. Une modélisation du choix des conducteurs entre différentes motorisations de VP a été réalisée, sur la base de l'enquête¹² réalisée auprès de 14 000 consommateurs en Europe par l'équipe Element Energy. Cette enquête a permis de modéliser la demande en véhicules des consommateurs.

Dans le cadre de cette modélisation de la demande, deux scénarios ont été proposés : un scénario dit de « base » et un deuxième nommé « crise énergétique ». Le scénario de base suit la tendance d'augmentation des prix des carburants avant 2019, comparé au scénario crise énergétique qui prend en compte les augmentations de prix de l'essence, diesel et électricité entre 2022 et 2024. Concernant le prix de l'électricité, il a également été pris en compte la mise en place du bouclier tarifaire en France, contraignant l'inflation à 4%. Les hypothèses d'évolution de prix sont présentées ci-dessous.¹³

Tableau 4 : Evolution des prix - Scénario de base - France

Carburant	Unités	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Essence	€ / L	1,32	1,55	1,56	1,58	1,59	1,60	1,61	1,62	1,63	1,64	1,65
Diesel	€ / L	1,23	1,43	1,44	1,46	1,47	1,48	1,49	1,50	1,50	1,51	1,52
Électricité domestique	€ / kWh	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19	0,19

¹² Element Energy: Electric Mobility: Inevitable, or Not?

¹³ Sources données : Prix des produits pétroliers (MTE), inflation (IMF), prix des carburants (AIE)

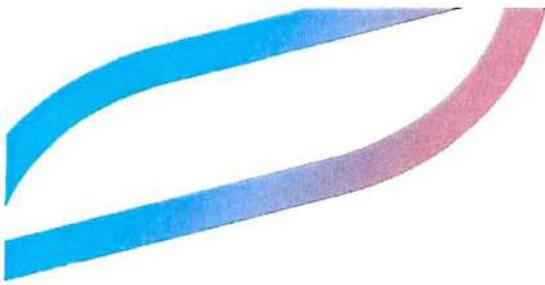


Tableau 5 : Evolution des prix - Scénario "Crise énergétique" - France¹⁴

Carburant	Unités	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Essence	€ / L	1,32	1,55	1,98	2,01	2,05	2,06	2,08	2,09	2,10	2,12	2,13
Diesel	€ / L	1,23	1,43	1,94	1,98	2,01	2,03	2,04	2,05	2,07	2,08	2,09
Électricité domestique	€ / kWh	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21

Les hypothèses ci-dessus mettent en exergue une différence significative du prix des carburants fossiles en comparant les deux scénarios aux horizons 2025 et 2028, les années d'études du SD IRVE. En revanche, le prix de l'électricité ne varie pas drastiquement au cours du temps dans le scénario « crise énergétique » grâce à la mise en place des boucliers énergétiques au niveau national : il augmente de 0,02€/kWh en 2028. Dans le scénario de base, le prix de l'électricité reste constant. En outre, l'augmentation des prix des carburants (carburants fossiles et électricité) pourrait diminuer la demande en motorisations non rechargeables, et augmenter celle en motorisations rechargeables à horizon 2025 tout comme en 2028. Les évolutions de part de marché VP en % des ventes de véhicules par motorisation sont représentées ci-après.

Tableau 6 : Part de marché VP en % des ventes de véhicules neufs, par motorisation et scénario

Motorisation	Scénario	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Essence, Diesel ou Hybride rechargeable	« Crise énergétique » non-énergétique »	93%	81%	73%	67%	58%	47%	42%	39%	36%
	Base	93%	81%	76%	71%	63%	51%	48%	44%	40%
Hybride rechargeable	« Crise énergétique »	2%	12%	14%	17%	19%	20%	20%	20%	20%
	Base	2%	12%	13%	16%	18%	20%	20%	20%	20%
Électrique batterie	« Crise à énergétique »	5%	7%	13%	15%	23%	33%	38%	41%	44%
	Base	5%	7%	11%	13%	19%	29%	32%	37%	40%

A horizon 2028 dans le scénario « crise énergétique », les véhicules non rechargeables composent 36% des ventes de véhicules neufs contre 40% dans le scénario de base. Les véhicules électriques à batterie ont en ce sens une meilleure part de marché : 44% dans le scénario de « crise énergétique » contre 40% dans le scénario de base. Par conséquent, bien que visible mais limité, l'impact de la crise énergétique ne change pas significativement la trajectoire du parc de véhicules par motorisation sur les horizons opérationnels considérés.

¹⁴ Les valeurs intégrées dans le tableau reflètent des hypothèses prises en avril 2022 pour modéliser l'impact de la crise énergétique sur l'adoption des véhicules rechargeables. Les évolutions constatées depuis indiquent que le tarif de l'électricité augmentera davantage sur 2023 et il ne faut donc pas considérer les valeurs affichées dans le tableau comme un scénario prospectif guidant l'analyse. L'idée était simplement d'illustrer qu'en dépit de la crise énergétique actuelle, les impacts sur l'adoption des véhicules rechargeables sont relativement limités.

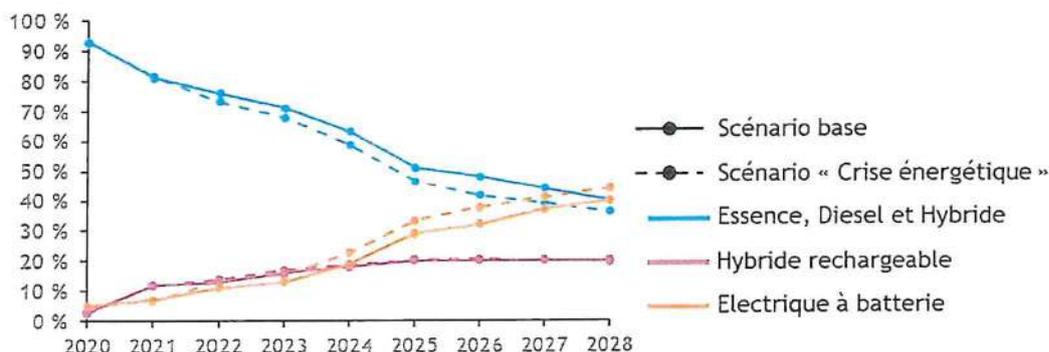


Figure 33 : Parts de marché VP en % des ventes de véhicules neufs, par motorisation et scénario

4.2 Méthode d'évaluation du parc de VE et VHR

Afin de baser les projections d'adoptions de VE et VHR sur un corpus d'analyses de référence, les courbes d'adoption du VE et VHR projetées d'un ensemble de références ont été analysées et mises en parallèle (ces références précises sont présentées dans la section suivante). Cette agrégation de sources a permis de distinguer et déterminer deux scénarios : un scénario dit « volontariste » et un scénario dit « tendanciel ». Le premier est donc considéré comme plus optimiste que le second scénario qui suit la tendance actuelle. L'hypothèse de départ qui est le constat du parc de véhicule VE/VHR déterminé lors de la phase précédente de diagnostic reste commune pour les deux scénarios. En effet, l'analyse intègre deux facteurs d'entrée :

- Le parc de véhicules existants (toute motorisation) ;
- Le parc de VE/VHR existant à l'échelle communale. A titre d'exemple, les communes avec une plus forte pénétration de VE / VHR en 2022 auront une adoption plus rapide de ces motorisations que le reste du territoire.

Ces deux scénarios proposent une différente approche de l'adoption des véhicules électriques et hybrides rechargeables au cours de la décennie actuelle. En effet, la rapidité d'évolution des ventes de véhicules à motorisation électriques varie d'un scénario à l'autre et par conséquent le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables composant le parc sera, à terme, différent. Chacun des deux scénarios est décliné pour chaque type de véhicule : VP, VUL, Taxi & VTC, deux-roues.

Après étude de ces deux principaux scénarios d'adoption des VE et VHR, le SyME 05 a décidé de sélectionner le scénario tendanciel sur la base de sa connaissance fine de son territoire, pour pouvoir évaluer le besoin en IRVE. Le choix de ces scénarios est structurant afin de pouvoir déterminer le nombre de véhicules VE/VHR immatriculés par IRIS et le communiquer à la phase suivante, d'évaluation des besoins en IRVE. L'évaluation des besoins en IRVE est réalisée pour les échéances 2025 (échéance opérationnelle) et 2028 (échéance long terme).

A la suite de ce choix de scénario, une étude a été portée sur le contexte territorial et ainsi prendre en compte ses paramètres intrinsèques. Parmi eux, le parc actuel de VE/VHR sur le territoire a été pris en compte, mais également l'analyse des politiques locales et de planifications territoriales. Pour cela, plusieurs documents ont été analysés, principalement des PCAET, PDU et PDM. Enfin, il a également été pris en compte l'impact potentiel des ZFE actuelles et futures à l'horizon d'étude.

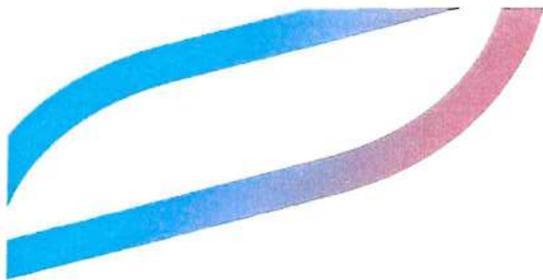
Les résultats de projections sont finalement produits à la maille de l'IRIS afin d'obtenir une granularité sur le contraste d'adoption des véhicules électriques et hybrides rechargeables au sein du département.

4.2.1 Projections de ventes de VE/VHR selon les publications nationales

Comme introduit plus haut, les scénarios produits ont été créés sur la base de scénarios issus de publications de référence. La liste des scénarios et publications étudiés est présentée ci-dessous.

Tableau 7 : Sources utilisées pour la création des scénarios tendanciel et volontariste

Rapport ou analyse	Auteur(s)	Date	Contenu & scénarios
Futurs énergétiques 2050	RTE	2021	<ul style="list-style-type: none"> Scénario de consommation de référence avec électrification progressive des usages ; Variante « électrification profonde » des transports.
EV Outlook 2021	AIE	2021	<ul style="list-style-type: none"> Scénario « Sustainable Development » (SDS) pour atteindre le zéro émission nette en Europe en 2050.
EV Outlook 2022	AIE	2022	<ul style="list-style-type: none"> Scénario « Stated Policies » (STEPS) qui reflète toutes les politiques publiques en place et annoncées à date de publication de l'étude ; Scénario « Announced Pledges » (APS) qui suppose que toutes les ambitions et objectifs annoncés par les gouvernements sont totalement atteints et à temps (dont les objectifs d'électrification de transport, les objectifs de zéro émission nette) ; Scénario « Net Zero Emissions by 2050 » qui propose une trajectoire pour l'atteinte du zéro émission nette dans le monde en 2050.
PPE 2023 - 2028	MTE	2020	<ul style="list-style-type: none"> Orientations et priorités d'action des pouvoirs publics concernant le secteur de l'énergie, dont le secteur des transports (stratégie pour le développement de la mobilité propre).
Stratégie nationale bas carbone (SNBC)	MTE	2021	<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. En cohérence avec la PPE.
Electric Mobility: Inevitable, or Not?	Element Energy	2022	<ul style="list-style-type: none"> Analyse consommateurs en Europe (14 000 acheteurs de nouveaux véhicules interrogés, dont 2 000 en France) permettant de comprendre la demande en VE et VHR dans le futur.
Analyse ventes VE & VHR	Element Energy (source données : AVERE)	2022	<ul style="list-style-type: none"> Analyse des pourcentages de parts de marché des VE et VHR parmi les immatriculations de véhicules neufs pour 2021 et janvier - mai 2022.



Rapport ou analyse	Auteur(s)	Date	Contenu & scénarios
Revue des annonces des constructeurs	Element Energy	2022	<ul style="list-style-type: none"> Analyse des annonces des constructeurs sur leurs objectifs de fabrication de VE / VHR et mise en parallèle avec leurs parts de marché actuelles en Europe.

4.2.1.1 Véhicule Particulier

Les projections de ventes de VP électriques ou hybrides rechargeables montrent pour tous les scénarios une poursuite d'une forte croissance des ventes au cours de la décennie 2020 et au-delà. Les projections de ventes de VE ou VHR réalisées dans les sources de référence précédemment citées sont mises en parallèle et présentées de façon comparative ci-dessous.

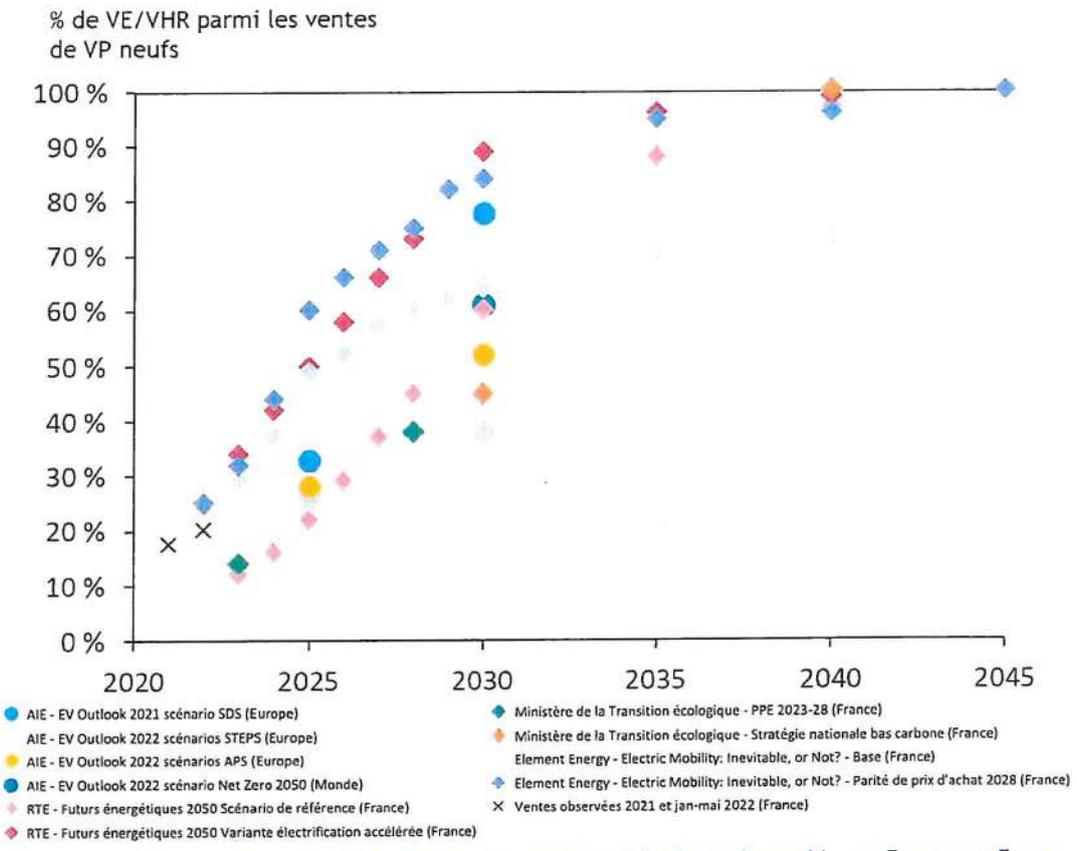
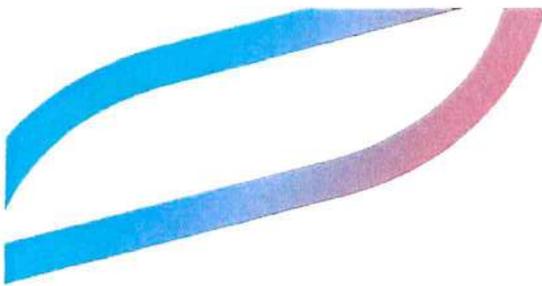


Figure 34 : Scénarios de ventes VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (en % ventes VP neufs)

A partir de la mise en perspective de différentes projections de référence et du résultat de cette analyse scénaristique, on notera en particulier les points suivants :

- Les rapports les plus récents (RTE - Futurs énergétiques 2050 (2021), EE - Electric Mobility: Inevitable, or Not? (2022), AIE - EV Outlook 2022 (2022)) prévoient des scénarios avec un



essor plus rapide des ventes de VE et VHR que les études plus anciennes, en raison du renforcement des mesures et ambitions observées aux niveaux national et européen.

- Les ventes observées en 2021 sont plus importantes que les projections disponibles pour 2023 (PPE et scénario de référence RTE), et se rapprochent des projections les moins optimistes de 2025.
- En 2025, le scénario d'électrification accélérée de RTE suit la demande estimée des consommateurs issue de l'étude Element Energy, montrant une accélération des ventes plus rapide que d'autres références.
- En 2030, les scénarios couvrent une plage entre 39% et 88% de ventes. La trajectoire « Net Zero 2050 » de l'AIE considère au moins 60% de ventes à l'échelle mondiale pour les véhicules légers (VP et VUL), proche de la demande des consommateurs observée en France (EE) et du scénario de référence RTE.
- La PPE et la SNBC suivent, sur 2023-2030, une trajectoire parmi les moins ambitieuses des rapports et études analysées, notamment en raison de nouvelles ambitions et mesures observées depuis leurs publications : annonces d'électrifications de flottes de plus en plus nombreuses, parts de marché plus importantes que prévues, législations (« Fit for 55 », fin de ventes des véhicules légers thermiques en Europe en 2035, etc.) notamment.

Scénarios retenus

Les deux scénarios modélisés, tendanciel et volontariste, prennent appui sur les projections des rapports et études analysées citées plus haut. Selon le choix du syndicat d'énergie, ils orientent une trajectoire d'évolution d'adoption des véhicules VE/VHR sur le territoire.

Tout d'abord, le scénario tendanciel suit les projections de la PPE (diamants verts) et du scénario de référence RTE (diamants roses), avec 2 à 3 ans d'avance, les ventes 2021 et 2022 étant plus importantes que celles supposées dans ces deux études. Ce scénario est inférieur à la demande estimée par l'étude Element Energy¹⁵, car il intègre dans les hypothèses le structurant, une raréfaction des ressources de matériaux dans les prochaines années, qui pourrait limiter l'approvisionnement en véhicules.

Par ailleurs, le scénario volontariste suit la trajectoire d'électrification accélérée de RTE, et est proche de la demande des consommateurs dans un scénario « parité de prix d'achat en 2028 » (étude Element Energy).

Ces projections ont été consolidées dans la figure ci-après.

¹⁵ Element Energy - Electric Mobility: Inevitable, or Not?

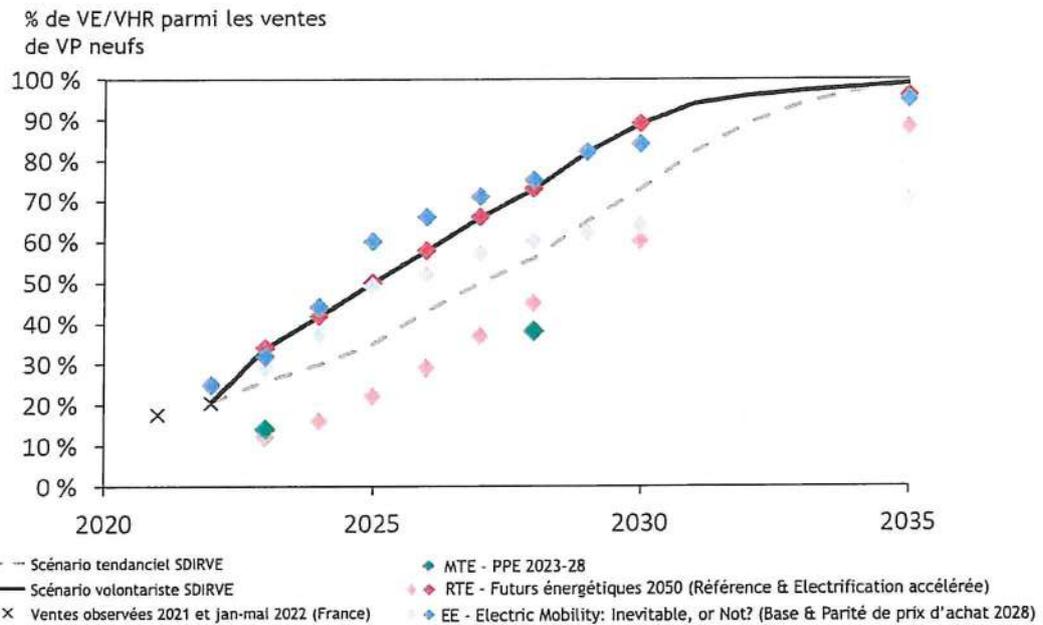


Figure 35 : Hypothèses de ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% ventes VP neufs) & scénarios proposés

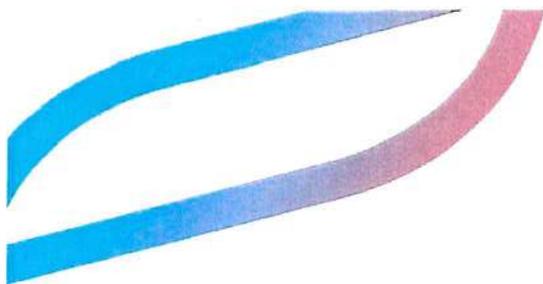
4.2.1.2 Véhicule Utilitaire léger

Le marché des véhicules utilitaires légers est structurellement différent du marché des véhicules particuliers : en effet, les volumes de ventes sont plus limités et répondent à des besoins opérationnels différents : transport de marchandises, artisans, flottes de véhicules, etc. Ce marché est donc sujet à une transition énergétique différente de celle du véhicule particulier, notamment à cause de l'émergence des zones à faibles émissions-mobilité, qui impacte par exemple certains entrepreneurs contraints de basculer vers des motorisations faibles émissions. Les projections de ventes des VE et VHR pour les véhicules utilitaires légers sont par ailleurs plus lentes que pour les véhicules particuliers, en raison d'un marché moins développé sur ce type de véhicules actuellement. La disponibilité de nouveaux modèles pourra fortement augmenter les ventes de ces motorisations, en raison de l'impact important sur le marché que pourraient avoir la transition de flottes de véhicules utilitaires légers entières vers le véhicule électrique.

Il est par ailleurs important de souligner que les ventes observées en 2021 en France (3% de VUL électriques ou hybrides rechargeables) semblent pour l'instant cohérentes avec les projections à horizon 2023 de la PPE (près de 8%).

En 2030, les scénarios couvrent une plage entre 39% et au moins 60% de ventes des véhicules neufs. La trajectoire « Net Zero 2050 » de l'AIE considère au moins 60% de ventes à l'échelle mondiale pour les véhicules légers (VP et VUL). Si les scénarios de l'étude « Futurs énergétiques 2050 » de RTE ne présentent pas les hypothèses prises pour les ventes de véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables, ils montrent néanmoins une très forte adoption à long terme, avec 95% du parc de véhicules légers qui sera électrique ou hybride rechargeable en 2050 pour le scénario de référence.

En outre, les nouvelles ambitions et mesures observées depuis la publication de ces rapports (annonces d'électrifications de flottes de plus en plus nombreuses, parts de marché plus



importantes que prévues, législation « Fit for 55 », fin de ventes des véhicules légers thermiques en Europe en 2035, etc.) pourraient accélérer l'adoption de VE et VHR parmi les VUL.

Les projections de ces différents rapports ont été consolidées dans la figure ci-après.

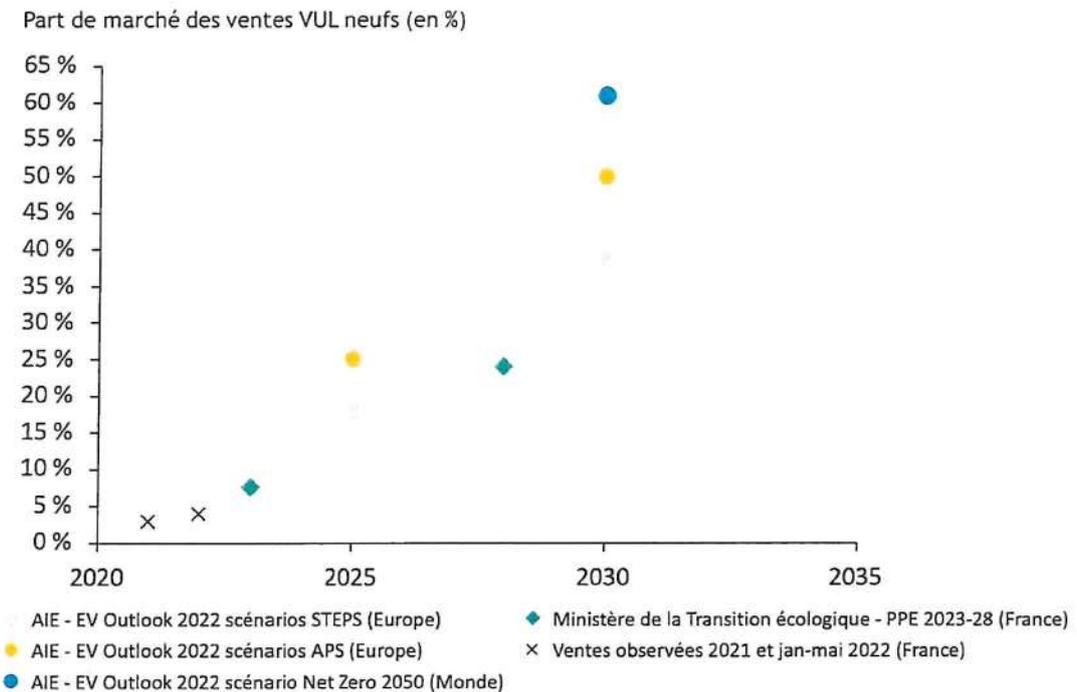


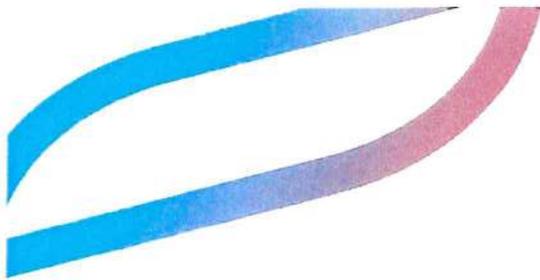
Figure 36 : Scénario de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (% ventes VUL neufs)

Sur la base de ces projections de rapports concernant les ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables, deux constructions de scénarios sont proposées : tendancielle et volontariste. Ces constructions scénaristiques sont présentées ci-après.

Premièrement, le scénario tendanciel suit la projection de la PPE jusqu'à 2023 puis une trajectoire plus haute que la PPE, pour prendre en compte les nouvelles annonces et ambitions en matière d'électrification des véhicules légers (fin des ventes des motorisations thermiques en 2035, etc.).

Par ailleurs le scénario volontariste suit la projection PPE jusqu'à 2023, puis connaît une accélération des ventes cohérente avec les projections des scénarios de l'AIE, donc plus rapide que le scénario tendanciel.

Enfin, en alignement avec la réglementation, tous les véhicules vendus en 2035 devront être zéro-émission (au point d'échappement). Si la très grande majorité des ventes sera constituée de véhicules électriques à batterie, le scénario n'atteint pas 100% pour intégrer le fait qu'une part du marché sera certainement capturée par les véhicules électriques à hydrogène (notamment pour les profils opérationnels les plus contraints).



Part de marché des ventes VUL neufs (en %)

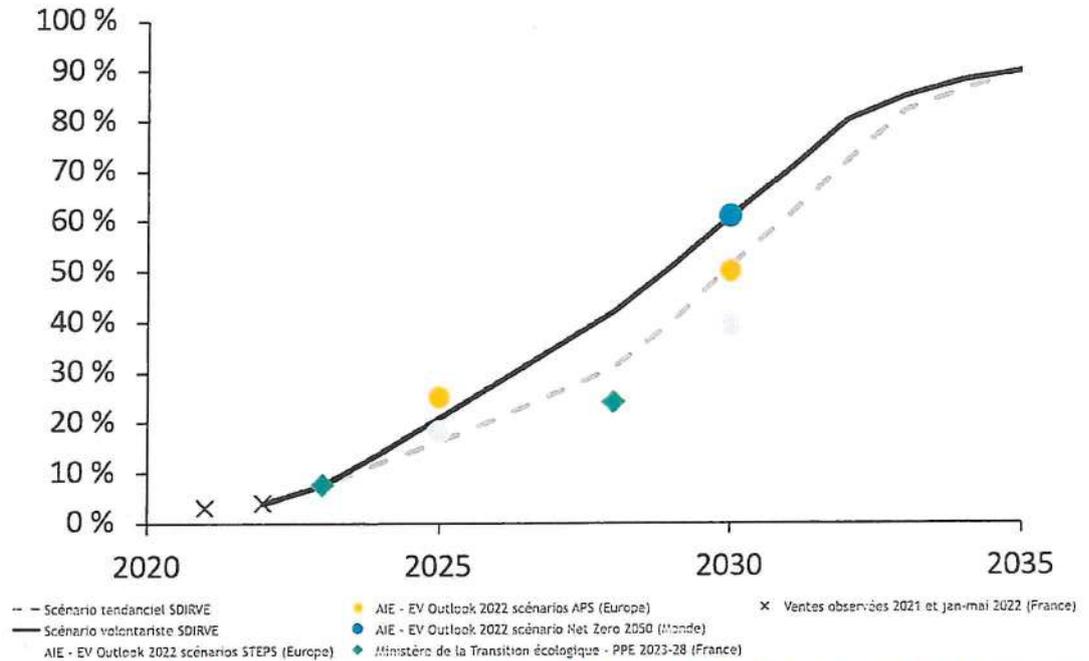


Figure 37 : Hypothèses de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (% ventes VUL neufs) & scénarios proposés

4.2.1.3 Taxi & VTC

Les taxis et VTC sont sujets à de nombreux enjeux car ils sont des véhicules clés de la mobilité urbaine, en plus d'être directement concernés par la loi LOM concernant le renouvellement des flottes véhicules appartenant aux centrales de réservation d'exploitants de taxi et de VTC. Les scénarios suivent les trajectoires tendancielle et volontariste du VP présentées précédemment dans cette sous-section.

De plus, la modélisation de l'évolution du parc de véhicules suppose un renouvellement plus rapide des taxis et VTC que les autres VP, notamment car ces véhicules opèrent dans des villes où l'amélioration de la qualité de l'air est centrale et qui sont concernées par les ZFE-m. La proportion de VE et VHR dans le parc de taxis et VTC augmentera donc plus rapidement que dans le parc d'autres VP. La répartition VE / VHR pour les ventes de taxis et VTC sera également identique à celle des autres VP.

Part de marché des ventes VP neufs (en %)

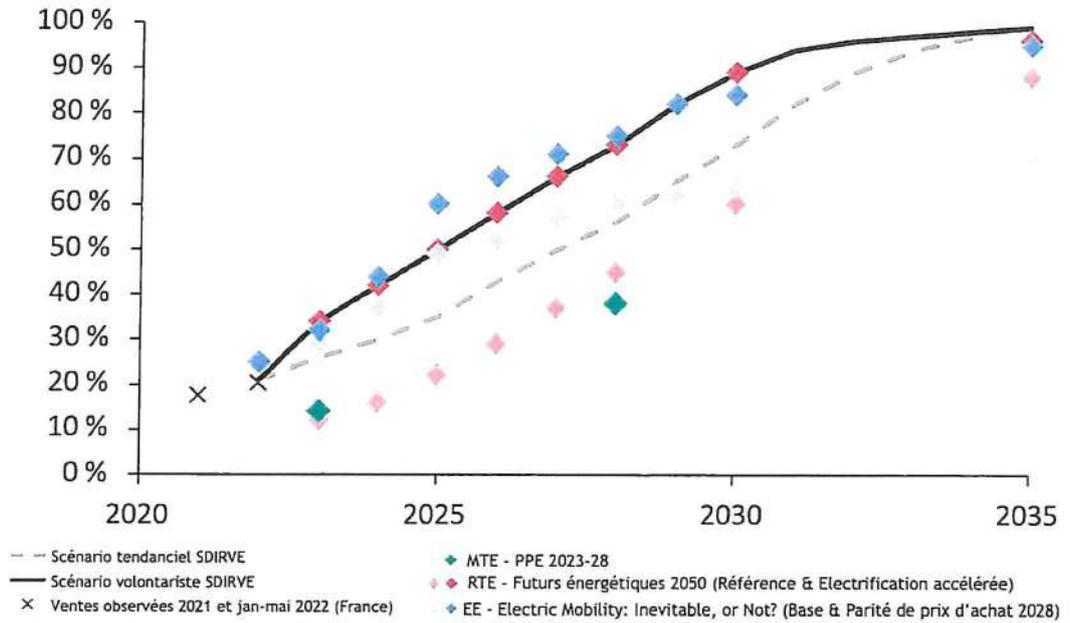


Figure 38 : Hypothèses ventes VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% ventes VP neufs) & scénarios proposés pour taxis / VTC

4.2.1.4 3.2.1.4 Deux-roues

Peu d'études et projections réalisées au niveau national et même européen traitent de la motorisation deux-roues. Alors, dans ce cas il n'y a pas de distinction faite entre deux scénarios, résultant en une seule et même trajectoire. La trajectoire du scénario APS de l'AIE pour 2030 est suivie, visible sur la figure ci-dessous. Il est supposé que les deux-roues électriques (VE) constituent la totalité des deux-roues faibles émissions vendus - il n'existe pas de deux-roues hybrides rechargeables (cette technologie n'est pas adaptée à ce segment de véhicules).

De plus, les deux-roues de petite taille (notamment les scooters) auront des batteries amovibles qui seront rechargées à domicile, et les deux-roues constituent une demande en recharge beaucoup plus faible que les VP et VUL, ne rendant pas nécessaire de créer deux scénarios d'adoption distincts.

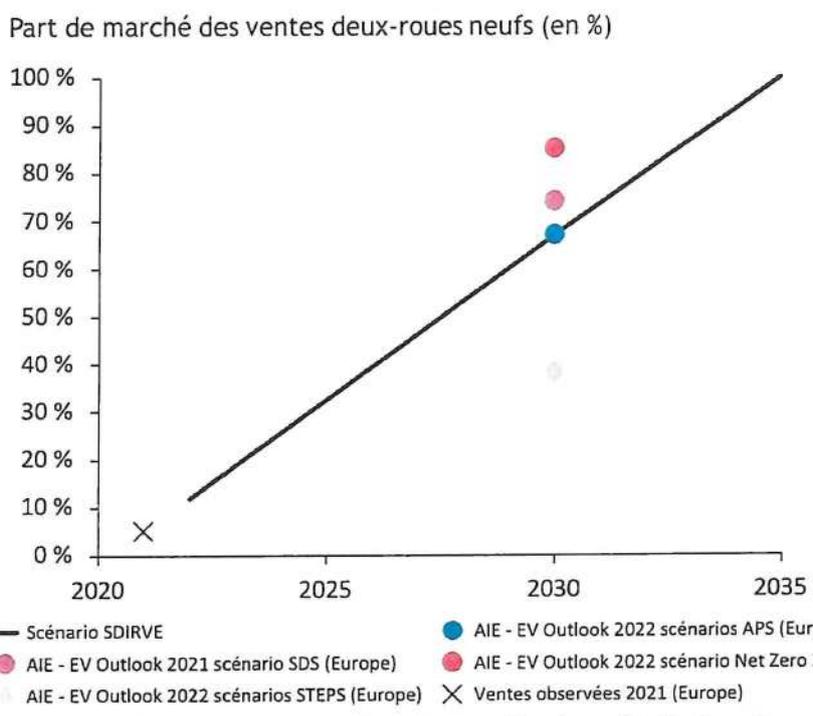


Figure 39 : Hypothèses de ventes de deux-roues électriques à batterie en Europe (% ventes deux-roues neuves) & scénarios proposés pour les deux-roues

4.2.2 Déclinaison locale du scénario VE / VHR

Comme expliqué précédemment, pour adapter localement le scénario choisi, différents documents de planification territoriale ont été analysés :

- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) CC du Briançonnais

Le constat est fait que le tissu de bornes électriques déjà important est pas ou peu utilisé. L'action suivante traite du renforcement et du développement d'IRVE. Cependant, aucun objectif chiffré en termes de nombre de bornes à déployer n'est annoncé :

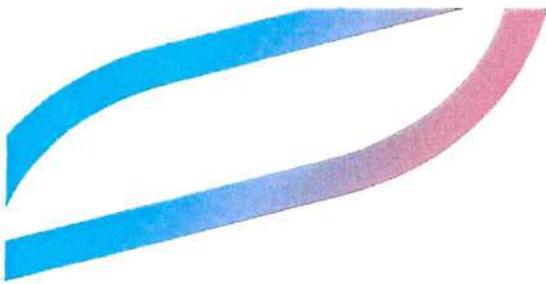
Orientation 3 : Diminuer les émissions de gaz à effet de serre notamment sur les secteurs des mobilités et des transports

- **Action 17** : Renforcer et développer l'IRVE par des véhicules collectifs et partagés. Cette action vise notamment à communiquer sur le réseau existant, à promouvoir un usage collectif et partagé des bornes par le biais de services d'autopartage et à valoriser les équipements existants.

Des éléments financiers sont donnés pour la mise en place de bornes de recharge accélérée (13 k€ + 1 k€ de fonctionnement) et de bornes de recharge rapide (48 k€ + 5 k€ de fonctionnement)

Cette action est actuellement en cours.

- Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) CA Gap-Tallard-Durance
Orientation T3 : Une mobilité moins polluante en accélérant l'essor de véhicules émettant moins de gaz à effet de serre et de polluants.



- **Action 15** : Déployer un réseau d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) et d'avitaillement GNV sur le territoire.

L'objectif de cette action est de poursuivre l'extension du réseau IRVE. Les indicateurs sont les suivants :

- Installer 3 bornes rapides (50 kW évolutives à 150 kW) en centre-ville de Gap en complément de celle déjà existante sur le Parking Desmichels ;
- Installer sur les 4 parkings relais de la ville : 2 bornes classiques, 1 borne accélérée et 1 borne rapide
- Installer sur l'aire de covoiturage de la Saulce : 2 bornes classiques (7 kW) et 1 borne accélérée (22 kW), la borne rapide ayant déjà été implantée par le SyME05.

Le calendrier de cette action s'étale de 2021 à 2026.

- **Action 16** : Poursuivre la recherche de solutions de mobilité innovantes bas-carbone (électrique, bioGNV, hydrogène...).

Cette action vise notamment à mettre en œuvre un projet de création d'une station multi-énergies dont une station hydrogène et un projet de navette électrique autonome gratuite. Le coût d'une station H2 de taille moyenne serait de l'ordre de 10 millions d'euros, celui d'un bus neuf à H2 de l'ordre de 650 000 euros.

- **Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) CC Sisteronais-Buëch**
Encore au stade du diagnostic, plan d'action non disponible.

Ces documents mettent en exergue la volonté de valoriser les équipements existants et de poursuivre l'extension du réseau IRVE.

Ils présentent peu de projets structurants et chiffrés qui ne couvriraient pas déjà les besoins futurs liés aux scénarios.

L'analyse détaillée de l'ensemble des documents de planification a été consolidée et partagée au SYME05 dans le cadre de la réalisation du schéma directeur.

4.2.2.1 Présence de Zones à Faibles Emissions

Les projets pouvant avoir un impact lié à la restriction de l'usage du véhicule particulier concernent donc majoritairement les ZFE (zones à faible émission) et donc les agglomérations et unités urbaines de plus de 150 000 habitants.

En AURA et PACA, ces ZFE concernent à l'horizon d'étude (2025 et 2028) les agglomérations suivantes :

- Lyon
- Toulon
- Clermont-Ferrand
- Annecy
- Avignon
- Vallée de l'Arves
- Grenoble
- Saint-Etienne
- Chambéry
- Annemasse
- Valence

Ces projets ont cependant une aire d'influence beaucoup plus étendue que la seule agglomération à laquelle ces zones sont rattachées et concernent un bassin de vie plus vaste (aire d'influence de l'agglomération). En ce sens, il a été proposé une aire d'influence à l'échelle du département pour chaque ZFE.

Cela permet d'une part une uniformité de traitement dans le cadre de la modélisation du besoin et permet également étant donné le délai de l'étude de pouvoir modéliser le besoin futur à travers une logique territoriale partagée.

Le territoire du SyME 05 ne fait pas partie des ZFE ayant un impact sur les pratiques de mobilité et le choix modal.

Pour les territoires concernés par une ZFE, les scénarios suivants ont été établis :

- Scénario tendanciel (+1,5 % du parc de VE/VHR sur les territoires cités ci-dessus concernés par une ZFE) ;
- Scénario ambitieux (+1,5 % du parc de VE/VHR sur les territoires cités ci-dessus concernés par une ZFE).

La majoration de 1,5 % du parc de VE / VHR pour les territoires concernés par une ZFE, qui s'explique par les retours d'expérience existants (ZFE de la Métropole du Grand Paris), concernera donc un pourcentage supplémentaire sur la base des flottes existantes (véhicules électriques et hybrides rechargeables) et projetées.

Ce 1,5 % est une tendance couvrant les politiques déjà mises en place (Métropole de Paris) et dont les politiques en cours de mise en place et futures sur la région Sud-Est s'inspirent en termes d'obligations (limitation des véhicules Crit'air 5, 4, 3 voire 2 (concertation encore en cours sur Lyon par exemple).

4.2.3 Répartition du parc de véhicules par IRIS

Une fois le scénario d'évolution des ventes de véhicules choisi pour le territoire, la modélisation permet de donner une vision représentative du parc de véhicules aux horizons temporels considérés dans le cadre du SD IRVE.

Le parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables à l'échelle du territoire est ensuite réparti dans les différents IRIS constituant le département, aux différents horizons du SD IRVE. La répartition est basée sur le parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables en avril 2022 à l'échelle communale¹⁶. Ainsi, les communes marquées par une pénétration plus forte des véhicules électriques et hybrides rechargeables à ce jour sont celles où l'adoption sera la plus rapide par rapport au reste du département. A plus long terme (horizon 2028 du SDIRVE et au-delà), chaque commune tend ensuite vers la même proportion de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Cette modélisation permet de représenter :

- L'adoption plus rapide des motorisations alternatives dans les communes et quartiers plus aisés, comme observé aujourd'hui ;
- Puis une uniformisation progressive de l'adoption des véhicules électriques et hybrides rechargeables avec la diminution du coût d'achat de ces véhicules par rapport aux motorisations classiques.

¹⁶ Données Ministère de la Transition écologique et analyse de la section Diagnostic.

4.3 Résultats par type de véhicules

Dans la lignée des éléments présentés ci-avant, cette section expose les résultats de projections par type de véhicules sur le territoire. A la suite d'une réflexion interne, alimentée par les analyses du groupement Element Energy - SYSTRA, le SyME 05 a délibéré sur le choix de scénario et son application au niveau local. Un tableau récapitulatif des choix du syndicat d'énergie est présenté ci-dessous.

Tableau 8 : Synthèse des choix de scénario d'adoption des véhicules VE/VHR du SyME 05

Scénario VE/VHR choisi	Evaluation des besoins pour un second scénario	Existence d'une ZFE
Tendanciel	Non	Non

Le scénario tendanciel a été choisi pour la réalisation de l'évaluation des besoins en IRVE.

4.3.1 Véhicule Particulier

Avant de projeter les résultats de scénario du territoire, il est important de rappeler le parc initial de VP. Sur la base des données Datanéo utilisées dans la partie 3.1, 1 493 VP électriques à batterie ou hybrides rechargeables composent le parc de VP, constitué de 92 290 véhicules à date d'avril 2022.

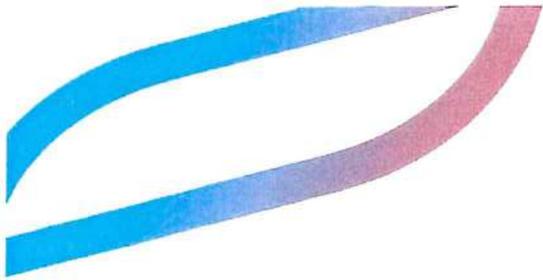
D'autre part, une synthèse des ventes de VE+VHR au sein des VP neufs est présentée ci-dessous, pour les deux scénarios volontariste et tendanciel. La proportion de VE parmi l'ensemble des ventes de VE+VHR pour les VP est : 50% en 2023 et 71% en 2028 (hypothèse PPE), puis 100% en 2035 (fin de ventes des motorisations thermiques).

Tableau 9 : Scénarios proposés des ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VP neufs)

Ventes VE + VHR (% ventes VP neufs)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2035
Scénario tendanciel SDIRVE	21%	26%	30%	38%	43%	50%	56%	73%	95%
Scénario volontariste SDIRVE	21%	34%	42%	50%	58%	66%	73%	89%	99%

Par le biais de ces hypothèses, les résultats de projections des VP sont présentés ci-dessous, par type de motorisation. Il est supposé que le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,38 % / an¹⁷.

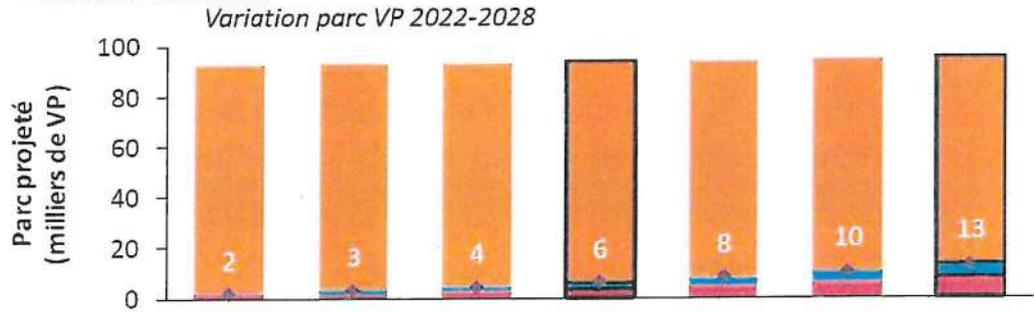
¹⁷ INSEE - Les projections de population 2021-2070



Projection du parc de VP sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

VE VHR Thermique & H2 VE + VHR Années modélisées SD IRVE

Scénario tendanciel



Scénario volontariste

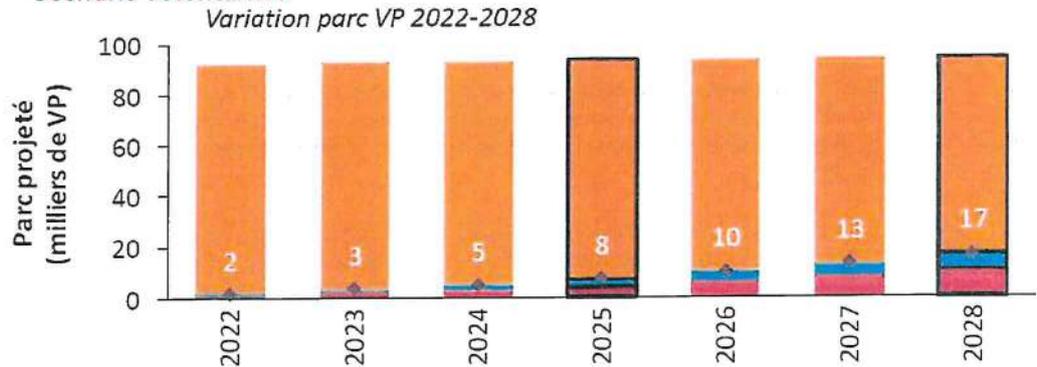


Figure 40 : Résultats de projection du parc VP par motorisation sur la période 2022-2028

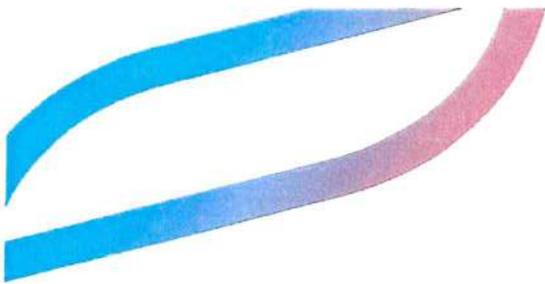
Enfin, les parts de VE / VHR parmi le parc de VP selon les scénarii possibles sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 10 : Parts de VE/VHR parmi le parc de VP selon les scénarios choisis, en 2025 et 2028

Scénario VE/VHR	2025	2028
Part de VE/VHR parmi le parc VP - Tendanciel	6,3%	13,5%
Part de VE/VHR parmi le parc VP - Volontariste	8,0%	17,6%

4.3.2 Véhicule Utilitaire léger

Tout comme pour la section précédente, en se basant sur les données Datanéo d'avril 2022, 99 VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables composent le parc de VUL, constitué de 19 296 véhicules à date d'avril 2022.



Une synthèse des ventes de VE+VHR au sein des VUL neufs est présentée ci-dessous, pour les deux scénarios volontariste et tendanciel. La proportion de VE parmi l'ensemble des ventes de VE + VHR pour les VUL est de 90% en 2025 et 2030 (hypothèses AIE), puis atteint 100% en 2035 (fin de ventes des motorisations thermiques).

Tableau 11 : Scénarios proposés des ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VP neufs)

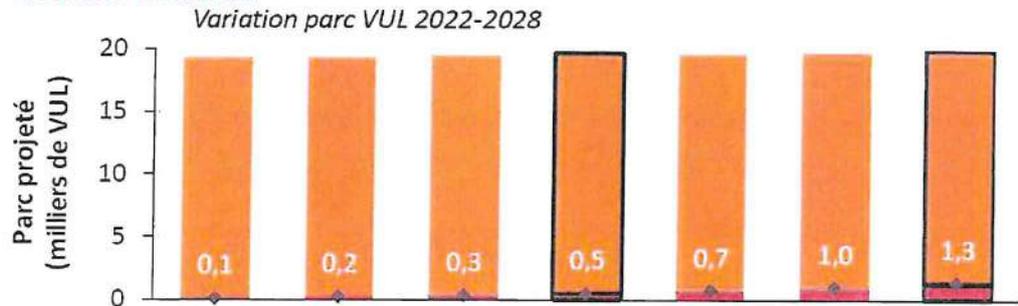
Ventes VE + VHR (% ventes VUL neufs)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2035
Scénario tendanciel SDIRVE	4%	3%	12%	16%	21%	26%	31%	31%	90%
Scénario volontariste SDIRVE	4%	8%	14%	21%	28%	35%	42%	61%	90%

Par le biais de ces hypothèses, les résultats de projections des VUL sont présentés ci-dessous par type de motorisation. Le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,38 % / an¹⁸.

Projection du parc de VUL sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

VE VHR Thermique & H2 VE + VHR Années modélisées SD IRVE

Scénario tendanciel



Scénario volontariste

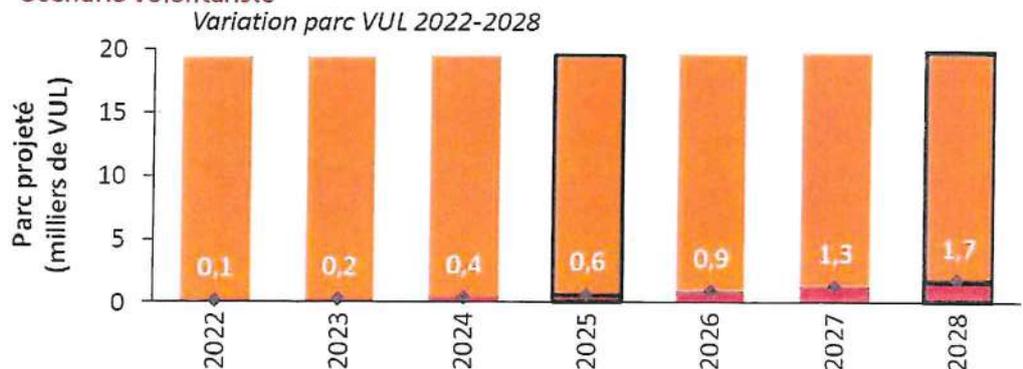


Figure 41 : Résultats de projection du parc VUL par motorisation sur la période 2022-2028

¹⁸ INSEE - Les projections de population 2021-2070

Enfin, les parts de VE / VHR parmi le parc de VUL selon les scénarii sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 12 : Parts de VE/VHR parmi le parc de VUL selon les scénarios choisis, en 2025 et 2028

Scénario VE/VHR	2025	2028
Part de VE/VHR parmi le parc VUL - Tendanciel	2,7%	6,7%
Part de VE/VHR parmi le parc VUL - Volontariste	3,1%	8,6%

Une carte du parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS à l'horizon opérationnel (2025) est disponible dans la section précédente.

4.3.3 VP & VUL

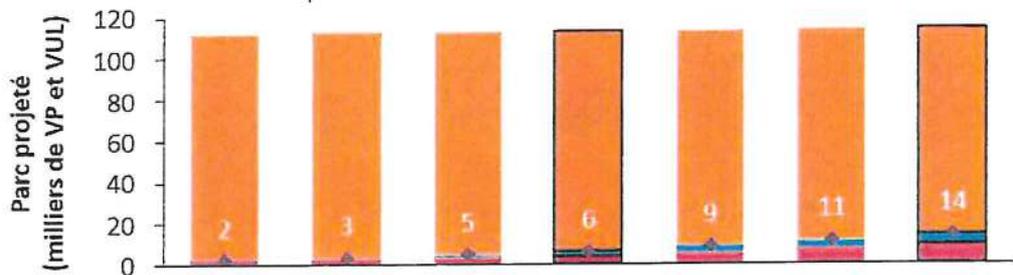
Après une consolidation des données par type de véhicules (VP et VUL) dans les deux sections précédentes, les résultats de projections du parc de VP+VUL sont concaténés et présentés ci-dessous par type de motorisation :

Projection du parc de VP et VUL sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

■ VE ■ VHR ■ Thermique & H2 ◆ VE + VHR □ Années modélisées SD IRVE

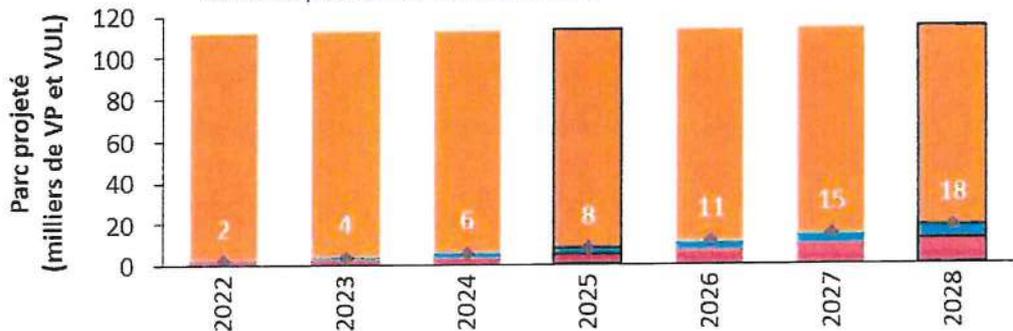
Scénario tendanciel

Variation parc VP et VUL 2022-2028



Scénario volontariste

Variation parc VP et VUL 2022-2028



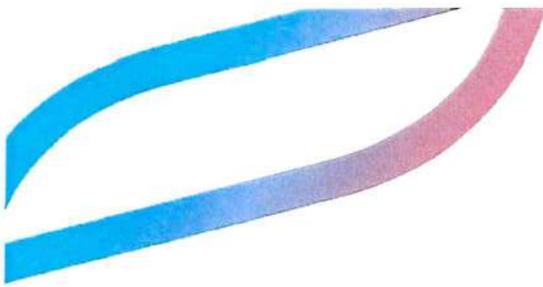


Figure 42 : Résultats de projection du parc VP +VUL par motorisation sur la période 2022-2028

Enfin, les parts de VE / VHR parmi le parc de VP+VUL selon les scénarii sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 13 : Parts de VE/VHR parmi le parc de VP+VUL selon les scénarios choisis, en 2025 et 2028

Scénario VE/VHR	2025	2028
Part de VE/VHR parmi le parc VP+VUL - Tendanciel	5,7%	12,3%
Part de VE/VHR parmi le parc VP+VUL - Volontariste	7,2%	16,1%

Les cartes ci-dessous représentent les parcs de VP VUL électriques à batterie (VE) et hybrides rechargeables (VHR) par IRIS aux horizons 2025 et 2028 selon le scénario choisi par le SyME 05 et les demandes de Gap et Briançon.

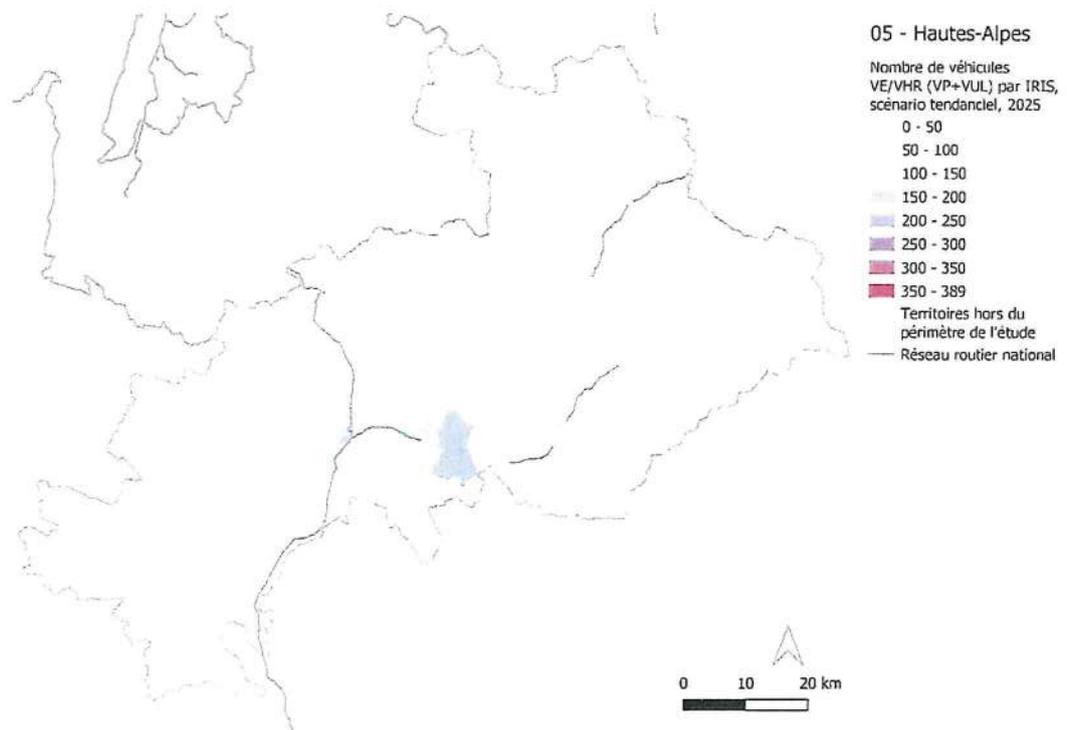


Figure 43 : Parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS en 2025 - scénario tendanciel

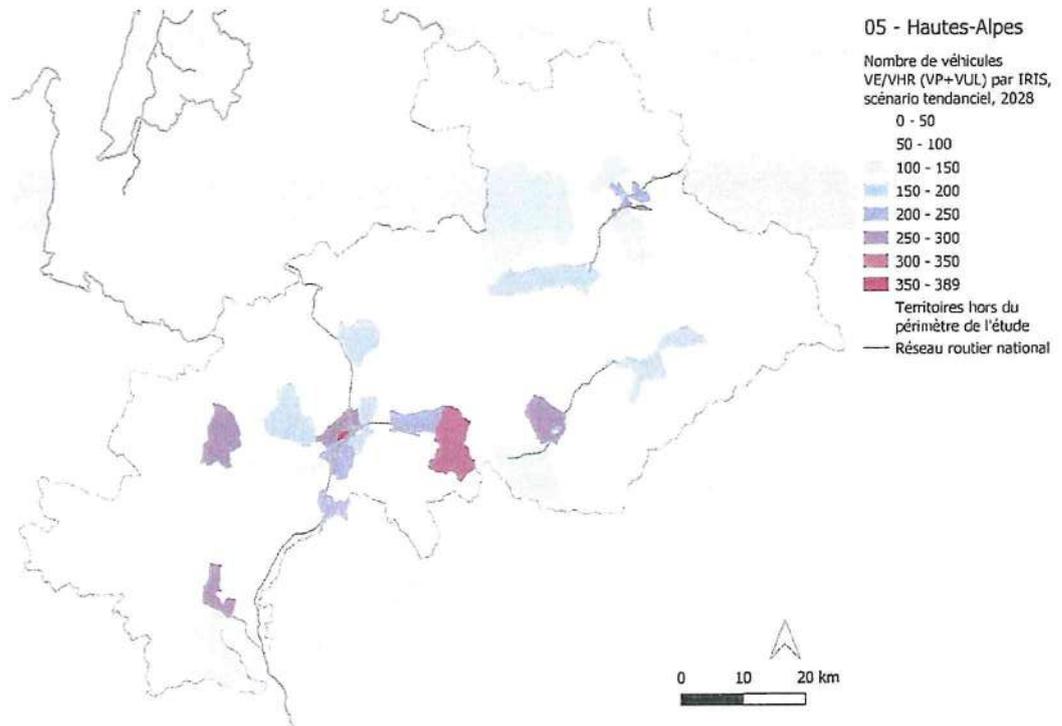


Figure 44 : Parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS en 2028 - scénario tendanciel

4.3.4 Taxis & VTC

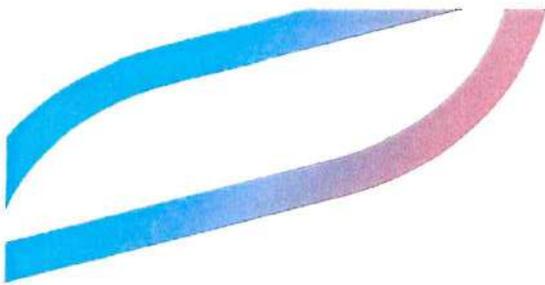
Afin de projeter le parc futur de Taxis & VTC à horizon 2025 et 2028, le parc initial de taxis & VTC a été estimé. L'estimation se base sur les données du rapport de l'Observatoire national des transports¹⁹ recensant le nombre de taxis & VTC par département. Par conséquent, il est estimé que le territoire des Hautes-Alpes comprend environ 125 taxis et 106 VTC en exploitation.

Une synthèse des ventes de VE+VHR au sein des taxis/VTC neufs est présentée ci-dessous, pour les deux scénarios tendanciel et volontariste. La proportion de VE parmi l'ensemble des ventes de VE+VHR pour les taxis et VTC est également identique à celle des VP : 50% en 2023 et 71% en 2028 (hypothèse PPE), puis 100% en 2035 (fin de ventes des motorisations thermiques).

Tableau 14 : Hypothèses de ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VP neufs) & scénarios proposés pour taxis / VTC

Ventes VE + VHR (% ventes taxis/VTC neufs)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2035
Scénario tendanciel SDIRVE	31%	36%	36%	71%	47%	50%	54%	73%	99%
Scénario volontariste SDIRVE	21%	34%	42%	50%	58%	66%	73%	89%	99%

¹⁹ Observatoire national des transports, publics particuliers de personnes 2017-2018



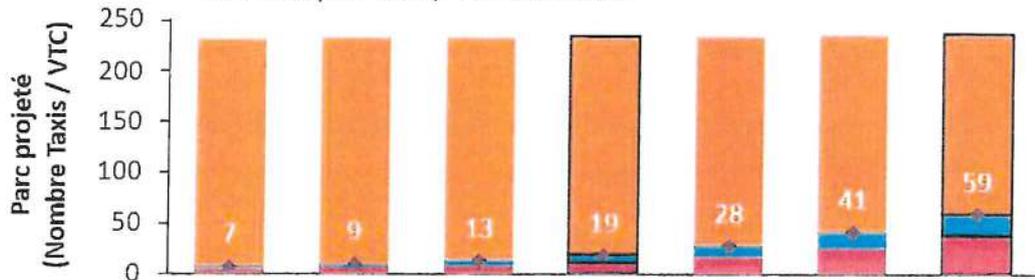
Par le biais de ces hypothèses, les résultats de projections des taxis / VTC sont présentés ci-dessous par type de motorisation. Le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,38 % / an²⁰.

Projection du parc de taxis / VTC sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

■ VE ■ VHR ■ Thermique & H2 ◆ VE + VHR □ Années modélisées SD IRVE

Scénario tendanciel

Variation parc taxis / VTC 2022-2028



Scénario volontariste

Variation parc taxis / VTC 2022-2028

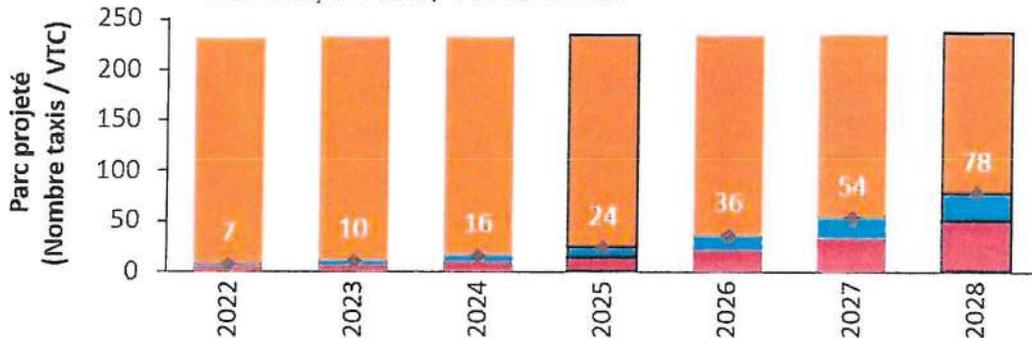


Figure 45 : Résultats de projection du parc taxis / VTC par motorisation sur la période 2022-2028

4.3.5 Véhicule à deux-roues

Afin de projeter le parc futur de deux-roues à horizon 2025 et 2028, le parc initial de deux-roues a été estimé. Cette estimation repose sur une hypothèse de nombre de deux-roues par ménage en France²¹. Le nombre de ménages par commune étant rendu disponible par l'INSEE²², le nombre de véhicules à deux-roues est estimé à 5 829.

Pour rappel, en raison du nombre faible d'études sur l'évolution du marché des deux-roues électriques, les scénarios tendanciel et volontariste sont confondus. Une synthèse des ventes de deux-roues électriques (uniquement au sein des deux-roues neufs) est présentée ci-dessous.

²⁰ INSEE - Les projections de population 2021-2070

²¹ Observatoire national interministériel de la sécurité routière

²² INSEE - Logements et résidences principales en 2019

Tableau 15 : Hypothèses de ventes de deux-roues électriques à batterie en Europe (% des ventes de deux-roues neuves) & scénarios proposés pour les deux-roues

Ventes VE + VHR (% ventes deux-roues neuves)	2022	2024	2026	2028	2035
Scénarios tendanciel et volontariste SDIRVE	12%	26%	39%	53%	100%

Par le biais de ces hypothèses, les résultats de projections des deux-roues sont présentés ci-dessous par type de motorisation. Le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,38 % / an²³.

Projection du parc de deux-roues sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

 VE  Thermique  VE  Années modélisées SD IRVE

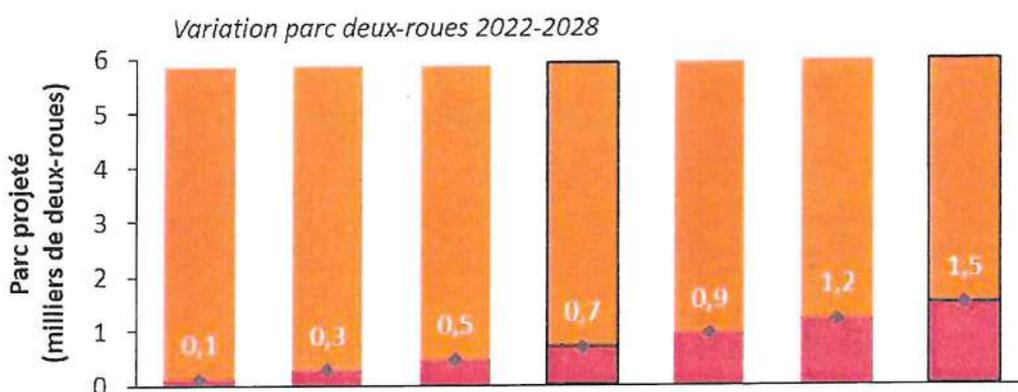


Figure 46 : Résultats de projection du parc de deux-roues par motorisation sur la période 2022-2028

En conclusion, les scénarios proposés ci-dessus sont centraux dans l'élaboration du SDIRVE : le parc de VE et VHR calculé servira ainsi de donnée d'entrée à la phase d'évaluation des besoins en IRVE ouvertes au public, présentée dans la section suivante.

²³ INSEE - Les projections de population 2021-2070

5 Évaluation des besoins

L'évaluation des besoins s'inscrit dans la continuité de la phase précédente puisqu'elle reprend comme donnée d'entrée les projections faites sur le parc de véhicules VE & VHR à l'échelle de l'IRIS pour 2025 et 2028. En effet, cette phase a pour but de déterminer le besoin en points de charge ouverts au public dans chaque IRIS du territoire pour 2025 et 2028. Par conséquent, à travers cette section, les hypothèses qui ont permis d'estimer le besoin en points de charge seront présentées avant d'exposer les résultats de la modélisation. Cette estimation se base sur la demande des véhicules immatriculés sur le périmètre, et des véhicules des visiteurs.

5.1 Méthode générale

Cette section décrit les différentes étapes qui jalonnent l'évaluation des besoins :

- Dans un premier temps, la demande en recharge à l'échelle IRIS est estimée. Cette demande, exprimée en kWh, est la demande en recharge des véhicules immatriculés sur le territoire.
- Une fois obtenue, cette demande sert de donnée d'entrée pour estimer le nombre de points de charge ouverts au public nécessaires pour les véhicules immatriculés sur le territoire.
- En parallèle, la demande en recharge ouverte au public des visiteurs (tourisme) est aussi évaluée.
- Ces deux données de sortie permettent d'évaluer le nombre de points de charge ouverts au public requis dans chaque IRIS du territoire pour 2025 et 2028.

Une synthèse des deux phases est présentée dans la figure ci-dessous.

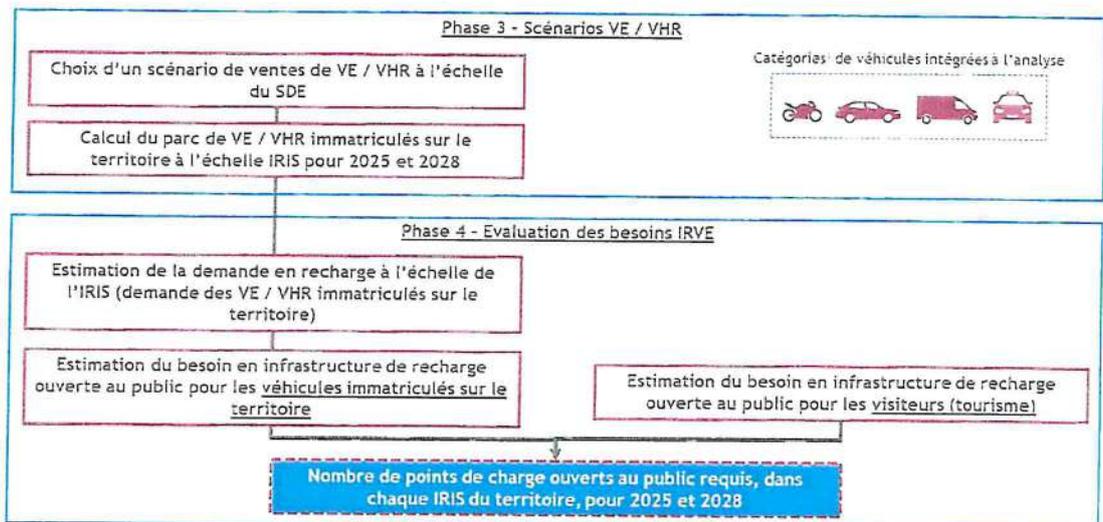
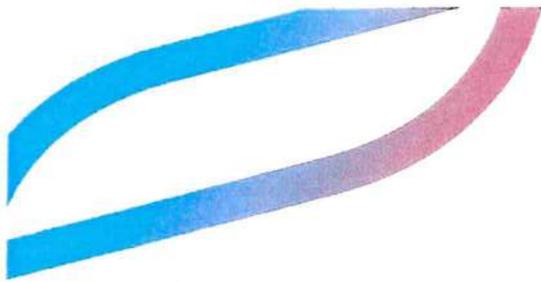


Figure 47 : Démarche d'estimation du besoin en points de charge ouverts au public (phase 4) à la suite des résultats de la phase de scénarisation des VE/VHR (phase 3)

1 : Deux-roues, véhicules particuliers (VP), véhicules utilitaires légers (VUL) et taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC)

Pour favoriser une modélisation au plus proche de la réalité et tenant compte des différents cas d'usage et profils d'utilisateurs, plusieurs hypothèses structurantes ont été adoptées en amont de la modélisation, en coopération étroite avec le syndicat d'énergie. Ces hypothèses sont décrites dans les sections ci-dessous et dans les annexes.



5.1.1 Catégories de lieux de recharge

Dans le cadre de la modélisation de l'estimation du besoin en points de charge, les points de charge ont été catégorisés. Ces points de recharge ont des caractéristiques d'utilisateurs, de puissances et de localisations spécifiques, et répondent aux besoins des véhicules immatriculés sur le territoire ainsi que des visiteurs (tourisme). On discerne deux segments principaux : les points de charge ouverts au public et les points de charge privés.

Les points de charge ouverts au public sont au cœur de l'évaluation des besoins réalisée. Accessibles au public, ces points de charge sont cependant répartis en différentes catégories :

- **Recharge en transit** : désigne une recharge réalisée pour permettre d'avoir suffisamment d'énergie pour finir un trajet, généralement sur une borne rapide ou ultra-rapide. Les VHR ne sont pas inclus dans cette catégorie de recharge. En effet, au-delà des contraintes techniques, du fait que les batteries ne sont souvent pas compatibles avec des bornes de haute-puissance, il y a également des enjeux opérationnels. Sur les longs trajets, ces véhicules hybrides rechargeables bénéficient d'un moteur thermique, qui leur permet de poursuivre leur itinéraire sans se recharger. Ils ne sont donc pas dépendants en théorie des points de charge de transit sur les grands axes. Ce genre de recharge est généralement faite le long d'autoroutes ou d'axes très empruntés.
- **Recharge à destination** : désigne une recharge réalisée en parallèle d'une activité : courses, déjeuner au restaurant, promenade, visites touristiques. Le point de charge est généralement disponible au niveau d'équipements avec de grands parkings, comme des supermarchés ou centre commerciaux.
- **Recharge résidentielle publique** : désigne les recharges réalisées par les véhicules à proximité du domicile. Les usagers sont majoritairement les conducteurs sans stationnement privé à domicile. Elle est généralement de puissance lente / accélérée, parfois rapide dans les zones avec le plus de demande. Plusieurs technologies de recharge sont possibles telles que : recharge sur candélabre, chargeurs innovants de faible hauteur, bornes de recharge rapide.

Il est important de noter que les catégories de recharge ouvertes au public ne sont pas cloisonnées. Certaines bornes peuvent avoir une dimension hybride : par exemple, des bornes dites de « destination » pourront également répondre à des besoins « résidentiels publics » pour les habitants à proximité.

A l'inverse, le segment des recharges privées concerne les recharges effectuées sur des bornes non ouvertes au public. La catégorie des recharges privées ne concerne pas l'estimation des besoins dans le cadre du SD IRVE (car non ouverts au public) mais la demande en consommation d'énergie est tout de même prise en compte pour éviter une surestimation des besoins en IRVE publiques. Dans cette catégorie, deux types de recharges privées sont mises en avant :

- **Recharge à domicile (privée)** : désigne les recharges réalisées au domicile où les véhicules sont enregistrés. Si disponible, fournira normalement plus de recharge que toute autres catégories de lieux de recharge. Elle est uniquement disponible pour les conducteurs avec stationnement privé à domicile.
- **Recharge sur le lieu de travail** : désigne les recharges réalisées lorsque les usagers des véhicules sont au travail. Elle est seulement disponible pour les pendulaires dont le véhicule est utilisé pour se rendre au travail et dont le lieu de travail dispose de points de recharge.

L'évaluation des besoins permet donc d'identifier les zones d'implantation les plus favorables suivant les usagers : la recharge résidentielle publique pourra ainsi être utilisée par les résidents, la recharge de destination et de transit par les résidents ou les visiteurs notamment professionnels. Par ailleurs, la répartition de la demande en point de charge prend en compte des critères socio-économiques sous-jacents : en effet, comme expliqué dans la section précédente, la répartition du parc futur de VE/VHR et sa localisation (et donc la demande en recharge) dépend des ventes de véhicules observées actuellement, et de la répartition du parc de véhicules (toutes motorisations ou à motorisations électriques) actuelle, qui sont des facteurs fonction de la population des communes (revenus des ménages, pouvoir d'achat, capacité d'achat d'un véhicule, etc.).

5.1.2 Catégorisation du parc VE/VHR

Le modèle inclut une catégorisation du parc de VE/VHR dans le but d'affiner l'analyse du besoin en points de charge, sur la base des données de recensement des ménages de l'INSEE. Cette catégorisation se fait au sein du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables et permet de caractériser les différents véhicules immatriculés sur le territoire. En effet, deux critères ont permis de catégoriser le parc :

- L'accès des véhicules à un stationnement privé ou non, par IRIS (tous types de véhicules)²⁴ ;
- L'utilisation du véhicule pour des déplacements pendulaires ou non par les ménages, par commune (VP)²⁵.

5.2 Estimation de la demande en recharge

La demande en recharge ouverte au public est estimée pour chaque catégorie de recharge (recharge résidentielle publique, recharge de destination, recharge de transit) en fonction du parc de VE/VHR, des caractéristiques des véhicules et du comportement de recharge des utilisateurs. Une synthèse de la démarche de la modélisation a été consolidée ci-après, et la méthode détaillée est disponible en annexe.

Sur la base d'hypothèses suggérées et de données d'entrée, la demande en recharge ouverte au public sur tout le territoire du SyME 05 des véhicules immatriculés est tout d'abord calculée à l'échelle du territoire. En utilisant cette donnée, et en y ajoutant des éléments spécifiques au territoire tels que la localisation des destinations des usagers et le trafic routier sur les axes principaux du territoire, la demande en recharge ouverte au public des véhicules immatriculés est répartie par catégorie de recharge sur tout le territoire, par IRIS. La démarche est représentée sur le diagramme ci-dessous :

²⁴ Stationnement privé : Logements ordinaires en 2017 - Recensement de la population, INSEE

²⁵ Déplacements pendulaires : Caractéristiques de l'emploi en 2017 - Recensement de la population, INSEE

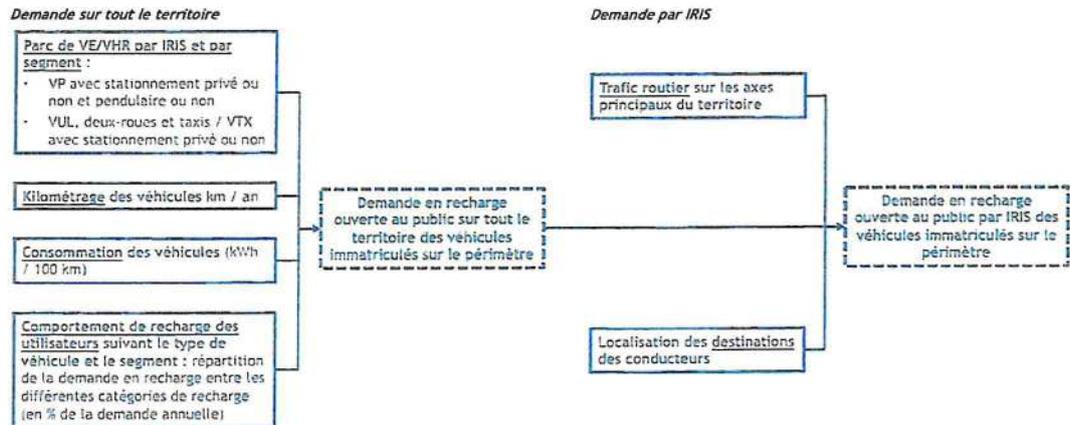


Figure 48 : Synthèse de la démarche de l'estimation de la demande en recharge (kWh) à l'échelle IRIS

Les hypothèses visibles ci-dessus, telles que le kilométrage des véhicules, la consommation des véhicules, le comportement de recharge des utilisateurs et la segmentation du parc de VE/VHR sont explicitées et documentées en annexe dans la section 7.1.

Comme énoncé plus haut, l'hypothèse des comportements de recharge des utilisateurs est structurante dans l'estimation du besoin en points de charge ouverts au public des véhicules immatriculés sur le territoire des Hautes-Alpes. En particulier, l'accès à un stationnement privé ou non déterminera le comportement de recharge des conducteurs, et notamment l'importance qu'ils accorderont à la recharge ouverte au public.

En effet, l'accès à un stationnement privé est clé, car si l'utilisateur n'y a pas accès, alors cela induit une forte dépendance de l'utilisation de points de charge ouverts au public. Ci-dessous, sont présentées deux cartes du territoire du syndicat d'énergie qui exposent la proportion et le nombre de véhicules sans accès à un stationnement privé par IRIS.

Au niveau du territoire, 21% des véhicules n'ont pas accès à un stationnement privé et donc dépendront fortement de la recharge ouverte au public. L'accès à un stationnement privé est plus limité dans les zones urbaines, et également dans certaines zones plus rurales (notamment dans les centre-bourgs).

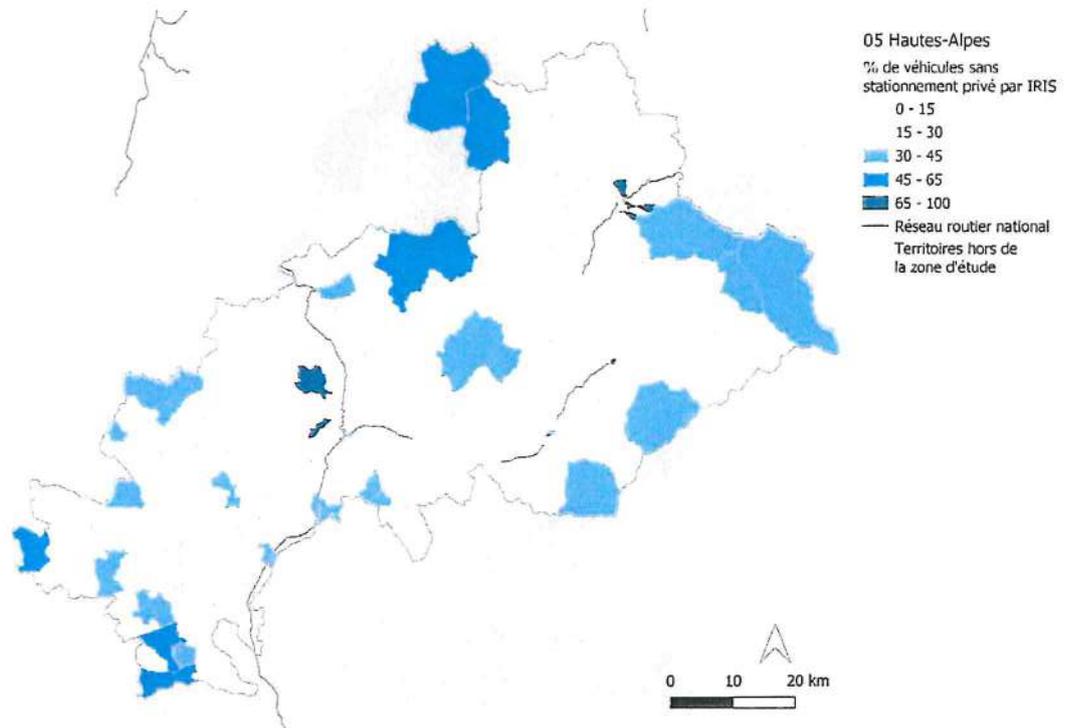
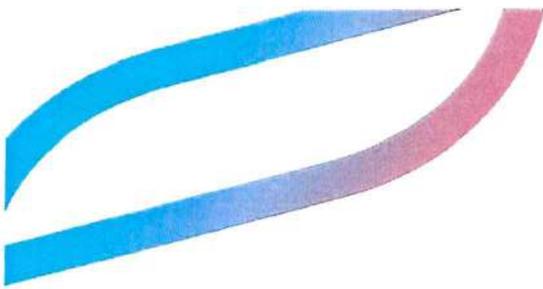


Figure 49 : Proportion de véhicules immatriculés sur le territoire sans stationnement privé²⁶

²⁶ Source : Stationnement privé : Logements ordinaires en 2017 - Recensement de la population, INSEE

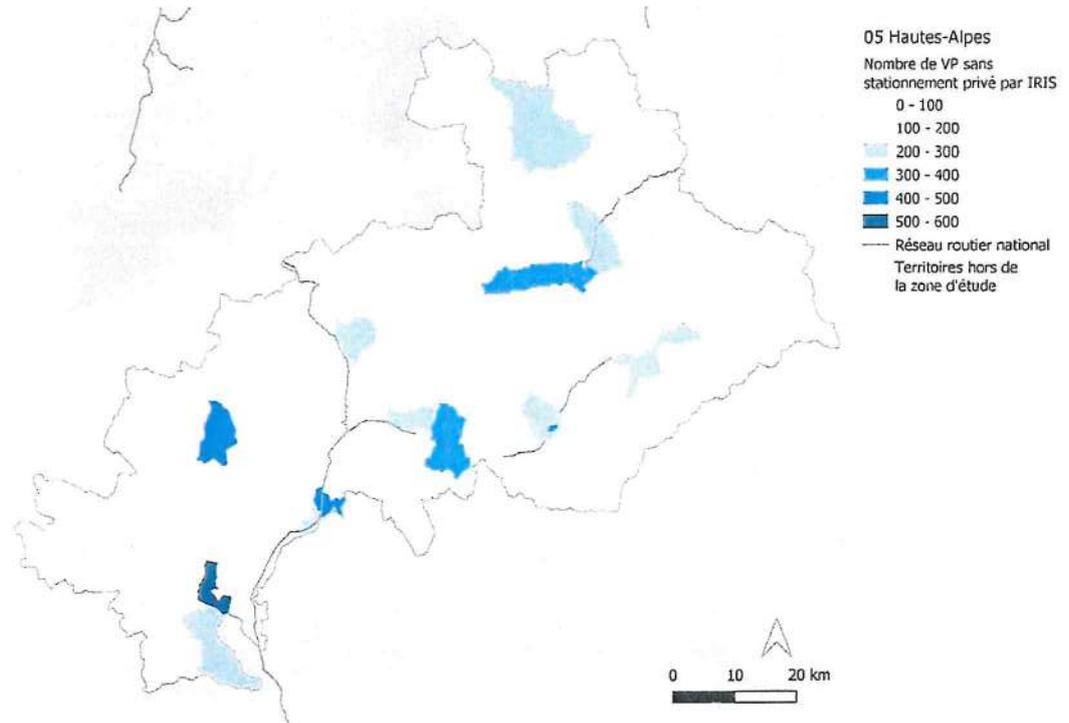
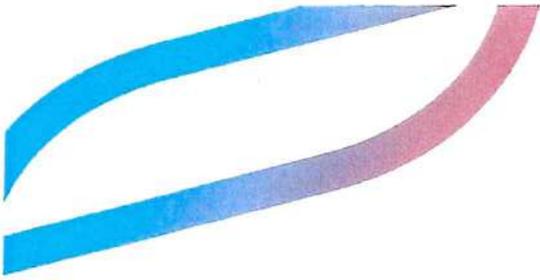


Figure 50 : Nombre estimé de véhicules immatriculés sur le territoire sans stationnement privé (2017)²⁷

Par ailleurs, en plus de l'identification des communes à forte concentration de véhicules sans stationnement privé, l'identification des zones à fort trafic routier et avec des stations-services, représentées sur la carte ci-dessous, permet de localiser les endroits les plus pertinents pour l'installation de bornes de recharge de transit, qui permettent aux véhicules de passage de se recharger pendant un trajet.

²⁷ Source : Stationnement privé : Logements ordinaires en 2017 - Recensement de la population, INSEE

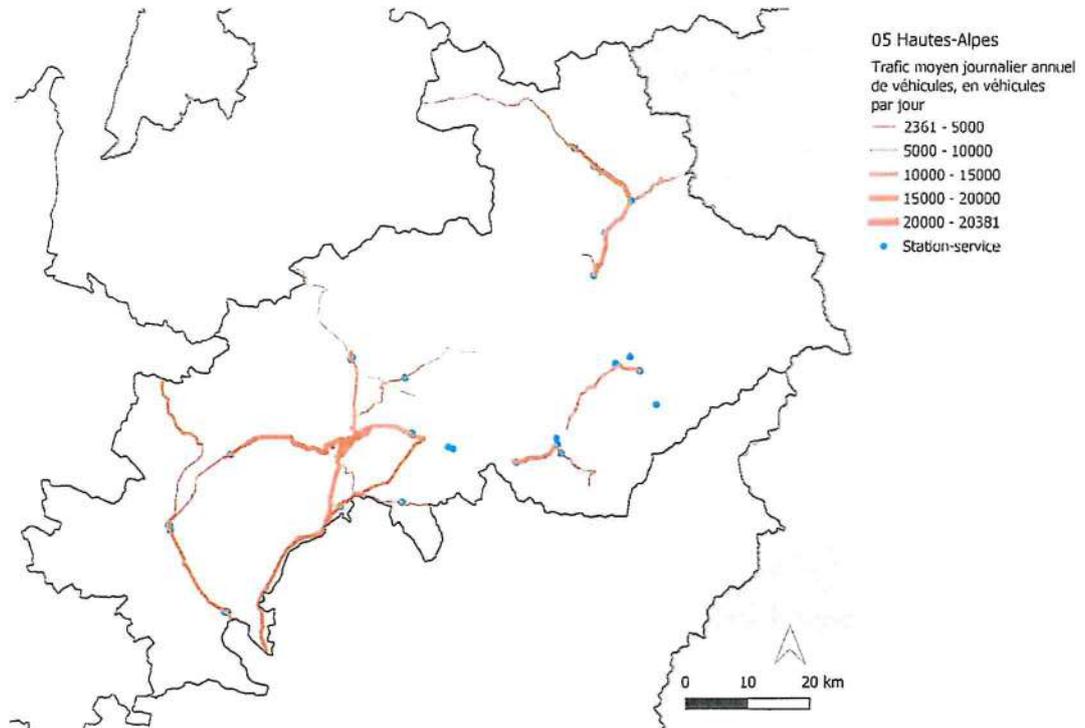


Figure 51 : Trafic routier moyen journalier annuel de véhicules en véhicules par jour²⁸ sur les réseaux routiers national et secondaire et localisation des stations-services du territoire

En conclusion, la demande en recharge est répartie sur les IRIS du territoire selon plusieurs indicateurs :

- La demande en recharge résidentielle publique est répartie selon le nombre estimé de véhicules sans stationnement privé dans les IRIS ;
- La demande en recharge de destination est répartie selon le nombre de places de parkings ouverts au public dans les IRIS ;
- La demande en recharge de transit est répartie selon le trafic routier et le nombre de stations-services dans les IRIS.

5.3 Estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés sur le territoire

Une fois la demande en recharge ouverte au public estimée, il est nécessaire d'évaluer précisément le nombre de points de charge qui permettront de répondre à cette demande aux horizons temporels considérés. En effet, l'estimation du besoin en points de charge ouverts au public par IRIS se base sur la demande en recharge estimée à l'étape précédente, les caractéristiques techniques des points de charge et des véhicules, et l'utilisation future des points de charge. Ces points de charge pourront être installés par des aménageurs publics ou privés.

Une synthèse des éléments de la démarche a été consolidée ci-après, et la méthode détaillée est disponible en annexe 7.2.

²⁸ Source : Trafic moyen journalier annuel sur le réseau routier national, et Base permanente des équipements (pour les stations-services)

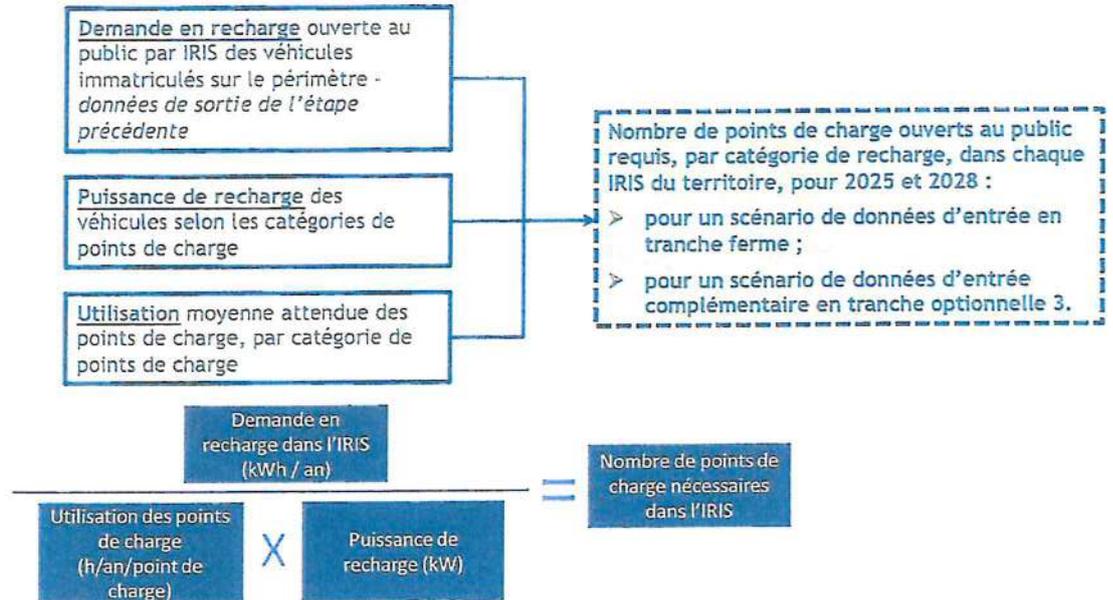


Figure 52 : Synthèse de la démarche d'estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés du territoire

Les hypothèses visibles ci-dessus, telles que la puissance de recharge et l'utilisation moyenne par point de charge sont explicitées et documentées en annexe dans la section 7.2.

5.4 Estimation du besoin en IRVE pour les visiteurs (tourisme)

Afin de prendre en compte la totalité du besoin en points de charge ouverts au public sur le territoire, une intégration des besoins des visiteurs du territoire des Hautes-Alpes en parallèle de l'estimation du besoin en IRVE des véhicules immatriculés sur le territoire est clé dans cette étude. L'estimation des besoins en recharge ouverte au public des visiteurs est estimée en étudiant le pic touristique du territoire, et la localisation des hébergements touristiques, des sites touristiques, ainsi que des principaux axes routiers.

Une synthèse des éléments de la démarche a été consolidée ci-après.

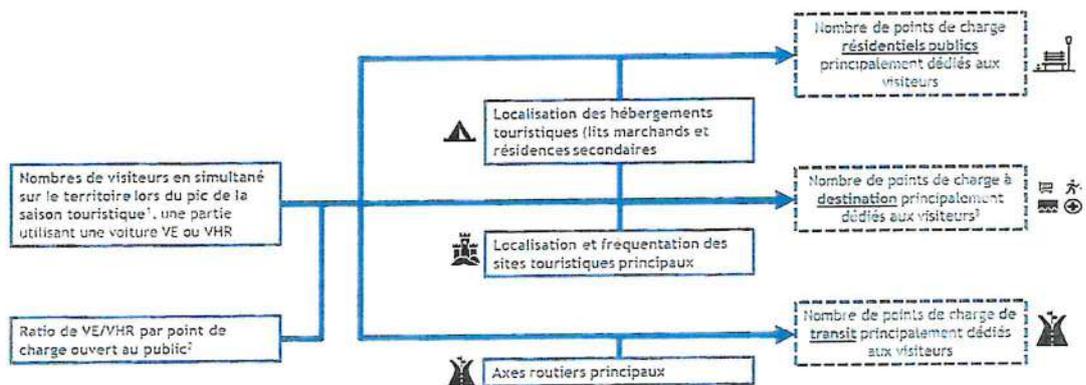
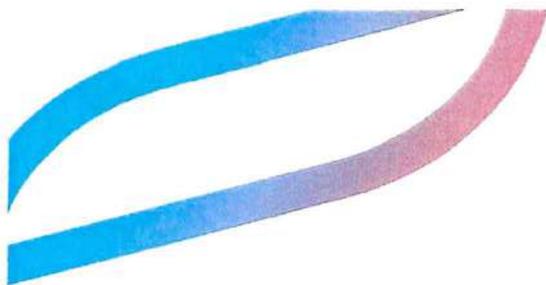


Figure 53 : Synthèse de la démarche d'estimation du besoin en points de charge pour les visiteurs (tourisme)



- 1 : sur la base du nombre de nuitées au pic de la saison touristique
- 2 : ratio observé pour les véhicules immatriculés sur le territoire en 2025 et 2028
- 3 : la prise en compte de la localisation des hébergements touristiques dans le besoin à destination permet de localiser les zones de destination touristiques avec un besoin en IRVE qui n'ont pas nécessairement de sites touristiques pour lesquels une fréquentation a pu être obtenue (par exemple : villages touristiques, stations de ski avec départ de randonnées, etc.)

La demande des visiteurs (tourisme) en recharge ouverte au public est quantifiée en se basant sur les données de nuitées touristiques (nombre de nuitées sur un territoire donné), et cette demande est localisée en considérant : les fréquentations des sites touristiques, la localisation des hébergements touristiques, et les axes routiers principaux.

Des échanges ont eu lieu avec les deux agences régionales du tourisme AURA Tourisme et Sud Tourisme. Les deux entités ont partagé des données²⁹ qui ont permis d'estimer le besoin en bornes de recharge ouvertes au public principalement dédiées à ce public, besoins qui sont intégrés dans le besoin total en recharge ouverte au public et sont répartis entre les trois grandes catégories de recharge ouvertes au public proposées :

Tableau 16 : Caractéristiques des besoins en recharge ouverte au public issus des visiteurs (tourisme) pour chaque catégorie de recharge

Type de recharge	Recharge résidentielle publique	Recharge à destination	Recharge en transit
Visiteurs (tourisme) considérés	Visiteurs passant une nuitée en simultané sur chaque territoire (pic), certains utilisant un VE ou VHR.	Personnes qui visitent des sites touristiques sur le territoire.	Visiteurs se rendant sur leur lieu d'hébergement touristiques et / ou les destinations touristiques en voiture.
Localisation de la recharge	A proximité des hébergements touristiques (hôtels, résidences secondaires, etc.)	A proximité des grands sites touristiques (dont la fréquentation est connue)	A proximité des grands axes routiers

Ces points de charge, si situés dans des zones exclusivement touristiques (hébergements, lieux touristiques), pourront avoir un profil d'utilisation saisonnier, avec une forte utilisation l'été ou l'hiver, selon le territoire.

Grâce à ces données fournies par les agences régionales du tourisme mais également grâce à l'accès à des données provenant de l'INSEE, il a été possible de déterminer :

- Pics de fréquentation sur une année de référence en nombre de nuitées ;
- Capacité d'accueil par IRIS en nombre de lits touristiques³⁰ ;
- Fréquentation des sites touristiques du territoire en nombre de visiteurs.

La prise en compte des pics de fréquentation dans l'évaluation des besoins est explicitée et détaillée dans l'annexe 7.3.

Une fois les données et résultats cités plus hauts ont été concaténés, la répartition des lits touristiques sur le territoire des Hautes-Alpes a pu être consolidée pour localiser les zones à forte demande en recharge résidentielle publique et de destination. De plus, la fréquentation des sites touristiques aide à déterminer les points de concentration de visiteurs, et par conséquent à rendre

²⁹ Données provenant des différents observatoires de tourisme de chaque territoire

³⁰ INSEE - Capacité des communes en hébergement touristique en 2022

accessible les sites touristiques aux usagers de véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables par le déploiement de points de charge. Enfin, les zones de fort trafic routier détaillées dans la section 4.2 sont utilisées pour identifier les zones de passage des visiteurs.

Un recensement du nombre de lits touristiques montre que 392 992 lits touristiques (marchands et non marchands) sont répartis sur le territoire. Le pic touristique est estimé à environ 157 000 nuitées touristiques en simultané sur le territoire.

Fréquentations des sites touristiques

Les sites touristiques du territoire des Hautes-Alpes ont été consolidés, ci-dessous, en sélectionnant les 5 sites touristiques les plus visités.

Tableau 17 : Les 5 sites touristiques les plus visités du territoire

Nom du site touristique	Nombre de visiteurs/spectateurs par an
Pelvoux (Pays des Ecrins)	85000
Chorges (Lac serre-Ponçon)	20000
Briançon (Cité Vauban)	15000
Mines d'argent Fournel	11000
Via ferrata la croix de toulouse	12000

5.5 Résultats : besoin en points de charge ouverts au public

5.5.1 Besoin en points de charge ouverts au public sur tout le territoire

Le besoin en points de charge ouverts au public a été calculé sur la base des hypothèses présentées précédemment et en annexes. Ce besoin est représenté sur la figure ci-dessous, par catégorie de recharge, pour la tranche ferme choisie par le SDE, aux horizons du SDIRVE (2025 et 2028). Ce besoin pourra être rempli par des aménageurs publics et privés.

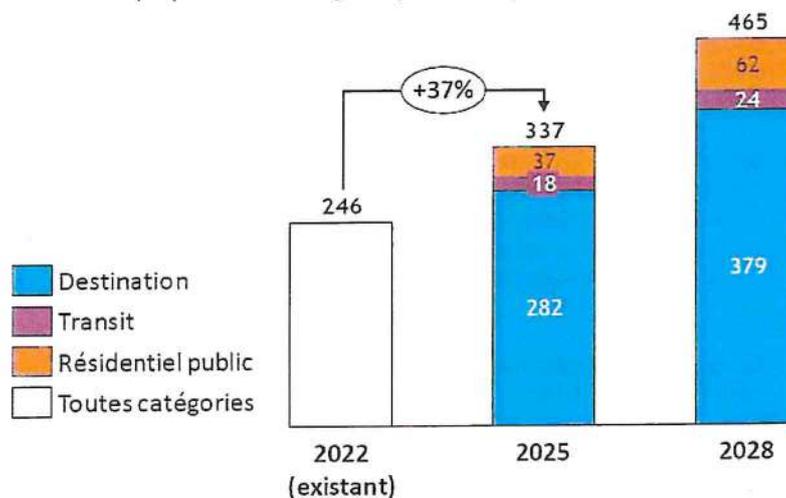
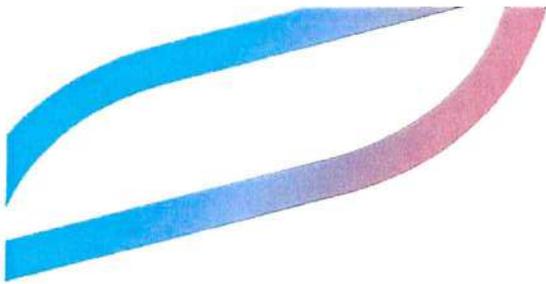


Figure 54 : Nombre de points de charge ouverts au public existants et à l'horizon 2025 et 28 sur le territoire par catégorie de recharge - tranche ferme*

* Tranche ferme : scénario de ventes de VE/VHR tendanciel et scénario de comportement des conducteurs sans stationnement privé « recharge à destination et de transit privilégiée ».



Environ 35% des besoins en points de charge ouverts au public sont des IRVE principalement dédiées aux visiteurs (tourisme), dans les zones de destinations touristiques, d'hébergements touristiques et de transit.

Le besoin en points de charge par catégorie de recharge ainsi que le besoin en points de charge par puissance nominale ont été consolidés dans les tableaux ci-dessous selon le scénario choisi par le syndicat d'énergie.

Le premier tableau présente une répartition des points de charge au sein de chaque catégorie de recharge, par intervalle de puissance. Pour une catégorie de recharge et un intervalle de puissance donnés, le % indique la proportion des points de charge de cette catégorie de recharge qui sont dans cet intervalle de puissance. Par exemple, en 2025, le nombre de points de charge résidentiels publics sont équirépartis entre les points de charge ayant une puissance nominale inférieure ou égale à 7,4 kVA et ceux ayant une puissance nominale comprise entre 7,4 kVA et 22 kVA.

Dans le second tableau, le besoin en points de charge est représenté par puissance nominale à horizon 2025 et 2028 en comparaison avec l'existant en 2022. Il est possible d'y apprécier la proportion du besoin par intervalle de puissance sur la totalité des points de charge de l'année correspondante.

Tableau 18 : Répartition du besoin en points de charge par catégorie de recharge en fonction de leur puissance (besoin brut, et % de PDC de chaque catégorie de recharge par intervalle de puissance) - scénario ferme

Catégorie de recharge	de Intervalle de puissance (kVA)	de 2025	2028
Résidentielle publique	≤7,4 kVA	19 (50%)	31 (50%)
	> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	18 (50%)	31 (50%)
Destination	> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	212 (75%)	284 (75%)
	> 22 kVA et < 150 kVA	70 (25%)	95 (25%)
Transit	≥ 150 kVA	18 (100%)	24 (100%)

Tableau 19 : Besoin en points de charge par puissance en 2025 et 2028 et comparaison avec l'existant (2022) (besoin brut et % de la totalité de points de charge par année) - scénario ferme

Intervalle de puissance (kVA)	2022 (existant)	2025	2028
≤ 7,4 kVA	20 (8%)	19 (6%)	31 (7%)
> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	192 (78%)	230 (68%)	315 (68%)
> 22 kVA et < 150 kVA	34 (14%)	70 (21%)	95 (20%)
≥ 150 kVA	0 (0%)	18 (5%)	24 (5%)

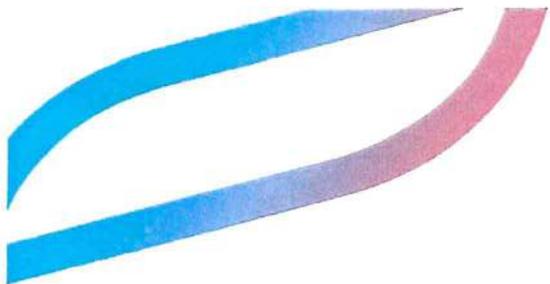
Pour quantifier l'offre de recharge ouverte au public par rapport au parc de VE et VHR du territoire, deux grandeurs sont calculées et présentées dans le tableau ci-dessous :

- **Le ratio de VE et VHR par point de charge ouvert au public.** On observe que ce ratio augmente avec les années, témoignant d'une augmentation de l'utilisation des points de charge, et d'une accélération des recharges des véhicules (puissance de recharge en moyenne plus élevée) ;
- **La puissance de recharge ouverte au public disponible par VE et par VHR du territoire.** Cette grandeur pourrait devenir centrale en Europe pour la mesure des déploiements de recharge ouverte au public au niveau national et européen. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » de l'UE propose ainsi dans son orientation générale sur le projet de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) les objectifs suivants : 1 kW de recharge ouverte au public disponible par véhicule léger électrique (VP et VUL, VE), et 0,66 kW de recharge ouverte au public disponible par véhicule léger hybride rechargeable (VP et VUL, VHR), dans chaque Etat Membre.

Tableau 20 : Ratio de VE & VHR par point de charge ouvert au public sur le territoire et puissance de recharge ouverte au public disponible par VE et VHR du territoire³¹

Année de projection	2022 (existant)	2025	2028
Ratio de VE & VHR par PDC - scénario ferme	6	19	30
Puissance de recharge ouverte au public requise pour atteindre les objectifs	1 365 kW	5 503 kW	12 425 kW

³¹ Hypothèses de puissance prises en 2025 et 2028 pour chaque intervalle : 5 kW par PDC de l'intervalle ≤ 7,4 kVA, 15 kW par PDC de l'intervalle > 7,4 kVA et < 22 kVA, 85 kW par PDC de l'intervalle ≥ 22 kVA et < 150 kVA, et 200 kW par PDC de l'intervalle ≥ 150 kVA



Année de projection	2022 (existant)	2025	2028
de l'UE au niveau du territoire (kW) ³² - scénario ferme			
Puissance de recharge ouverte au public cumulée selon le besoin (kW) - scénario ferme	7 700 kW	13 095 kW	17 755 kW

5.5.2 Répartition des besoins par IRIS - scénario ferme

Les besoins en points de charge ouverts au public, pour toutes les catégories de recharge confondues, sont représentés pour 2025 et 2028 sur les cartes ci-dessous.

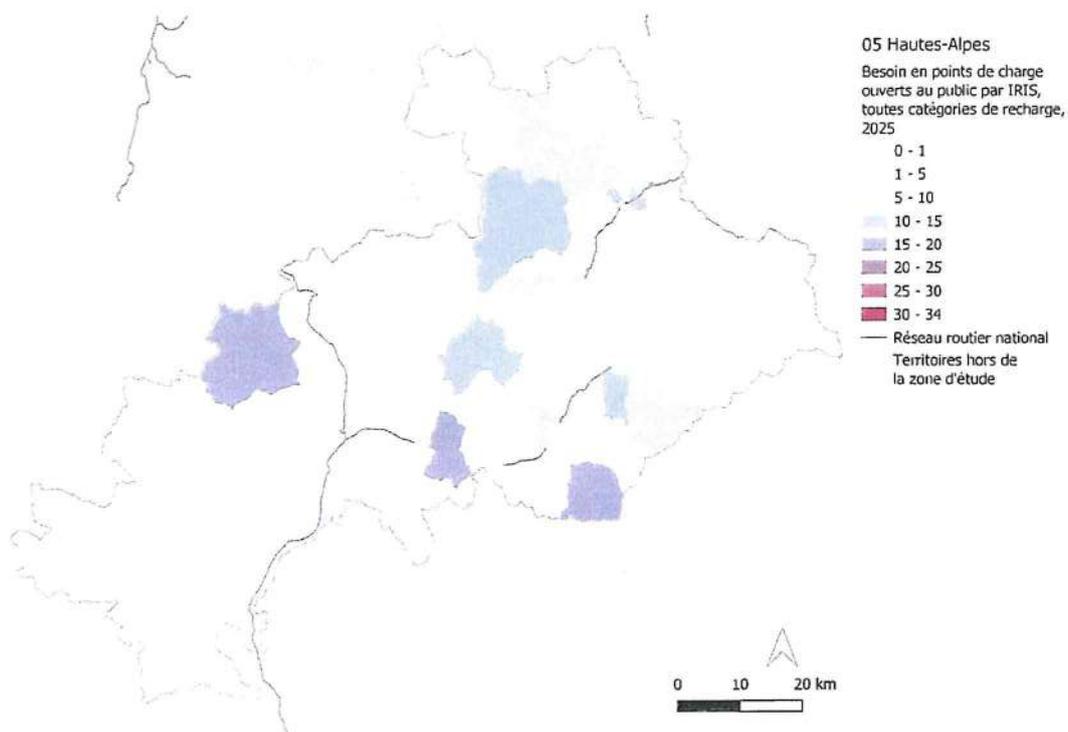


Figure 55 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - toutes catégories de recharge - scénario ferme

³² Les objectifs de l'UE seront mesurés à l'échelle de chaque Etat Membre, et non par département ou région. Une puissance de recharge installée inférieure aux objectifs européens (1 kW pour chaque VE et 0,66 kW pour chaque VHR), à l'échelle d'un département ou d'une région, ne signifie donc pas nécessairement un manque d'offre de recharge.

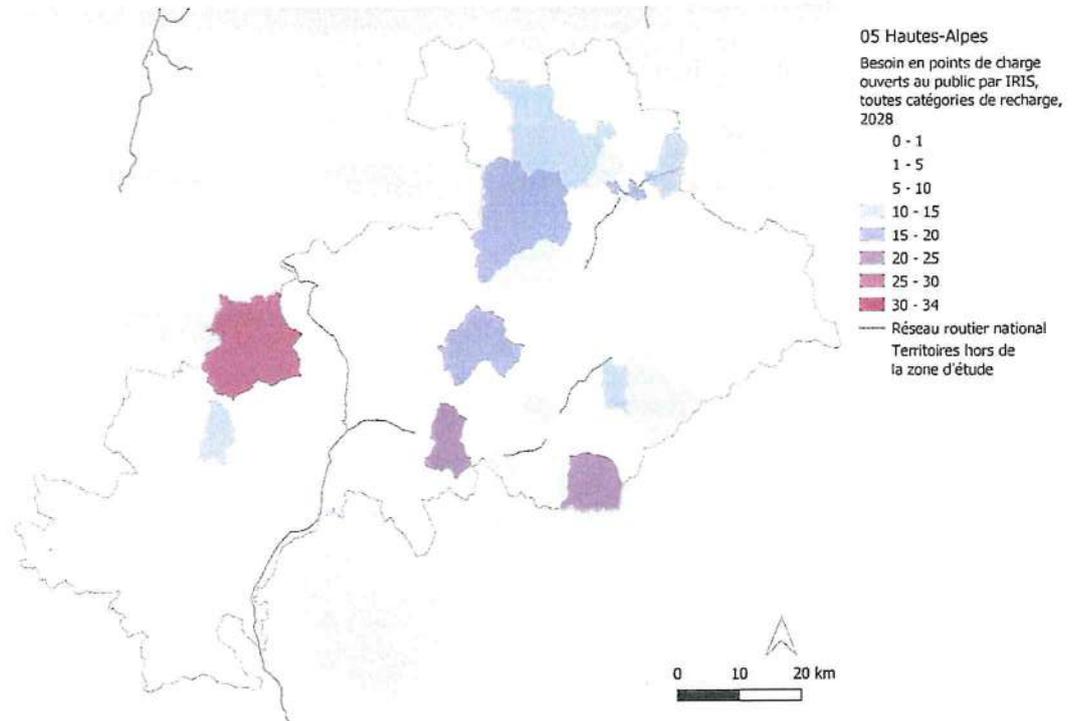


Figure 56 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - toutes catégories de recharge - scénario ferme

On observe un besoin important en points de charge dans les zones montagneuses touristiques comme Vallouise-Pelvoux, Chorges, Le Dévoluy, Orcières et Les Orres.

5.5.3 Répartition des points de charge par type de recharge sur le territoire

Les besoins en points de charge ouverts au public, pour chaque catégorie de recharge (transit, destination, résidentielle publique), sont représentés pour 2025 et 2028 sur les cartes ci-dessous.

5.5.3.1 Répartition par IRIS - Scénario ferme

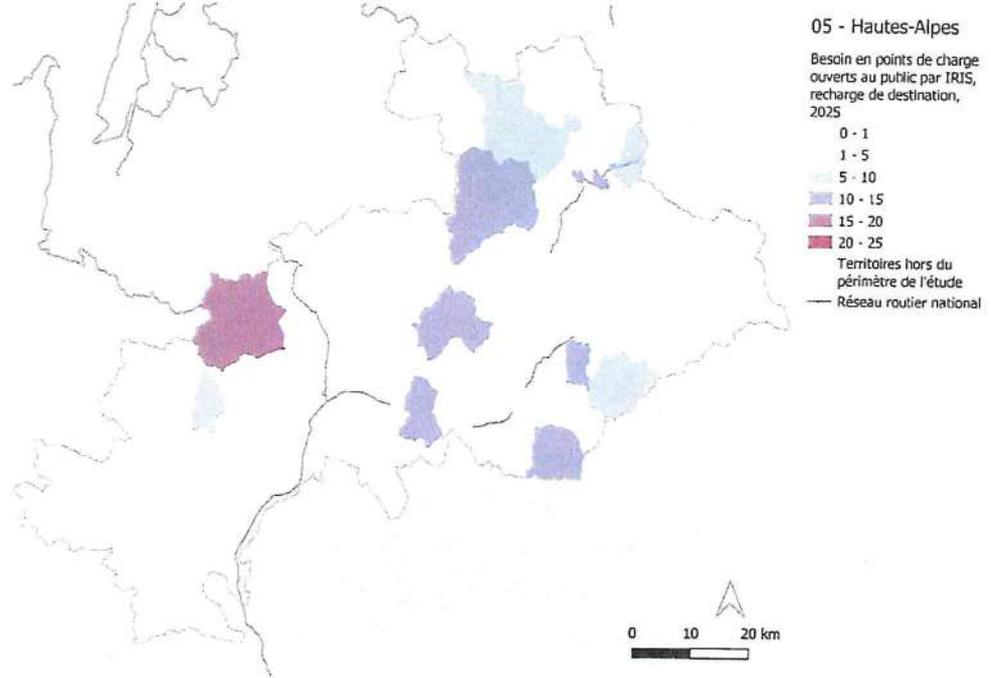


Figure 57 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge de destination - scénario ferme

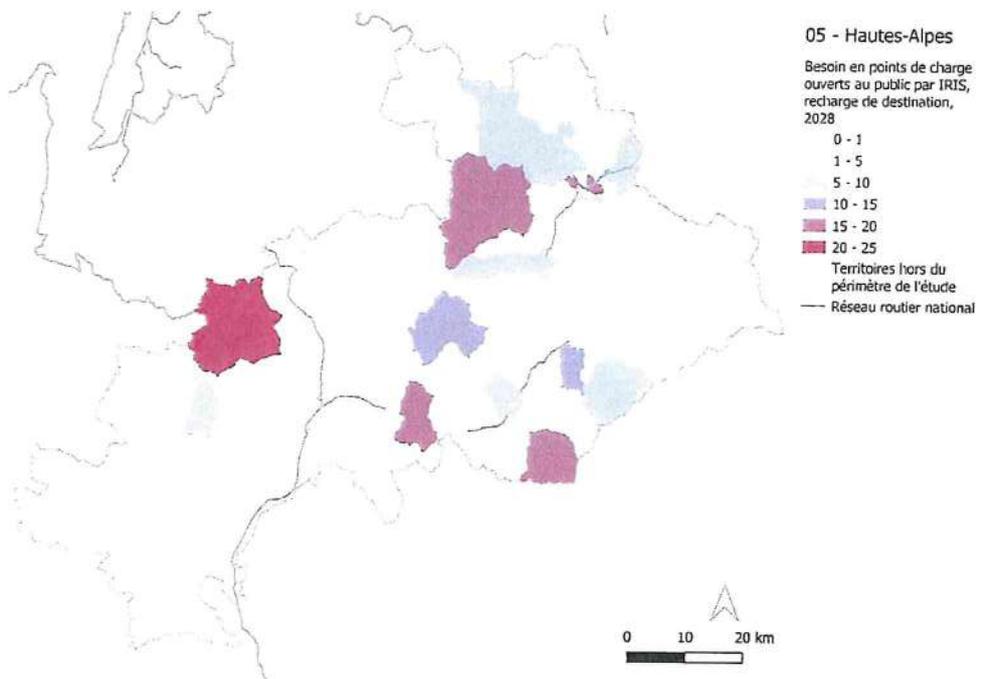


Figure 58 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge de destination - scénario ferme

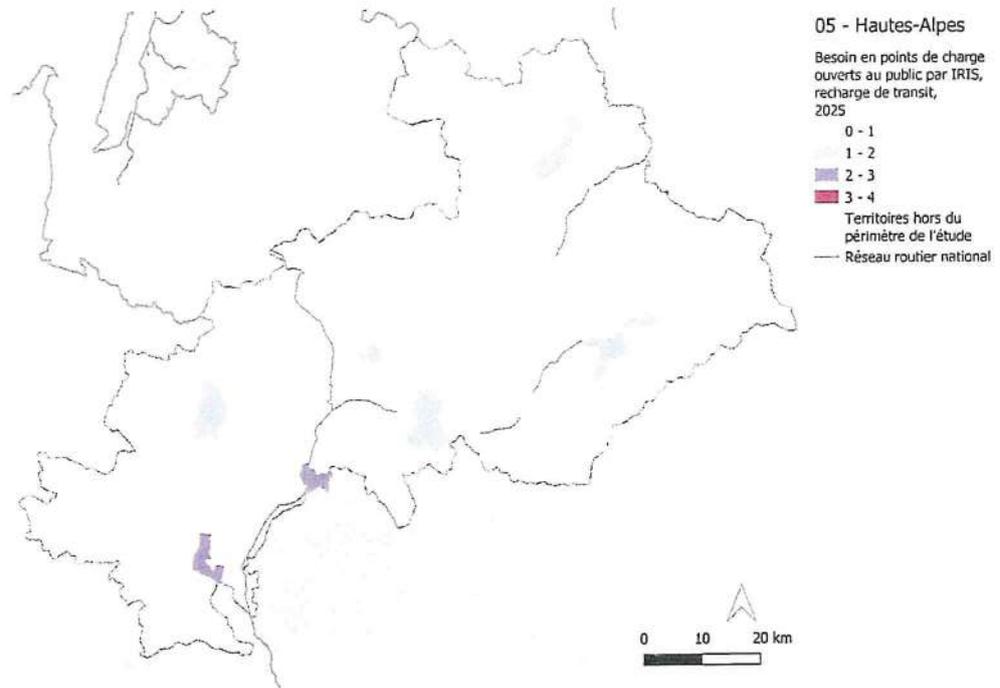


Figure 59 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge de transit- scénario ferme

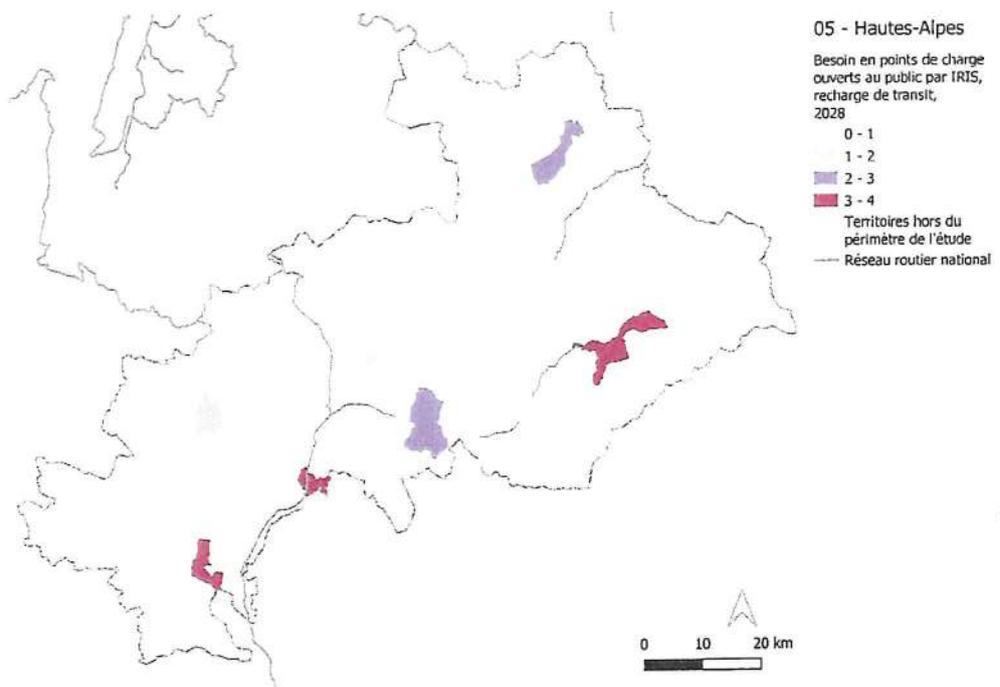


Figure 60 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge de transit- scénario ferme

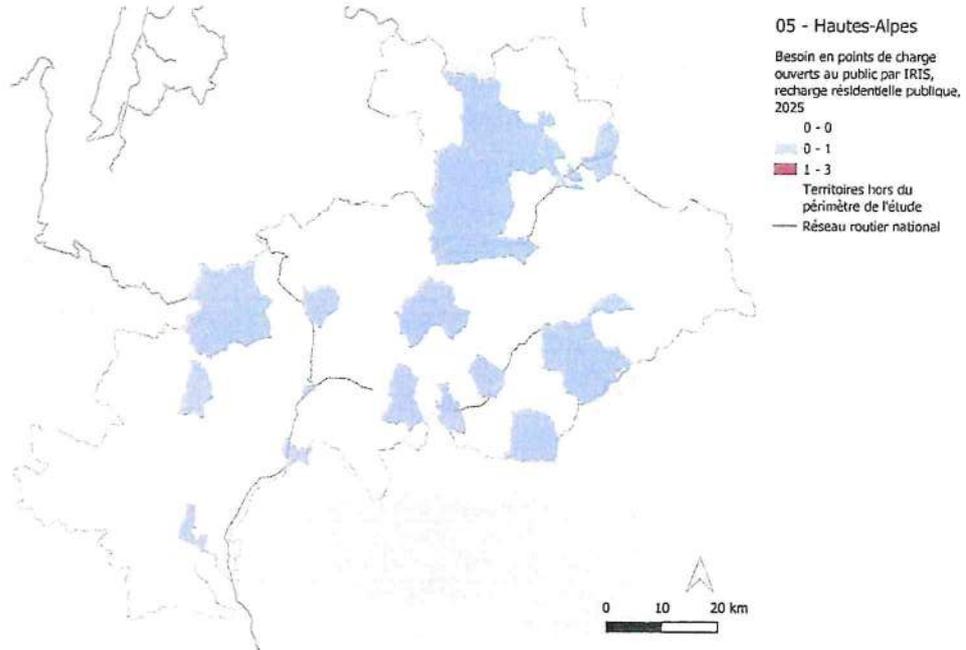


Figure 61 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge résidentielle publique - scénario ferme

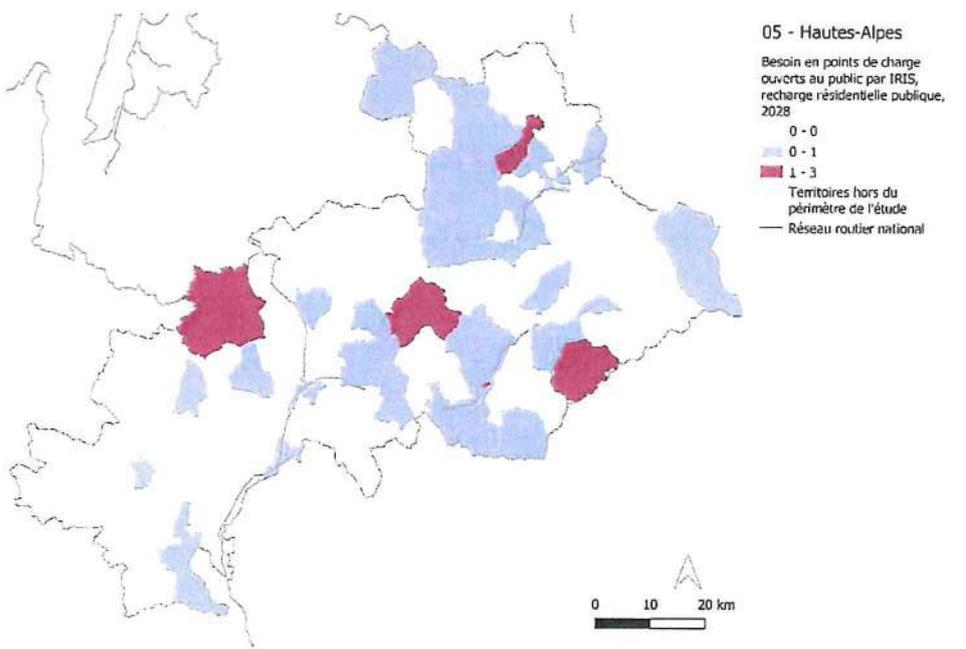
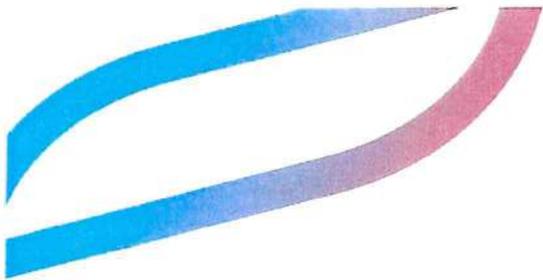


Figure 62 : Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge résidentielle publique - scénario ferme

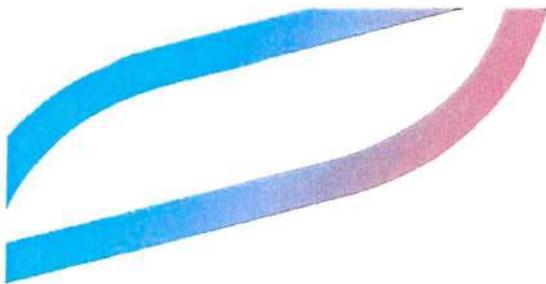


5.6 Récapitulatif des hypothèses et résultats

Un tableau récapitulatif des hypothèses principales et des résultats de la phase d'évaluation des besoins en IRVE ouvertes au public est présenté ci-dessous. Les hypothèses complètes et résultats sont disponibles dans les sections précédentes et en annexes.

Tableau 21 : Synthèse des hypothèses principales et résultats de la phase d'évaluation des besoins

CATEGORIE	HYPOTHESES ET RESULTATS	2022 (existant)	2025	2028
VEHICULES	Parc de véhicules VP et VUL toutes énergie	111 586	113 184	114480
	Projection du parc VP et VUL (VE/VHR) - Scénario tendanciel	1 592	6 414	14 116
HYPOTHESES COMPORTEMENT DE RECHARGES	Véhicule avec accès à un stationnement privé (VP VE Pendulaire)			
	Proportion de recharge sur borne de recharge privée (à domicile/ lieu de travail)*		85%	85%
	Proportion de recharge sur borne résidentielle publique*		0%	0%
	Proportion de recharge sur borne de transit*		10%	10%
	Proportion de recharge sur borne de destination*		5%	5%
	Véhicule sans accès à un stationnement privé (VP VE Pendulaire) - scénario de recharge à destination et de transit privilégiée			
	Proportion de recharge sur borne de recharge privée (à domicile/ lieu de travail)*		45%	45%
	Proportion de recharge sur borne résidentielle publique*		10%	10%
	Proportion de recharge sur borne de transit*		30%	30%
	Proportion de recharge sur borne de destination*		15%	15%
* : % de la demande annuelle de recharge (kWh) de l'utilisateur				
UTILISATION MOYENNE DES POINTS DE CHARGE	Utilisation estimée des points de charge			
	Utilisation de base - résidentiel public		3,5h/jour	5h/jour
	Utilisation de base - destination		3,5h/jour	5h/jour
	Utilisation de base - transit		3h/jour	4,5h/jour
RESULTATS : REPARTITION DU BESOIN EN POINTS DE CHARGE PAR INTERVALLE DE PUISSANCE	Répartition du besoin en PdC par intervalle de puissance - scénario ferme			
	≤7,4 kVA	8%*	6%	7%
]7,4 kVA; 22 kVA]	78%*	68%	68%
]22 kVA; 150 kVA]	14%*	21%	20%
	≥150 kVA	0%*	5%	5%



Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE



CATEGORIE	HYPOTHESES ET RESULTATS	2022	2025	2028
		(existant)		
	*Existant			
RESULTATS : BESOINS EN POINTS DE CHARGE PAR CATEGORIE DE RECHARGE	Besoin en points de charge - scénario ferme			
	Besoin en points de charge total	246	337	465
	Besoin en points de charge résidentielle publique		37	62
	Besoin en points de charge transit		18	24
	Besoin en points de charge destination		282	379

6 Elaboration de la stratégie, des objectifs opérationnels et du calendrier

6.1 Rappel des objectifs de la stratégie

La stratégie territoriale consiste à définir les priorités et objectifs de la collectivité pour le déploiement de nouveaux points de charge (et/ou la mise à niveau éventuelle du réseau existant). L'élaboration de cette stratégie résulte du diagnostic et de l'évaluation des besoins, et tient également compte des politiques locales de mobilité, mais aussi de la concertation menée avec les acteurs du territoire tout au long de la démarche d'élaboration du schéma directeur.

La stratégie territoriale définit les priorités de déploiement en termes de catégorie d'usage, de localisation et d'implantation, l'articulation entre la maîtrise d'ouvrage publique et privée, les modalités de partenariat, les modes d'installation et d'exploitation, ainsi que l'accès et la tarification. Cette stratégie est ensuite déclinée en objectifs plus opérationnels pour le syndicat d'énergie et en plan d'actions.

Il convient ici de bien distinguer :

- **Les objectifs opérationnels du SDIRVE** qui visent à définir quantitativement la localisation à échelle des IRIS et la configuration des points de charge (nombre et puissance maximale par point de charge), tous maîtres d'ouvrage confondus. Ces objectifs opérationnels sont obtenus à partir des résultats de l'évaluation des besoins et du calcul du « Reste-à-faire ». Ils peuvent faire l'objet de compléments liés aux politiques locales. Ces objectifs reflètent l'ambition de déploiement global à l'échelle du territoire pour accompagner la croissance de l'électromobilité ;
- **Les objectifs opérationnels du syndicat d'énergie** qui visent à définir les déploiements sous sa maîtrise d'ouvrage directe. Ces objectifs, qui se basent également sur les résultats de l'évaluation du besoin, découlent des ateliers de travail et des réflexions engagées par le syndicat d'énergie tout au long de la phase de stratégie, en intégrant les spécificités du territoire et les priorités davantage politiques. Les objectifs opérationnels du syndicat ne représentent donc qu'une partie des objectifs opérationnels du SDIRVE.

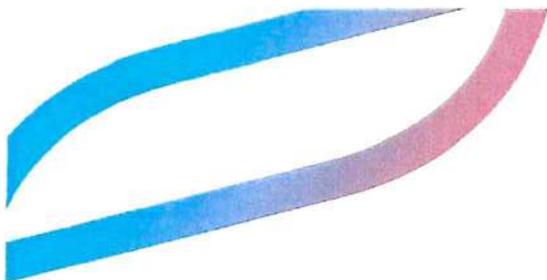
La réflexion sur les objectifs opérationnels est centrée sur l'horizon 2025 mais intègre également une vision prospective pour l'horizon de moyen terme de 2028.

Par ailleurs, l'analyse des documents de planification applicables sur le territoire des Hautes-Alpes a été réalisée dans la phase de diagnostic (voir section 4.2.2). Elle a donc bien été prise en compte dans l'élaboration de la stratégie du SYME05.

6.2 Obligations réglementaires

6.2.1 Equipement réseau autoroutier et national

La volonté de développement des bornes de recharge sur le réseau routier national va croissant, comme le démontre la mise en place de l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers (décret n°2021 153 du 12 février 2021). D'autre part, des obligations réglementaires relatives à l'équipement des aires de service en IRVE viennent s'ajouter. En particulier, l'arrêté du 15 février 2021 portant modification de l'arrêté du 8 août 2016, rend obligatoire l'équipement en IRVE sur les aires de services des autoroutes concédées pour le 1^{er} janvier 2023.



À la date du dépôt du présent schéma directeur, fin 2022, les études prospectives liées à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) sont les suivantes :

- À l'horizon 2023, inter-distance de 45 km entre IRVE rapides sur les autoroutes (conçues ou non conçues) et de 150 km sur les autres routes nationales ;
- À l'horizon 2030, inter-distance de 45 km entre IRVE rapides sur l'ensemble du RRN (autoroutes et autres routes nationales).

« Afin de contribuer à cet objectif, les schémas directeurs devront identifier les sites à équiper en IRVE rapides à proximité immédiate du RRN, en particulier s'agissant des routes nationales non conçues » (Guide du SDIRVE à l'attention des collectivités et établissements publics, mai 2021).

L'évaluation des besoins du schéma directeur a estimé le besoin en recharge de transit en considérant notamment le trafic routier sur le RRN (voir section 5). Par ailleurs, le calcul du reste-à-faire présenté dans la section précédente a considéré les projets d'IRVE rapides sur le RRN :

- Bornes existantes et en projet sur certaines aires de service à la suite de la concertation avec les acteurs privés ;
- Bornes en projet pour les autres aires de service, pour suivre la réglementation d'équipement d'ici 2023.

Cette analyse a ainsi permis d'identifier les zones pertinentes pour de la recharge de transit, sur le RRN et les autres axes routiers.

6.2.2 Equipement des parkings loi LOM

Comme énoncé en 2.2.1, en l'absence des décrets d'application associés, les modalités de mise en application de la loi LOM (puissance de recharge, portage du projet, financement) sur les parkings de plus de 20 places, associés à des bâtiments non résidentiels restent incertaines à ce jour et ne permettent pas une projection précise à l'échéance opérationnelle.

En outre, la mise aux normes de l'ensemble des parkings identifiés excéderait de loin le besoin estimé sur le territoire des Hautes-Alpes (2000 points de charge). L'intégration de la totalité de ces projets dans le calcul du reste-à-faire enverrait donc un message biaisé, dans un contexte où une grande incertitude demeure sur les conditions d'application de cette loi LOM, mais également sur le rythme de mise en conformité des différents propriétaires de parkings. En effet, il est peu probable que l'ensemble des parkings de plus de 20 emplacements affiliés à des bâtiments non résidentiels se mettent en conformité au même rythme. Notons également, que bien que le travail d'identification des parkings potentiellement soumis à l'application de la loi LOM ait été réalisé selon une méthodologie rigoureuse, il reste néanmoins imparfait étant donné l'absence de base de données de référence.

Aussi, compte tenu de ces éléments, il a été acté par le syndicat d'énergie que les points de charge qui pourraient être déployés dans le cadre de la mise en conformité de la loi LOM ne seraient pas été intégrés dans le calcul du "reste-à-faire".

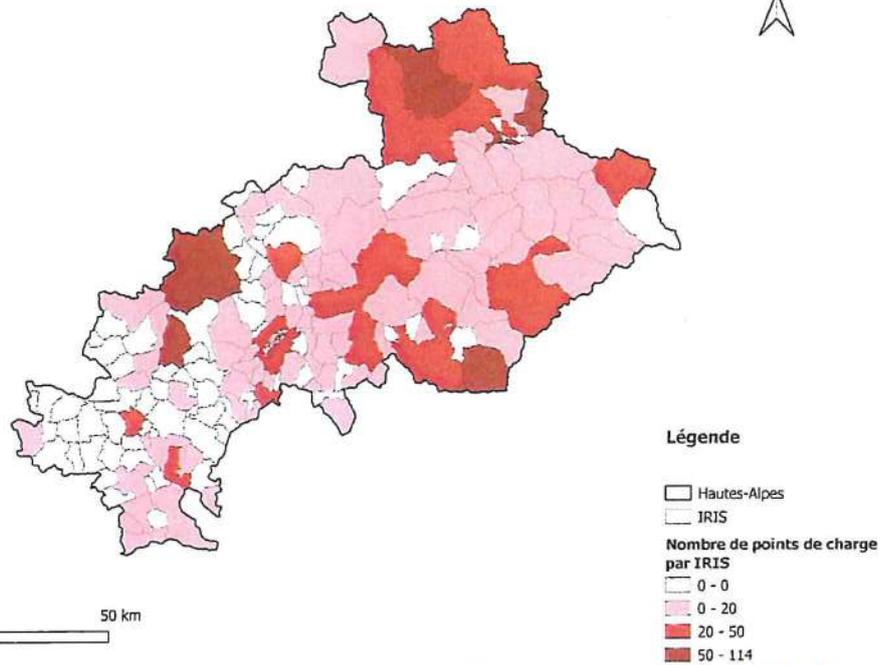


Figure 63 : Nombre potentiel de points de charge dans le cas d'une mise en conformité de 100% des parkings considérés

En revanche, afin de ne pas perdre le bénéfice des analyses réalisées, les points de charge associés à la mise en conformité prévisionnelle des parkings non résidentiels recensés seront intégrés dans le fichier réglementaire pour chaque IRIS, dans les colonnes relatives aux évolutions du nombre de points de charge indépendamment du schéma directeur.

Cela étant, en l'absence des décrets d'application, des hypothèses ont dû être prises concernant la puissance des points de charge prévisionnels sur ces parkings. Aussi, afin de simplifier l'analyse, la totalité des points de charge « loi LOM » ont été intégrés dans le second intervalle de puissance, à savoir [7,4 kVA ; 22 kVA].

Bien entendu, il s'agit ici d'hypothèses qui devront être réactualisées lors de la mise à jour du schéma directeur, et notamment une fois la parution des décrets d'application validés.

6.3 Calcul du reste-à-faire

6.3.1 Présentation de la méthode de calcul du reste-à-faire

Après avoir évalué le besoin aux horizons 2025 et 2028 à l'échelle des IRIS, l'objectif est d'apprécier si les points de charge existants et en projet répondent au besoin modélisé. Pour rappel, le besoin modélisé résulte de choix d'hypothèses et de scénarios choisis par le syndicat d'énergie. Cette étape du calcul du « reste-à-faire » est un préalable à l'élaboration de la stratégie, puisqu'elle permet d'affiner l'analyse et de bénéficier d'une vision précise sur les IRIS qui risquent de manquer de points de charge aux horizons temporels considérés.

Le reste-à-faire global est défini par la différence entre le besoin en points de charge modélisé au cours de l'évaluation des besoins et la somme des points de charge existants et en projet d'acteurs publics et privés, comme présenté sur la figure ci-dessous. Toutefois, le reste-à-faire global est un indicateur à l'échelle du territoire et ne reflète pas nécessairement les spécificités de la maille locale. En effet, le reste-à-faire global peut masquer des disparités au niveau des IRIS du territoire. En ce sens, il est indispensable d'analyser le reste-à-faire au niveau de chaque IRIS pour informer les décisions stratégiques.

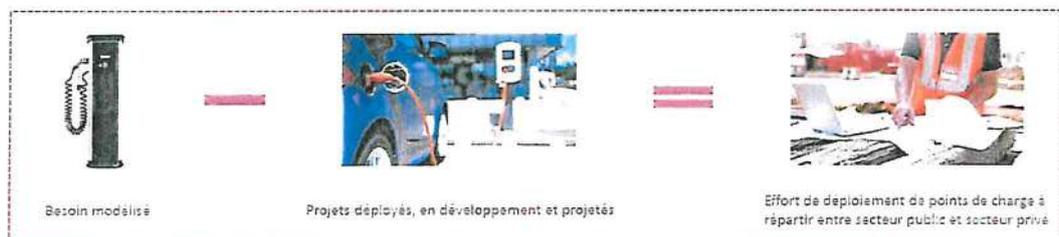


Figure 64 : Visualisation de la méthode de calcul du reste-à-faire

Dans certains cas, le reste-à-faire au niveau de l'IRIS pour une catégorie de recharge peut s'avérer négatif lorsque le syndicat d'énergie ou d'autres aménageurs ont anticipé le besoin en réalisant des déploiements en avance de phase par rapport au développement de l'électromobilité et de l'élaboration du SD IRVE.

En outre, le reste-à-faire global indique l'ordre de grandeur de points de charge à installer sur le territoire, tous aménageurs confondus. L'indicateur se décline sous chaque catégorie de recharge : destination, transit et résidentielle publique.

Ainsi, au niveau du territoire des Hautes-Alpes, le reste-à-faire global est de 67 points de charge à l'horizon opérationnel en 2025, et de 195 points de charge à l'horizon 2028. La déclinaison du reste-à-faire par catégorie de recharge et par IRIS est présentée dans les sections suivantes du rapport.

Une comparaison entre le besoin en points de charge modélisé et les points de charge existants et en projet (par catégorie de recharge à cet horizon opérationnel) est présentée ci-dessous pour illustrer le calcul du reste-à-faire sur le territoire.

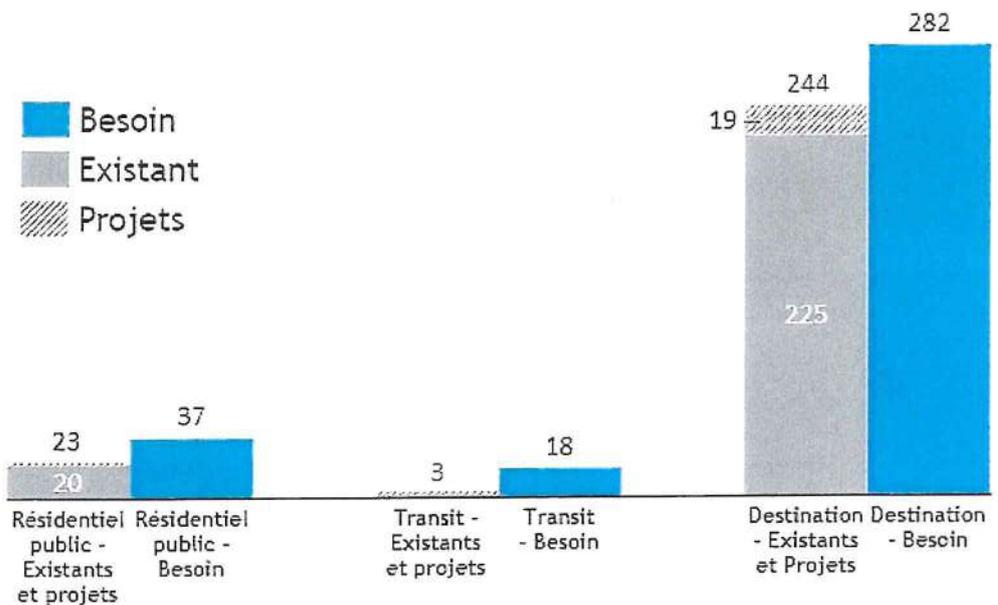
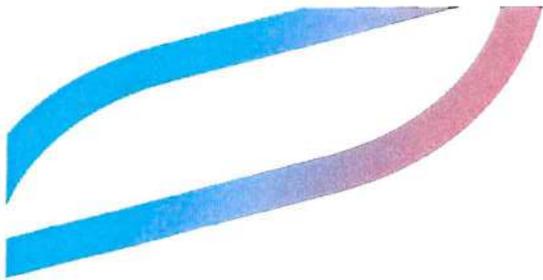


Figure 65 : Comparaison entre le besoin en point de charge, les points de charge existants et les points de charge en projet, à l'échelle du territoire - 2025

6.3.2 Répartition du reste-à-faire par IRIS

Comme souligné précédemment, l'analyse du reste-à-faire au niveau de l'IRIS est indispensable pour affiner l'analyse. De fait, les cartographies suivantes présentent les conclusions du reste-à-faire pour 2025 et 2028, pour chaque catégorie de recharge.

6.3.2.1 Recharge résidentielle publique

Le reste-à-faire au niveau de la recharge de résidentielle publique souligne l'effort de déploiement à effectuer dans les communes dont le taux d'accès à un stationnement privatif est faible, c'est-à-dire plutôt dans les centres-bourgs et à proximité de logements dépourvus d'emplacements privés. Dans certaines communes touristiques, les besoins identifiés peuvent également refléter les besoins touristiques (campings, hôtels, etc.).

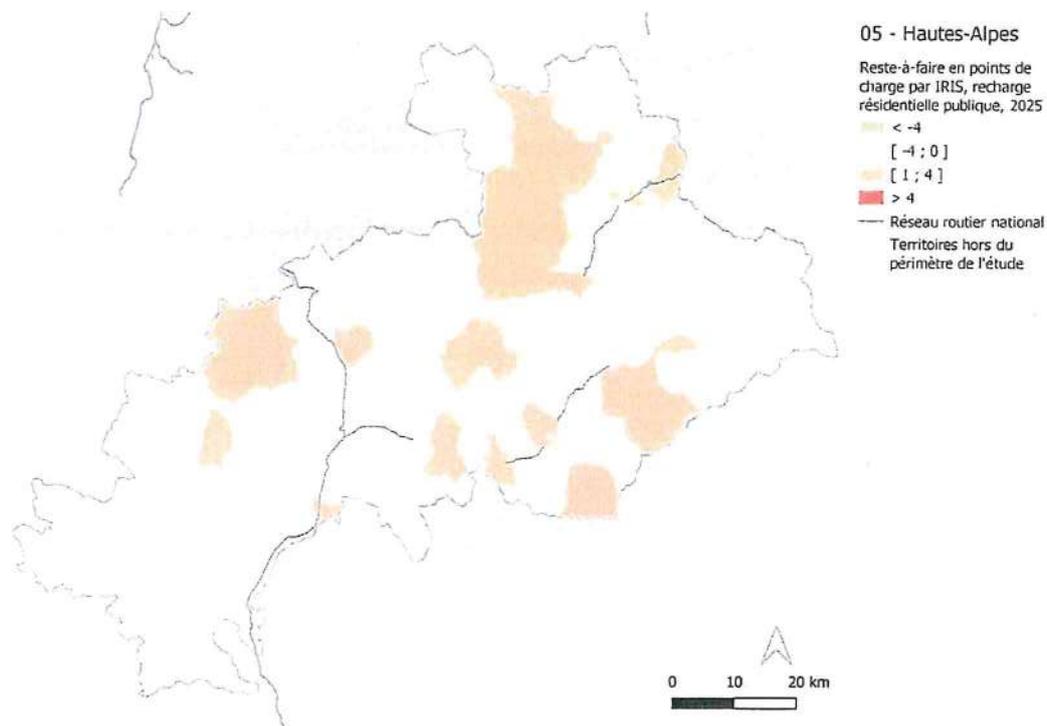
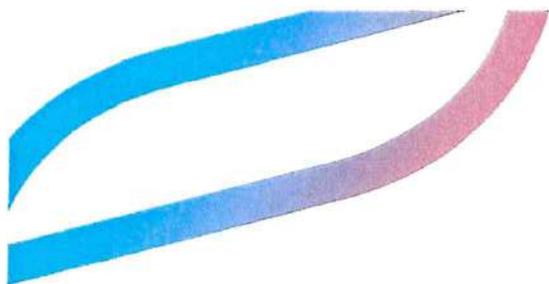


Figure 66 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge résidentielle publique

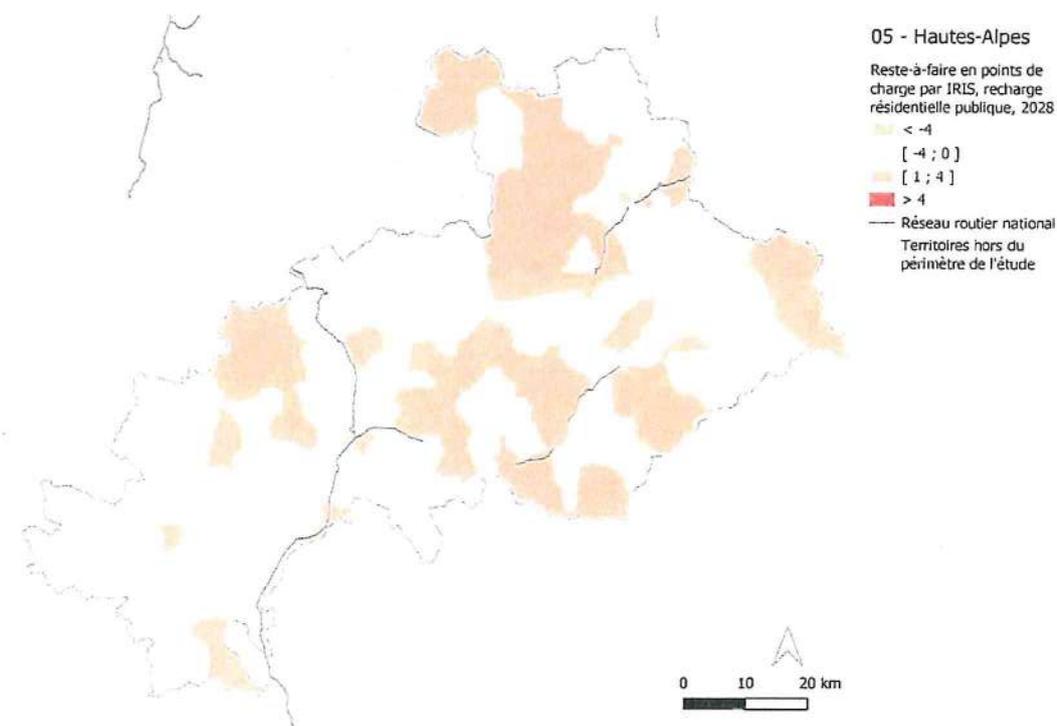
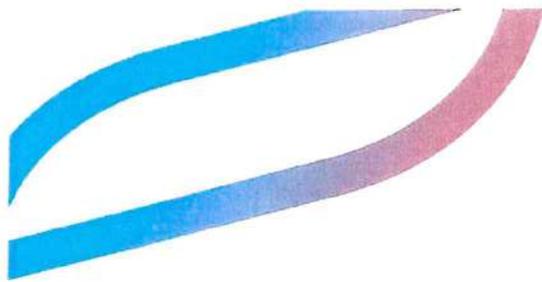


Figure 67 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge résidentielle publique



6.3.2.2 Recharge de transit

Les efforts de déploiements au niveau des points de charge dits de « transit » sont localisés au niveau des communes proches des axes routiers principaux et secondaires, et peuvent faire l'objet de regroupement sous forme de « hub ».

Point important à noter : la localisation des emplacements de points de charge de transit est moins stricte que pour le résidentiel public. En d'autres termes, les déploiements réalisés dans une IRIS peuvent compléter ceux identifiés dans une IRIS limitrophe.

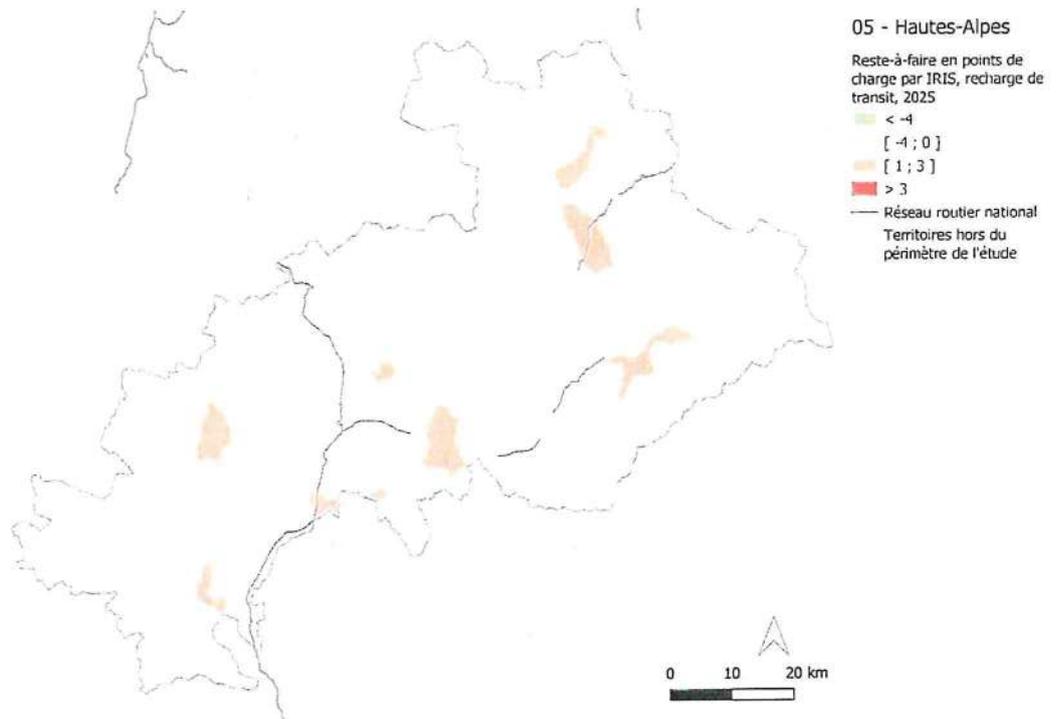


Figure 68 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge de transit

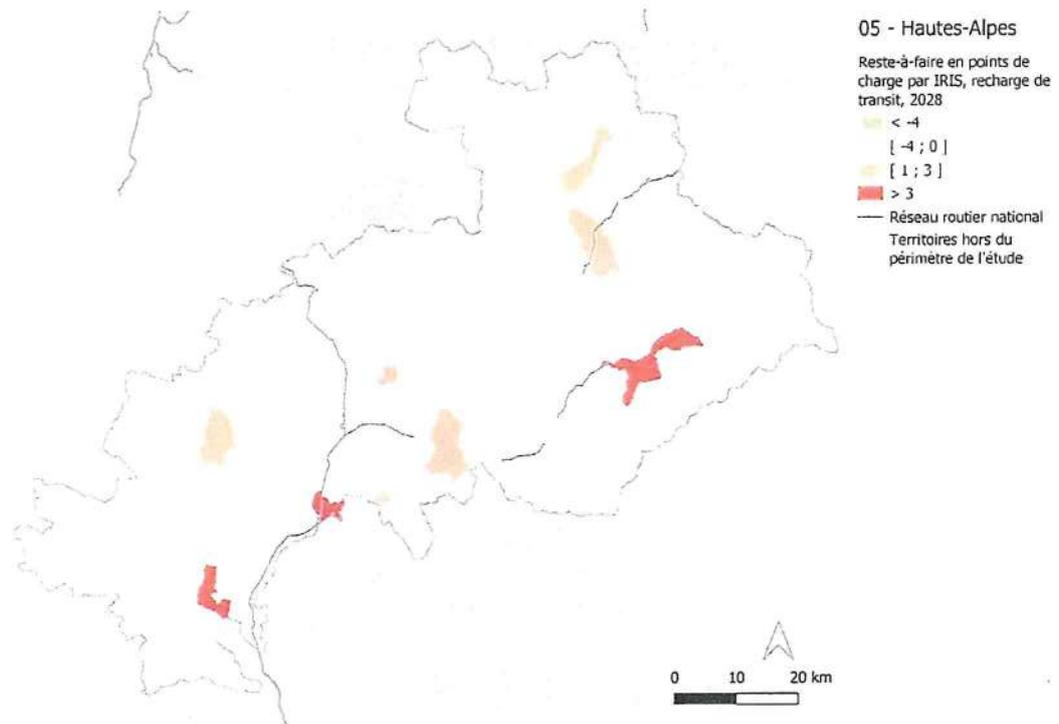


Figure 69 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge de transit

6.3.2.3 Recharge de destination

Concernant la recharge de destination, le reste-à-faire ne prend pas en compte les éventuelles mises en conformité LOM des parkings de plus de 20 places (pour les raisons expliquées de manière détaillées dans la section dédiée). De fait, seuls les points de charge existants et les projets d'acteurs publics et privés connus à ce stade ont été inclus dans l'analyse.

Les efforts de déploiements à mettre en œuvre se retrouvent principalement au niveau des communes disposant de parkings à proximité de commerces, de zones d'activités, d'équipements sportifs ou encore de lieux touristiques. En synthèse, ce sont les lieux attirant du public qui sont prioritairement ciblés par la modélisation.

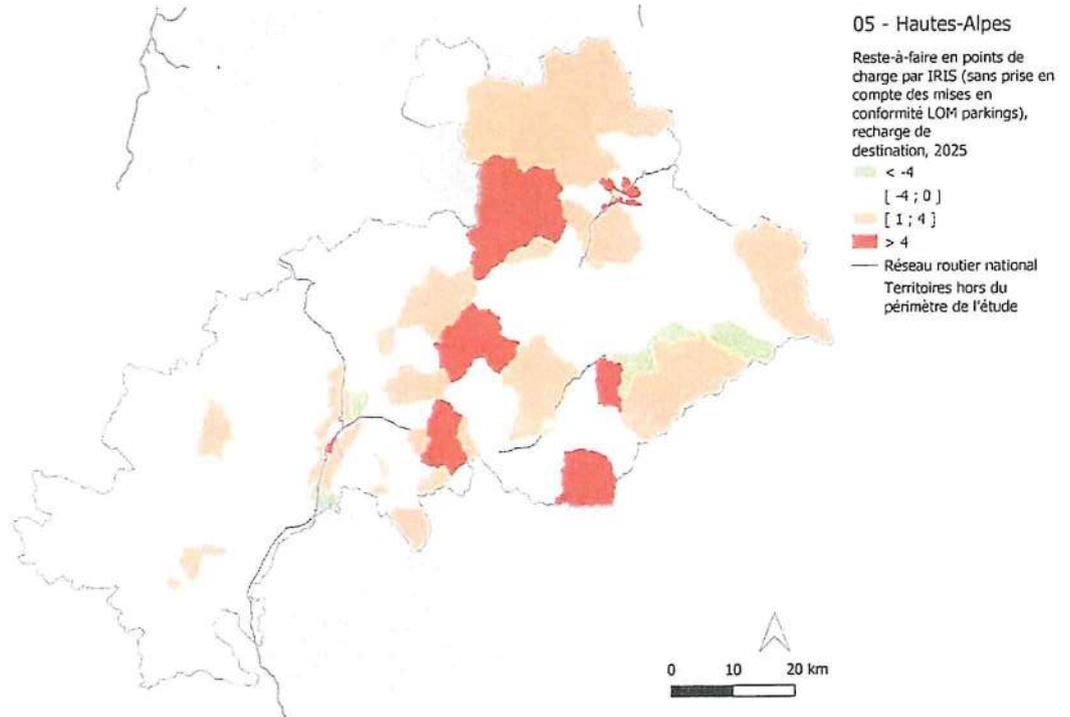
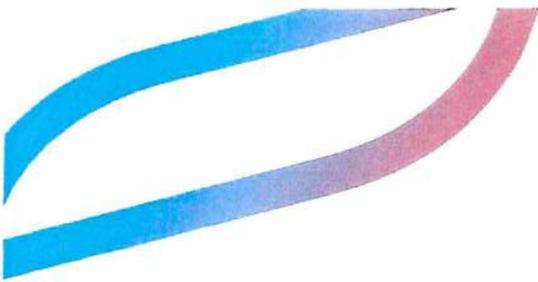


Figure 70 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge de destination

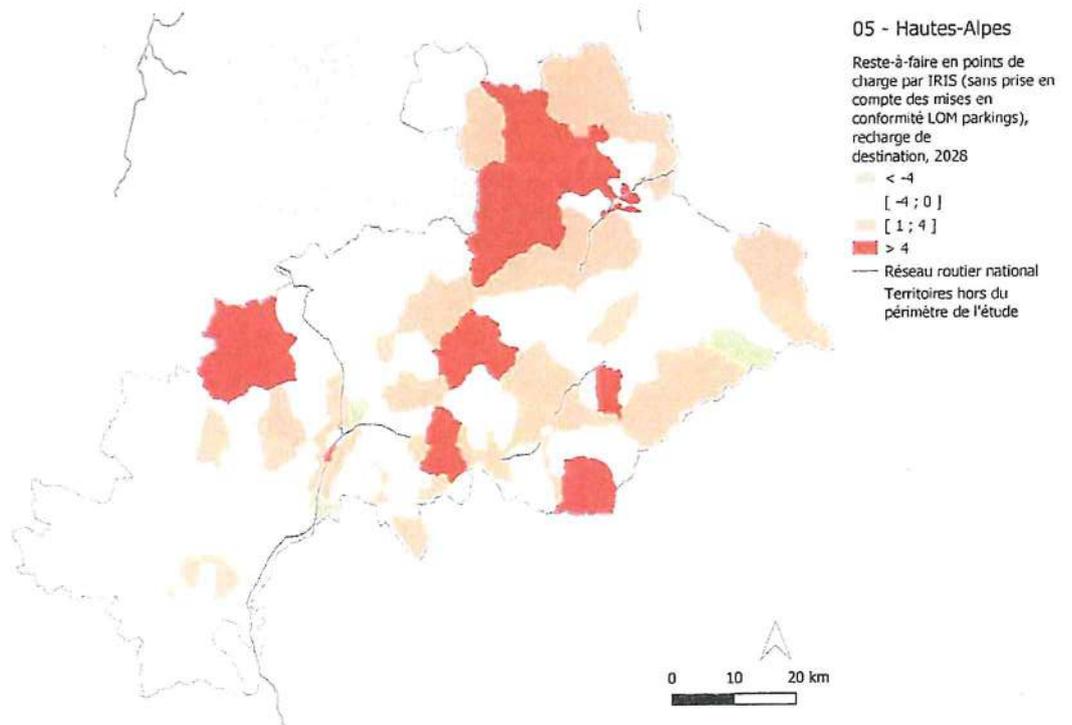
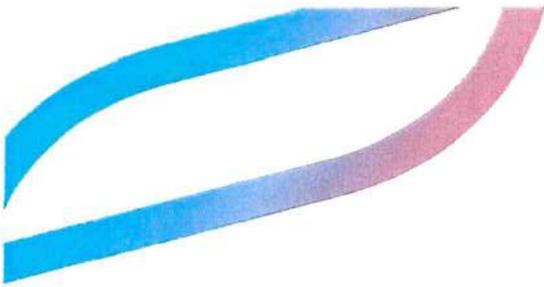


Figure 71 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge de destination



6.3.2.4 Analyse des zones blanches

Pour aboutir à une offre de recharge ouverte au public cohérente pour les utilisateurs et répondant à leurs besoins, une analyse des zones blanches sur le périmètre a été réalisée : une zone blanche pour la recharge ouverte au public est caractérisée ici par un éloignement de 30 kilomètres ou plus à vol d'oiseau du point de charge ouvert au public le plus proche, quel que soit l'aménageur du point de charge.

L'analyse a montré qu'aucune zone blanche pour la recharge ouverte au public ne se trouvait sur le territoire, c'est-à-dire que n'importe-quel conducteur se trouve à moins de 30 km d'un des points de recharge ouverte au public recensés dans la section 2.

Si aucune zone blanche n'a été identifiée sur le territoire, cela n'exclut néanmoins pas le fait que certains ménages pourront ressentir le besoin d'avoir une IRVE ouverte au public plus proche, notamment pour ceux ne bénéficiant pas de recharge à domicile, et sur certains territoires notamment montagneux, comme cela est le cas des Hautes-Alpes, où les distances sont parfois plus longues à parcourir : la disposition des infrastructures routières aura donc un impact important.

6.4 Stratégie territoriale et de déploiement

6.4.1 Présentation des 3 axes de la stratégie

Le groupement Element Energy - SYSTRA a accompagné le syndicat d'énergie dans l'élaboration de sa stratégie de déploiement de bornes à l'échelle du territoire. Cette stratégie est articulée autour de 3 axes qui ont été définis en cohérence avec le Guide SDIRVE :

- Le premier axe porte sur la définition des priorités de déploiements selon les besoins identifiés. Cet axe doit permettre de répondre aux différentes questions « Quelle type de borne prioriser ? Où les déployer ? Combien est-il nécessaire d'en déployer ? » ;
- Le second axe concerne la répartition de l'effort entre les différents acteurs du territoire et la coordination des différentes initiatives et tend à répondre à la question « Qui déploie les bornes et selon quelles modalités de partenariat ? » ;
- Enfin, l'axe 3 intègre l'analyse des aspects économiques et de leur impact pour le syndicat d'énergie, avec notamment pour objectif de répondre à la question « quel modèle économique pour le syndicat ? ».

Le contenu de chacun des axes est précisé dans les paragraphes suivants.

Il convient de souligner que ces trois axes sont interdépendants et bien qu'ils soient présentés les uns après les autres, une approche globale a été adoptée dans le processus d'élaboration.

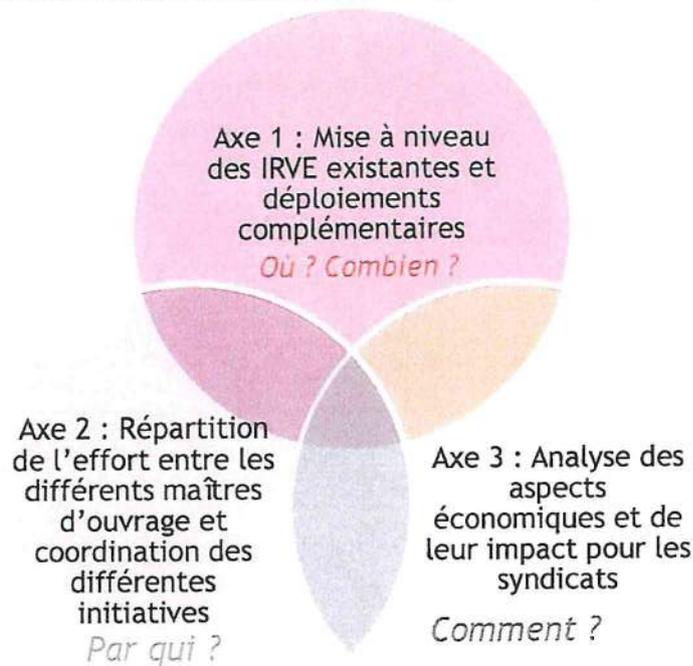


Figure 72 : Les trois axes de la stratégie territoriale

6.4.1.1 Axe 1 : mise à niveau des IRVE existants et déploiements complémentaires

Plus précisément, cet axe aborde deux volets de réflexion :

- La priorisation de l'effort d'investissement pour les nouveaux déploiements. Il s'agit de définir les catégories de recharge à privilégier (résidentielle publique, à destination ou de transit) et la logique territoriale à adopter (par exemple : homogénéité du maillage sur le territoire, priorisation de secteurs stratégiques comme les zones touristiques, les centres-bourgs, les axes de transit etc.) ;
- La mise à jour éventuelle des bornes existantes. Ceci concerne les évolutions envisagées pour les bornes sous ou mal exploitées (maintien en l'état ou optimisation).

Chacun de ces enjeux a été clairement abordé lors des différentes réunions de travail, intégrant à la fois les équipes techniques et les élus du syndicat d'énergie. Ces éléments ont également été présentés dans le détail aux acteurs du territoire à travers les différents jalons de concertation (voir la section dédiée au processus de concertation mis en place).

6.4.1.2 Axe 2 : coordination des initiatives entre les différents maîtres d'ouvrage sur le territoire

Ce second axe vise à définir le niveau d'ambition en termes de partenariat et de coordination avec les différents acteurs du territoire, en ce qui concerne les axes prioritaires pour le syndicat d'énergie (déploiements propres), mais également plus largement à l'échelle du territoire.

Le syndicat d'énergie se positionne par rapport à la répartition de l'effort de déploiement entre son propre réseau de bornes de recharge et ceux des différents maîtres d'ouvrage. Par ailleurs, en termes de coordination, le syndicat d'énergie peut choisir un rôle plus ou moins actif vis-à-vis des acteurs du territoire, avec une différenciation potentielle entre les acteurs publics et privés, notamment en lien avec les priorités politiques identifiées.

Le tableau présenté ci-après résume les archétypes de niveaux d'engagement qui ont été proposés au syndicat d'énergie pour appuyer la réflexion stratégique. Il convient de souligner que ces différents archétypes ne sont pas hermétiques et que des formats hybrides peuvent être envisagés. En outre, comme précisé ci-dessus, une différenciation de l'effort de coordination peut être souhaitée en fonction du type d'acteur considéré.

Tableau 22 : Niveaux d'engagement du SDE dans l'effort de coordination

Niveau d'engagement		Exemples d'actions et d'orientations clés
A: Acteur observateur		Mise à disposition des résultats de l'évaluation des besoins aux acteurs du territoire pour laisser place à l'initiative privée dans les déploiements à réaliser. Publication potentielle d'une charte départementale pour suggérer des bonnes pratiques pour les bornes déployées sur le territoire (interopérabilité, tarification, etc.).
B : Chef d'orchestre		Mise en place d'incitations fortes au niveau du territoire pour favoriser le déploiement de bornes par le secteur privé, notamment à destination (hôtels, campings, restaurants, etc.) ; partage des bonnes pratiques, accompagnement, soutien financier, etc. Campagnes de communication auprès des acteurs publics du territoire pour soutenir la mise en conformité avec le cadre réglementaire.
C : Leader agile		Changement de la logique d'investissement : redéfinition de l'ingénierie financière, co-investissements, voire contrats de concessions. Travail en coopération avec des partenaires pour réduire le poids de l'investissement (qu'ils soient publics ou privés). Rôle de conseil et d'accompagnement des acteurs du territoire, organisation de conférences annuelles.
D : Moteur de la transition		Politique active et volontariste sur les déploiements, avec une volonté d'être leader sur le territoire. Renforcement du réseau existant et de la coopération avec les autres syndicats d'énergie pour demeurer compétitif face à la structuration de l'offre privée.

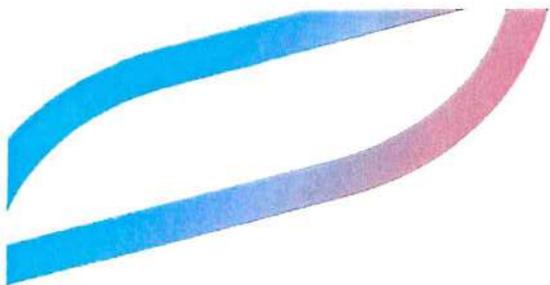
6.4.1.3 Axe 3 : implications budgétaires et économiques

Ce troisième axe est structurant et représente l'un des enjeux clés de cette phase de stratégie. Les implications économiques guident le positionnement du syndicat d'énergie, notamment au regard des ambitions qui peuvent être affichées de manière réaliste dans le document de stratégie.

L'analyse des aspects économiques et de leur impact se fait autour de 3 points :

- La capacité d'investissement du syndicat d'énergie à court et moyen terme (2025 et 2028) pour les déploiements directs et les éventuels mécanismes de soutien, les objectifs de rentabilité poursuivis ;
- Les modalités d'installation et d'exploitation des bornes sous maîtrise d'ouvrage du syndicat d'énergie et leur impact sur les déploiements complémentaires, sur le court et le moyen terme ;
- Les principes de tarification (uniformisation potentielle de tarification entre aménageurs publics, évolution des grilles tarifaires, etc.).

Ce troisième axe est déterminant car il conditionne la capacité du syndicat d'énergie à investir dans le déploiement de nouveaux points de charge sur le territoire.



6.4.2 Stratégie retenue par le SYME05 et sa déclinaison en objectifs opérationnels

6.4.2.1 Axe 1 : Déploiements complémentaire et mise à niveau des IRVE existants

En premier lieu, il est important de mettre en avant les réflexions du SYME05 en ce qui concerne les déploiements de points de charge complémentaires et le besoin éventuel de mise à niveau des bornes existantes. Comme souligné précédemment, les objectifs opérationnels fixés à l'échelle du territoire représentent une cible pour l'échéance 2025, tous maîtres d'ouvrage confondus. L'effort ne doit pas être porté uniquement par le syndicat d'énergie, et l'ensemble des porteurs de projet, publics comme privés peuvent participer à l'effort de déploiement de points de charge ouverts au public et appuyer le développement de l'électromobilité sur le territoire (voir section dédiée aux objectifs affichés dans le fichier réglementaire pour l'échéance opérationnelle).

Enfin, pour rappel, le déploiement de bornes de recharge dans le cadre de la stratégie du SYME05 et le SDIRVE en général ne concerne que les véhicules légers (VP, VUL, deux-roues), et pas les poids-lourds, qui ont des besoins spécifiques, que ce soit de durée de la recharge (recharge généralement longue), de taille de place de parkings ou de localisations des bornes, comparé aux véhicules légers.

Les sections suivantes mettent en avant les enjeux clés identifiés par le SYME05 en ce qui concerne les points de charge sous sa maîtrise d'ouvrage. L'objectif principal est de préciser le cadre d'analyse et de détailler les orientations stratégiques du SYME05, notamment pour l'échéance opérationnelle.

Catégories de recharge ciblées

Sur la base des déploiements déjà effectués par le syndicat d'énergie et des analyses réalisées depuis le début du schéma directeur, de premières orientations ont été fixées concernant les catégories de recharge à cibler par le syndicat d'énergie.

Dans la lignée des résultats de l'évaluation des besoins, le SYME05 a opté pour une stratégie de déploiement à l'horizon opérationnel axée sur l'ensemble des catégories de recharge.

Les besoins résidentiels publics se concentreront dans les secteurs densément peuplés, où résident des ménages sans accès à un stationnement privatif. A noter qu'aucun effort de déploiement ne sera réalisé sur les communes n'ayant pas transféré la délégation de compétence, ce qui est le cas par exemple de Gap, Briançon et Saint-Martin-de-Queyrières. A noter que les communes de Gap et de Briançon ont lancé un appel à manifestation d'intérêt remporté par Easycharge.

Par ailleurs, pour la recharge de destination, la priorité sera donnée aux zones du territoire qui concentrent un besoin important ou qui représentent un enjeu pour l'attractivité du territoire, en particulier les zones touristiques et notamment les stations de ski, mais également le lac de Serre-Ponçon. Le SYME05 exprime une forte volonté de pouvoir répondre à la demande touristique et notamment sur les pôles générateurs de tourisme.

Enfin, le déploiement de la recharge de transit est indispensable sur le territoire des Hautes-Alpes qui constitue un axe de transit en provenance des Baronnies et un itinéraire bis de la Vallée du Rhône. A noter également que 4000 camions/jour passent par Tallard en direction du sud de la Région.

A noter que le SYME05 a défini son effort de déploiement en tenant compte du reste-à-faire calculé à l'horizon 2028, et considérant que l'effort de déploiement aurait atteint les 40% en 2025. Le tableau qui suite indique l'effort de déploiement envisagé par le syndicat, aux deux horizons d'étude.

Tableau 23 : priorisation de l'effort de déploiement par le SYME05

	Recharge résidentielle publique	Recharge de destination	Recharge de transit
Catégorie ciblée par le SYME05 ?	Oui	Oui	Oui
Nombre de points de charge ciblés à l'échéance opérationnelle de 2025	8	16	4
Nombre de points de charge ciblés à l'échéance opérationnelle de 2028	20	40	11

Bien entendu, il faut souligner que ce plan de déploiement prévisionnel n'est pas figé et l'ambition est de pouvoir travailler de manière agile en coopération avec les acteurs du territoire pour notamment tenir compte de l'évolution effectivement constaté du marché de l'électromobilité.

Ainsi, le SYME05 réserve la possibilité de repenser le positionnement affiché si l'évolution sur le marché n'était pas conforme à l'anticipé. L'objectif du schéma directeur est de fixer un cap d'action pour donner une visibilité sur les grandes orientations pour le territoire en matière de développement du réseau de recharge. Une mise à jour réglementaire est prévue réglementairement à l'échéance de moyen terme pour faire un point d'étape sur les développements réalisés.

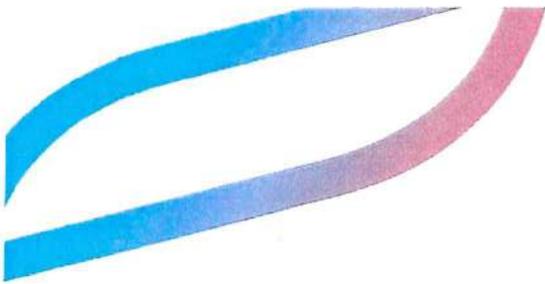
Zones géographiques ciblées

Au-delà des catégories de recharge considérées et du nombre de points de charge visés, le SYME05, se pose la question des localisations à prioriser. Sur ce plan, une analyse à la fois quantitative et qualitative a été menée pour tirer profit de l'expertise des bureaux d'étude missionnés pour la réalisation du schéma directeur en matière de modélisation, mais également intégrer pleinement la connaissance du territoire des acteurs publics.

Par conséquent, dans la lignée des éléments présentés dans les sections précédentes, la cartographie ci-dessous met en parallèle les résultats de l'analyse quantitative avec les contributions des acteurs du territoire. Ainsi, le reste à faire est communiqué au niveau de chaque IRIS, toutes catégories de recharge confondues, en intégrant une approche par densité (nombre de points de charges par km²). Il s'agit en effet de gommer les biais géographiques liés à la superficie plus importante des IRIS rurales du territoire. Dans les zones prioritaires, on note sur la cartographie une forte prédominance des IRIS urbaines, marquées par une forte proportion de ménages sans accès à un stationnement privatif et une plus importante densité de population³³. C'est le cas dans les principaux pôles urbains du territoire (Briançon et Gap), mais également dans des communes moins peuplées comme Embrun.

En complément de cette analyse quantitative basée sur les résultats de l'évaluation des besoins, les contributions des acteurs du territoire ont été intégrées à la cartographie. Celles-ci mettent en avant des zones considérées par les acteurs du territoire comme stratégiques pour le déploiement de bornes de recharge ouvertes au public. Cette double grille de lecture est clé, permet d'affiner l'analyse et d'informer la réflexion stratégique du syndicat d'énergie. On notera

³³ On rappellera ici que le SYME05 a opté pour un scénario de comportement des conducteurs sans stationnement privé axé de manière prédominante sur la « recharge à destination et de transit » pour l'évaluation des besoins.



ainsi une correspondance dans la quasi-totalité des cas entre la modélisation et les contributions des acteurs du territoire.

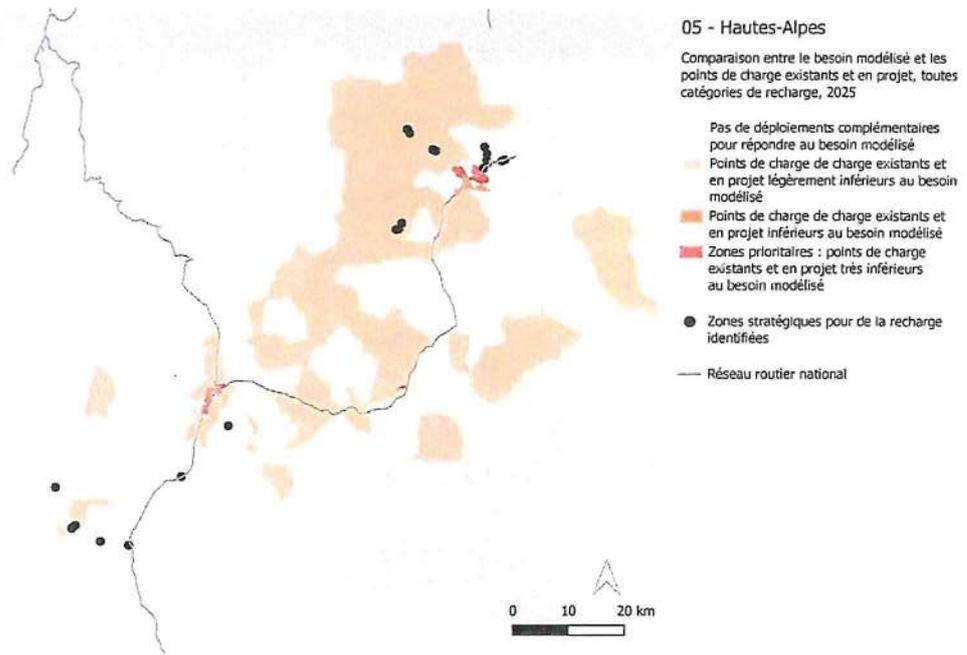


Figure 73 : mise en parallèle des résultats du reste à faire et des contributions des acteurs du territoire

Bien entendu, cette première analyse n'est pas définitive et des discussions plus approfondies devront avoir lieu avec les acteurs du territoire pour prioriser les déploiements à la maille infra-IRIS dans les phases opérationnelles du schéma directeur. Cela étant, cette première trame d'analyse permet déjà d'esquisser les zones prioritaires qui pourront être considérées sur le très court terme.

Mise à jour de bornes existantes

Conformément au Guide SDIRVE, une analyse des besoins de mise à niveau des infrastructures existantes déployées par le syndicat d'énergie a été réalisée, qu'elle soit technique, technologique ou réglementaire. Grâce aux indicateurs techniques présentés en 3.1.5 et détaillés en annexes à la section, une liste de recommandations de mise à niveau des IRVE existantes du réseau du syndicat d'énergie a été dressée, dans le tableau présenté ci-dessous : les critères de mise à niveau considère les modes de paiement disponibles, la mesure de la recharge, le type de prise sur les points de charge, le protocole de communication et les capacités de recharge intelligente, et la connexion de l'IRVE au réseau internet. Le but de ces recommandations de mise à niveau est de s'aligner avec les standards du marché pour s'assurer de la pérennité du fonctionnement des IRVE dans la durée, et par ailleurs, assurer une qualité de service sur le réseau exploité. Les données techniques sur les bornes de recharge existantes ont été obtenues auprès des opérateurs et aménageurs du réseau de bornes déployé par le syndicat d'énergie.

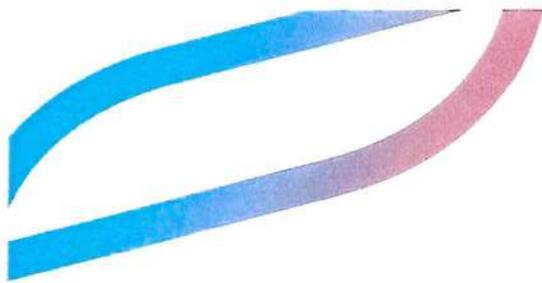


Tableau 24 : Recommandations de mise à niveau des bornes existantes du réseau du SYME05

Critère	Recommandations bornes de recharge existantes	Recommandations pour futurs déploiements
Mode de paiement	Pas de mise à niveau nécessaire	Suivi des réglementations nationales et européennes pouvant renforcer les exigences de paiement à l'acte (dont moyens de paiement par carte bancaire)
Mesure de la recharge	Pas de mise à niveau nécessaire Contrôle en service à réaliser tous les 10 ans	Ajout d'un compteur MID sur tous les points de charge AC - minima technique requis pour pouvoir bénéficier des <u>primes ADVENIR</u>
Type de prise	Pas de mise à niveau nécessaire	Disponibilité systématique d'une prise T2 sur les points de charge AC de 3,7 à 22 kW et d'une prise Combo 2 sur les points de charge DC
Protocole de communication et recharge intelligente	Mise à jour de la norme OCPP 1.5 vers la norme OCPP 1.6 pour 87 points de charge	Veille technologique sur les autres standards plus récents : OCPP 2.0, ISO 15118 (permettant notamment le Plug & Charge), communication IRVE / réseau électrique.
Connexion Internet	Mise à jour des bornes sous GPRS vers la 3G (78 bornes)	Surveiller les annonces de fin des réseaux 3G pour une mise à niveau potentielle des bornes existantes.

Par ailleurs, le SYME05 va suivre l'utilisation des bornes de recharge existantes, grâce à des données sur les recharges effectuées sur son réseau. Le diagnostic du SDIRVE a permis ainsi d'analyser des indicateurs comme le nombre de recharges réussies, ou encore le pourcentage d'utilisation de chaque point de charge du réseau eborn. Le SYME05 se donne ainsi la possibilité de déplacer des bornes sous-utilisées car mal positionnées et / ou inadaptées au besoin, en fonction de plusieurs critères :

- Le taux d'utilisation, en appliquant par exemple un taux d'utilisation moyen minimal à atteindre ;
- D'autres critères : en effet, le taux d'occupation n'est pas le seul paramètre à suivre, car celui-ci peut varier sensiblement sans pour autant nécessiter le déplacement d'une borne. C'est par exemple le cas dans des zones touristiques où le taux d'utilisation varie très fortement suivant les saisons.

6.4.2.2 Axe 2 : Gestion du réseau du Syme05 et coordination des initiatives entre les différents maîtres d'ouvrage sur le territoire

Au-delà des objectifs de déploiement propres au syndicat d'énergie, il est également important de considérer les questions clés de gestion du réseau de bornes de recharge sous maîtrise d'ouvrage du SYME05 ainsi que les mécanismes potentiels de coordination avec les acteurs du territoire.

Mode d'installation et d'exploitation des bornes sous maîtrise d'ouvrage du SYME05

En premier lieu, il convient de rappeler que le réseau du SYME05 s'inscrit dans le cadre de la DSP eborn, regroupant 11 syndicats d'énergie des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-PACA (voir cartographie ci-dessous). Cette délégation de service public est opérationnelle jusqu'en 2028 et offre donc une très bonne visibilité pour les années à venir en ce qui concerne le mode d'installation et d'exploitation des bornes sous maîtrise d'ouvrage du SYME05.

Toutefois, comme souligné précédemment, l'organisation de la DSP n'est pas forcément adaptée aux conclusions de l'évaluation des besoins. De fait, l'objectif du SYME05 est de pouvoir travailler en coopération avec les autres syndicats d'énergie du groupement pour adapter le marché aux besoins de déploiement identifiés dans le cadre des SDIRVE et permettre de réaliser l'ambition des syndicats d'énergie à l'échéance opérationnelle de 2025.



Figure 74 : périmètre géographique de la DSP eborn

L'ampleur de la DSP eborn est un avantage pour les utilisateurs du réseau qui dispose d'une très bonne visibilité sur le service proposé lors de leurs déplacements internes mais également transdépartementaux. Par ailleurs, comme présenté dans la section dédiée, cette organisation permet de garantir une uniformité dans la tarification sur l'ensemble du réseau, soit plus de 1200 bornes de recharge.

En parallèle de la DSP qui court jusqu'à 2028, le SYME05 souhaite lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt complémentaire pour une durée de 8 ans, ou de négocier par avenant à la DSP Eborn un nouveau plan à dépenses constantes.

À titre informatif, le tableau ci-dessous récapitule les différentes options qui pourraient être envisagées dans le cadre d'une redéfinition des modalités d'exploitation et d'installation sous maîtrise d'ouvrage du SYME05.

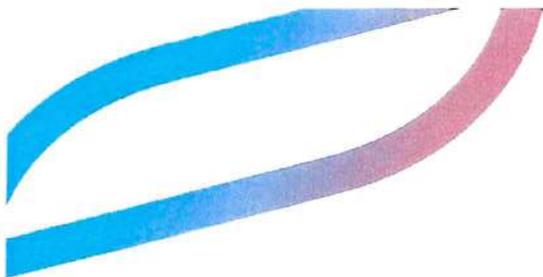


Tableau 25 : récapitulatif des principaux avantages et inconvénients pour les différents types de marchés potentiellement actionnables

Critère d'évaluation	Exploitation en Régie	SEM dédiée	DSP court-terme	Concession de long terme
Poids des Investissements	Red	Yellow	Red	Green
Coûts opérationnels	Red	Yellow	Red	Green
Risque de mauvaise image liée à l'utilisation du budget public si le réseau est défaillant ou sous-utilisé	Red	Yellow	Green	Green
Risque lié à la propriété des bornes (mises à niveau, remplacement des matériels)	Red	Yellow	Red	Green
Retombées économiques pour le Syndicat	Green	Yellow	Green	Red
Contrôle de l'implantation des IRVE	Green	Green	Dépend de l'accord et du volume de IRVE installées dans le cadre du contrat négocié	
Contrôle de la tarification	Green	Green	Green	Yellow
Gestion des éléments contractuels	Green	Yellow	Red	Yellow
Dependance au prestataire	Green	Yellow	Red	Red

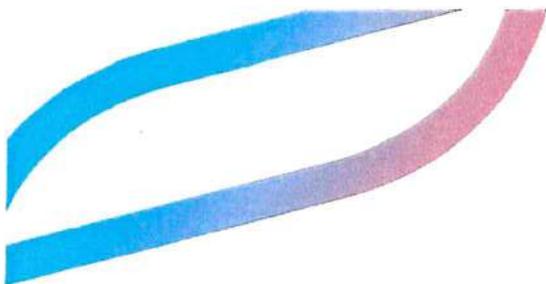


Rôle dans la coordination avec le secteur public

Le guide SDIRVE insiste sur l'importance de coordonner autant que possible les déploiements de points de charge au niveau du territoire. En premier lieu, il faut souligner le rôle central joué par le SYME05 dans la coordination des initiatives portées par le secteur public. Le large maillage du territoire des Hautes-Alpes est une conséquence directe de l'engagement du SYME05 auprès des acteurs publics du département. Les déploiements réalisés à date de réalisation du diagnostic représentaient pour rappel plus de deux tiers des bornes déployées. Communes de Gap et de Briançon souhaitent développer l'offre de recharge par des avis à manifestation d'intérêt.

On se focalisera sur le périmètre du SyME05 dans l'exposé, étant entendu que les initiatives privées et publiques sur les communes de Gap et de Briançon sont intégrées dans ce schéma. Très clairement, le SYME05 souhaite conserver un rôle central dans le développement du réseau de recharge sur le territoire, notamment pour répondre aux besoins des acteurs publics qui ont délégué (ou sont sur le point de déléguer) leur compétence IRVE au syndicat d'énergie. Il faut souligner une relation de confiance établie entre le SYME05 et les acteurs publics de Hautes-Alpes, lui conférant un rôle clé : identification des zones de besoin, priorisation des déploiements de bornes de recharge, etc.

En outre, il faut souligner le rôle particulier joué dans les zones rurales du territoire. Si les zones les plus denses du territoire sont déjà ciblées par des opérateurs privés, les zones rurales restent souvent peu attractives (sur le court terme). De fait, l'engagement du SYME05 a été tout à fait indispensable pour couvrir le territoire et lutter efficacement contre les zones blanches. À ce stade, aucun point sur le territoire n'est situé à plus de 30 kilomètres d'un point de charge ouvert au public. Bien entendu, il est important de rester attentif aux besoins remontés par les acteurs du territoire. Sur ce dernier point, comme souligné dans la section dédiée au service de recharge, les utilisateurs du réseau eborn ont la possibilité de signaler (sur une plateforme dédiée) les zones dépourvues d'IRVE qu'il serait intéressant d'équiper.



Rôle dans la coordination avec le secteur privé

Comme souligné, le SYME05 constate au niveau du territoire une assez faible intervention du secteur privé à ce stade, avec une concentration de ces derniers acteurs dans les zones les plus denses du territoire (voir les éléments présentés dans les sections relatives au Diagnostic). Le réseau eborn était à date de réalisation du diagnostic le premier réseau de recharge sur le territoire.

De plus, le SYME05 constate également une difficulté à consolider les projets portés par le secteur privé au niveau opérationnel. Il n'existe en effet pas de canaux de communication en place, et les échanges bilatéraux avec les principaux acteurs privés de la recharge n'ont pas permis d'identifier de projets en cours sur le territoire (voir détails du processus de concertation récapitulé en annexe).

A noter une entreprise privée identifiée sur le territoire : SerresEntreprise qui envisage de déployer, d'ici à 2025 cinq projets de bornes de transit sur les communes d'Aubessagne, Saint-Firmin, Dévoluy et Embrun.

Il faut en outre souligner que les données GIREVE relatives aux bornes déployées ne sont pas mises en ligne de manière détaillée en accès libre. La base de données Etalab devrait normalement constituer un recensement exhaustif des points de charge ouverts au public à terme, mais cela n'est pas le cas à date (dans la dernière version en ligne, un total d'environ 35 000 points de charge étaient recensés, sur 71 630 points de charge mis en avant dans le baromètre de l'AVERE de fin septembre 2022³⁴).

L'objectif pour le SYME05 est de n'intervenir qu'en carence d'initiative privée sur le territoire. Le SYME05 envisage par conséquent de lancer un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour 8 ans en parallèle de la délégation de service public actuellement en cours dans le cadre du réseau Eborn, afin d'inciter les acteurs privés à venir investir sur le territoire, sur des bornes rentables mais également sur d'autres moins rentables.

Ambitions liées à la qualité de service

Pour le SYME05, et l'ensemble des syndicats d'énergie du groupement eborn, la volonté est d'offrir un service de qualité aux utilisateurs de véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeable. Tout d'abord, comme évoqué, le service offert aux utilisateurs couvre 11 départements et plus de 2400 point de charge du réseau eborn. Mais l'interopérabilité est également au cœur du projet porté par les syndicats d'énergie avec la volonté d'offrir aux utilisateurs le plus de fluidité dans le processus de recharge, en simplifiant au maximum l'accès aux bornes. Ainsi, la carte eborn permet d'accéder à plus de 100 000 points de charges répartis sur l'ensemble du territoire national et européen.

En outre, le réseau eborn propose aux utilisateurs plusieurs services complémentaires pour enrichir l'expérience utilisateur :

- Une application gratuite. Celle-ci permet d'identifier les bornes, leurs caractéristiques mais également de connaître leur disponibilité en temps réel. Elle offre également la possibilité aux utilisateurs de démarrer la recharge directement depuis l'application mobile, soit via le compte « abonné », soit via un paiement direct par carte bancaire. En outre, les abonnés ont la possibilité de réserver leur session de recharge, directement depuis l'application.

³⁴ [Baromètre de l'AVERE de la recharge](#)

- Un service de « borne à la demande » permettant aux utilisateurs de faire remonter en direct les localisations qui leur semblent intéressantes pour l'installation de bornes de recharge. Les contributions des utilisateurs peuvent être renseignées en direct sur la plateforme dédiée et sont mises en parallèle avec les bornes déjà existantes. Il s'agit d'un outil complémentaire pour informer la réflexion des syndicats d'énergie en ce qui concerne les besoins de points de charge complémentaires sur le territoire.

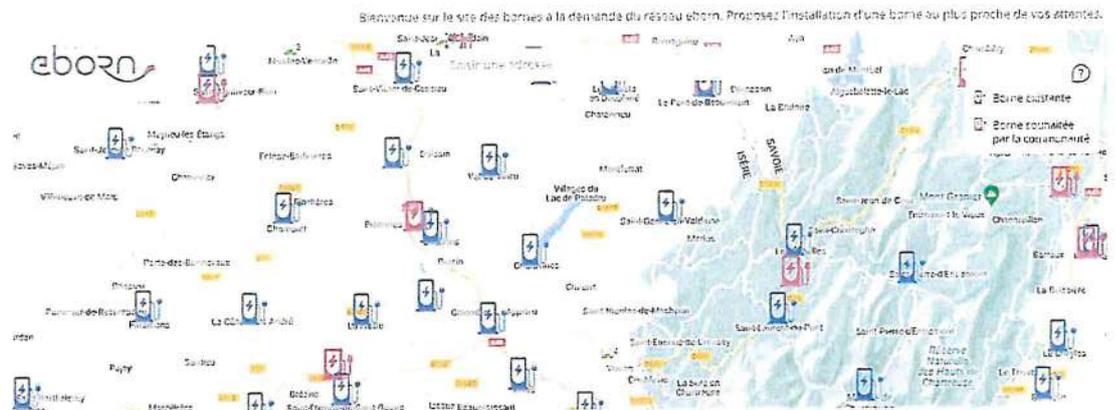


Figure 75 : Capture d'écran de la plateforme eborn dédiée aux bornes à la demande

Par ailleurs, comme souligné dans le chapitre présentant les éléments de diagnostic, le réseau eborn est marqué par une forte disponibilité de ses infrastructures. Sur le territoire des Hautes-Alpes, les points de charge du réseau eborn étaient disponibles 90% du temps sur les 19 derniers mois précédents la réalisation du diagnostic. L'objectif est d'œuvrer pour une disponibilité maximale des points de charge, afin d'offrir le meilleur service aux utilisateurs du réseau eborn. Cette dimension restera tout à fait centrale pour les années à venir.

Enfin, pour permettre de communiquer au public le plus large (collectivités locales, entreprises, associations, acteurs de la mobilité électrique, grand public, etc.) les résultats du SDIRVE, le SYME05 a mis en place, avec 13 autres syndicats d'énergie, un site internet Mobilité électrique Sud-Est dans lequel sont présentés les résultats principaux de la démarche. Cet outil renforce ainsi le rôle central du syndicat d'énergie dans le développement de l'électromobilité dans les Hautes-Alpes.

6.4.2.3 Axe 3 : implications budgétaires et économiques

Budget prévisionnel

En ce qui concerne l'échéance opérationnelle de 2025, les déploiements complémentaires qui seront réalisés seront intrinsèquement liés aux questions budgétaires et économiques. L'objectif du SYME05 est de continuer à répondre aux besoins identifiés sur le territoire, tout en gardant en ligne de mire l'objectif d'équilibre économique pour l'horizon 2028.

Le SYME05 affecte 6% de la taxes sur la consommation finale d'électricité au déficit du réseau Eborn. Ce budget est prévu pour assurer, voire améliorer la qualité du service sur les bornes.

Le SYME05 ne souhaite pas dépasser ce budget d'ici 2028 et n'envisage de ce fait aucun budget supplémentaire pour les prochains déploiements.

Le syndicat envisage donc de lancer un appel à manifestation d'intérêt (AMI) complémentairement à la délégation de service public (DSP) ou de négocier par avenant à la DSP eborn un nouveau plan à dépenses constantes.

Principes de tarification

Pour ce qui est de la tarification, l'ambition est de proposer un service uniforme pour l'ensemble du périmètre eborn, et ainsi offrir une bonne visibilité aux utilisateurs de véhicules électrique à batterie et hybrides rechargeables, y compris lors de leurs déplacements trans-départementaux. Les usagers ont donc accès à une tarification uniforme sur plus de 1200 bornes, réparties sur 11 départements.

L'enjeu est de proposer aux utilisateurs un format de tarification simplifié pour fluidifier au maximum le processus de recharge. Aussi, plusieurs options sont offertes aux utilisateurs de véhicules pour le paiement des recharges :

- Utilisation du badge eborn (réservé aux abonnés) ;
- Paiement via le compte client depuis l'application eborn (réservé aux abonnés) ;
- Paiement par carte bancaire depuis le smartphone ;
- Paiement par carte bancaire en « sans contact » (sur les bornes équipées uniquement) ;
- Utilisation du badge d'un autre opérateur de mobilité.

Par ailleurs, le choix des syndicats d'énergie a été de proposer une tarification au kWh pour offrir une visibilité précise au consommateur sur la quantité d'électricité délivrée. L'objectif était d'assurer une bonne compréhension des utilisateurs et de permettre d'évaluer le plus simplement possible le montant d'une recharge complète, ce qui est beaucoup plus complexe avec une tarification à la minute. À titre d'exemple, en considérant une voiture citadine (batterie de 40 kWh), le coût de la recharge complète pour un abonné eborn à la carte varie entre 10,6€ TTC et 20€ TTC selon le type de borne considéré. En outre, une réflexion a également été menée par les syndicats d'énergie pour proposer une tarification attractive récompensant la fidélité des abonnés.

Les tarifs proposés sur le réseau eborn sont récapitulés dans le tableau ci-dessous (il est important de noter que la terminologie utilisée pour décrire les bornes de recharge est celle utilisée jusqu'à présent dans la communication aux clients mais ne reflète pas les catégories de puissance considérées dans le SD IRVE, notamment pour la modélisation).

Borne de recharge	Abonné à la carte (12€ TTC / an)	Abonné au forfait (42€ TTC / mois)	Non abonné
Accélérée (<= 25 kVA)	0,264€ TTC / kWh	Recharge gratuite jusqu'à 250 kWh / mois	0,370€ TTC / kWh
Rapide ([25 kVA ; 50 kVA])	0,370€ TTC / kWh	Recharge gratuite jusqu'à 250 kWh / mois	0,489€ TTC / kWh
Ultra-rapide (> 50 kVA)	0,502€ TTC / kWh	Recharge gratuite jusqu'à 250 kWh / mois	0,607€ TTC / kWh

Par ailleurs, le guide SDIRVE précise qu'une « cohérence de tarification entre les différents maîtres d'ouvrage est également souhaitable » au niveau du territoire. Il faut cependant souligner que la question de la tarification est délicate et que le SYME05 ne peut en aucun cas imposer des standards de tarification pour les bornes qui sont indépendantes de son réseau.

Aujourd'hui, le marché est marqué par une très grande disparité des offres, avec des modèles parfois strictement opposés sur des bornes situées à quelques kilomètres d'intervalle. À mesure que le marché se développera, les utilisateurs seront de plus en plus attentifs à la qualité de l'offre offerte et n'accepteront plus n'importe quelles conditions pour la recharge de leurs véhicules (ce qui pouvait - et peut encore - être le cas lorsqu'un trop faible nombre de bornes était disponible et rendait les réseaux déployés indispensables quel que soit le tarif proposé). En outre, il est important de rappeler la démarche entreprise au niveau du réseau eborn, et plus largement au niveau des 14 syndicats d'énergie, qui ont travaillé ensemble pendant plus d'un an autour de la réalisation des SD IRVE, pour assurer une cohérence globale de la démarche.

6.4.2.4 Capacités du réseau de distribution : concertation avec les GRD

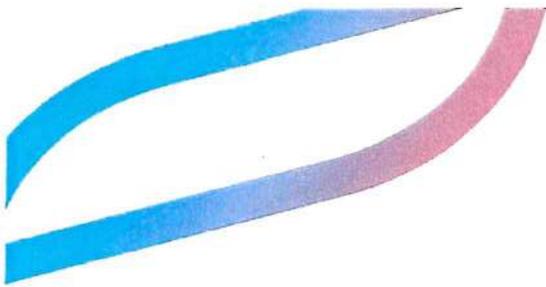
L'article R. 353-5-4 dispose que « les gestionnaires du réseau public de distribution d'électricité fournissent à la collectivité ou l'établissement public qui élabore le schéma directeur une évaluation des effets des nouvelles infrastructures de recharge sur le réseau de distribution d'électricité à l'échéance de moyen terme et l'informent, le cas échéant, des adaptations nécessaires du réseau. »

Selon l'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales, « le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité ou de gaz [émet] un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge ou de points de ravitaillement en gaz soumis à délibération de l'organe délibérant. ».

Le guide à l'attention des collectivités et établissements publics relatif aux Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques précise que selon les choix d'implantation des stations de recharge et leur dimensionnement, les travaux d'extension du réseau électrique de distribution peuvent le cas échéant s'avérer nécessaires et varier de façon très importante. Leur prise en compte nécessite des itérations entre le gestionnaire du réseau de distribution (GRD) et la collectivité ou l'établissement public pilote.

Les capacités d'accueil du réseau public de distribution sont appelées à évoluer durant la période d'exécution du schéma directeur (nouvelles constructions, évolution des besoins sur le territoire, etc.). La collectivité ou l'établissement public et le GRD sont invités à poursuivre leurs échanges, afin d'actualiser ces éléments.

Dans ce contexte, les GRD ont été intégrés dans la démarche tout au long de l'analyse et seront notamment consultés dans le cadre des phases opérationnelles du SDIRVE.



6.5 Fichier de données de synthèse des objectifs

Le fichier de données des objectifs opérationnels est un fichier réglementaire au format .csv qui intègre par IRIS un récapitulatif des données clés du schéma directeur, et notamment :

- ✓ Points de charge existants par intervalle de puissance réglementaire ;
- ✓ Indicateurs dynamiques moyennés des points de charge localisés dans l'IRIS ;
- ✓ Point de charge en projet et estimés en lien avec la mise en conformité réglementaire ;
- ✓ Objectifs opérationnels pour l'échéance de 2025 par intervalle de puissance.

Le fichier réglementaire donne une vision prospective pour le territoire et fixe un véritable cap pour assurer le développement des infrastructures de recharge, en lien avec les besoins identifiés sur le territoire et dans le but d'accélérer l'électromobilité sur le territoire.

Les objectifs affichés à la maille de l'IRIS pour l'échéance opérationnelle de 2025 concernent l'ensemble des maîtres d'ouvrage sur le territoire et ne reflètent pas seulement les déploiements qui seront effectués par le syndicat. Très concrètement, ces objectifs opérationnels sont les résultats de l'évaluation des besoins au niveau de chaque IRIS. Il s'agit en effet de mettre en avant un objectif à atteindre pour répondre au besoin modélisé dans le cadre du schéma directeur.

En outre, pour ne pas freiner les déploiements souhaités par les territoires, des compléments ont été apportés dans les IRIS des Hautes-Alpes qui ne ressortaient pas dans la modélisation. Ainsi, les élus du SYME05 ont pris la décision d'intégrer un minimum d'un point de charge par IRIS du fait de la dimension très touristique du département qui implique des besoins diffus sur l'ensemble du territoire pendant les périodes touristiques.

Dans le fichier réglementaire, ces compléments à la modélisation réalisée sont intégrés dans les objectifs opérationnels, dans le 2nd intervalle de puissance, à savoir l'intervalle]7,4 kVA ; 22 kVA].

En dernier lieu, il est important de souligner les enjeux liés à la délégation de compétence des communes. Le guide SDIRVE précise : « Afin d'assurer une cohérence dans l'élaboration du diagnostic et de la stratégie du schéma directeur, le schéma peut couvrir l'ensemble du territoire (par exemple le département), dès lors que les communes n'ayant pas transféré leur compétence manifestent leur intérêt d'être associées à la démarche d'élaboration du schéma directeur, et en vue d'un possible transfert de compétence ». De fait, afin de ne pas perdre le bénéfice du travail réalisé à travers cette étude, une colonne supplémentaire a été ajoutée dans le fichier .csv pour préciser pour chaque IRIS le statut de la délégation de compétence IRVE.

Cette colonne supplémentaire sera intégrée dans le fichier transmis à la préfecture, mais pourra être adaptée pour le document final déposé en Open Data. Ainsi, si la volonté de la préfecture est de ne voir figurer que les communes qui ont effectivement délégué la compétence IRVE, les IRIS associées aux autres communes pourront être supprimées du fichier public. Il convient néanmoins de rappeler qu'un effort important a été réalisé par le SYME05 pour mener une étude détaillée et fixer un véritable cap pour le déploiement de l'électromobilité dans le département des Hautes-Alpes.

6.6 Calendrier d'actions propres au territoire

Les orientations stratégiques définies par le SYME05 sont déclinées en actions, qui sont des mesures concrètes et précises à mettre en œuvre par le SYME05 lui permettant d'atteindre ses objectifs. Ces actions sont chiffrées et programmées dans le temps. Elles sont organisées en Fiche-action, classée par axe de la stratégie :

Axe 1 : mise à niveau des IRVE existants et déploiements complémentaires

Fiche-action 1.1 : déploiements de bornes de recharge

Fiche-action 1.1.1: Recharge "Résidentielle Publique"

Fiche-action 1.1.2: Recharge "Destination"

Fiche-action 1.1.3: Recharge "Transit"

Fiche-action 1.2 : Mise à niveau des bornes existantes

Fiche-action 1.3 : Suivi de la qualité de service

Fiche-action 1.4 : Suivi de la mise en œuvre du SDIRVE

Axe 2 : gestion du réseau du SDE et coordination des initiatives entre les différents maîtres d'ouvrage sur le territoire

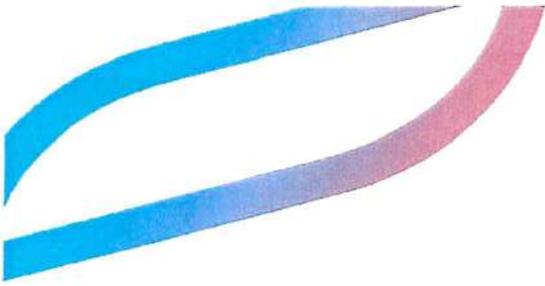
Fiche-action 2.1 : Articulation entre le syndicat et les acteurs publics et privés

Fiche-action 2.2 : Modalités d'installation et d'exploitation

Axe 3 : implications budgétaires et économiques

Fiche-action 3.1 : Principes tarifaires

Fiche-action 3.2 : Ingénierie financière



Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le 
ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE

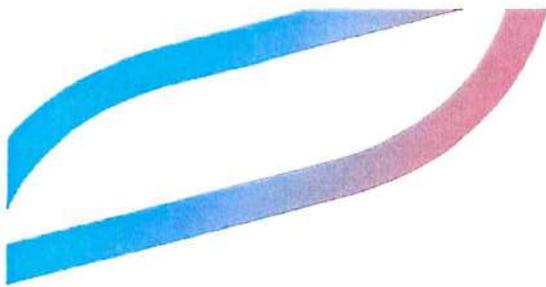


6.6.1 Fiche-action en lien avec l'axe 1 : mise à niveau des IRVE existants et déploiements complémentaires

Fiche 1.1.1 Développer des bornes résidentielles publiques							
Enjeux et objectifs	Enjeux : ne pas freiner le développement de mobilité électrique pour une partie des habitants et permettre aux habitants voulant s'équiper de véhicules électriques mais ne disposant pas de stationnement privés de se recharger sur des bornes résidentielles publiques						
	Objectif : répondre aux besoins des habitants ne bénéficiant pas de stationnement privé (et adresser également localement les besoins des touristes). Déployer 8 points de charges à l'horizon 2025 et 20 à l'horizon 2028						
Priorité	Haute						
Description	Au sein du territoire des Hautes-Alpes, 21% des véhicules ne disposent pas d'un stationnement privatif. C'est particulièrement le cas, dans les centres-bourgs qui se caractérisent par des logements denses, concentrés et sans parkings ou jardins privés. De ce fait, des solutions de recharge publiques sont nécessaires pour les populations de ces zones.						
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) Le besoin a été identifié pour chaque IRIS dans le cadre de la modélisation du SD IRVE 2) Un travail a été mené dans le cadre de la concertation par les acteurs du territoire qui a permis d'identifier des zones stratégiques pour l'implantation de nouvelles bornes 3) La mise en parallèle de ces deux analyses permet d'identifier les secteurs identifiés avec des besoins et une volonté des communes pour l'installation de bornes 4) Etudier les solutions innovantes et simplifiées de recharge pour ce type d'usages et ne pas considérer les solutions trop technologiques afin de limiter les coûts d'investissement et exploitation (recharge sur éclairage public par exemple) 						
Localisation	Zones urbaines Centres-bourg						
Points de vigilance :	<p>Eloignement entre les IRVE et le besoin : les usagers souhaitent que leur véhicule ne soit pas trop éloigné de leur habitation. Un maillage de l'offre est nécessaire.</p> <p>Tarification de la recharge résidentielle : la recharge d'un véhicule à domicile est moins chère qu'une recharge sur borne publique. Pour favoriser l'équipement des personnes n'ayant pas de stationnement privé, il convient d'adapter la tarification et de proposer une tarification accessible.</p> <p>Stationnement : Enjeux de rotation pour éviter l'effet ventouse, en lien avec les politiques de stationnement des communes.</p> <p>Foncier : Ces espaces se caractérisent également par une disponibilité limitée en espaces publics, ce qui peut rendre complexe la localisation de lieux d'implantation préférentiels d'IRVE.</p>						
Partenariat	<p>Communes : identification des sites + cofinanceur + foncier+ stationnement</p> <p>Habitants : réunion d'information + aide à l'identification de site (en option)</p> <p>ABF/Instances patrimoniales : s'assurer que les bornes ne dénaturent pas les sites (en option)</p>						
Echéance	Moyen terme (2028)						
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Priorisation des localisations en fonction des orientations de la Fiche-action 2.1 2) Déploiement étalé selon les niveaux de priorisation des communes 3) En option : information auprès des habitants 						
Elements financiers	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Coûts (€HT) par borne</th> <th><= 7,4 kVA</th> <th>> 7,4 kVA et <= 22 kVA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Matériel + installation + raccordement (Éléments de coûts à date de décembre 2022)</td> <td>15 000 €</td> <td>20 000 €</td> </tr> </tbody> </table>	Coûts (€HT) par borne	<= 7,4 kVA	> 7,4 kVA et <= 22 kVA	Matériel + installation + raccordement (Éléments de coûts à date de décembre 2022)	15 000 €	20 000 €
Coûts (€HT) par borne	<= 7,4 kVA	> 7,4 kVA et <= 22 kVA					
Matériel + installation + raccordement (Éléments de coûts à date de décembre 2022)	15 000 €	20 000 €					
Indicateurs de suivi	<p>Bornes installées : suivi du taux d'utilisation / suivi du taux de panne (données à récupérer annuellement auprès de l'opérateur)</p> <p>Planification : suivi du respect du volume d'installation annuel à l'aide de l'outil ARCGIS Online (cf Fiche 1.4)</p>						

Fiche 1.1.2		Développer un réseau de bornes de destination	
Enjeux et objectifs	Enjeux : La priorité sera donnée aux zones du territoire qui concentrent un besoin important ou qui représentent un enjeu pour l'attractivité du territoire, en particulier les zones touristiques et notamment les stations de ski, mais également le lac de Serre-Ponçon. Le SYME05 exprime une forte volonté de pouvoir répondre à la demande touristique et notamment sur les pôles générateurs de tourisme.		
	Objectif : Compléter ou étendre le maillage du réseau existant pour répondre à une demande de destination. Déployer 16 points de charges à l'horizon 2025 et 40 points de charge à l'horizon 2028		
Priorité	Haute		
Description	Les IRVE à destination sont situées sur des sites largement visités par la population, pour des arrêts plus ou moins importants. La caractéristique principale est que la recharge est réalisée en parallèle d'une activité (courses, visite touristique, etc.). Les zones prioritaires peuvent être des parkings publics (centres-villes, équipements accueillant du public, etc.), des parkings privés, voire même des emplacements sur voirie. Les lieux de destination (touristiques, d'achat, de loisirs, de visite, etc.) étant par définition des pôles d'attraction du territoire, ils sont particulièrement stratégiques pour le SYME05		
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rester attentif aux annonces des services de l'Etat concernant les modalités d'application de la loi LOM, afin d'identifier les parkings à équiper prioritairement dans ce cadre 2) Définir de manière claire le positionnement du syndicat vis à vis de l'équipement de ces parkings 3) Définir à partir de là les localisations prioritaires à l'aide du travail d'évaluation des besoins en concertation avec les communes 		
Localisation	Zones touristiques Stations de ski		
Points de vigilance :	Règlementation liée à l'équipements de parkings de plus de 20 places dans le cadre de la Loi LOM, dont les modalités doivent être précisées. Saisonnalité du site (pour les localisations touristiques): s'il n'est visité qu'une partie de l'année, la borne ne sera pas utilisée de manière optimale, ce qui peut poser des enjeux clés en ce qui concerne l'atteinte de l'équilibre économique.		
Partenariat	Conseil départemental/EPCI/Communes : identification des sites stratégiques Communes : identification du foncier infra-IRIS / cofinanceuses Déléataire : réalisation des travaux d'installation et exploitation des infrastructures Offices de tourisme : zones touristiques à équiper		
Échéance	Moyen terme (2028)		
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Priorisation des localisations infra-IRIS suite à la concertation des EPCI (voir Fiche-action 2.1) ; 2) Suivi des annonces relatives à l'application de la loi LOM ; 3) Étalement des déploiements jusqu'au 31 décembre 2025. 		
Éléments financiers	Coûts (€HT)	> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	> 22 kVA et < 150 kVA
	Matériel + installation + raccordement (Éléments de coûts à date de décembre 2022)	20 000 €	40 000 €
Indicateurs de suivi	Planification : suivi du respect des installations annuelles à l'aide de l'outil ARCGIS Online (cf. fiche 1.4)		

Fiche 1.1.3	Développer un réseau de bornes de Transit
Enjeux et objectifs	<p>Enjeux : le territoire des Hautes-Alpes constitue un axe de transit en provenance des Baronnies et un itinéraire bis de la Vallée du Rhône.</p> <p>Objectif : répondre aux besoins des automobilistes en transit et recherchant une borne rapide. Renforcer l'attractivité du réseau avec de la recharge rapide à ultra-rapide. Déployer 4 bornes de transit à l'horizon 2025 et 11 à l'horizon 2028</p>
Priorité	Haute
Description	<p>Le SYME05 souhaiterait disposer d'un réseau attractif et ambitieux. Les évolutions technologiques rapides, des bornes comme des batteries, font que les points de charge très rapides (> 150 kVA) ont un potentiel d'utilisation important. De ce fait, en équipant immédiatement le territoire avec ce type de borne, la probabilité d'une forte utilisation par les usagers est élevée.</p> <p>Ces points de charge peuvent être prioritairement installés à proximité des axes rapides pour les motifs de transit, mais peuvent être également être situés non loin de centres-bourgs pour répondre à des besoins résidentiels</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) S'appuyer sur le travail à l'IRIS pour identifier les secteurs d'intérêt 2) Concerter les communes, et éventuellement les opérateurs privés (les concessionnaires autoroutiers et les exploitants de stations-services) 3) Déployer environ 2 bornes par an
Localisation	Axes routiers secondaires
Points de vigilance :	<p>Concurrence avec les opérateurs privés : les autoroutes et les grands axes routiers peuvent faire l'objet de déploiements par les opérateurs privés.</p> <p>Tarification de la recharge de transit : la recharge ultra-rapide est plus chère que les recharges plus lente. Il convient de définir la tarification de manière à ce qu'elle reste non prohibitive et en cohérence avec les prix observés sur le marché pour ce type de charge</p> <p>Pression sur le réseau électrique : les recharges de haute puissance exercent une forte pression sur le réseau électrique et peuvent représenter un enjeu, notamment dans les zones rurales du territoire</p>
Partenariat	<p>Communes : identification des sites + cofinanceur + foncier</p> <p>Opérateurs privés (concessionnaires autoroutiers, stations service, hypermarché) : identification des points de charge existants + projets à venir</p>
Echéance	Moyen terme (2028)
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Priorisation des localisation en fonction des orientations de la Fiche-action 2.2 2) Etude de la tarification (cf fiche 3.1) 2) Déploiement étalé selon les niveaux de priorisation 3) En option : information auprès des habitants
Eléments financiers	<p>Coûts (€HT) >= 150 kVA</p> <p>Matériel + installation + raccordement 40 000 €</p> <p>(éléments de coûts à date de décembre 2022)</p>
Indicateurs de suivi	<p>Bornes installées : suivi du taux d'utilisation / suivi du taux de panne (données à récupérer annuellement auprès de l'opérateur)</p> <p>Planification : suivi du respect du volume d'installation annuel à l'aide de l'outil ARCGIS Online (cf Fiche 1.4)</p>



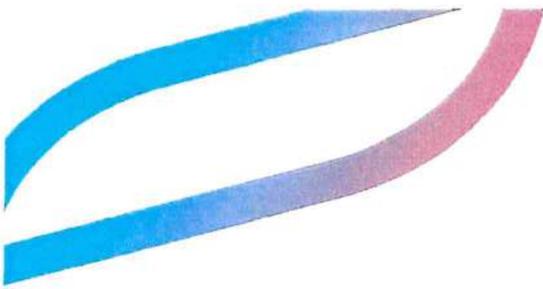
Fiche 1.2	Mise à niveau des IRVE
Enjeux et objectifs	<p>Enjeux : Au-delà des déploiements de bornes, il est important d'étudier les besoins et les opportunités de mise à niveau des IRVE existantes pour assurer une qualité du réseau, alignée sur les derniers standards de marché.</p> <p>Objectif : assurer la pérennité du fonctionnement des IRVE dans la durée et faire en sorte que le réseau soit aligné avec les derniers standards technologiques et réglementaires du marché.</p>
Priorité	Moyenne
Description	<p>Plusieurs indicateurs et leviers permettent d'apprécier le besoin de mise à niveau :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mode de paiement sur les bornes, avec l'obligation de permettre une recharge à l'acte (c'est-à-dire sans besoin d'être abonné au réseau de recharge) ; • tarification au kWh, vue comme plus équitable pour l'utilisateur ; • types de prises en assurant la présence de prises T2 ; • protocoles de communication et recharge intelligente ; • connexion internet en anticipant la fin de la 2G et 3G.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) S'appuyer sur le travail réalisé dans le cadre du SD IRVE et les recommandations formulées sur les différents indicateurs ; 2) Mener un travail continu de veille pour identifier les évolutions réglementaires et technologiques et anticiper leur impact sur le réseau de recharge eborn.
Points de vigilance :	<p>Le syndicat d'énergie devra être attentif aux évolutions des normes technologiques et réglementaires pour assurer la qualité du réseau et son adaptation aux transformations du marché. Doivent par exemple être considérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la norme ISO 15118 (permettant notamment le <i>Plug & Charge</i>) ; • la fin potentielle des réseaux 3G qui impliquerait une mise à niveau des bornes.
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> • Déléataire : en charge d'implémenter les actions de mise à niveau décidées ; • Syndicats d'énergie du réseau eborn : pour réaliser le suivi des actions de mise à niveau nécessaires
Échéance	Moyen terme (2028)
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Identification des IRVE nécessitant une mise à jour (voir rapport final) ; 2) Planification des mises à niveau en fonction des priorités identifiées à court, moyen et long terme.
Éléments financiers	<p>Les coûts financiers des mises à niveau devront être anticipés au maximum par le syndicat d'énergie. À titre d'exemple, l'installation d'un compteur "MID" a posteriori représente un coût d'environ 500€ supplémentaire par point de charge.</p>
Indicateurs de suivi	<p>Besoins de mises à niveau : suivi du nombre de PDC qui doivent être mis à niveau</p> <p>Bornes existantes sous-utilisées (en option) : suivi du taux de bornes sous-utilisées et étude des opportunités de déplacement.</p>

Fiche 1.3	Qualité de service
Enjeux et objectifs	<p>Enjeux : pour favoriser le développement de l'électromobilité, il est indispensable que le niveau de service rendu aux utilisateurs de véhicules soit de qualité.</p> <p>Objectif : œuvrer pour une disponibilité et une accessibilité maximale des points de charge, afin d'assurer le meilleur service possible aux utilisateurs du réseau. Maintenir un taux de disponibilité supérieur à 95% sur l'ensemble du réseau.</p>
Priorité	Haute
Description	Pour le SYME05, la volonté est d'offrir un service de qualité aux utilisateurs de véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeable qui repose notamment sur la facilité d'accès à une offre de recharge, avec une possibilité de recharge à tout moment de la journée. Cette dimension est tout à fait centrale pour les années à venir afin de maintenir l'attractivité du réseau.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) Mettre en place un suivi régulier du taux de disponibilité des bornes (au moins 95% sur l'ensemble des bornes du réseau) ; 2) Définir un seuil de saturation maximal et identifier les bornes sur-utilisées (consommation moyenne quotidienne de plus de 30 kWh et 50 kWh sur au moins 3 mois de l'année écoulée, respectivement pour les bornes accélérées et rapides) ; 3) Mettre en place des solutions correctives (rapidité des interventions de maintenance) et préventives (déploiement de nouvelles bornes, lutte contre les véhicules "ventouse", etc.)
Points de vigilance :	<ul style="list-style-type: none"> • Un taux de disponibilité bas peut dégrader l'expérience utilisateur et affecter l'image de marque du réseau aménagé par le SYME05 ; • Prise en compte du facteur de saisonnalité : certaines bornes peuvent être à saturation à certaines périodes de l'année mais peu utilisées le reste du temps.
Partenariat	<p>Autres syndicats du réseau eborn : outil de suivi des indicateurs à développer de manière mutualisée avec les partenaires du groupement ;</p> <p>Déléataire : garant de la qualité du service (traitement des demandes, maintenance, remontées précises des statistiques d'utilisation).</p>
Échéance	Opérationnelle (2025)
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Définir l'ambition de qualité de service en partenariat avec le délégataire ; 2) Assurer une excellence opérationnelle.
Éléments financiers	Les coûts économiques spécifiques à la DSP doivent être considérés.
Indicateurs de suivi	<p>Taux de disponibilité : suivi des taux observés sur les points de charge du réseau ;</p> <p>Maintenance : nombre d'opérations de maintenance correctives.</p>

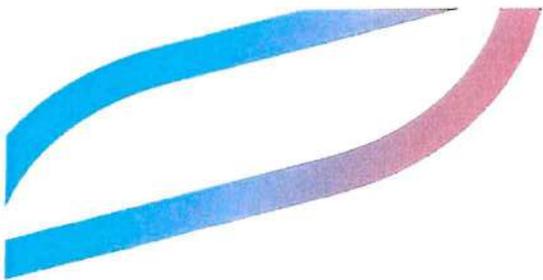
Fiche 1.4	Suivi de la mise en œuvre opérationnelle du SDIRVE
Enjeux et objectifs	Enjeux : disposer d'un outil permettant de suivre et évaluer les actions du SDIRVE, notamment en vue d'une mise à jour.
	Objectif : mettre en place un outil de suivi opérationnel des actions de déploiement des bornes de recharge permettant de dresser chaque année un bilan des actions au regard de l'ensemble des objectifs opérationnels du SD IRVE quel que soit le maître d'ouvrage. Un focus pourra être réalisé plus particulièrement sur les objectifs de déploiements du SYME05
Priorité	Haute
Description	Compte-tenu des fortes évolutions de la mobilité électrique attendues dans les années à venir, le schéma directeur a vocation à être continuellement ajusté. La stratégie et les objectifs opérationnels doivent donc faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation régulière. Le site ArcGIS Online (https://irve-mobilite-sudest.hub.arcgis.com/) développé dans le cadre de l'élaboration du SD IRVE sur le périmètre des 14 territoires permettra un suivi précis des déploiements.
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> Mises à jour régulières (tous les 3/6 mois) des informations diffusées sur le site : https://irve-mobilite-sudest.hub.arcgis.com/ Enrichir le site de nouvelles fonctionnalités : indicateurs d'usage par point de charge (données dynamiques), enquête satisfaction client en ligne, etc. Dresser un bilan économique de l'exécution du schéma directeur aux deux échéances opérationnelles.
Points de vigilance	<ul style="list-style-type: none"> Site ArcGIS online : gestion du site ArgGis Online à définir.
Partenariat	<ul style="list-style-type: none"> Syndicats d'énergie : groupement de commande des 14 territoires ; Partenaires privés éventuels : pour l'accompagnement ponctuel et/ou la mise à jour des éléments en ligne.
Échéance	Opérationnelle (2025)
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> Identifier un référent pour la gestion du site ; Sessions de travail internes au groupement et mises à jours régulières ; Évolutions du site (en fonction des besoins identifiés).
Éléments financiers	Le coût d'intégration de nouvelles fonctionnalités devra être analysé plus finement en fonction des objectifs visés.
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de mises à jour annuelles du site ; Fonctionnalités opérationnelles du site ; Nombre de visiteurs du site par mois.

6.6.2 Fiche-action en lien avec l'axe 2 : gestion du réseau du SYME05 et coordination des initiatives entre les différents maîtres d'ouvrage sur le territoire

Fiche 2.1	Articulation avec les acteurs du territoire : publics et privés
Enjeux et objectifs	Enjeux : Assurer autant que possible une coordination de l'offre de recharge entre les différentes maîtrises d'ouvrage (publiques ou privées). Assurer une cohérence des déploiements avec les politiques locales et les besoins des acteurs du territoire.
	Objectif : mettre en place un système de concertation et coordination avec les acteurs du territoire. L'objectif du SYME05 est notamment de pouvoir répondre aux demandes entrantes des collectivités du département qui lui ont délégué la compétence IRVE (ou sont sur le point de le faire).
Priorité	Haute
Description	<p>En premier lieu, il convient de rappeler la relation de confiance qui lie le syndicat d'énergie et les acteurs public du territoire. Le SYME05 a joué un rôle tout à fait central dans la coordination des initiatives portées par le secteur public. Le large maillage du territoire des Hautes-Alpes est une conséquence directe de l'engagement du SYME05 auprès des acteurs publics du département (plus de deux tiers des déploiements à date de réalisation du Diagnostic).</p> <p>Très clairement, le SYME05 souhaite conserver un rôle central dans le développement du réseau de recharge sur le territoire, notamment pour répondre aux besoins des acteurs publics qui ont délégué (ou sont sur le point de déléguer) leur compétence IRVE au syndicat d'énergie.</p> <p>Le SYME05 constate au niveau du territoire une assez faible intervention du secteur privé à ce stade, avec une concentration de ces derniers acteurs dans les zones les plus denses du territoire. Le SYME05 constate également une difficulté à consolider les projets portés par le secteur privé au niveau opérationnel. A noter une entreprise privée identifiée sur le territoire : SerresEntreprise qui envisage de déployer, d'ici à 2025 cinq projets de bornes de transit sur les communes d'Aubessagne, Saint-Firmin, Dévoluy et Embrun.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>Partenaires EPCI / Communes • Campagne de recueil des demandes des déploiements de bornes EPCI / Communes • Travail en collaboration pour l'implantation de nouvelles bornes</p> <p>Modalités de partenariat</p>
	<p>Privé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise à disposition des conclusions du SD IRVE aux acteurs du territoire Mise en place d'incitations fortes pour favoriser les déploiements par le secteur privé (Appel à manifestation d'intérêt)
Points de vigilance :	<p>Articulation avec les acteurs publics : Identifier le bon niveau d'actions selon les thématiques et problématiques rencontrées</p> <p>Articulation avec les acteurs privés : difficulté à consolider les projets portés par le secteur privé au niveau opérationnel. Peu de leviers pour inciter les acteurs privés à se joindre à la démarche.</p>
Echéance	Opérationnelle (2025)
Phasage	<p>1) Le SYME05 publie le schéma directeur et les données clés réglementaires en accès libre ;</p> <p>2) Le SYME05 travaille en étroite coopération avec les acteurs du territoire pour prioriser les déploiements les plus pertinents à l'échéance opérationnelle.</p>
Eléments financiers	Des ressources internes au SYME05 devront être mobilisées pour travailler sur les actions de coordination (Gestion de l'AMI)
Indicateurs de suivi	Pas d'indicateur de suivi spécifique défini pour cette action.



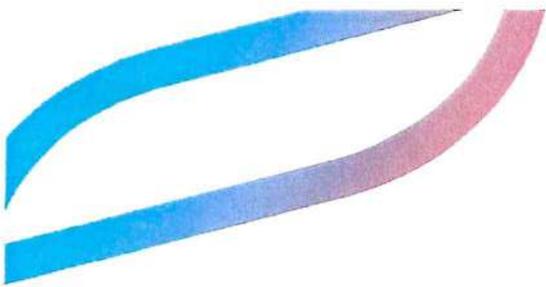
Fiche 2.2		Modalités d'installation et d'exploitation	
Enjeux et objectifs	Enjeux : le réseau de bornes du SYME05 (et les déploiements à venir) s'inscrit dans le cadre de la Délégation de Service Public (DSP) eborn.		
	Objectif : le SYME05 envisage soit de lancer un AMI complémentaires à la DSP soit de négocier par avenant à la DSP eborn un nouveau plan à dépenses constantes.		
Priorité	Haute		
Description	<p>Le réseau du SYME05 s'inscrit dans le cadre de la DSP eborn, regroupant 11 syndicats d'énergie des régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-PACA . Cette délégation de service public est opérationnelle jusqu'en 2028. Or dans le cadre de la DSP, un stock de 180 bornes complémentaires avait été prévu au total sur les 11 départements, ce qui reste limité au regard des ambitions de déploiements de l'ensemble des membres de eborn. Une adaptation du marché aux besoins de déploiements identifiés dans le cadre des SDIRVE est nécessaire, en coopération avec les syndicats d'énergie du réseau eborn.</p> <p>Si la négociation n'aboutit pas, le SYME05, en parallèle de la DSP, souhaite lancer un AMI sur 8 ans afin d'inciter des acteurs privés à venir investir sur le territoire</p>		
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) Discussions internes au groupement concernant les modalités d'évolution du contrat de DSP ; 2) Consolidation des besoins de déploiement pour les 11 membres d'eborn ; 3) Proposition auprès du délégataire ; 4) En option pour le plus long-terme : étudier les modes d'installation et d'exploitation alternatifs. 		
Points de vigilance :	<p>Définition des besoins des syndicats : tous les syndicats n'ont pas encore défini précisément leurs ambitions en termes de déploiement</p> <p>Evolutivité du contrat : Compte tenu des différentes échéances opérationnelles du SDIRVE, il est nécessaire de bénéficier d'une certaine flexibilité dans les déploiements</p> <p>Impacts financiers : une telle renégociation peut avoir un impact financier important pour le syndicat qui ne souhaite pas dépasser le budget annuel déjà alloué (6% TCFE)</p>		
Partenariat	<p>Membres d'eborn : partenaires techniques (connaissance des ambitions en termes de déploiement et renégociation du contrat de DSP).</p> <p>Délégataire : garant de la réalisation des déploiements complémentaires.</p>		
Échéance	Opérationnelle (2025)		
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Attentes des membres d'eborn à définir ; 2) Renégociation avec le délégataire du nouveau seuil de déploiement ; 3) Mise en œuvre des déploiements complémentaires. 		
Éléments financiers	L'impact financier des déploiements complémentaires devra être discuté avec le délégataire.		
Indicateurs de suivi	Évolution du seuil de déploiement permis dans le cadre de la DSP.		



Envoyé en préfecture le 12/07/2023
Reçu en préfecture le 12/07/2023
Publié le
ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE



6.6.3 Fiche-action en lien avec l'axe 3 : implications budgétaires et économiques



Fiche 3.1	Tarification
Enjeux et objectifs	<p>Enjeux : le SYME05 souhaite que son réseau de bornes soit attractif pour les utilisateurs et permette de cibler un équilibre économique à moyen terme.</p> <p>Objectif : amorcer une réflexion avec les syndicats d'énergie du réseau eborn pour adapter la tarification des bornes (et assurer un retour sur investissement sur les bornes déployées et en projet).</p>
Priorité	Moyenne
Description	<p>Plusieurs dispositifs de tarification de l'électricité fournie par les bornes existent actuellement sur le marché. Parmi les solutions, il existe la :</p> <ul style="list-style-type: none"> • tarification forfaitaire (par recharge effectuée) ; • tarification à la minute (selon le temps de recharge et/ou le temps d'occupation de l'emplacement dédié à la recharge) ; • tarification au kWh consommé ; • tarification hybride (intégrant une part de tarification à la quantité d'électricité délivrée et une part à la minute). <p>Les associations de consommateurs et de nombreux opérateurs tendent à privilégier la tarification au kWh pour offrir une visibilité précise au consommateur sur la quantité d'électricité délivrée et le service facturé.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<ol style="list-style-type: none"> 1) Réflexion interne à amorcer avec les syndicats d'énergie du réseau eborn ; 2) Analyse de la rentabilité des bornes actuelles et prise de décision sur la nécessité de modifier la tarification (en lien notamment avec la conjoncture économique) ; 3) Réalisation potentielle d'une étude détaillée sur la tarification (à décider avec les membres du groupement).
Points de vigilance	<p>Lisibilité de la tarification : des critères de tarification trop complexes diminueraient la lisibilité du coût de la recharge (ce qui baisserait l'attractivité).</p> <p>Concurrence avec les autres réseaux : les acteurs des autres réseaux d'IRVE peuvent proposer une tarification agressive pour attirer les usagers. Il est donc important d'observer au mieux le marché.</p> <p>Évolutivité de la tarification : les éléments impactant la tarification sont évolutifs, variables (taxation de l'électricité). Tous les paramètres ne peuvent être connus aujourd'hui. La tarification devra être adaptée.</p> <p>Nombre de recharge par an : le nombre de recharge par an n'est pas prévisible et pourrait impacter l'équilibre économique des bornes.</p>
Partenariat	<p>Syndicats d'énergie du réseau eborn : réflexion commune à mener.</p> <p>Syndicats d'énergie limitrophes : connaissance des niveaux de tarification pratiqués.</p>
Échéance	Moyen terme (2028)
Phasage	<ol style="list-style-type: none"> 1) Réflexion interne au sein du groupement eborn ; 2) Étude de la rentabilité des bornes et décision sur la révision de la tarification ; 3) Réalisation d'une étude de tarification pour fixer au mieux le cap à suivre ; 4) Instauration de la nouvelle tarification.
Éléments financiers	<p>Dans le cas où une étude de tarification externe serait commandée, il faudrait prévoir un budget spécifique au niveau du réseau eborn.</p>
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution des prix constatée par rapport aux tarifs en vigueur à date du SD IRVE ; • Évolution du nombre d'abonnés sur le réseau eborn (mesure d'attractivité) ; • Dans le cas d'une nouvelle tarification : comparaison du nombre de recharges effectuées avant et après l'adoption de la nouvelle tarification ; • Enquête auprès des usagers sur la satisfaction de la nouvelle tarification (après 2 ans de mise en place).

Fiche 3.2	Ingénierie financière
Enjeux et objectifs	<p>Enjeux : le réseau du SYME05 est déficitaire à ce jour et souhaite mieux répartir les coûts d'investissement et risques opérationnels avec les autres acteurs</p> <p>Objectif : mettre en place un montage financier avec les autres parties-prenantes pour mieux répartir la charge de l'investissement et soutenir l'ambition de déploiements sans dépasser le plafond fixé par les élus de 6% de la TCFE</p>
Priorité	A DEFINIR
Description	<p>Jusqu'alors, quel que soit le type de borne considéré, l'investissement résiduel était pris en charge à 100% par le SYME05 (une fois les aides sécurisées déduites). Cette ingénierie financière a nécessité la mobilisation de moyens financiers conséquents par le SYME05 et permis le maillage d'une large partie du territoire départemental.</p>
Actions et modalités de mise en œuvre	<p>1) Recherche de subventions (ADVENIR, Région ?)</p> <p>2) Redéfinition de l'ingénierie financière : coûts d'investissement, coûts d'exploitation et risques opérationnels, avec les autres partenaires (communes, EPCI, Département)</p>
Points de vigilance :	<p>Le déploiement de bornes représente un enjeu important d'un point de vue des investissements. Cela étant, il ne faut pas négliger le poids des coûts opérationnels, qui peuvent représenter une charge importante pour le syndicat d'énergie et les collectivités du territoire.</p>
Partenariat	<p>Collectivités du territoire : co-financeurs et porteurs du risque opérationnel pour les bornes complémentaires qui seront déployées ;</p> <p>État, Région, Département, AVERE (et autres mécanismes de soutien) : partenaires financiers à travers l'attribution de subventions.</p>
Échéance	Opérationnelle (2025)
Phasage	<p>1) Communication sur les modalités de la nouvelle ingénierie financière (partagée dès à présent dans le cadre du Webinaire à destination des acteurs publics du territoire) ;</p> <p>2) Évaluation de l'impact économique à l'aide de l'outil économique créé par l'AMO.</p>
Éléments financiers	<p>Pas d'éléments financiers spécifiques associés à cette action.</p>
Indicateurs de suivi	<p>Évolution de la répartition des charges financières entre le syndicat d'énergie et les collectivités du territoire par rapport à la réalité observée à date de dépôt du SD IRVE.</p>

6.7 Outils de suivi opérationnel

6.7.1 Outil de suivi en ligne des déploiements

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur, un outil de suivi des actions de déploiement des bornes de recharge a été développé permettant de dresser chaque année un bilan des actions au regard des objectifs déterminés dans la stratégie du SYME05.

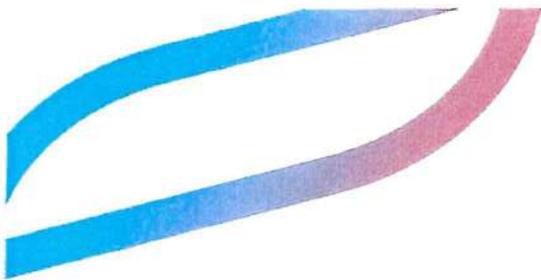
L'outil de suivi retenu est un outil en ligne offrant de nombreuses fonctionnalités :

- Visualiser le positionnement des différentes bornes de recharges et leurs principales caractéristiques ;
- Visualiser le niveau de déploiement des bornes de recharges par rapport aux différentes échéances du schéma directeur ;
- Fournir des indicateurs d'aide au suivi et à la décision dans un objectif de traçabilité et de transparence des indicateurs.

Cet outil offre également la possibilité de mettre en ligne un site open data après la réalisation du Schéma Directeur.

<https://mobilite-electrique-sudest.fr/>





Bornes de recharges existantes

246 points de charge ouverts au public déployés sur le territoire avec une majorité de recharge normale

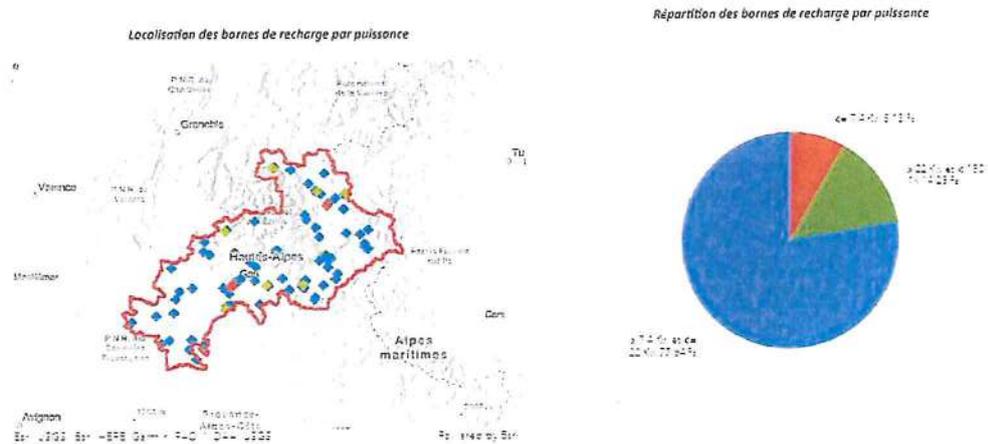


Figure 76 : Cartographie dynamique de visualisation des bornes sur l'outil en ligne

6.7.2 Outil de suivi économique

Afin d'apporter un éclairage sur la robustesse du modèle économique de la stratégie retenue, un outil spécifique a été mis en place.

Cet outil, développé sous Excel, permet d'estimer les perspectives de rentabilité des bornes déployées par le syndicat en intégrant :

- Les coûts d'investissement (CAPEX) ;
- Les charges d'exploitation (OPEX), comprenant coûts de maintenance et exploitation et coût de l'électricité ;
- Les recettes des usagers ;
- D'éventuelles subventions.

Les hypothèses de coûts, de tarification et d'usage des bornes sont paramétrables. L'outil propose des valeurs usuelles déterminées à partir des éléments issus de la littérature de référence (Rapport « Etudes économiques IRVE, DGE-ADEME et Guide SDIRVE) et ont été consolidées à partir des données économiques et financières du réseau eborn (rapport d'activité 2021) qui ont été par ailleurs utilisées pour valider le modèle.

Plusieurs éléments sont fournis en sortie :

- Estimations annuelles des coûts et recettes ;
- Estimations annuelles des coûts et recettes moyennée par borne ;
- Taux de recouvrement des charges de fonctionnement (A titre d'exemple, le taux de recouvrement était de 45 à 50% en 2021 sur le réseau eborn) ;
- Estimation du montant de subvention publique (estimation sur la base des éléments fournis dans le bilan d'activité financier du réseau eborn).

In fine, l'outil permet d'estimer le niveau de subvention du Syndicat pour le délégataire.

7 Annexes

7.1 Estimation de la demande en kWh - détails

7.1.1 Demande en recharge ouverte au public sur tout le territoire des véhicules immatriculés sur le périmètre

Dans cette partie, citée plus haut, les quatre données d'entrée servant à estimer la demande en recharge ouverte au public sur tout le territoire sont décrites. La demande en recharge (kWh) est estimée pour les véhicules immatriculés du territoire et pour les trois catégories de recharge ouverte au public, à l'échelle du territoire : recharge résidentielle publique, recharge de destination et recharge de transit.

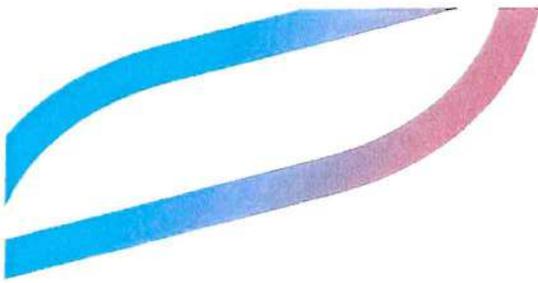
7.1.1.1 Kilométrage des véhicules

Les kilométrages des VP, VUL, deux roues et taxis / VTC sont estimés grâce à des études du Ministère de la Transition écologique, et une enquête réalisée auprès de 2000 conducteurs français. Les informations ont été consolidées dans le tableau ci-après.

Par ailleurs, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) prévoit une diminution de 2% du trafic (véhicules-kilomètres) entre 2015 et 2028, qui entraîne une diminution du kilométrage des VP, VUL et deux-roues entre 2022 et 2028, prise en compte dans ce tableau.

Tableau 26 : Kilométrages supposés pour l'évaluation des besoins, par type de véhicules et segment

Type de véhicules	Segment	Kilométrage en 2022	Kilométrage en 2025	Kilométrage en 2028	Source
VP	Pendulaires	13 500 km / an	13 264 km / an	13 032 km / an	<u>Enquête consommateurs, Element Energy 2022 et Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation, Ministère de la Transition Ecologique (2020)</u>
	Non pendulaires	10 500 km / an	10 317 km / an	10 136 km / an	
VUL	-	14 700 km / an	14 448 km / an	14 199 km / an	<u>Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation, Ministère de la Transition Ecologique (2020)</u>
Deux-roues	-	3 016 km / an	2 964 km / an	2 912 km / an	<u>Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation, Ministère de la Transition Ecologique (2020)</u>
Taxis	-	59 300 km / an	59 300 km / an	59 300 km / an	<u>Les taxis et VTC en 2017-2018 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes</u>
VTC	-	45 000 km / an	45 000 km / an	45 000 km / an	<u>Les taxis et VTC en 2017-2018 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes</u>



7.1.1.2 Consommation des véhicules

Des hypothèses sont prises pour la consommation en électricité des véhicules électriques et hybrides rechargeables, en kWh / 100 km. Elles sont issues d'une analyse détaillée des modèles de VE et VHR existants ainsi que de projections sur les évolutions du marché à venir.

Les consommations des différents véhicules estimées en 2025 et 2028 se font sur la base d'analyse des modèles existants en 2020 et de leurs consommations réelles constatées afin de prévoir la consommation des véhicules à moyen et long terme en supposant des améliorations technologiques ou de changements de poids des véhicules par exemple³⁵. Ces valeurs sont consolidées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 27 : Hypothèses de consommation en électricité des VE et VHR

Type véhicules	de	Motorisation	2020	2025	2028
VP		VE	21,6 kWh / 100 km	19,9 kWh / 100 km	19,2 kWh / 100 km
		VHR ¹	12,6 kWh / 100 km	13,9 kWh / 100 km	14,4 kWh / 100 km
VUL		VE	32,7 kWh / 100 km	31,3 kWh / 100 km	30,4 kWh / 100 km
		VHR ¹	15,7 kWh / 100 km	19,7 kWh / 100 km	20,0 kWh / 100 km

7.1.1.3 Scénario de comportement des usagers

Dans le cadre de la modélisation, des scénarios de comportement de recharge ont été pris en compte en fonction du type d'utilisateurs. Ces types d'utilisateurs sont définis par

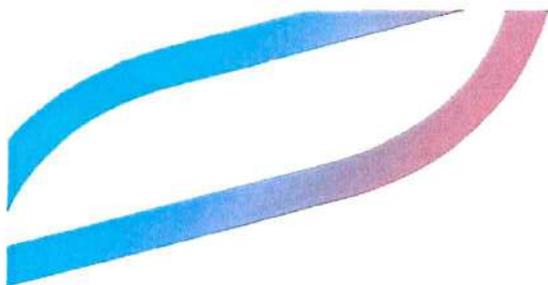
- Le type de véhicule utilisé ;
- L'accès à un stationnement privé ou non ;
- L'utilisation du véhicule pour des déplacements pendulaires ou non (VP uniquement)

Ces scénarios de comportement permettent d'affiner la modélisation, puisqu'ils vont permettre d'estimer le pourcentage de recharges réalisées sur chaque type de bornes : bornes de recharge à domicile, sur le lieu de travail, résidentielle publique, en transit et à destination.

Véhicules avec accès à un stationnement privé

Les véhicules ayant accès à un stationnement privé, se rechargeront presque exclusivement à domicile et/ou sur le lieu de travail. Le scénario de comportement de recharge reste le même pour tous les syndicats d'énergie. Une analyse de sensibilité, présentée dans la partie 7.4, permet par ailleurs de constater que l'évolution d'une plus grande autonomie des véhicules signifie que les usagers seront moins susceptibles d'effectuer des recharges de transit.

³⁵ Données brutes véhicules, échanges avec constructeurs, projections validées dans des études gouvernementales



Le tableau ci-dessous propose les hypothèses sur le comportement de recharge des utilisateurs pour des voitures (VE) pour le scénario ferme de l'étude SDIRVE, pour les véhicules avec accès à un stationnement privé (ex : garage, parking de logement collectif).

Tableau 28 : Hypothèses de comportement de recharge des utilisateurs selon le type de véhicule et l'accès à un stationnement privé ou non

Type de véhicules (VE)	Accès à un stationnement privé	Comportement de la recharge des utilisateurs, en % de la demande annuelle de recharge (kWh), pour des véhicules non pendulaires			
		Privé (Domicile/ Lieu de travail)	Résidentielle publique	En transit	Destination
VP	Oui	85%	0%	10%	5%
VUL	Oui	90%	0%	10%	0%

A partir de la mise en perspective de différents scénarios de comportement sur les véhicules ayant un accès au stationnement privé, on notera en particulier les points suivants :

- Les recharges de transit et de destination sont fortement influencées par la réglementation (équipement des parkings non résidentiels, équipement des aires de services autoroutières, etc.).
- Le secteur privé se positionne fortement sur les recharges de transit et des destinations en raison de leur rentabilité et faisabilité.
- La recharge rapide en transit sera uniquement utilisée par les VE, comme mentionné dans la partie 5.1.1 : les VHR se rechargeront donc uniquement sur des bornes privées ou à destination.

Véhicules sans accès à un stationnement privé

L'enjeu des véhicules sans accès à un stationnement privé porte sur le choix entre la fourniture de recharge résidentielle publique ou plutôt sur l'utilisation d'autres types de recharge ouverte au public pour répondre aux besoins.

Pour les utilisateurs sans accès à un stationnement privé, plusieurs solutions sont possibles pour répondre au besoin en recharge. En effet, les utilisateurs de véhicules électriques sans solution de stationnement à domicile, et qui ne peuvent pas se recharger sur leur lieu de travail, sont entièrement dépendants des offres de recharge ouvertes au public. Dès lors, plusieurs options peuvent être envisagées pour répondre à leur besoin de recharge :

- Soit en favorisant le déploiement de bornes de recharge résidentielles publiques, situées à proximité immédiate de leurs domiciles (dans les centres urbains et les centres bourgs par exemple) ;
- Soit en favorisant le déploiement de bornes de recharge à destination et de transit, en misant sur le fait que la recharge sera effectuée de manière prioritaire en parallèle

d'activités (courses, sport, visites touristiques) ou le long des grands axes (sur autoroute par exemple).

Ce constat a donné lieu à la création de deux scénarios de comportement des utilisateurs sans stationnement privé :

- **Scénario de recharge résidentielle publique** : dans ce scénario, les conducteurs sans stationnement privé bénéficient de bornes de recharge ouvertes au public de puissance lente ou accélérée à proximité de leurs domiciles par exemple sur la voirie ou dans des parkings locaux, permettant de répondre à près d'1/3 de leur demande. Ces conducteurs se rechargent également sur des bornes de recharge à destination (supermarchés, administrations, etc.) et à proximité de grands axes routiers lors de leurs déplacements. Les conducteurs pendulaires pourront également bénéficier de points de charge privés sur leur lieu de travail.
- **Scénario recharge à destination et de transit privilégiée** : dans ce scénario, les conducteurs sans stationnement privé utiliseront principalement des bornes de recharge déployées sur des destinations (supermarchés, administrations, etc.) ainsi qu'à proximité de grands axes routiers lors de leurs déplacements. Quelques bornes seront également déployées dans les zones résidentielles où un nombre relativement important de véhicules sont garés dans la rue. Les conducteurs pendulaires pourront également bénéficier de points de charge privés sur leur lieu de travail.

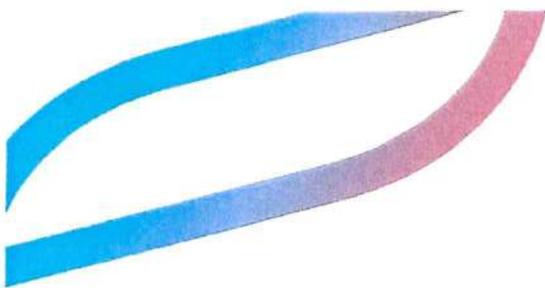
En fonction des spécificités observées sur le territoire, le SyME 05 a choisi de choisir le scénario de recharge à destination et de transit privilégiée.

Le tableau ci-dessous propose les scénarios de comportement de recharge des utilisateurs pour des véhicules électriques (VE) ne disposant pas de stationnement privé, avec plus ou moins de bornes résidentielles publiques :

- En noir dans le tableau : scénario de recharge résidentielle publique ;
- [Entre crochets en bleu dans le tableau] : scénario recharge à destination et de transit privilégiée.

Tableau 29 : Hypothèses de comportement de recharge des utilisateurs selon le type de véhicule, l'accès à un stationnement privé ou non, et si le véhicule est utilisé pour des déplacements pendulaires ou non

Type de véhicules (VE)	Accès à un stationnement privé	Pendulaire	Comportement de la recharge des utilisateurs, en % de la demande annuelle de recharge (kWh)			
			Privé (Domicile / Lieu de travail)	Résidentielle publique	En transit	Destination
VP	Non	Non	0% [0%]	30% [10%]	40% [50%]	30% [40%]
		Oui	45% [45%]	25% [10%]	20% [30%]	10% [15%]
VUL	Non	-	50% [50%]	20% [10%]	20% [25%]	10% [15%]



Les bornes de recharge résidentielles publiques sont généralement sur le domaine public, les SDE peuvent donc jouer un rôle important dans leurs déploiements. Le secteur privé se positionne peu sur ce type de recharge, et répond au besoin via la recharge de transit ou de destination où il se positionne prioritairement.

Deux comportements sont proposés ci-dessus avec des degrés différents d'importance accordée à la recharge résidentielle publique : un scénario où des bornes de recharge résidentielles publiques sont utilisées prioritairement par les utilisateurs de véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables sans accès à un stationnement privé, et un où les usagers utilisent principalement des bornes à destination et de transit, et un peu de recharge résidentielle publique.

Pour rappel, les catégories de recharges ne sont pas cloisonnées. Certaines bornes peuvent donc avoir une dimension hybride : par exemple, des bornes dites de « destination » pourront également répondre à des besoins « résidentiels publics » pour les habitants à proximité. Le dépôt des données SDIRVE en Préfecture ne précisera que les puissances des points de charge, mais pas les catégories de recharge, qui seront détaillées dans le document de stratégie également déposé.

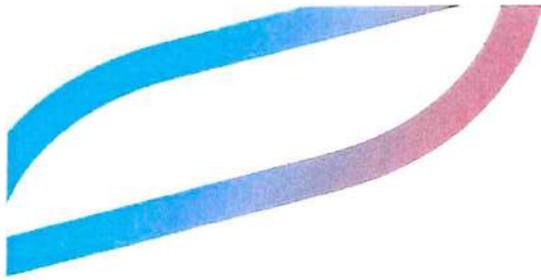
En conclusion, les comportements de recharge de tous les véhicules sont présentés dans les deux tableaux ci-dessous :

Tableau 30 : Comportement de recharge des utilisateurs qui disposent d'un stationnement privé

Type de véhicules	Motorisation	Accès à un stationnement privé	Pendulaires	Comportement de la recharge des utilisateurs, en % de la demande annuelle de recharge (kWh)			
				Privé (Domicile/ Lieu de travail)	Résidentielle publique	En transit	Destination
 VP	VE	Oui	Non	85%	0%	10%	5%
	VHR	Oui	Non	90%	0%	0%	10%
	VE	Oui	Oui	90%	0%	5%	5%
	VHR	Oui	Oui	95%	0%	0%	5%
 VUL	VE	Oui	-	90%	0%	10%	0%
	VHR	Oui	-	90%	0%	0%	10%
 Taxis / VTC	VE	Oui	-	80%	0%	20%	0%
	VHR	Oui	-	100%	0%	0%	0%
 Deux-roues	VE	Oui	-	90%	0%	0%	10%

Tableau 31 : Comportement de recharge des utilisateurs qui ne disposent pas d'un stationnement privé

Type de véhicules	Motorisation	Accès à un stationnement privé	Pendulaires	Comportement de la recharge des utilisateurs, en % de la demande annuelle de recharge (kWh)			
				Privé (Domicile/ Lieu de travail)	Résidentielle publique	En transit	Destination
 VP	VE	Non	Non	0% [0-]	30% [10-]	40% [50-]	30% [40-]
	VHR	Non	Non	0% [0-]	50% [10-]	0% [0-]	50% [90-]
	VE	Non	Oui	45% [45-]	25% [10-]	20% [30-]	10% [15-]
	VHR	Non	Oui	45% [45-]	30% [10-]	0% [0-]	25% [45-]
 VUL	VE	Non	-	50% [50-]	20% [10-]	20% [25-]	10% [15-]
	VHR	Non	-	50% [50-]	25% [10-]	0% [0-]	25% [40-]
 Taxis / VTC	VE	Non	-	0% [0-]	20% [10-]	80% [90-]	0% [0-]
	VHR	Non	-	0% [0-]	20% [10-]	0% [0-]	80% [90-]
 Deux-roues	VE	Non	-	50% [30-]	25% [10-]	0% [0-]	25% [40-]



7.1.2 Demande en recharge ouverte au public par IRIS

La demande en recharge calculée à l'étape précédente sur la base du kilométrage, de la consommation des véhicules et du comportement de recharge des utilisateurs est ensuite répartie sur les IRIS du territoire selon plusieurs indicateurs :

- La demande en recharge résidentielle publique est répartie proportionnellement au nombre estimé de véhicules sans stationnement privé dans les IRIS par rapport au reste du territoire - voir section 5.2 ;
- La demande en recharge de destination est répartie selon le nombre de places de parkings ouverts au public dans les IRIS - voir ci-dessous ;
- La demande en recharge de transit est répartie selon le trafic routier et le nombre de stations-services dans les IRIS - voir ci-dessous.

7.1.2.1 Recharge de destination : localisation des destinations des conducteurs

L'identification des zones de destinations clés sur le territoire est fondamentale pour cibler les zones à équiper prioritairement. La localisation des points de charge à destination est déterminée par les zones où se situent des équipements et parkings où se rendent les conducteurs pour des activités.

La densité des parkings permet d'identifier les zones les plus propices pour de la recharge à destination ouverte au public : zones commerciales, administrations, zones de loisirs, etc. La majorité des parkings situés à proximité de ces destinations sera soumise aux obligations d'équipements en IRVE ouvertes au public, comme présenté dans la partie 3.2.

La localisation des points de charge à destination est donc déterminée en considérant les emplacements des parkings de plus de 20 places, et leurs tailles. Les zones à plus forte densité de places de parkings (zones rouges sur la carte) sont celles les plus pertinentes pour l'installation de ces bornes et sont donc celles où la demande en recharge sera la plus importante. La demande de recharge à destination calculée à l'étape précédente est ainsi répartie entre les IRIS proportionnellement au nombre de places de parkings de plus de 20 places de l'IRIS par rapport au reste du territoire.

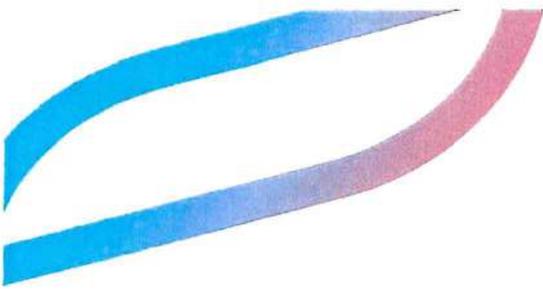
7.1.2.2 Recharge de transit : trafic routier sur les axes principaux du territoire

A l'instar de l'identification des zones de destinations, l'identification des zones dites de transit sont un enjeu dans l'installation d'équipement afin de favoriser les longs trajets en véhicules rechargeables. La localisation des points de charge de transit sera déterminée par les zones à proximité de forts trafics routiers et des stations-services.

Le besoin en points de charge de transit ouverts au public concerne les zones avec un fort trafic routier, où les conducteurs de passage pourraient se recharger lors d'une pause. Les points de charge installés sont rapides ou ultra rapides, généralement entre 100 et 350 kW.

Les zones à besoin de transit sont déterminées par :

- Le trafic routier sur le réseau routier national (source : comptage routier sur data.gouv.fr) ;
- Le trafic routier le réseau routier secondaire (source : datasud.fr) ;
- La localisation des stations-services (source : Base permanente des équipements de l'INSEE).



La recommandation pour ce genre de sites est de privilégier les « hubs » de recharge regroupant plusieurs points de charge (au moins 4), sur des localisations stratégiques, plutôt que multiplier les sites avec uniquement 1 ou 2 points (dans la mesure du possible). Ces hubs sont alloués aux IRIS pour lesquels la demande est la plus forte (proximité des axes routiers à fort trafic et de stations-services).

Les grandeurs de trafic routier (réseau routier national et réseau routier secondaire) et de nombre de stations-services sont évaluées au niveau de chaque IRIS. La demande de recharge de transit (kWh) calculée à l'étape précédente est ainsi répartie entre les IRIS proportionnellement au trafic routier observé dans chaque IRIS (en véhicules.km calculés à partir des données de comptage routier) et au nombre de stations-services, par rapport au reste du territoire³⁶. Pour les points de recharge de transit spécifiquement, comme expliqué plus haut, il est privilégié des « hubs » de recharge d'au moins 4 points quand cela est possible, plutôt qu'une multiplication de points de charge individuels.

7.2 Estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés sur le territoire - détails

La demande en recharge estimée à la section précédente pour chaque IRIS du territoire est ensuite traduite en nombre de points de charge qui permettront d'y répondre, par catégorie de recharge. Les hypothèses sous-jacentes sont détaillées dans cette section.

7.2.1 Puissance de recharge

En premier lieu, il faut souligner que la puissance de recharge moyenne observée lors de la recharge, utilisée dans la modélisation, est différente de la puissance nominale qui caractérise le point de charge.

Par exemple, à ce jour, aucun véhicule léger ne peut recharger à 350 kW sur un point de charge 350 kW (et même si cela était possible, le taux de 350 kW ne serait maintenu que quelques minutes). Pour chaque catégorie de point de charge (recharge résidentielle, recharge destination, recharge transit), des hypothèses de puissance de recharge moyenne par type de véhicules sont faites. La puissance de recharge des véhicules augmente ensuite avec le temps, en raison de meilleures performances de recharge des batteries.

Les hypothèses à plus long-terme ont une plus grande incertitude, et une veille des évolutions technologies et une observation des puissances effectivement atteintes sur les bornes existantes seront donc nécessaires pendant la mise en place des bornes après l'adoption du SDIRVE. Sur le réseau eborn, on constate une puissance moyenne de recharge de 6-7 kW sur les bornes 22 kW et de 31 kW sur les bornes 50 kW.

Tableau 32 : Puissance de recharge supposée d'un VE sur les différentes catégories de points de charge, et puissances des points de charge installés (source : données brutes constructeurs, échanges avec constructeurs, comparaison avec données de recharge eborn)

Catégorie recharge	de	2022	2025	2028	Points de charge installés
Résidentielle publique		7 kW	9 kW	11 kW	50% de lents (≤ 7 kW) et 50% d'accélérés (7-22 kW)

³⁶ Un même poids est attribué au nombre de stations-services par rapport au reste du territoire, et au trafic routier observé dans l'IRIS par rapport au reste du territoire.

Destination	8 kW	12 kW	15 kW	75% d'accéléérés (7-22 kW) et 25% de rapides (dont 24 kW DC)
Transit	60 kW	100 kW	120 kW	Ultra-rapides (≥ 150 kW)

7.2.2 Utilisation des points de charge

L'utilisation des points de charges contribue au résultat du nombre de points de charge nécessaires par IRIS, elle permet de faire varier ce nombre final en estimant le nombre moyen d'heures par jour durant lesquelles un véhicule est branché et recharge sur le point de charge.

Comme la puissance de charge, l'utilisation moyenne des points de charge augmente également avec le temps. Le point de départ suit la tendance observée au moment de l'élaboration du SD IRVE sur les points de charge existants, c'est-à-dire une utilisation propre au territoire selon ses spécificités et qui augmente fortement au cours du temps.

A long terme, avec l'augmentation du parc de VE et VHR, il est attendu une augmentation de l'utilisation des points de charge pour atteindre un palier, autour de 5-6h/j suivant les catégories de recharge et suivant les SDE (pénétration plus ou moins élevée des VE/VHR).

Comme pour la puissance de recharge, il sera nécessaire de suivre l'augmentation de l'utilisation des points de charge existants. Les hypothèses prises dans la modélisation sont issues de rapports (ICCT), de discussions avec les opérateurs et constructeurs, et de l'analyse de données réelles d'utilisation.

Pour différencier les différents territoires, deux scénarios d'augmentation de l'utilisation des points de charge ont été utilisés : un scénario utilisation de base et un scénario utilisation haute.

Le scénario ferme de l'évaluation des besoins du SyME 05 a le scénario d'utilisation de base en donnée d'entrée.

Tableau 33 : Utilisation estimée des points de charge - utilisation de base

Catégorie recharge	de 2025	2028	SDE considérés
Résidentielle publique	3,5 h/jour	5 h/jour	SDE qui ont choisi le scénario d'adoption du VE/VHR tendanciel (sauf exception : si l'adoption du VE/VHR est lente ¹ pour le scénario volontariste, ces hypothèses d'utilisation sont utilisées)
Destination	3,5 h/jour	5 h/jour	
Transit	3 h/jour	4,5 h/jour	

1 : L'adoption a été considérée lente quand le % de VE / VHR parmi le parc de VP / VUL est inférieur à 7% en 2025 (valeur médiane observée pour les scénarios choisis par les 14 SDE analysés), pour le scénario d'adoption considéré.

Tableau 34 : Utilisation estimée des points de charge - utilisation haute

Catégorie recharge	de 2025	2028	SDE considérés
Résidentielle publique	4 h/jour	5,5 h/jour	SDE qui ont choisi le scénario d'adoption du VE/VHR volontariste ((sauf exception : si l'adoption du VE/VHR est rapide ¹ pour le scénario tendanciel, ces hypothèses d'utilisation sont utilisées)
Destination	4 h/jour	5,5 h/jour	
Transit	3,5 h/jour	5 h/jour	

1 : L'adoption a été considérée rapide quand le % de VE / VHR parmi le parc de VP / VUL est supérieur à 7% en 2025 (valeur médiane observée pour les scénarios choisis par les 14 SDE analysés), pour le scénario d'adoption considéré.

7.3 Estimation du besoin en IRVE pour les visiteurs (tourisme) - détails

Afin de prendre en compte la totalité du besoin en points de charge ouverts au public sur le territoire, une intégration des besoins des visiteurs du territoire des Hautes-Alpes en parallèle de l'estimation du besoin en IRVE des véhicules immatriculés sur le territoire est clé dans cette étude. L'estimation des besoins en recharge ouverte au public des visiteurs est estimée en étudiant le pic touristique du territoire, et la localisation des hébergements touristiques, des sites touristiques, ainsi que des principaux axes routiers.

Absorption des pics de fréquentation

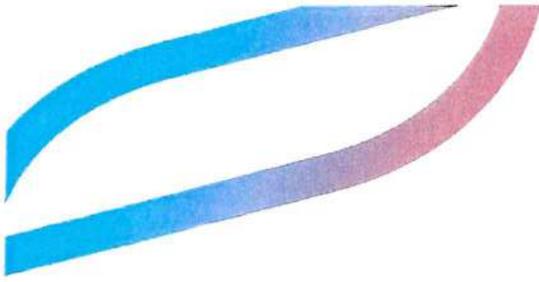
Chaque territoire observe chaque année, un voire plusieurs pics de fréquentation autour de dates assez stables au fil des années. Les dates varient en fonction des caractéristiques du territoire et des habitudes de visite des touristes. Le dimensionnement de l'infrastructure de recharge principalement dédiée au tourisme a été réalisé en considérant le pic de fréquentation (en nombre de nuitées) pour chaque territoire, pour en déduire un nombre de VE/VHR de visiteurs en simultané sur le territoire.

Par conséquent, l'enjeu a été de déterminer le couvremnt du besoin en IRVE des visiteurs en fonction du pic de fréquentation, grâce aux graphiques de nuitées fournis par les observatoires de tourisme.

- En effet, si la forme du pic de fréquentation est singulière et éphémère (forme d'un V inversée avec un pic très ponctuel l'été ou l'hiver), il n'est alors pas pertinent de proposer un couvremnt à 100% du pic puisque ces points de charge ne serviraient qu'à cette courte période.
- A l'inverse, si la forme du pic de fréquentation s'étale dans le temps (forme d'un U inversée, avec souvent deux pics d'amplitude importante et de longue durée, l'été et l'hiver), il devient intéressant de couvrir ce besoin à 100%.

Pour ce faire, un seuil a été fixé, à hauteur de 75% du pic (en nombre de nuitées) :

- Si on observe que ce seuil de fréquentation est dépassé pendant 6 semaines ou plus par an, l'infrastructure a été dimensionnée pour répondre à 100% du pic. Ce pourcentage s'applique au territoire du SyME 05.



- Sinon, elle l'a été pour 75% du pic.

Pour conclure, si la fréquentation touristique est proche du pic sur plus d'un mois par an, alors l'infrastructure a été dimensionnée en fonction du pic. Sinon (un mois ou moins par an), seule une fraction du pic est utilisée : dans cette situation, on s'attendra à avoir des bornes plus utilisées durant les périodes (relativement courtes) de très forte affluence qu'en cas de dimensionnement avec 100% du pic, à parc de VE/VHR constant.

La fréquentation (en nombre de nuitées touristiques) quantifie donc le besoin recharge ouverte au public, qui est ensuite réparti parmi les 3 catégories de recharge considérées dans l'analyse, suivant différents critères :

- Recharge résidentielle publique : le besoin en recharge est réparti suivant la localisation des hébergements touristiques. Le besoin est réparti proportionnellement au nombre de lits touristiques dans l'IRIS considéré, par rapport à tout le territoire ;
- Recharge de destination : le besoin en recharge est réparti suivant la localisation et la fréquentation des sites touristiques principaux du territoire, ainsi que la localisation des hébergements touristiques. Le besoin est réparti proportionnellement à la fréquentation totale des sites touristiques et au nombre de lits touristiques de l'IRIS considéré, par rapport au reste du territoire³⁷ ;
- Recharge de transit : le besoin en recharge est réparti suivant les flux routiers sur le territoire et la localisation des stations-services, selon la même règle que la demande en recharge de transit des véhicules immatriculés sur le territoire (voir 7.1.2).

Enfin, les hypothèses suivantes ont été utilisées pour estimer le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables de visiteurs au moment du pic :

- Part de visiteurs utilisant la voiture pour leur séjour : 72,4%³⁸
- Taux d'occupation des voitures : 2,25 personnes / voiture³⁹

Le % de VE/VHR parmi les voitures des visiteurs est supposé égal au % de VE/VHR constaté sur le territoire pour l'année considérée (voir section 4.3). Comme présenté sur le diagramme en section 5.4, le nombre de points de charge estimé principalement dédiés aux visiteurs est ensuite déduit en appliquant au nombre de VE/VHR des visiteurs un ratio de VE/VHR par PDC, pour chaque catégorie de recharge. Ce ratio de VE/VHR par PDC pour chaque catégorie de recharge est celui observé lors de l'estimation des besoins en PDC ouverts au public pour les véhicules immatriculés du territoire, calculé lors de l'étape précédente (voir section 5.3).

7.4 Analyse de sensibilité

7.4.1 Présentation des paramètres et scénarios

Une analyse de sensibilité sur l'évaluation des besoins en IRVE a été réalisée pour l'année 2025 pour le département 42. Ce territoire a servi d'exemple pour cette analyse dans le cadre de l'étude. Trois scénarios sont analysés : un de base, un diminuant le besoin total (en nombre) en points de charge ouverts au public, et un augmentant le besoin total en points de charge ouverts au public. Le tableau ci-dessous récapitule les paramètres analysés et les scénarios choisis.

Tableau 35 : Variations des paramètres d'entrée analysés dans l'analyse de sensibilité - paramètres technologiques, comportementaux et d'utilisation

³⁷ Le même poids est attribué à la fréquentation des sites touristiques, et au nombre de lits touristiques.

³⁸ Part de la voiture dans le mode de transport principal pour les voyages à plus de 80 km vol d'oiseau (source : Enquête mobilité des personnes 2019)

³⁹ Taux d'occupation des voitures pour les trajets longue distance (hors avion) en 2019 (source : MTE, Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ?)

Catégorie	Paramètre d'entrée	Scénario Base	Scénario Diminue le besoin total (nombre) en PDC ouverts au public (% de variation du paramètre)	Scénario Augmente le besoin total (nombre) en PDC ouverts au public (% de variation du paramètre)
Technologie	Consommation des véhicules (kWh/100 km)	Projections 2025 - voir page dédiée	-25% par rapport aux projections Base	+25% par rapport aux projections Base
	Autonomie des véhicules	Autonomie rendant nécessaire 10% à 15% de recharge ouverte au public pour les conducteurs avec stationnement privé - voir page dédiée	Autonomie suffisante pour les conducteurs avec stationnement privé pour qu'ils n'utilisent pas de recharge ouverte au public ¹	Autonomie demandant +50% ² de recharge ouverte au public pour les conducteurs avec stationnement privé par rapport à la Base
	Puissance de recharge	Projections 2025 - voir page dédiée	+25% par rapport aux projections Base	-25% par rapport aux projections Base
Comportement	Kilométrage des véhicules	Projections 2025 - voir page dédiée	-25% par rapport aux projections Base	+25% par rapport aux projections Base
	Comportement de recharge (recharge résidentielle publique)	Scénario de recharge résidentielle publique - voir page dédiée	Scénario recharge à destination et de transit privilégiée	+50% de recharge résidentielle publique pour tous les comportement des conducteur sans stationnement privé
Utilisation	Utilisation des points de charge	Projections 2025 - voir page dédiée	+25% par rapport aux projections Base	-25% par rapport aux projections Base

1 : Correspond à une diminution de 100% de la demande des conducteurs avec stationnement privé en recharge ouverte au public (plus de besoin).

2 : Augmentation relative par rapport aux valeurs de la Base.

7.4.2 Présentation des résultats de l'analyse de sensibilité

Le scénario dit de base en 2025 pour le département de la Loire est le suivant : 30 417 VE & VHR (scénario tendanciel, 6,0% du parc de VP/VUL), dont 78% avec accès à un stationnement privé. 52% des VP utilisés pour des déplacements pendulaires.

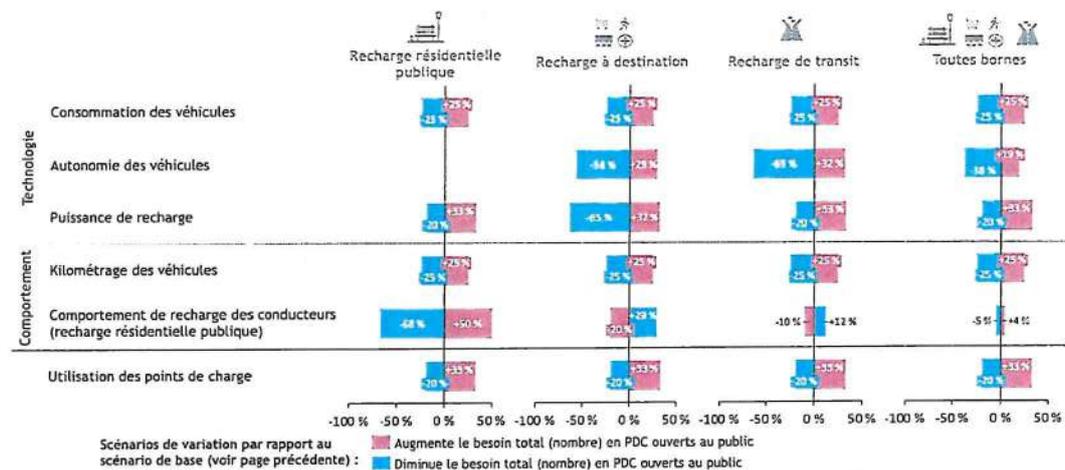


Figure 77 : Comparaison du besoin en points de charge ouvert au public avec le scénario de base, hors besoin des visiteurs (tourisme)

7.5 Mise à niveau

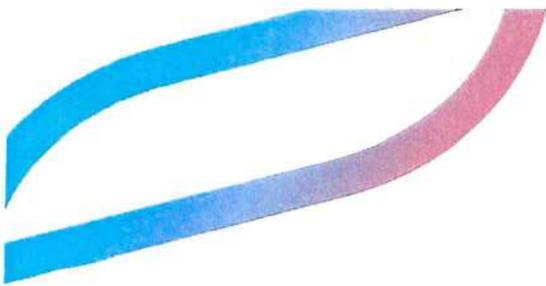
7.5.1 Mode de paiement

Cette section présente les critères appliqués aux points de charge existants déployés par le syndicat d'énergie, dans le cadre des recommandations de mise à niveau des bornes existantes présentées dans la section 6.4.2.1.

Pour payer une session de recharge, un utilisateur peut avoir plusieurs possibilités listées ci-dessous :

- **Païement via un badge / l'application mobile du réseau** - par exemple, le réseau eborn propose un badge à ses abonnés permettant d'accéder aux bornes ainsi qu'une application mobile eborn ;
- **Païement via un opérateur de mobilité tiers**, via un badge permettant d'accéder à la borne ;
- **Par paiement à l'acte** (voir ci-dessous). La recharge à l'acte est « la faculté pour l'utilisateur d'un véhicule électrique d'accéder à la recharge et au paiement du service de recharge sans être tenu de souscrire un contrat ou un abonnement avec un opérateur de mobilité ou avec l'opérateur de l'infrastructure considérée » (source : [ADVENIR](#)). Il peut s'agir d'un paiement via un terminal de carte bancaire, via un paiement sans contact, via une application mobile ou encore via un code QR permettant d'accéder à un site internet de paiement.

Le décret n° 2021-1561 du 3 décembre 2021 fixe des orientations concernant la possibilité de se recharger à l'acte (c'est-à-dire sans avoir besoin d'être abonné au réseau de la borne concernée). Ainsi, la recharge à l'acte doit être obligatoirement possible à partir du 01/07/2022 pour les bornes de recharge installées après le 14/01/2017. Le non-respect de cette obligation est



passible d'une amende administrative pour l'aménageur d'un montant maximum de 300 euros par points de recharge concerné.

En outre, la révision de l'AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation ou Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs) au niveau européen pourrait également renforcer les exigences concernant la recharge à l'acte - cette révision n'a pas encore été validée. Parmi les options étudiées, la possibilité d'imposer certains types de paiements à l'acte (par exemple un terminal de carte bancaire pour les bornes les plus rapides) est évoquée. La commission européenne note par ailleurs qu'imposer l'installation d'un terminal de paiement par carte bancaire, estimée à environ 800€ par borne, pourrait augmenter de façon significative le coût d'investissement, bien que le paiement par carte bancaire apporte de la transparence, de la facilité d'utilisation et pourrait augmenter la demande.

7.5.2 Mesure de la recharge

A date, de nombreuses bornes de recharge ouvertes au public proposent une tarification au temps passé sur l'IRVE. L'inconvénient de cette tarification est que le prix payé dépend des modèles de véhicules, ceux pouvant se recharger à une puissance plus élevée payant moins cher pour une même quantité d'électricité transmise. En effet, la puissance de recharge d'un véhicule n'est généralement pas égale à la puissance nominale du point de charge : par exemple, quasiment aucun véhicule ne rechargera à 350 kW sur une borne de cette puissance. La puissance sera inférieure et variera fortement suivant les modèles.

La facturation des kWh consommés lors d'une recharge est ainsi vue comme plus équitable pour l'utilisateur. L'ajout d'une composante minute si besoin pour contrer des effets indésirables comme les véhicules ventouses est souvent envisagée : cela permet de forcer les conducteurs à retirer leur véhicule du point de charge quand la recharge est finie, via une tarification dissuasive. Pour proposer une facturation aux kWh consommés lors de la recharge, un point de charge AC doit disposer d'un compteur certifié MID (*Measurement Instruments Directive*, voir la directive 2014/32/UE du Parlement Européen). Pour les points de charge DC, une certification nationale a été mise en place par la décision n° 22.00.570.001.1 du 1er mars 2022 relative aux compteurs d'énergie électrique à courant continu - la directive européenne MID ne couvrant pas à ce jour les compteurs DC.

Comme le précise l'arrêté du 1er août 2013 relatif aux compteurs d'énergie électrique active, les compteurs MID installés sur les points de charge AC doivent faire l'objet d'un contrôle en service. Il peut s'agir d'une vérification périodique tous les 10 ans, qui comprend un examen administratif et des essais métrologiques (articles 20 à 24 de l'arrêté), ou d'un contrôle des compteurs en service par leur détenteur en cas d'autorisation par décision du préfet du département (article 25 de l'arrêté). En cas de vérification périodique, elle est réalisée par des organismes agréés par le préfet du département, qui a en pratique délégué cette compétence aux services régionaux de métrologie légale au sein des DREETS (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités, voir à 17:35 du webinaire Mobilité électrique : la réglementation sur le comptage d'énergie évolue du LNE).

Pour les compteurs sur des bornes DC, la LNE indique (voir à 23:10 du webinaire Mobilité électrique : la réglementation sur le comptage d'énergie évolue du LNE) que le contrôle en service doit également être réalisé tous les 10 ans par un organismes agréé par le préfet du département, qui a en pratique délégué cette compétence aux services régionaux de métrologie légale au sein des DREETS.

L'installation a posteriori (rétrofit) d'un compteur MID propre à un point de charge AC est estimé à 500 € par point de charge par le guide SDIRVE.

7.5.3 Types de prises

Depuis la mise en place de la Directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs par l'Union Européenne et son application en France via le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017, les prises Type 2 (Mennekes) et CCS (Combo 2) sont devenus les standards sur le continent et dans le pays pour la recharge AC et DC respectivement, et sont maintenant obligatoires. Cette législation vise à rendre la recharge beaucoup plus simple à travers l'Europe. Cela a entraîné la majorité des nouvelles IRVE à s'équiper de ce type de prises.

Ainsi, beaucoup d'IRVE AC moins récentes ont maintenant des standards de prises obsolètes, comme les prises industrielles commando (CEE), ou les connecteurs de type 3C. Ce dernier est en particulier assez courant sur les points de recharge AC plus anciens en France, qui pour certains ne disposent pas de prise Type 2 comme demandé par le décret cité ci-dessus.

7.5.4 Protocole de communication et recharge intelligente

La recharge intelligente ou "smart charging" des VE est de plus en plus importante pour décongestionner les réseaux électriques locaux, maintenir le coût d'exploitation des réseaux de points de recharge à un niveau bas et maximiser la consommation d'énergie renouvelable. Le matériel et les logiciels doivent être compatibles avec certaines normes et certains protocoles de communication afin de fournir les données et les services nécessaires à la recharge intelligente de manière sûre et sécurisée.

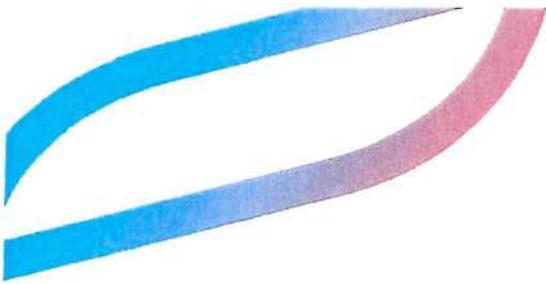
La fonctionnalité minimale de la recharge intelligente est la capacité de démarrer et d'arrêter la recharge du véhicule en réponse à un signal externe, telle qu'une commande directe d'un opérateur de point de charge, permettant par exemple des modulations de puissances. Le protocole OCPP permet la communication entre les bornes de recharge et le système informatique (« back office ») de l'opérateur. La norme OCPP 1.6 (Open Charge Point Protocol) est actuellement la norme industrielle la plus répandue pour que les points de recharge répondent aux signaux de commande d'un système extérieur et est compatible avec la plupart des autres normes.

La norme OCPP 2.0, moins répandue pour l'instant, est par ailleurs compatible avec la norme l'ISO 15118, qui permet la communication borne <> véhicule et de la recharge intelligente à différentes puissances et dans différentes directions, permettant donc le « Vehicle to grid » (V2G), qui consiste à injecter l'électricité contenue dans une batterie de véhicule vers le réseau électrique. ISO 15118 rendrait par ailleurs possible la technologie Plug & Charge : cette méthode permet notamment au véhicule d'être reconnu directement par le point de charge au moment du branchement, le conducteur ne devant ainsi plus s'authentifier via un badge ou une carte de crédit pour payer. L'utilisation d'ISO 15118 n'est pas encore généralisée, mais pourrait le devenir pour assurer l'avenir des IRVE et l'interopérabilité à long terme.

Enfin, le dernier critère évoqué par le guide SDIRVE est la capacité du point de charge à répondre à un signal du réseau électrique pour moduler les appels de puissance. Si cette capacité est évoquée comme une amélioration importante pour permettre le pilotage de la demande en électricité de la recharge, sa faisabilité technique est à date peu voire pas prouvée en France. De nombreux projets expérimentaux sont néanmoins en cours dans le pays et à l'international ([smartgrids-cre](#)).

7.5.5 Connexion internet

Les bornes de recharge nécessitent une connexion constante avec le système informatique (« back-office ») de l'opérateur via internet, et cette connexion est généralement fournie par un réseau mobile ou cellulaire. Avec l'introduction de la 4G et plus récemment de la 5G, les opérateurs de réseaux ont commencé à annoncer des plans de fermeture des réseaux 2G et 3G



dans la prochaine décennie⁴⁰. Il est attendu que la 2G continue jusqu'en 2025, en raison de son utilisation pour des équipements de faibles puissances connectés à internet (IoT). Ainsi, le réseau Orange, l'un des principaux en France, a annoncé fermer son réseau 2G en 2025 et son réseau 3G en 2028⁴¹.

Ainsi, tout réseau de recharge désirant s'adapter aux futures modifications des réseaux internet pourrait considérer remplacer les modems 2G/3G utilisés par des modems 4G pour permettre une opération des bornes plus longues

⁴⁰ Source : [A Complete Overview of 2G & 3G Sunsets — 1oT - Global Cellular Connectivity for IoT](#)
⁴¹ <https://reseaux.orange.fr/actualites/arret-2g-3g-en-france>

Envoyé en préfecture le 12/07/2023

Reçu en préfecture le 12/07/2023

Publié le

ID : 005-200049203-20230705-2023_53AG-DE

