

## ANNEXE 1 – CONTENU DETAILLE DU PROJET DE DEPLOIEMENT

**Dispositif d'aide au déploiement des infrastructures de recharge  
pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables**

**Investissements d'Avenir  
Programme Véhicule du Futur**

**TITRE du PROJET :** Schéma Régional d'Electro-Mobilité en Franche-Comté

**ACRONYME :** SREM FC (v1 2014)



## Liste des partenaires

	Catégorie d'organisme	Nationalité	Statut	Nom du représentant	Fonction
<b>Partenaire 1 (Coordonnateur non bénéficiaire)</b>	Préfecture de région	F	Préfecture	Stéphane FRATACCI	Préfet
<b>Partenaire 2</b>	Conseil Général du Jura	F	Département	Christophe PERNY	Président
<b>Partenaire 3</b>	SYDED	F	Syndicat Mixte Energies du Doubs	Jean-François LONGEOT	Président
<b>Partenaire 4</b>	SIEL	F	Syndicat d'Electricité	Camille ROUSSELET	Président

## Eléments clés du projet

<b>Coordonnateur</b>	Préfecture de la Région Franche-Comté
<b>Nombre de partenaires</b>	3
<b>Montant total du projet</b>	460 + 730 + 100 k € TTC
<b>Montant des coûts éligibles et retenus</b>	377 + 532 + 25 k € = 933 k€
<b>Montant d'aide demandé</b>	427,32 k €
<b>Durée du projet</b>	18 mois
<b>Localisation géographique</b>	Partie Jura et Doubs du Schéma régional Franche-Comté
<b>Territoire couvert</b>	43 + 34 + 10 communes équipées d'infrastructures 261294 + 234351 = 495645 habitants desservis par les infrastructures
<b>Nombre de bornes</b>	Charge normale : 46 + 41 + 3 = 90 (bornes 2 E/F T2 T3) Charge accélérée : 46 + 41 + 3 = 90 (bornes 2 E/F T2 T3) Charge rapide : 5
<b>Nombre de points de charge (PDC)</b>	Charge normale : 92 + 82 + 6 Charge accélérée : 92 + 82 + 6 Charge rapide : 5 (ou 10 selon les fabricants)
<b>Autres services de mobilité proposés</b>	Non
<b>Financement dans le cadre d'une concession</b>	Non
<b>Planning</b>	2014 : 7 bornes installées 2015 : 7 bornes installées + 42 + 36 = 85 2016 : 85 bornes installées (+ 10 + tranches ultérieures) 2017 : (tranches ultérieures 130)
<b>Coût moyen de la borne</b>	Charge normale : 8190 € HT Charge accélérée : 8190 € HT Charge rapide : 39180 € HT
<b>Définition des coûts</b>	Sur estimation suite à consultation 2014 pour 52 bornes

## Sommaire

<b>1</b>	<b>RESUME EXECUTIF DU PROJET .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>CONTEXTE DU PROJET ET IDENTIFICATION DES PARTENAIRES.....</b>	<b>6</b>
2.1	CONTEXTE DU PROJET .....	6
2.2	DESCRIPTION DES PARTENAIRES .....	7
<b>3</b>	<b>PLAN DE DEPLOIEMENT .....</b>	<b>8</b>
3.1	CARACTERISATION DES SERVICES VISES .....	8
3.2	CARACTERISATION DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ELIGIBLES AU DISPOSITIF .....	9
3.3	NORMALISATION ET INTEROPERABILITE DES SERVICES DE RECHARGE .....	10
3.4	PLAN DE REPARTITION DES BORNES.....	10
3.5	GESTION DU FINANCEMENT, DE L'INSTALLATION ET DE L'EXPLOITATION .....	13
3.6	PHASAGE ET PLANNING DE DEPLOIEMENT .....	14
3.7	RAPPEL DES ENGAGEMENTS A FOURNIR .....	14
3.8	ORGANISATION JURIDIQUE ET GOUVERNANCE DU PARTENARIAT .....	15
3.9	EVALUATION DES LIVRABLES DU PROJET ET COMITE DE SUIVI DU PROJET .....	16
<b>4</b>	<b>COUT TOTAL DU PROJET ET REPARTITION DES DEPENSES.....</b>	<b>15</b>

# 1 Résumé exécutif du Projet

Le schéma régional d'électromobilité (SREM) vise à favoriser l'usage des véhicules électriques sur notre région.

Ceci passe par un ensemble de réflexions concertées, d'actions de sensibilisation, de connaissance des produits et des services associés (forum, séances d'essais de véhicules électriques (VE) de tous types, usage de simulateurs d'éco-conduite...), par l'harmonisation des modalités de rechargement et la répartition harmonieuse d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE).

En effet, le coût d'achat sensiblement plus élevé d'un VE par rapport à un véhicule thermique conduit à maximiser son usage pour viser un TCO satisfaisant. Un usage réduit au cabotage autour du point de charge (PDC) de rattachement étant trop restrictif, un maillage du territoire favorisant des déplacements inter-urbains apparaît alors indispensable.

La Franche-Comté étant limitrophe avec la Suisse, un rapprochement a été conduit, visant lui aussi l'harmonisation des pratiques, des infrastructures et des normes d'usage.

Un déploiement similaire sur la Bourgogne, région ayant vocation à se regrouper administrativement à la Franche-Comté, est également envisagé tout prochainement.

Après un déploiement en 2013 d'une trentaine de bornes pour les services de l'Etat, réparties sur les principales villes du territoire, un objectif beaucoup plus ambitieux est désormais affiché avec environ 300 bornes publiques installées sur trois ans sur notre région, soit environ 600 points de charge. Ce cap sera atteint grâce à l'implication d'établissements publics, d'entreprises, de collectivités, de syndicats et de structures de coopération intercommunale. D'autres partenaires sont également motivés par ce projet : L'ENSMM (école d'ingénieurs), le pôle Véhicules du Futur, la maison de l'énergie, l'université de Franche-Comté (UTBM notamment), la CAF et la CPAM...

Pour mener concrètement ce dossier, fort de l'expérience de 2013, un groupement de commande sur la base d'un cahier des charges précis et ambitieux est dès à présent constitué. Il sera suivi d'autres regroupements ultérieurs visant la couverture de l'intégralité du territoire régional (voire bi-régional).

Ce schéma régional est ainsi un support partagé de l'objectif qualitatif et quantitatif à atteindre, et ce, dans un délai établi et ambitieux.

Le cahier des charges servant de base à la consultation des entreprises, entièrement conforme aux exigences du présent dispositif d'aides financières, conduit, entre autres, à l'harmonisation des infrastructures, à la communication entre elles (inter-opérabilité) et à la remontée d'informations vers les bases de données nationales qui se mettent en place actuellement ([data.gouv.fr](http://data.gouv.fr)).

## 2 Contexte du Projet et identification des partenaires

### 2.1 Contexte du projet

Depuis début 2013, les services de l'Etat ont piloté une réflexion conjointe avec les collectivités de la région pour établir un schéma régional de mobilité électrique visant dans un premier temps une trentaine d'implantations d'IRVE sur la région.

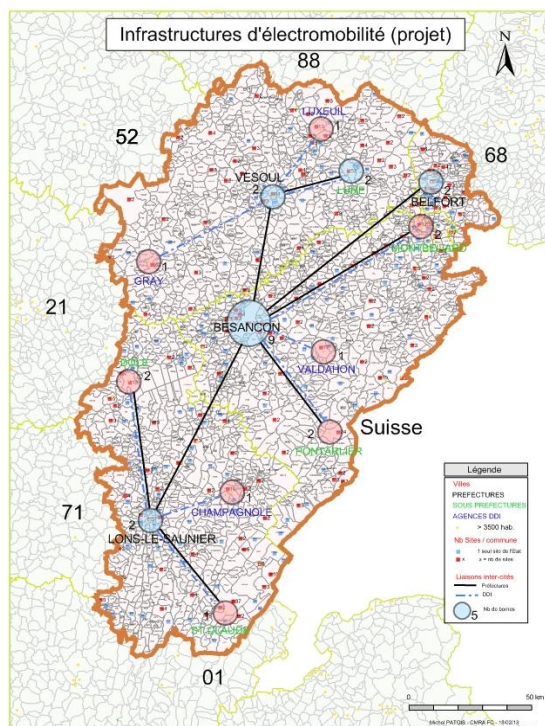


Schéma pour 35 bornes en 2013

Tout au long du premier semestre, après une réunion plénière de lancement de la démarche avec toutes les parties prenantes, un groupe projet a été animé par la Préfecture de région. Un outil de travail collaboratif, sous forme web, a été mis en place spécifiquement pour l'échange d'informations, le recueil de bonnes pratiques, le sourcing auprès des entreprises et des structures fédératives de la mobilité électrique (Avere, Avem, Ugap, La Poste...). (<http://www.franche-comte.territorial.gouv.fr>)

Site / Coordonnées	Date	Heure	Thème
Salle Y Courtoisville, 20/04/14	14h00	17h00	Présentation du projet
Salle Y Courtoisville, 20/05/14	14h00	17h00	Présentation du projet

**1er semestre 2014**

Préfecture de la région | 20/04/14 | Assemblée plénière de lancement de la démarche | Liens de véhicules en partenariat avec l'Ugav, l'Avem, l'Ugap, la Poste, la Région.

Copie d'écran de la page de Territorial dédiée au Groupe projet

Une réunion plénière de restitution de la réflexion a été l'occasion d'organiser le 26 juin une manifestation de sensibilisation aux usages de véhicules électriques de tous types, en partenariat avec l'UGAP, la Poste et les concessionnaires locaux.

Un premier partenariat a ensuite été conduit concrètement au cours de l'été 2013 entre l'Etat et différentes collectivités, afin de lancer un groupement de commande de bornes de recharge.

S'appuyant sur le travail mené depuis 2009 en Nord Pas de Calais, le cahier des charges a été élaboré dans un esprit d'innovation et d'universalité des usages visant à rassurer les usagers. C'est ainsi que l'inter-opérabilité, la supervision, le paiement du service de charge et toutes les prestations annexes à l'installation des infrastructures (marquage au sol, arceau de protection, panneaux de police, détection des véhicules présents sur les places dédiées...) ont été décrits très précisément et exigés des entreprises candidates. La maintenance sur trois ans et le transfert des données, libres de droit, ont également été demandés.

A l'issue de la consultation menée selon le code des marchés publics, le choix s'est porté sur un groupement d'entreprises qui a réalisé les prestations dès la fin de l'année 2013. La première borne a ainsi été inaugurée début décembre par le préfet.

**Automobile** Une borne de recharge pour véhicules électriques a été inaugurée hier matin à Besançon sur le parking de la direction départementale des territoires. La première d'une longue série

## La première borne

« C'EST ASSEZ SIMPLE », résume Stéphane Fratacci. Le préfet de région vient de brancher une Peugeot Ion à une borne électrique récemment installée sur le parking de la DDT (direction départementale des territoires). Une première : d'autres bornes de ce type doivent être mises en place dans toute la Franche-Comté dans les semaines qui viennent, principalement sur des sites appartenant à l'administration.

Les services de l'Etat de Franche-Comté sont en effet en pointe dans ce domaine : ils se sont engagés en début d'année dans un schéma régional d'électromobilité. L'objectif : mailler le plus finement possible le territoire régional de points de recharge électriques afin de faciliter l'usage des véhicules et, donc, de développer ce mode de transport.

**Plus de trente bornes d'ici fin 2013**

L'opération a été rondement menée : le premier groupement de commande a été passé en juin. L'Etat s'est associé à trois communes, Poligny, Champagnole et Hériscourt) et le résultat de la consultation a été connu cet automne. Au final, plus de trente bornes doivent être installées d'ici la fin de l'année, dont une dizaine à Besançon.

Les dites bornes, conçues par une entreprise bourguignonne (Sobem Scame), sont géolocalisables : l'utilisateur pourra savoir où se trouvent les points de recharge disponibles ; voire même, dans un proche avenir, les réserver avec son smartphone. Les bornes, toutes équipées des trois types de prises existant à ce jour, sont également évolutives.

Qui pourra les utiliser ? Tous les agents des services de l'Etat, bien sûr, mais aussi les usagers des administrations. Un Bisontin, par exemple, qui viendra demain à la préfecture avec sa voiture électrique pourra la recharger sur place, gratuitement. Il lui suffira de demander un badge à l'accueil. Autres bénéficiaires possibles, dans les communes associées où des bornes seront installées sur la voie publique : les détenteurs du pass iKW.

Leur nombre va rapidement augmenter souligne Stéphane Fratacci. D'autres collectivités de la région, départements et communes, sont en effet candidates. Un nouveau groupement de commandes pourrait être passé dès début 2014.

En attendant, l'Etat s'engage : désormais une voiture sur quatre sera remplacée par un véhicule hybride ou électrique. Son parc en Franche-Comté est cependant modeste pour l'instant : quatre voitures électriques et huit voitures hybrides.

Photo Arnaud CASTAGNE

■ La borne a été récemment installée sur le parking de la DDT.

Article Est Républicain 6 décembre 2013

Fort de ce premier dossier concluant, le préfet de région a souhaité prolonger la réflexion plus avant avec les collectivités locales et les établissements publics, en visant un déploiement sur trois ans d'environ 300 bornes de recharges soit près de 600 points de charge.

Afin de bien appréhender le contour des évolutions administratives, techniques et communautaires, le pilote du dossier régional a participé en février 2014 aux assises des IRVE organisées par l'AVEM à Nice. Ce fut l'occasion de nouer des contacts tant avec les interlocuteurs du sujet à Bruxelles qu'avec des porteurs de projets intervenant sur des territoires régionaux ou locaux, et des fabricants d'infrastructures ou de véhicules électriques.

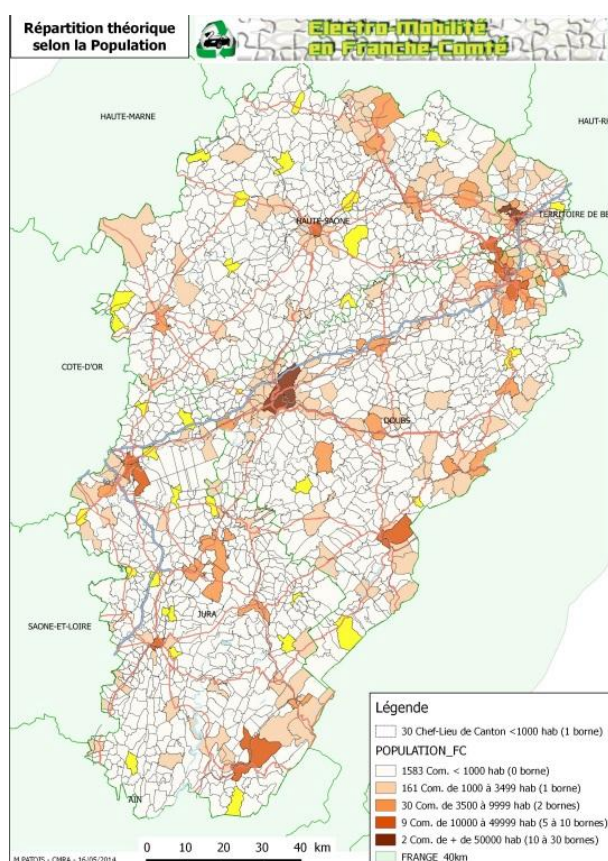
La deuxième vague du SREM a été officiellement lancée, elle aussi, à l'occasion d'une réunion plénière organisée au tout début du printemps 2014. La technique de groupe projet et son outil de communication ont servi la réflexion. Après quatre réunions de travail, une stratégie programmatique



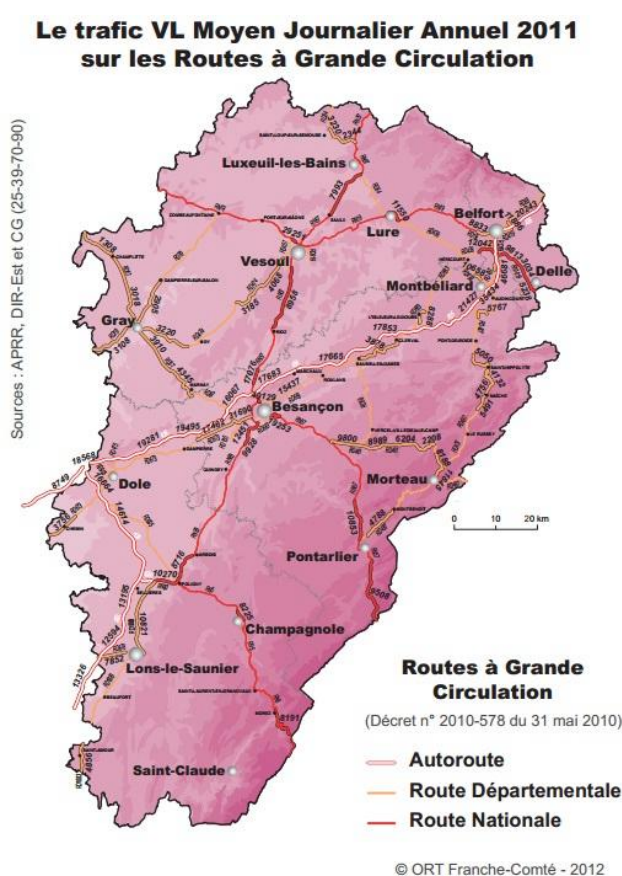
a été retenue. Elle a ainsi retenu le principe du maillage territorial et donc la répartition de sa densité selon trois principaux critères :

- le poids de population des communes,
- leur positionnement sur un axe structurant ou un nœud de communication,
- la présence suffisante de services aux publics ou de site touristique, et le statut de chef-lieu de canton

Une cartographie a ainsi été élaborée de façon itérative afin de limiter les zones blanches, de calibrer les seuils de densité d'équipements à prévoir (nombre de bornes par commune), et de répartir les investissements dans le temps.



Répartition des IRVE sur les communes en fonction du poids de population et du statut



Trafic journalier sur les principaux axes de circulation

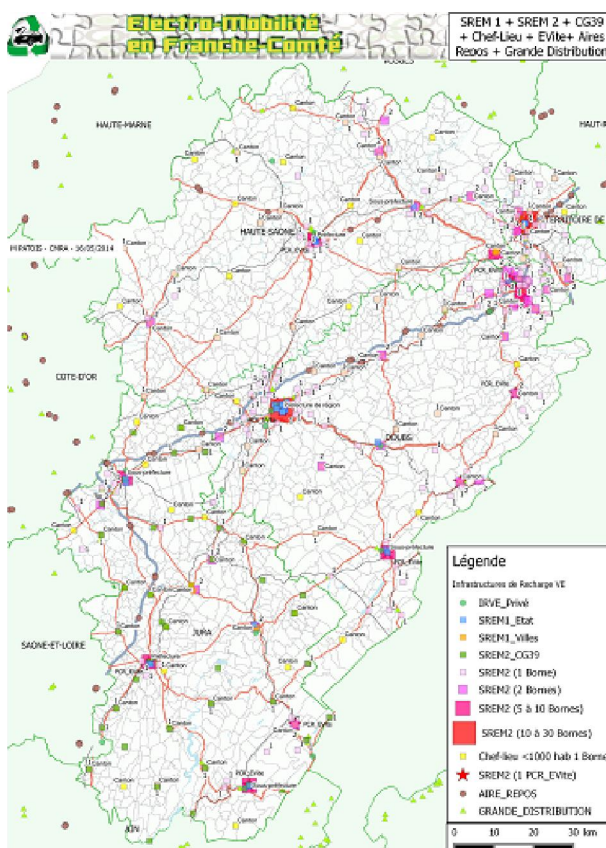
La Franche-Comté ayant une vaste frontière avec la Suisse, un ensemble d'échanges fructueux avec le Touring Club Suisse (TCS) ont été conduits. En effet, cette structure portant le projet fédéral de déploiement d'IRVE, il était important de maintenir notre frontière ouverte aux électromobilistes. Sur ce territoire, la démarche et les contraintes normatives sont différentes de celles du territoire français. Il était donc nécessaire de bien connaître nos voisins sur ce dossier.

Il a ainsi été décidé par le préfet de région de positionner sur les « villes portes » et dans chaque préfecture, des bornes de recharge au standard « EVite » afin de rassurer également les usagers helvétiques lorsqu'ils se rendent en France.





Implantation des bornes au standard suisse



Positionnement théorique d'IRVE sur le territoire régional

Parallèlement, fort du retour d'expérience du dossier de 2013 et de la définition précise des équipements techniques à viser, les deux porteurs de projets départementaux les plus engagés dans la démarche (Jura et Doubs) ont mené leur mission de sensibilisation des élus locaux et de positionnement précis des infrastructures, en relation avec les gestionnaires de réseaux électriques.

En effet, dans la mesure du possible, il a été souhaité de choisir des emplacements de bornes qui n'imposent pas de renforcement du réseau électrique.

Progressivement, d'autres porteurs de projet potentiels complémentaires ont été identifiés :

Le SYDED (syndicat mixte d'énergies du Doubs) souhaitant préserver l'autonomie de positionnement stratégique des deux agglomérations du département, ne prend en compte que les communes qui n'y sont pas rattachées.

Ces communautés d'agglomération du Grand Besançon (CAGB) et de Montbéliard (PMA), complétant le territoire départemental ont également manifesté leur intérêt dans la démarche en participant dès 2013 aux différents groupes projets menés par la Préfecture.

Le SIEL (Syndicat intercommunal d'électricité de Labergement Sainte Marie) s'est quant à lui rattaché à la démarche régionale tout en ayant un positionnement très volontariste en prévoyant le déploiement d'une borne de charge normale et accélérée sur chacune de ces dix communes membres.

Une réflexion est par ailleurs conduite, à l'initiative du Territoire de Belfort, pour que le Nord Franche-Comté ait un déploiement porté par la structure « Aire urbaine » qui dès lors couvrirait un espace tri-départemental. Si tel n'était pas le cas, le Conseil Général du Territoire de Belfort et « Pays de Montbéliard Agglomération » (PMA) pourraient se positionner.

La Haute-Saône sera, quant à elle, couverte par son syndicat d'électricité, le SIED. Son comité syndical, réuni le 9 septembre, a acté le principe, sous réserve de l'accord des intercommunalités ou des communes concernées par notre schéma régional. Les rencontres et négociations sont en cours. Le budget afférent sera calibré pour 2015.

Le présent dossier s'intègre également parfaitement dans les démarches qui sont menées à différents échelons territoriaux :

- Que ce soit au niveau régional avec le SRADDT dont un volet déplacement tend à favoriser la mobilité électrique. Le Conseil régional a ainsi mis en place un dispositif d'aides financières pour les véhicules et les infrastructures dédiées. Son évolution prochaine devrait renforcer son effet de levier.
- Au niveau départemental, le Jura a validé en mars 2014 son plan départemental de mobilité. Les interactions avec le SREM sont prises en compte pour l'implantation des IRVE du présent dossier, que ce soit avec les autres types de transport (aéroport de Dole Tavaux, gares SNCF ou routières), ou les aires de co-voiturage.
- Pour le Doubs, le SYDED a pris en compte les flux économiques et touristiques, tout comme l'interaction avec la Suisse pour positionner les IRVE de son dossier. Le schéma Doubs 2017 du Conseil général est ainsi complètement respecté. Il est à noter que dans un premier temps, le Département ne souhaite pas aller au-delà de l'installation d'IRVE pour ses propres services ; implantations d'ores et déjà programmées.

Différentes réunions de travail se sont tenues avec les services des collectivités départementales et régionales pour harmoniser les points de vue et viser le consensus.

C'est donc bien un schéma régional cohérent et partagé qui se met en place sur notre région.

## **2.2 Description des partenaires**

**Le Coordinateur** : La Préfecture de région

Pour le présent dossier, tout comme en 2013, c'est la Préfecture de région qui assure l'animation et la cohérence de la démarche régionale. C'est donc dans ce sens qu'un courrier a été adressé à l'ADEME le 17 avril 2014, pour valider sa fonction de coordinateur du dossier de demande de financement au titre du PIA.

Par réponse en date du 10 juin, l'ADEME donnait son accord assortie à la conduite d'une concertation formelle avec les autorités organisatrices des transports. Celle-ci s'est tenue positivement le 16 juin 2014 au SGAR, avec le Conseil régional et les conseils généraux.

C'est donc sur ces bases que la préfecture de région se positionne comme coordinateur de la démarche franc-comtoise.

L'expérience de 2013, et l'expertise de ses services permet de mener sereinement ce dossier dont les impératifs sont en parfaite adéquation, tant avec le cahier des charges utilisé pour la consultation qui s'achève, qu'avec le besoin de maillage de l'ensemble du territoire régional.

**Le premier partenaire** : Le Département du Jura

Dès mi 2013, convaincu par la nécessité de mettre en place des infrastructures de recharge pour que le nombre de véhicules électriques augmente de façon significative, le Département du Jura avait lancé en interne une démarche volontariste. Une chargée de mission a ainsi été recrutée et des crédits conséquents ont été votés en fin d'année. L'expérience positive qui a été menée sous l'égide de la préfecture a incité le département à adhérer complètement à la démarche régionale et ainsi de conduire la concertation avec les EPCI du Jura.

Une rencontre systématique a été programmée, parfois à plusieurs reprises, et une convention avec ERDF signée pour border techniquement l'adéquation des implantations concrètes aux caractéristiques des réseaux électriques support.

Ce travail conjoint a ainsi permis de parfaitement suivre les objectifs théoriques du SREM (communes et lieux d'implantation), les volontés politiques ambitieuses du Département et les impératifs du présent dispositif en matière d'impact sur les réseaux de distribution. Dans ce sens, les raccordements ont systématiquement été limités à du C5 même si les bornes ont toutes la capacité théorique de recharger simultanément deux véhicules en 22 kVA. Un délestage est intégré aux bornes dans cet objectif.

### **Le deuxième partenaire** : Le SYDED pour le Doubs

Lors de la réunion parisienne organisée par la FNCPP début 2014, le SYDED a pris la mesure de son rôle potentiel dans le déploiement d'IRVE sur le Doubs. Dès lors la volonté politique de son Président et le rapprochement avec la Préfecture de région ont permis de rapidement intégrer la démarche franc-comtoise. Une définition fine des communes à équiper et des IRVE à installer a ainsi pu être établie suite à la décision formelle de son assemblée du 30 juin.

La rationalisation des différents types de bornes du cahier des charges régional facilite les définitions sur site. Le secteur frontalier conduit le SYDED à proposer l'implantation de quelques bornes de recharge rapide au triple standard (T2, ChaDemo et Combo2) et pour certaines à la norme EVite propre au territoire helvétique.

### **Le troisième partenaire** : Le SIEL pour un espace restreint du Doubs

Depuis plusieurs années cette régie de production électrique s'intéresse à la mobilité électrique. Située dans un secteur touristique très prisé tant en hiver pour le ski qu'en été pour les activités de plein air, cette structure souhaite contribuer à l'attrait du secteur en proposant des infrastructures de recharge sur chacune de ses dix communes adhérentes. Le positionnement concret interviendra en accord avec les élus locaux et en fonction des flux de touristes et de frontalier se rendant en Suisse pour le travail et à l'inverse pour les Suisse qui viennent faire des achats en France. La forte densité d'implantations va au delà des objectifs du schéma régional même s'il est en cohérence. De ce fait, seules trois communes, sur les dix qui seront desservies par le SIEL, sont prises en compte dans le présent dossier.

## **3 Plan de déploiement**

### ***3.1 Caractérisation des services visés***

Le présent dossier franc-comtois propose uniquement des stations de recharge publiques 24/24 et 7/7 des VE de toute nature.

Lorsque le positionnement sera en gare ou en secteur de covoiturage, les bornes favoriseront également la multimodalité des transports.

Cependant, l'évolution des pratiques de déplacement et des technologies de communication conduira, dans un terme proche, à s'appuyer sur les infrastructures dédiées à la recharge pour fournir progressivement d'autres services de proximité.

En effet, ces infrastructures positionnées sur des espaces stratégiques, généralement en centre urbain ou à des nœuds de communication, disposeront, en plus de la connexion électrique, de liaisons informatiques et téléphoniques.

Celles-ci deviendront vecteur d'informations allant au-delà du simple échange de données liées à la recharge. Elles pourront proposer par exemple la fonction de Hot Spot Wifi, de support de communication pour les communes, voire de publicité aux commerces ou services de proximité (expositions, marché hebdomadaire...).

Certains fabricants de borne proposent à ce propos des écrans tactiles de grande taille (17 pouces), interactifs, et affichent notamment tout le panel de dispositifs de mobilité disponible.

La société Technolia a développé ce type de services avec le Grand Nancy (GNy) (<http://www.grand-nancy.org>) et l'UGAP.

Une démonstration de cet outil avancé était faite à Besançon le 26 juin dernier, à l'occasion de la journée sur la mobilité organisée conjointement entre l'Etat et l'UGAP au parc des expositions de Besançon (Micropolis).

22 véhicules étaient en démonstration et essais, un simulateur d'éco-conduite était mis à disposition par Greenovia, et la présence de concessionnaires locaux ont fait de cette journée un succès encore plus marquant que le rassemblement de juin 2013 à l'UIMM de Besançon.

### ***3.2 Caractérisation des infrastructures de recharge éligibles au dispositif***

Fort de l'expérience très exigeante qualitativement qui avait été conduite avec satisfaction en 2013, la Préfecture de région a fait évoluer son cahier des charges pour intégrer les nouveaux standards, en particulier ceux qui s'appliquent en Suisse, et corriger quelques imperfections. Le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) s'avère répondre en tous points aux exigences de l'annexe 5 du présent dispositif de cofinancement par le PIA.

Installées sur le domaine public, les bornes seront principalement sur pied. Toutefois, en fonction des contraintes de certains sites une position murale est prévue (risque de neige abondante par exemple).

L'intégration au pied de la borne du coffret ERDF est également envisagée selon certains fabricants de bornes. Cette particularité minimise les travaux de génie civil contigus et est acceptée dans le cahier des charges régional. Elle n'a toutefois pas été retenue lors de la réunion de la CAO du marché de l'été 2014.

Au total, le présent dossier prévoit  $46 + 3 = 49$  stations de recharge sur le Doubs et 46 stations sur le Jura.

Chaque station ne comportera dans un premier temps qu'une borne dotée principalement de deux points de charge tels que décrits ci-dessus (config n°3 = 2 socles E/F 1 socle T3 et 1 socle T2). Le détail des configurations envisagées est détaillé dans le fichier annexe intitulé (bases de calcul des coûts)

Pour le Doubs, 5 stations seront équipées de bornes de charge rapide au triple standard. Celles-ci, en fonction des réponses des entreprises aux appels d'offres, comporteront un ou deux points de charge.

Toutes les prestations techniques sont incluses dans le DCE, comme le génie civil (en option pour les collectivités qui souhaiteraient le gérer en direct), le raccordement électrique, les arceaux de sécurité limitant les chocs éventuels, le marquage au sol, les panneaux de police et l'électronique embarquée qui permet la connexion avec une supervision technique et d'usage.

Nota : Tel que prévu en annexe 5 du présent Dispositif, les éventuels renforcements de réseaux amont ne sont pas pris en compte dans l'assiette de subvention du présent dossier.

Les bornes, sur pied ou murales selon les besoins de chaque site, seront équipées d'une interface de communication permettant de déverrouiller les prises, de déclencher la charge et de transférer les identifiants de l'utilisateur au système de supervision.

Ce dernier devra être « ouvert » et les données qui transiteront resteront la propriété des Maîtres d'ouvrages (« partenaires » cités plus haut). Le protocole OCPP devra être respecté. Enfin le système de supervision devra pouvoir communiquer avec un dispositif supra tel qu'envisagé par le « Gireve ».

La transmission des données de localisation des stations et de remontée des caractéristiques des IRVE vers le site « data.gouv.fr », imposées dans l'annexe 5 du présent Dispositif d'aides, est consignée dans le DCE.

Enfin, la maintenance technique des équipements, sur quatre ans, sera disponible en option. (chiffrée à part et non intégrée dans la présente demande de financement)

Ce sont donc des équipements et des travaux complètement opérationnels et d'excellent niveau qualitatif qui seront proposés.

Nota : Dans le présent projet, il n'est pas prévu que les IRVE soient en auto-partage. Elles seront exclusivement en mode ouvert à tout public 24/24 7/7.

### **3.3 Normalisation et interopérabilité des services de recharge**

Un panel réduit de configurations de bornes a été défini pour permettre tous les types de recharge nécessités par les principaux véhicules actuellement sur le marché.

La combinaison des prises E/F, T2 et T3 conduit à systématiser le double point de charge sur ces bornes. Chacune d'elles est alors dotée d'une prise E/F de part et d'autre de la borne, et d'une prise T2 d'un côté et d'une prise T3 de l'autre. Cette configuration à quatre socles appelée « configuration C » dans le dernier cahier des charges, permet à deux véhicules se chargeant en mode « normal » de se connecter simultanément, à deux véhicules se chargeant en mode « accéléré » également, tout comme le mixte de recharge normale et accélérée.

Sur le territoire pris en charge par le SYDED, pour des questions de coûts de raccordement électrique sur site, certaines bornes ne seront équipées que de connectique E/F de chaque côté (configuration « B » de notre cahier des charges. Toutefois, le coût des bornes s'avérant être le même entre une configuration B et une configuration C, il est possible que le choix définitif des infrastructures soit revu à la hausse au niveau qualitatif pour tout proposer en configuration C intégrant donc à la fois la connectique E/F, T2 et T3.

Les prises de type T3 ayant cependant vocation à disparaître prochainement, le DCE prévoit que le « refiting » vers le type T2 doit se faire sur site et sans outillage particulier. Son chiffrage est demandé dans le bordereau de prix unitaires.

Les PDC rapides sont, quant à eux, prévus au triple standard (T2, ChaDemo et Combo2). Dans ce cas, en fonction des constructeurs, une borne peut offrir un ou deux points de charge.

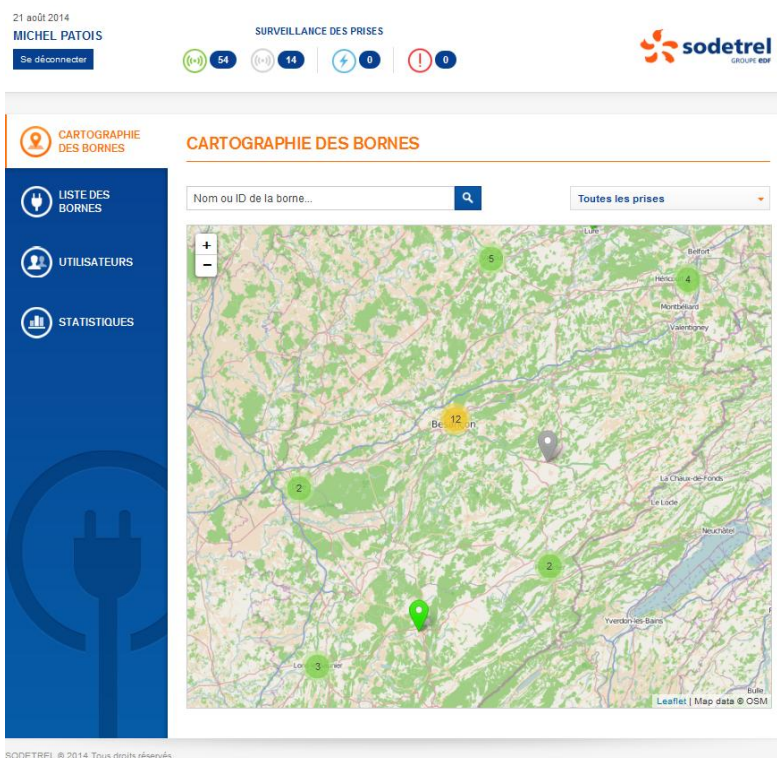
Un dispositif de paiement du service de charge sera intégré et activé, ou non, selon les souhaits des collectivités ou services.

En tout état de cause, le stationnement sera gratuit pour les places dédiées aux VE les deux premières années et a minima les deux premières heures, tel que mentionné dans les attendus du présent Dispositif.

Plusieurs systèmes sont acceptés en matière de paiement : via un opérateur dédié, tel « KiWhi pass » par exemple, ou via un opérateur bancaire avec les cartes de micro paiement sans contact (système complètement adapté à ce type de dépenses car limité à 20 € par transaction), ou enfin via un opérateur de téléphonie mobile. La reconnaissance des ayants-droits se fera par système de lecteur RFID, NFC ou tag QRcode qui permettra l'inter-opérabilité selon le cahier des charges de GIREVE.

Enfin, un système de supervision prévoit la réservation à distance, la localisation GPS sur smartphone ou PC, la visibilité de l'état technique des bornes et de leur usage, et le réarmement à distance par le gestionnaire du parc de stations, en cas de problème technique...





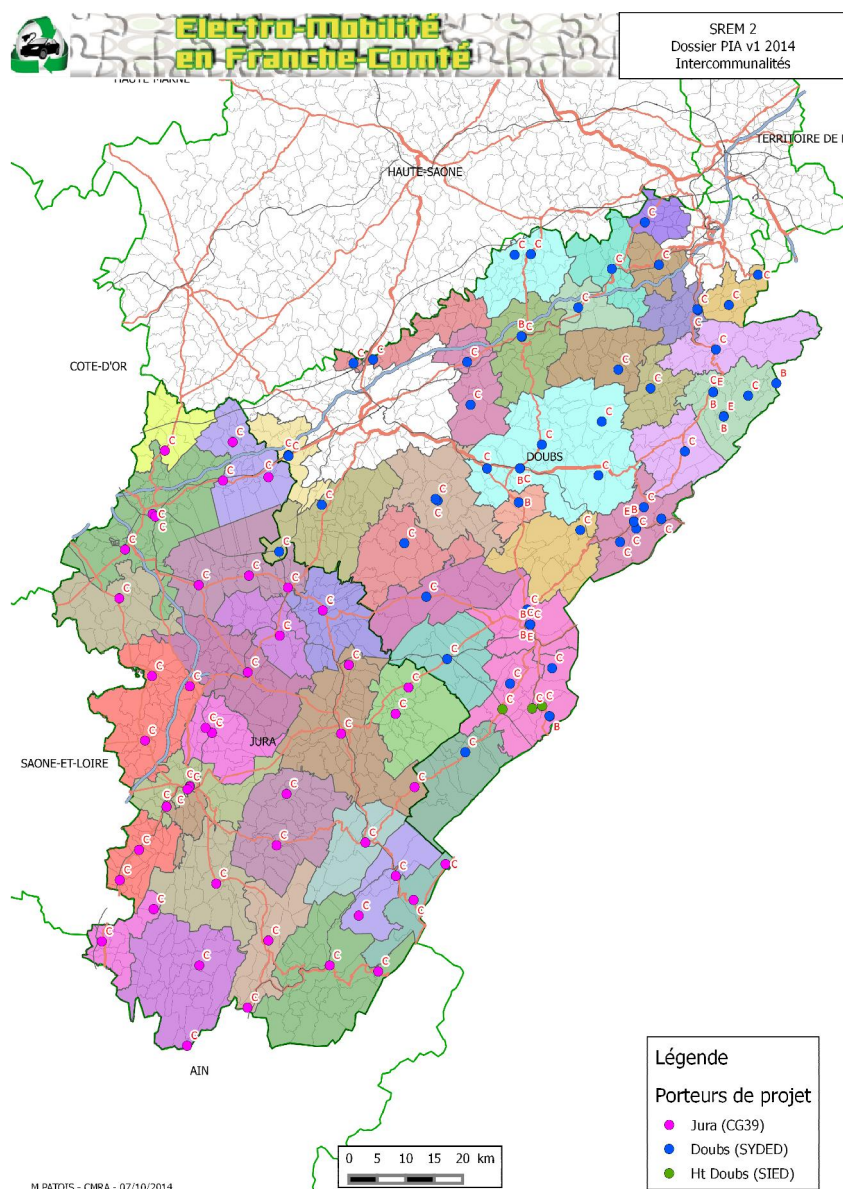
Système de supervision retenu dans la première vague de 35 bornes du SREM

Toutes ces fonctions visent à rassurer les électromobilistes quant à la disponibilité du service.

### 3.4 Plan de répartition des bornes

Le schéma régional de mobilité électrique (SREM) a analysé l'ensemble du territoire franc-comtois et propose une répartition des IRVE harmonisée sur la région. Les nuances très fortes de densité du territoire d'un département à l'autre ont imposé des disparités quantitatives et spatiales assez fortes.

La portée de ce premier dossier de demande d'aide financière concerne le département du Jura et le département du Doubs, exclusion faite des territoires couverts par les deux communautés d'agglomération de Besançon et de Montbéliard.



### Les EPCI desservis par le présent dossier

Le travail itératif de cartographie, décrit plus haut, et la prise en compte des attentes des collectivités locales et des établissements publics réunis depuis début 2013 sous forme de groupes projets et d'assemblées plénières a conduit à retenir un maillage territorial structuré.

Les objectifs nationaux, affichés en 2013 lors d'une conférence de presse du ministre Arnaud Montebourg, de positionner 18 000 points de charge sur le territoire national, (hors Ile de France), conduisaient donc à envisager environ 180 points de charge par département. (compte rendu de l'AVEM)

Cette jauge, rapportée à notre région et à ses quatre départements, aurait calibré le besoin à 720 points de charge. Toutefois, la taille du Territoire de Belfort a conduit à minimiser ce chiffre à un objectif de 600 PDC, soit environ 300 bornes. C'est donc cette jauge qui a été retenue globalement sur notre région par le préfet.

Plusieurs paramètres statistiques et territoriaux se devaient d'être conjugués pour doter le territoire du maillage le plus cohérent :

- le poids de population des communes (il est logique de proportionner les IRVE à la présence de population et donc d'électromobilistes potentiels, présents ou en visite)
- la densité de services au public présents dans une commune ou dans un quartier urbain. ; l'accès ou le recours à ces services pouvant nécessiter le rechargement de son VE
- les infrastructures de transport, hiérarchisées : mettre plus de bornes où il passe le plus de voitures a tout son sens.

Les principales infrastructures de circulation, les nœuds d'échange routier et intermodaux (aéroport, gare, P+R...) devaient aussi inciter à proposer des implantations ciblées.

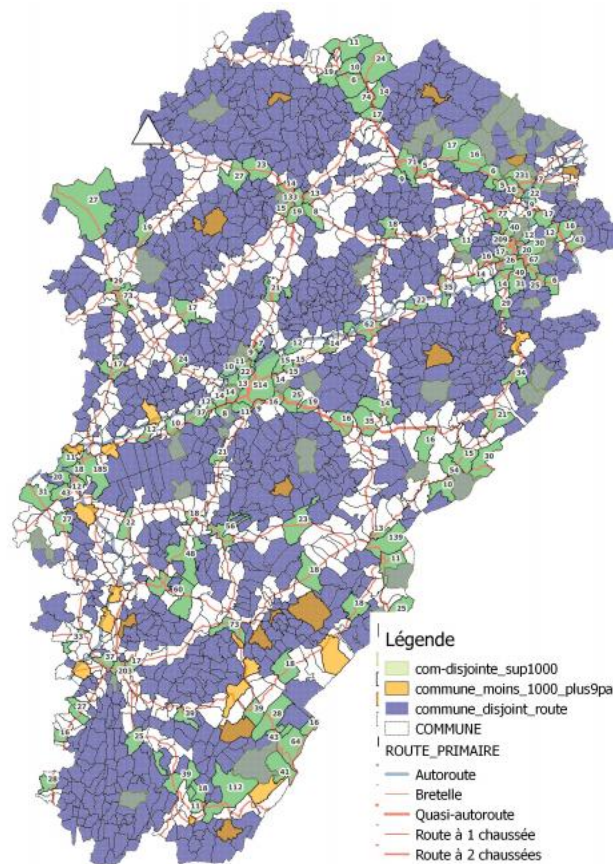
La corrélation entre localisation, usage et nature d'IRVE a ainsi conduit à définir les besoins du territoire.

En effet, positionner des bornes de recharge rapide sur des aires de co-voiturage où les véhicules stationnent une journée n'a pas de sens. Par contre cette position trouve son éventuel fondement sur une aire de service autoroutier, dans la mesure où les services proposés ne se résument pas à la seule station service essence.

A contrario, positionnées exclusivement sur les emprises autoroutières, ces recharges rapides ne concerneront pas les électromobilistes des routes nationales, même si ces infrastructures se croisent.

Afin de réduire les « zones blanches », il était nécessaire d'implanter des IRVE également en zone rurale.

Un travail cartographique a consisté à analyser la densité de services au public (POI des bases de donnée de l'IGN et de 3939) le long des principaux axes de circulation (données IGN et ORT). Hormis quelques cas particuliers, la densité la plus forte était corrélée avec le poids de population de la commune et son implantation le long d'un axe routier structurant. Cette analyse cartographique a confirmé visuellement un constat largement établi que les services sont peu présents en secteur rural mal desservi par la route !



Densité de services à la population sur la région

Un point d'attention particulier a été porté également sur les grands équipements touristiques, y compris en secteur rural, dans la mesure où ils fonctionnent sur l'ensemble de l'année. (cas concret du SIEL)

Tout comme les stations essence sont positionnées sur les lieux de passage, et de plus en plus dans les communes ou des surfaces de la grande distribution sont présentes, la cartographie exhaustive des différentes enseignes de distribution était intéressante. Elle a nourri la réflexion du SYDED qui envisage le positionnement de certaines IRVE à proximité de ces lieux facilement connus ou identifiables. C'est principalement le cas pour les « villes portes » de notre frontière avec la Suisse qui accueillent de nombreux consommateurs dans ces enseignes. Leur mettre à disposition un service de recharge pendant leurs achats est porteur de sens.

Le poids de population était donc bien un critère statistique cohérent pour opérer une répartition spatiale administrative (nombre de bornes par communes) avant que le positionnement concret ne soit arrêté.

Après plusieurs essais de calibrage, c'est la tranche de 1000 à 3500 habitants par commune qui a été retenue. Celles-ci ont donc vocation à installer une borne sur leur territoire, donc deux points de charge selon notre configuration standard n°3. (2 E/F, 1 T2 et 1 T3)

De ce fait, les 1583 communes de la région qui n'atteignent pas ce seuil de 1000 habitants n'ont pas été retenues dans le panel théorique régional.

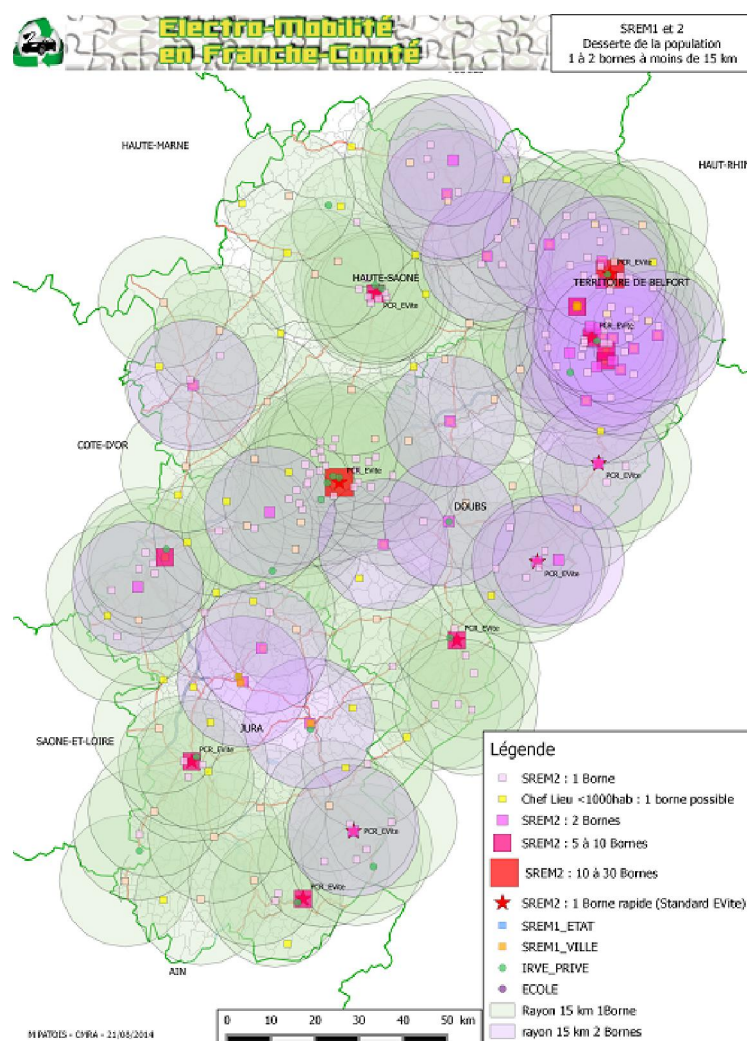
Cependant, les chefs-lieux de canton qui n'ont pas ce poids de population, concentrent généralement un nombre conséquent de services au public de nature très diverse. Ils ont été considérés comme potentiellement susceptibles d'accueillir aussi une borne. Sauf volonté locale forte, cette éventuelle implantation pourrait se faire dans un deuxième temps. Trente chefs-lieux sont ainsi concernés, réduisant ainsi à 1553 le nombre de communes non visées par le SREM.

Au total 161 communes de 1000 à 3500 habitants et 30 chefs lieux de moins de 1000 habitants sont susceptibles d'accueillir une borne pour équiper la plus grande part du territoire et limiter les zones blanches.

Dès lors, chaque habitation franc-comtoise aura au minimum une borne à moins de 15 km.

Dans la phase exhaustive de déploiement intégrant aussi les chefs lieux de canton ayant moins de 1000 habitants, il y aura une, voire deux, bornes de rechargement à moins de 10 km de toute habitation de la région.





Couverture du territoire régional

La tranche de population suivante a été calibrée entre 3500 et 10000 habitants. Dès lors, il est considéré que deux stations d'une borne, ou une station de deux bornes, soit un total de quatre points de charge est envisageable.

Trente communes sont concernées. Elles pourraient ainsi, à terme, proposer 60 bornes et donc 120 points de charge.

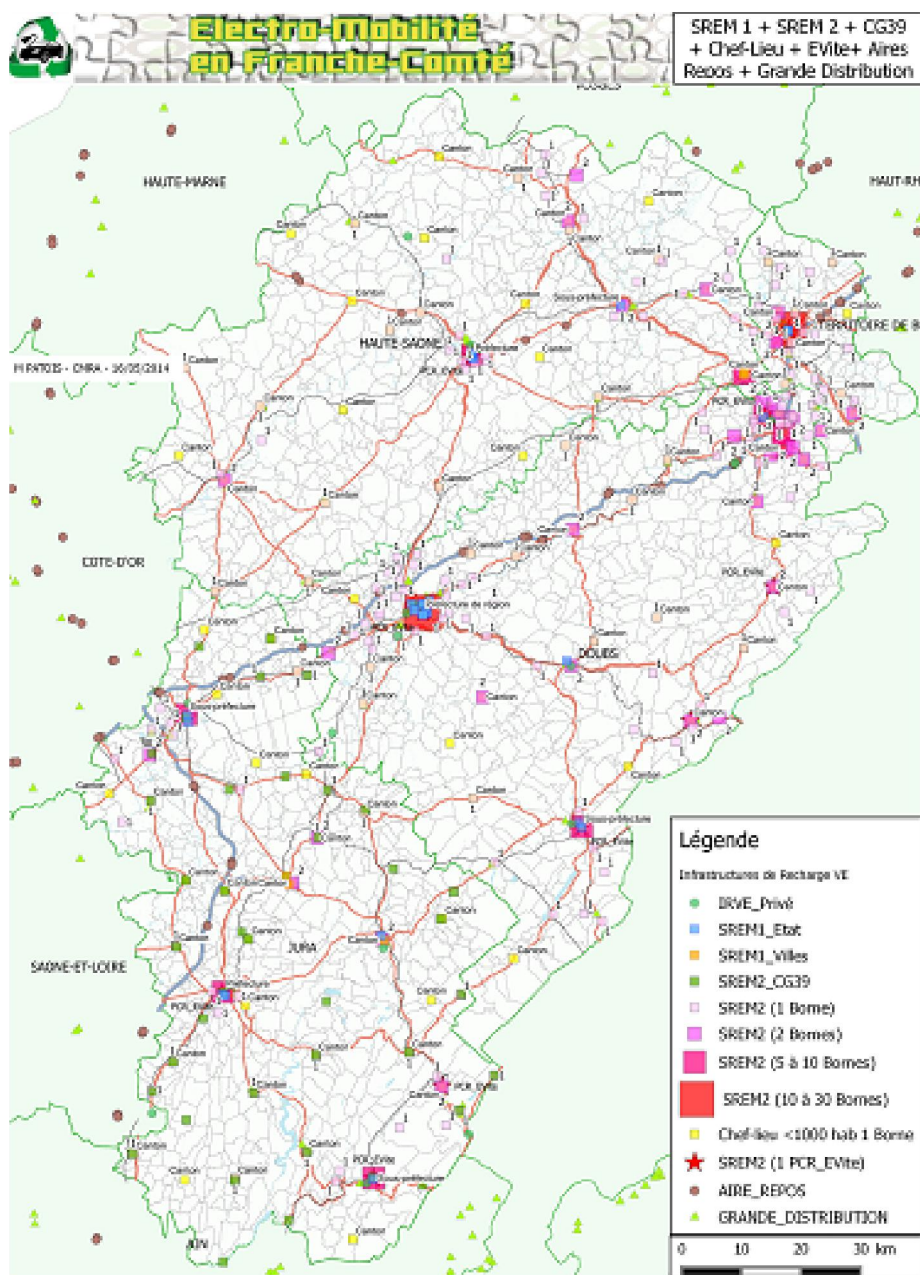
Les neuf communes qui comptent de 10000 à 50000 habitants pourraient, quant à elles, accueillir de 5 à 10 bornes, plus ou moins regroupées dans différentes stations.

Les deux « villes centre » des agglomérations de Besançon et de Belfort, qui dépassent les 50 000 habitants, sont susceptibles d'accueillir, selon la répartition retenue dans le SREM de 10 à 30 bornes. Leur regroupement en stations et leur implantation concrète reste à préciser avec les collectivités concernées. Cette organisation sera évolutive.

Sur quelques-unes de ces communes, des bornes de recharge rapide seront implantées.

Dès à présent, dix communes ont été retenues dans le SREM (villes porte avec la Suisse et préfectures de département) pour répondre au standard helvétique « EVite ». Les autres ne seront pas forcément implantées uniquement dans les villes à forte population, car les nœuds de communication n'y sont pas forcément assortis. (sorties d'autoroute, confluences de routes nationales en secteur rural, équipement stratégique à équiper...)





### Répartition théorique sur le territoire régional

Pour le présent dossier, comme exprimé au début de ce document, bien que l'analyse ait été faite pour l'ensemble de la Franche-Comté, le territoire couvert recouvre le département du Jura et le département du Doubs (hors agglomérations de Besançon et de Montbéliard).

Le poids de population des 544 communes du Jura est établi par l'INSEE à 261294 habitants.

Selon les nouvelles règles du Dispositif parues en juillet dernier, le Jura devrait s'équiper de 87 points de charge pour profiter du financement national.

Les 46 bornes répertoriées offrant chacune deux points de charge, c'est donc un total de 92 PDC qui sera installé. Ce volume est donc conforme aux nouvelles clauses du Dispositif.

Déduction faite de l'agglomération du Grand Besançon (CAGB) comptant 177021 habitants selon l'INSEE, et de l'agglomération de Montbéliard (PAM) comptant 117731 habitants, le territoire pris en compte par le SYDED et le SIEL comporte donc 234351 habitants.

Selon les règles du dispositif, ce sont donc 78 PDC qui sont à installer pour ouvrir droit au financement national.

Le présent dossier présente un nombre de 49 stations de charge dont seulement 5 correspondront à une borne de charge rapide.

L'objectif est donc largement atteint par le présent dossier qui propose 93 PDC.

Les chiffres officiels du ministère de l'Intérieur disponibles au 30 juin 2014, font état d'un nombre très disparate de véhicules électriques selon les départements.

Pour le Doubs : 112 VL et 22 Utilitaires soit un total de 134 véhicules électriques enregistrés en Préfecture

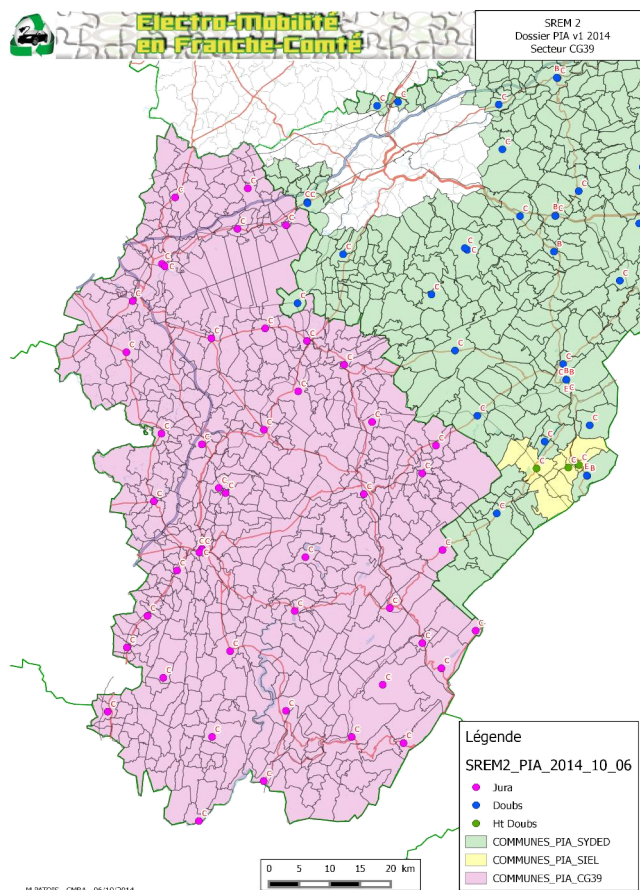
Pour le Jura : 45 VL et 28 Utilitaires soit un total de 73 véhicules électriques enregistrés en Préfecture

Pour la Haute Saône : 10 VL et 6 Utilitaires soit un total de 16 véhicules électriques enregistrés en Préfecture

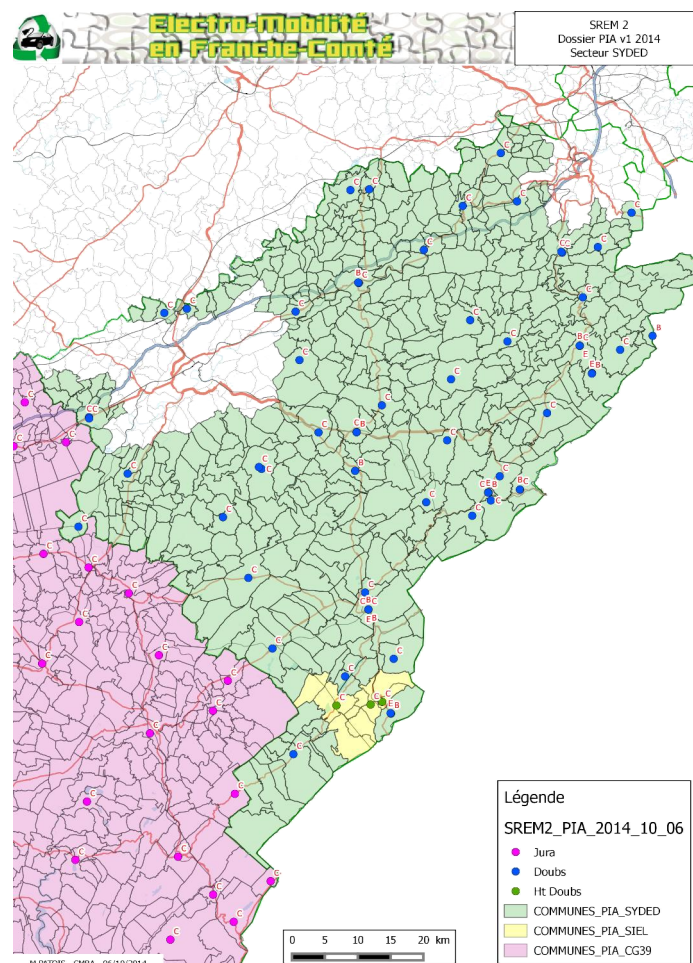
Pour le Territoire de Belfort : 10 VL et 1 Utilitaire soit un total de 11 véhicules électriques enregistrés en Préfecture

Ce qui confère à la Franche-Comté un parc de 234 véhicules électriques.

Le Conseil Général du Jura, premier partenaire de ce dossier, couvre l'ensemble du territoire du Jura.



Le SYDED et le SIEL sont les deuxième et troisième partenaires de ce dossier. Ils couvrent l'ensemble du territoire du Doubs hormis les deux communautés d'agglomération de Besançon et de Montbéliard.



Répartition du nombre de bornes et de points de charge par partenaire

	Configuration	Nb Bornes	Nb PdeCh
CG39	C	46	92
SYDED	B	0	0
	C	41	82
	D	0	0
	E	5	5
SIEL	C	3	6
Total PIA 2014 FC		95	185

Il est rappelé qu'il n'y aura pas de bornes en auto-partage dans le présent dossier.

Dans un avenir proche, et à l'issue des consultations et échanges qui sont dès à présent engagés avec les porteurs potentiels de projets complémentaires au présent dossier, un deuxième dossier de financement par le présent Dispositif a vocation à être déposé tout début 2015.

Il visera à compléter le maillage régional complet prévu dans le SREM, y compris pour le SYDED et le CG39.

Ce sont en particulier les espaces du Nord Franche-Comté (Aire Urbaine), de l'agglomération du Grand Besançon et de la Haute-Saône qui sont concernés.

Dès les décisions politiques prises, les déploiements pourront intervenir rapidement sur la base du cahier des charges technique déjà éprouvé sur notre région.

Il faut toutefois compter un délai de 4 à 5 mois de procédure administrative pour respecter le processus de groupement de commande et de consultation des entreprises selon les règles strictes du Code des marchés publics. Vient ensuite le délai d'approvisionnement des équipements qui prend généralement 6 semaines.

L'objectif du Préfet de région livré début juillet, de voir un déploiement de 300 bornes sur notre région d'ici trois ans sera déjà en partie couvert dès l'année 2015 à hauteur d'un tiers alors que les zones à forte densité des deux agglomérations et du Territoire de Belfort n'auront pas encore été traitées.

Il est à noter que le rapprochement administratif des régions Bourgogne et Franche-Comté pourrait être un vecteur de déploiement encore plus ambitieux.

La préfecture de la région Rhône Alpes a également manifesté sa volonté de s'appuyer sur notre démarche régionale pour organiser son schéma d'électromobilité. Une première réunion de travail s'est tenue le 18 septembre 2014.

### ***3.5 Gestion du financement, de l'installation et de l'exploitation***

#### **Premier Partenaire :**

Pour le département du Jura, le Conseil général a pris l'initiative de financer l'intégralité des travaux de mise en œuvre des IRVE sur son territoire selon la répartition spatiale et technique du présent dossier. Il n'est donc pas prévu d'abondement complémentaire au PIA.

Dans ce sens, un marché public a été passé par le groupement de commande coordonné par la Préfecture de région Franche-Comté auquel le département a adhéré le 1<sup>er</sup> juillet 2014.

La CAO réunie le 1<sup>er</sup> septembre a choisi l'entreprise qui sera chargée d'installer les infrastructures.

Parallèlement, le Conseil général a signé une convention de partenariat avec ERDF pour définir les localisations optimales des bornes sur les sites retenus avec les EPCI ou les communes concernées.

De nombreux ajustements ont été nécessaires et ont conduit à ne nécessiter aucun renforcement de réseau.

Les frais de raccordement viennent à ce propos directement impacter le budget global de ce dossier.

Quelques localisations ont été gérées avec d'autres partenaires techniques en fonction de la répartition des compétences territoriales en matière de distribution électrique. A ce titre, la régie de Salins-les-Bains a ainsi, elle aussi, fait un travail similaire d'optimisation de l'implantation de la borne de cette commune.

Un rapprochement technique entre le titulaire du marché de fourniture et pose des bornes et ERDF est intervenu le 5 septembre afin d'optimiser les travaux de génie civil et leur calendrier.



Dans ce dossier, le Conseil général restera le propriétaire des bornes et en assumera la gestion. Les EPCI et les communes auront la charge de leur exploitation technique et des frais afférents (énergie, abonnements ...) selon une convention établie.

C'est donc le Conseil général qui paiera les factures tant des raccordements que des bornes.

La convention préalable au groupement de commande le rappelle expressément.

L'ensemble des bornes de ce secteur étant à charge accélérée, c'est donc un financement à hauteur de 50 % de l'assiette éligible qui est attendu soit un montant de 230 000 €.

### **Deuxième Partenaire :**

Pour le département du Doubs (hors territoire des agglomérations de Besançon et Montbéliard et de compétence du SIEL), c'est le SYDED qui assumera le portage administratif et technique du principal dossier.

Un groupement de commande est également prévu d'ici la fin de l'année entre différents Maîtres d'Ouvrages comme ce fut le cas pour le Jura mi 2014.

C'est le SYDED qui sera propriétaire des bornes. De ce fait, il assumera leur paiement intégral tout comme les frais de raccordement au réseau. Son statut et ses compétences l'incitent à gérer ce dossier en autonomie technique. Des frais d'ingénierie interne sont donc induits.

Un budget de 730000 € HT est prévu pour le déploiement général sur le secteur d'intervention.

Toutefois, le nombre initial de borne ayant conduit à cette estimation ne sera pas atteint immédiatement. C'est donc une aide de 275 500 € est attendue du Dispositif PIA du présent dossier.

Le reste à payer sera pris en charge par le SYDED, le Conseil Régional et les collectivités desservies (Communautés de communes ou communes)

### **Troisième Partenaire :**

Toujours sur le Doubs, mais pour les dix communes de compétence du SIEL, le déploiement des infrastructures se fera de façon autonome avec un marché signé avec le fournisseur Schneider Electric.

En effet, ce SIVU a décidé d'équiper chacune de ses dix communes membre de bornes identiques similaire à la configuration C mentionnée plus haut. Ces bornes communicantes auront elles-aussi à se connecter au système de supervision qui sera choisi prochainement pour l'ensemble de la région et aux bases de données supra de type « Gireve ».

Le financement est assuré par le SIEL qui est propriétaire des équipements. La première année de consommation électrique sera même assumée par lui.

Le montant global de l'opération est de l'ordre de 100 000 € pour 10 bornes. Toutefois, seules trois sont répertoriées dans le SREM. C'est donc sur cette base que le calcul de la subvention est arrêté.

Il conduit à solliciter une aide du PIA à hauteur de 15 000 €.

Tout comme pour le Jura, les collectivités (EPCI ou communes) auront la charge de l'exploitation technique des bornes et des frais afférents (énergie, abonnements ...)

Pour l'ensemble des entités « Partenaires » de la région (les trois du présent dossier et les suivants) le cahier des charges et le montage administratif du dossier permettront la mise en place d'un système de supervision technique et d'usage des bornes.

Celui-ci est décrit dans le DCE du lot de fourniture et pose d'IRVE qui sert aux différentes consultations et sera l'objet d'un lot technique distinct lors de la prochaine consultation.



Dès lors, chaque « grappe » de bornes, quelqu'en soit le propriétaire, communiquera via internet avec un système centralisé unique pour lequel chaque ayant droit disposera des droits de supervision qui lui seront propres. Ce système prévoit également la remontée d'informations à un niveau supra tel que celui qui se met en place à l'initiative de Gireve.

### **3.6 Phasage et planning de déploiement**

Le Conseil Général a participé au groupement de commande de bornes de recharges lancé par la Préfecture à l'été 2014. L'entreprise a été choisie le 1<sup>er</sup> septembre dernier. Le marché sera notifié à l'entreprise dès que l'accusé de réception du dossier de financement PIA aura été délivré.

Dès lors les commandes pourront être passées pour une pose pouvant débuter dans les deux mois suivants. Toutefois, les intempéries hivernales interféreront sur ce planning. Le solde des implantations de ce marché interviendront donc en 2015.

Le SYDED participera au groupement de commande régional de cet automne. L'entreprise sera choisie tout début 2015 et la pose pourra intervenir dans la foulée en fonction également des intempéries. Le déploiement interviendra donc principalement en 2015 et se terminera tout début 2016.

Le SIEL a déjà procédé à la commande de ses bornes. La pose des dix infrastructures interviendra dans les prochaines semaines. Toutefois, seules trois concernent le présent dossier de demande de financement.

Zone de déploiement	Planning prévisionnel de déploiement par année et par territoire			
	2014	2015	2016	Total
Jura (partenaire 1 – CG39)	4	42		<b>46</b>
Doubs (partenaire 2 - SYDED)	0	36	10	<b>46</b>
Doubs (partenaire 3 – SIEL)	3			<b>10</b>
Haute Saône, Territoire de Belfort, Agglos		40	90	<b>130</b>
<b>Total</b>	7	118	100	<b>232</b>

### **3.7 Rappel des engagements à fournir**

#### **3.7.1 Engagement au déploiement d'infrastructures**

Tout partenaire sollicitant l'aide du Programme des Investissements d'Avenir doit présenter une décision de son assemblée délibérante, agissant ou non pour le compte des collectivités, actant l'engagement et la compétence de ce dernier à procéder au déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables, et portant sur l'achat et la mise en service d'un nombre de bornes de recharge [ou] d'un montant de dépenses de déploiement conforme au projet présenté à l'ADEME.

Cet engagement doit être fourni lors du dépôt du dossier à l'ADEME pour permettre l'instruction et la décision de financement du projet.

### **3.7.2 Clause de gratuité du stationnement pour les véhicules électriques**

Le texte du Dispositif stipule :

*« Dans tous les cas, l'attribution de l'aide est conditionnée à l'engagement des collectivités d'assurer, dans les six mois suivant la notification de la convention de financement par l'ADEME, la gratuité du stationnement pour une durée minimale de deux heures pour les véhicules rechargeables, quels que soient les emplacements de stationnement avec ou sans infrastructure de recharge, en surface ou en ouvrage, gérés directement par la collectivité ; cet engagement de gratuité sera limité dans le temps (deux ans minimum), indépendamment des initiatives que pourrait éventuellement prendre la collectivité pour prolonger ou élargir ces dispositions. »*

Chacun des trois partenaires a prévu des implantations d'IRVE sur des espaces qui ne sont pas soumis à paiement de stationnement. La gratuité est donc acquise de facto.

### **3.7.3 Transmission des données d'utilisation des infrastructures**

Le texte du Dispositif stipule :

*« Afin d'anticiper les changements et d'adapter l'offre à la demande, les bénéficiaires s'engagent, sauf impossibilité démontrée, à fournir les données d'utilisation et de fréquentation des infrastructures de recharge pendant une durée d'exploitation de deux ans à compter de la fin du projet de déploiement. »*

Dès mise en place du schéma régional, une cartographie géo-référencée a été élaborée par la Préfecture de région.

Celle-ci permet de modifier en temps réel, en fonction des travaux réalisés, le positionnement précis de l'IRVE et ses caractéristiques techniques propres.

Les cartes présentées au fil du présent dossier sont toutes en corrélation avec les dernières informations communiquées par les porteurs de projet. Ceci n'exclut pas pour autant de légères adaptations en fonction de contraintes externes au dossier comme par exemple les desiderata des architectes des Bâtiments de France.

Les règles de nommage des installations souhaitées par Gireve pour harmoniser les implantations au niveau national (station, borne, PDC et prise) seront alors appliquées.

L'établissement du bon de commande sera assorti des caractéristiques techniques des IRVE et de ses coordonnées GPS précises. Ceci évitera toute interrogation sur site et facilitera l'élaboration des plans de recollement. Dès lors les transferts de données vers le site national « data.gouv.fr » se feront par simple export de la table de données du logiciel de SIG.

Tous ces éléments sont mentionnés dans le DCE des consultations menées par la Préfecture de région.

## **3.8 Organisation juridique et gouvernance du partenariat**

*Préciser l'organisation qui structure le partenariat en vue de la présentation du dossier, de la signature des conventions de financement avec l'ADEME et son évolution pendant l'exécution du projet.*

Un principe de gouvernance calqué sur les groupements de commande qui ont été ou seront mis en place s'appliquera.

C'est donc la Préfecture de région (SGAR) qui assurera la cohérence régionale de la démarche au niveau de la mise en œuvre concrète de ce dossier de financement.

Elle assumera en particulier le secrétariat du comité de suivi, les invitations, l'animation et les comptes-rendus des réunions trimestrielles.

Sauf contrainte particulière, ces comités se tiendront au cours de la deuxième semaine de chaque trimestre. Le premier Comité pourrait ainsi se tenir semaine 41.

L'extranet Territorial qui a facilité le travail d'élaboration du schéma régional sera également utilisé pour la transmission des documents entre les parties prenantes, les invitations, la mise à disposition des comptes rendus et des tableaux de suivi.

### ***3.9 Evaluation des livrables du projet et Comité de suivi du projet***

Les documents de consultation (DCE), les coordonnées des entreprises titulaires des marchés, la liste des partenaires, les données cartographiques et techniques des installations seront disponibles sur Territorial, tant dans le Fonds documentaire que sous forme de liens hypertexte à partir des pages littérales d'explication de la démarche et de son évolution.

Dès réception par la Préfecture de région de l'accusé de réception de dossier complet, l'ADEME intégrera le comité de pilotage et aura accès aux documents mis en ligne sur l'extranet Territorial.

Elle pourra dès lors pleinement exercer ses contrôles.

## 4 Coût total du projet et répartition des dépenses

Les dépenses prises en compte dans ce dossier (annexe 2) sont assises sur les montants issus de l'appel d'offre de l'été 2014. Un tableau détaillé des offres a permis de bien ventiler les postes de dépens. Un bordereau de prix unitaires a également permis de chiffrer tous les cas de figure, y compris pour les bornes de charge rapide qui ne seront pas installées pour les besoins du CG 39 mais sont envisagées pour le SYDED.

Calcul des bases économiques selon les différentes configurations de bornes

### Génie civil en amont des bornes :

Config A B C = moyenne des coûts ERDF sur le Jura (Raccordement C5 36kVA)  
Config D E = moyenne des coûts ERDF sur le Jura (Raccordement C4 50kVA)

<b>Bornes :</b>	<b>Config B :</b> 2 x E/F	Fourniture et pose issues du BPU du marché 2014 CG 39 Travaux annexes idem config C
	<b>Config C :</b> 2 x E/F 1xT3 + 1xT2	Fourniture et pose + travaux annexes + électronique + détection = moyenne du marché 2014 pour le CG 39 Coûts supplémentaires (Maintenance et transfert de data) = moyenne du marché 2014 pour le CG 39
	<b>Config D :</b> AC/DC 22kVA	Fourniture et pose issues du BPU du marché 2014 CG 39 Travaux annexes idem config C
	<b>Config E :</b> T2, Combo2, Chademo	Fourniture et pose issues du BPU du marché 2014 CG 39 Travaux annexes idem config C

### Base s marché Franche-Comté 2014

config	Décomposition du prix HT selon DQE						X=A+B+C+D+E
	X	A	B	C	D	E	
	Raccordement ERDF C5 et C4	Fourniture Borne seule	Travaux de Génie civilier associé	Système de détection	Pose raccordement & mise en route de la borne	Equipement électronique de transfert de données Maintenance 4 ans	Total HT
						Hors assiette subv.	
ABC	1 960 €	4 050 €	580 €	250 €	700 €	650 €	8 190 €
DE	5 000 €	32 000 €	580 €	250 €	700 €	650 €	39 180 €

### Assiette subventionnable /unité /config

	PU € HT	TVA 20 %	PU TTC
Config B :	8 190 €	1 638 €	9 828 €
Config C :	8 190 €	1 638 €	9 828 €
Config D :	39 180 €	7 836 €	47 016 €
Config E :	39 180 €	7 836 €	47 016 €

### Calcul des subventions potentielles (cf onglet Sites pour le détail des implantations)

	Configuration	Nb Bornes	Nb PdeCh	PU HT	Total Assiette	PIA	CRFC
CG39	C	46	92	8 190 €	376 740 €	188 370 €	37 674 €
SYDED	B	0	0	8 190 €	- €	- €	- €
	C	41	82	8 190 €	335 790 €	167 895 €	33 579 €
	D	0	0	39 180 €	- €	- €	- €
	E	5	5	39 180 €	195 900 €	58 770 €	5 000 €
SIEL	C	3	6	8 190 €	24 570 €	12 285 €	2 457 €
Total PIA 2014 FC		95	185		933 000 €	427 320 €	78 710 €

**Nota :** Toutes les communes mentionnées sur la cartographie du SREM ne sont pas encore prises en compte sur le territoire d'intervention des trois porteurs de projet du présent dossier.

En fonction des évolutions de la fréquentation des bornes en place et de la demande des élus locaux, les trois porteurs de projet sont susceptibles de compléter leur demande à l'occasion du ou des prochains dossiers de PIA qui seront présentés par la Préfecture de région Franche-Comté.