

Le déploiement d'infrastructures de bornes de charge pour véhicules électriques et les systèmes de supervision afférents

26 mai 2015

- ✚ Une politique nationale de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des mesures incitatives dédiées au déploiement des bornes de recharge de véhicules électriques
- ✚ Le rôle principal de ces bornes de charge publiques c'est de rassurer le futur acquéreur d'un véhicule électrique avec des « points » de charge répartis sur le territoire national

La situation

- + Une responsabilité du déploiement des bornes de charges est confiée aux communes (objectif favoriser le recours au véhicule électrique)
- + Le principe d'une compétence de la commune : droit d'instituer un véritable service public pour l'entretien et l'exploitation des IRVE (avec transfert possible) avec possibilité de gestion en régie ou SPL ou au moyen d'une DSP voire SEML délégataire, et un marché public de fournitures et de services

Les dispositions

Articuler urbanisme et déplacements

Organiser le territoire pour rendre moins nécessaire l'usage de la voiture thermique

Développer les modes alternatifs à l'automobile

1- Rendre les transports urbains plus performants

2- Assurer la mobilité de tous

3- Développer l'intermodalité

4- Développer le covoiturage et l'autopartage

5- Renforcer les liaisons en transports collectifs avec l'extérieur

Sortir du « tout automobile »

1- Hiérarchiser la voirie et organiser la circulation

2- Rééquilibrer le partage de l'espace

3- Apaiser les vitesses excessives

4- Organiser la voirie pour tous les modes de déplacement

5- Mieux organiser le stationnement

Actions complémentaires

1- Favoriser le développement de véhicules moins polluants

2- Mieux organiser le transport de marchandises

Accompagner les changements de comportement

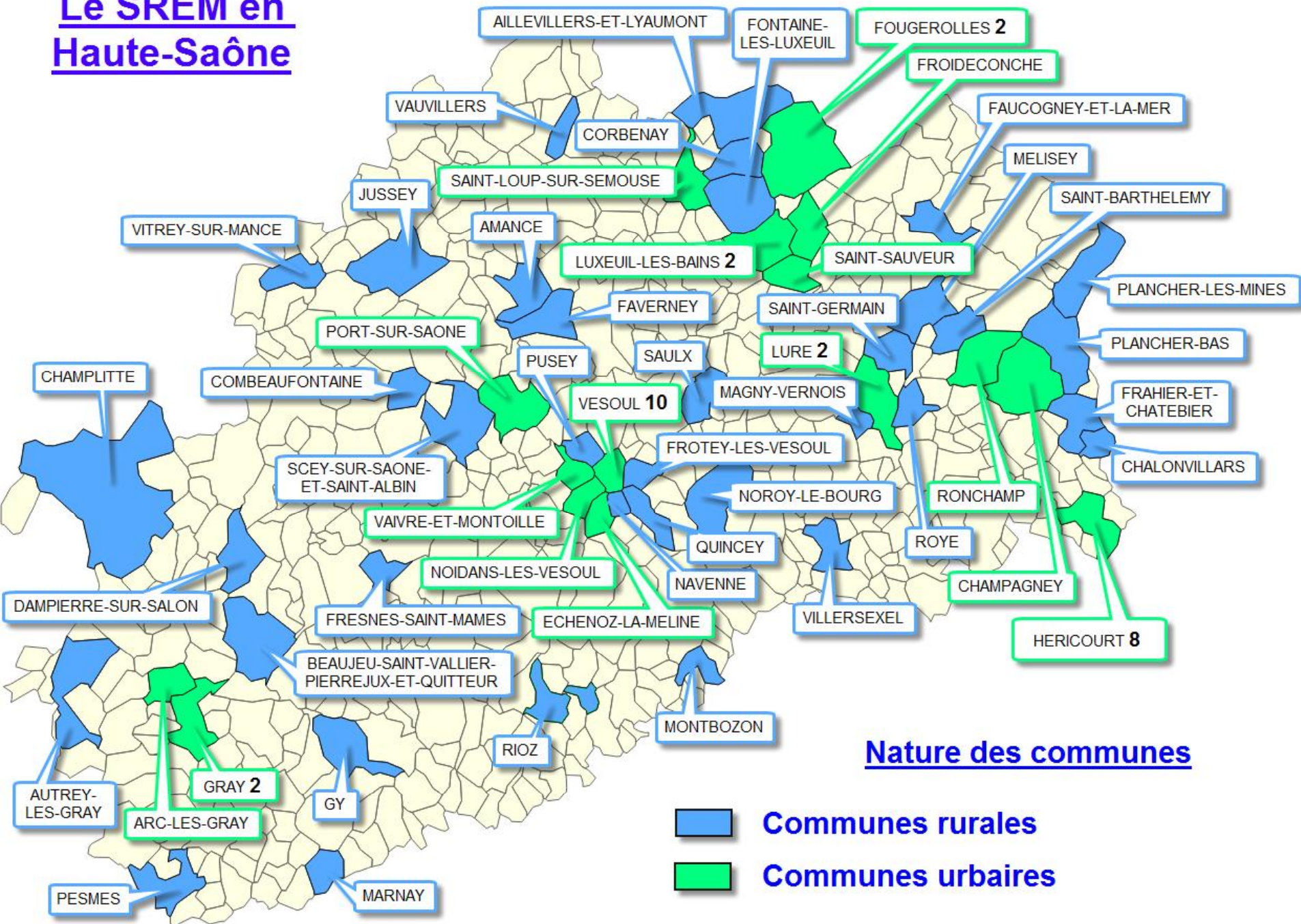
Communiquer et informer

Agir sur les déplacements domicile-travail

La situation en Franche-Comté

- ✚ L'état et la région poussent à ce déploiement et a débloqué 50 millions d'euros pour des demandes à formuler avant le 31 décembre 2015
- ✚ En Franche-Comté, le SGAR est moteur et a établi un schéma régional d'électromobilité (SREM)
- ✚ Il a déjà lancé 2 groupements d'achats de bornes
 - ✚ le 1^{er} pour des besoins propres des services de l'état
 - ✚ le 2^{ème} pour des collectivités dont les communes du Jura à l'initiative du département
- ✚ Un 3^{ème} concernera essentiellement les syndicats d'énergie du Doubs, le SYDED et le SIED 70

Le SREM en Haute-Saône



La situation en Haute-Saône

- ✚ Le SIED 70 est la seule collectivité de Haute-Saône a pouvoir piloter ce dossier qui repose en partie sur sa compétence électrique
- ✚ Dans le cadre du budget primitif, le Comité syndical a validé les dispositions suivantes sous réserve de l'éligibilité des installations prévues au Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) et à l'aide de Conseil régional de Franche-Comté

Les dispositions retenues : le SIED 70

- + assure la maîtrise d'ouvrage déléguée des communes ou des communautés de communes si un accord de transfert de compétence est validé entre les 2 collectivités
- + finance l'intégralité du complément des coûts de fourniture et de pose des bornes et de leur environnement (signalétique, supervision) hors raccordements électriques
- + finance intégralement les raccordements électriques des communes avec TCFE syndicale

Le financement des investissements

Travaux	Communes	Part PCT	Aide PIA	Aide Région	Financement SIED 70	Participation des communes
Borne 22kW	Toutes	0%	50%	10%	Solde - FCTVA	FCTVA
Borne 42kW	1 seule borne à Vesoul	0%	30%	1 000 €	Solde - FCTVA	FCTVA
Raccorde- ment électrique	TCFE = SIED 70	40%	30%	6%	24% et TVA	0 €
	TCFE = Commune	40%	30%	6%	TVA	24% du HT

Les dépenses de fonctionnement

Restent à la charge de la commune ou de la communauté de communes si transfert de compétence:

- ✚ La mise en service du contrat d'achat de l'électricité si nouveau branchement
- ✚ Les frais de maintenance de la borne hors la maintenance technique des 4 premières années prévue dans le marché de travaux
- ✚ Les coûts d'achat de l'énergie
- ✚ Le coût du superviseur qui sera chargé de l'interopérabilité de toutes ces bornes

Les recettes de fonctionnement

- + La contribution qui sera demandée aux utilisateurs
- + Les retours économiques des touristes utilisateurs

Mais également et surtout, car il ne faut pas espérer de grosses recettes, la satisfaction de participer à la politique nationale de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Les obligations

Tout projet de déploiement de bornes de charge doit se positionner par rapport aux actions existantes, en cours ou à venir, afin d'assurer la cohérence de l'ensemble du système de mobilité sur le territoire par :

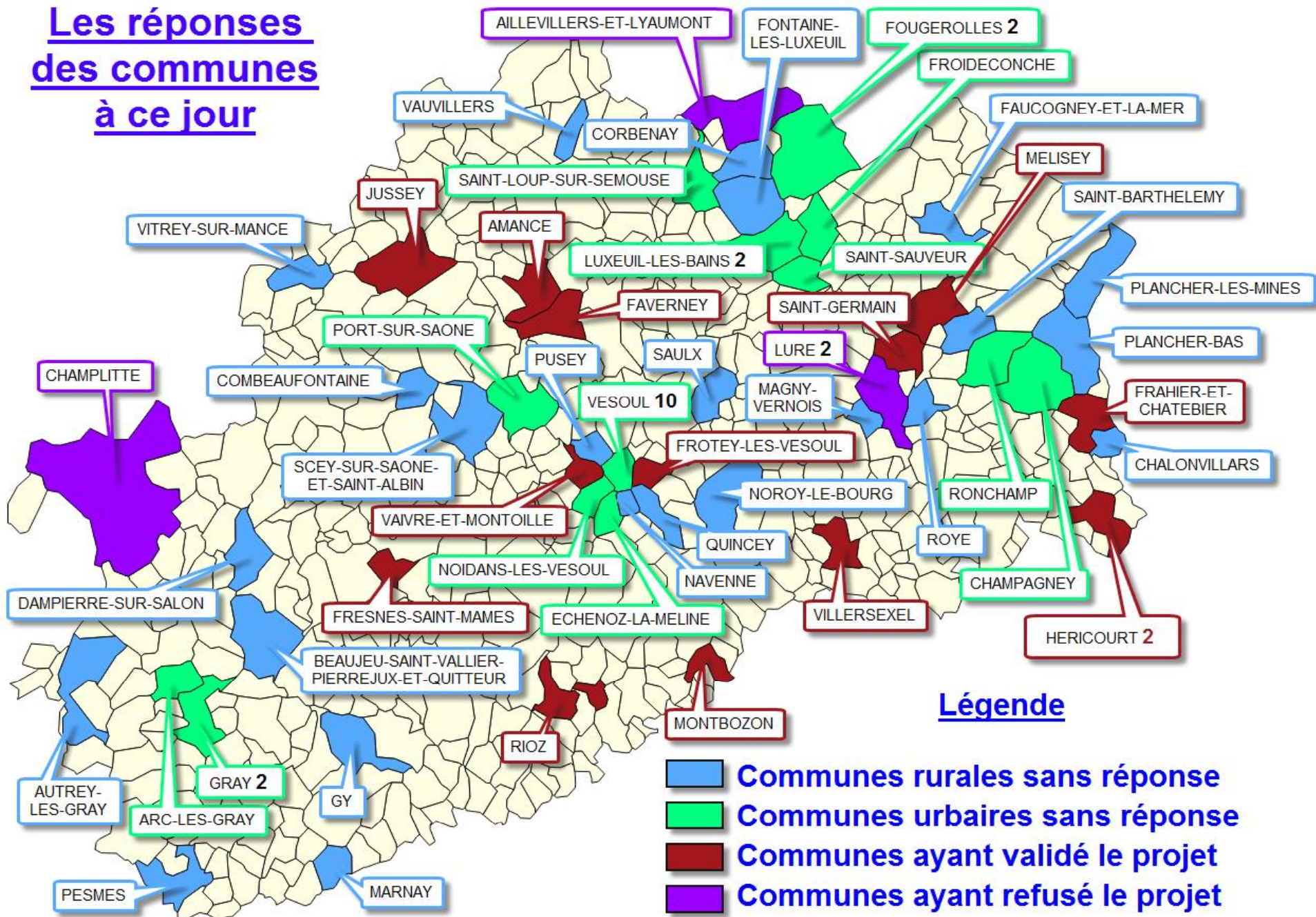
- ✚ Le rôle d'attractivité des sites d'implantation
- ✚ La répartition homogène des bornes sur le territoire
- ✚ L'accessibilité permanente à la borne de charge
- ✚ La gratuité du stationnement pour les véhicules électriques
- ✚ Le temps d'arrêt raisonnable des utilisateurs



Les bornes de recharge de véhicules électriques

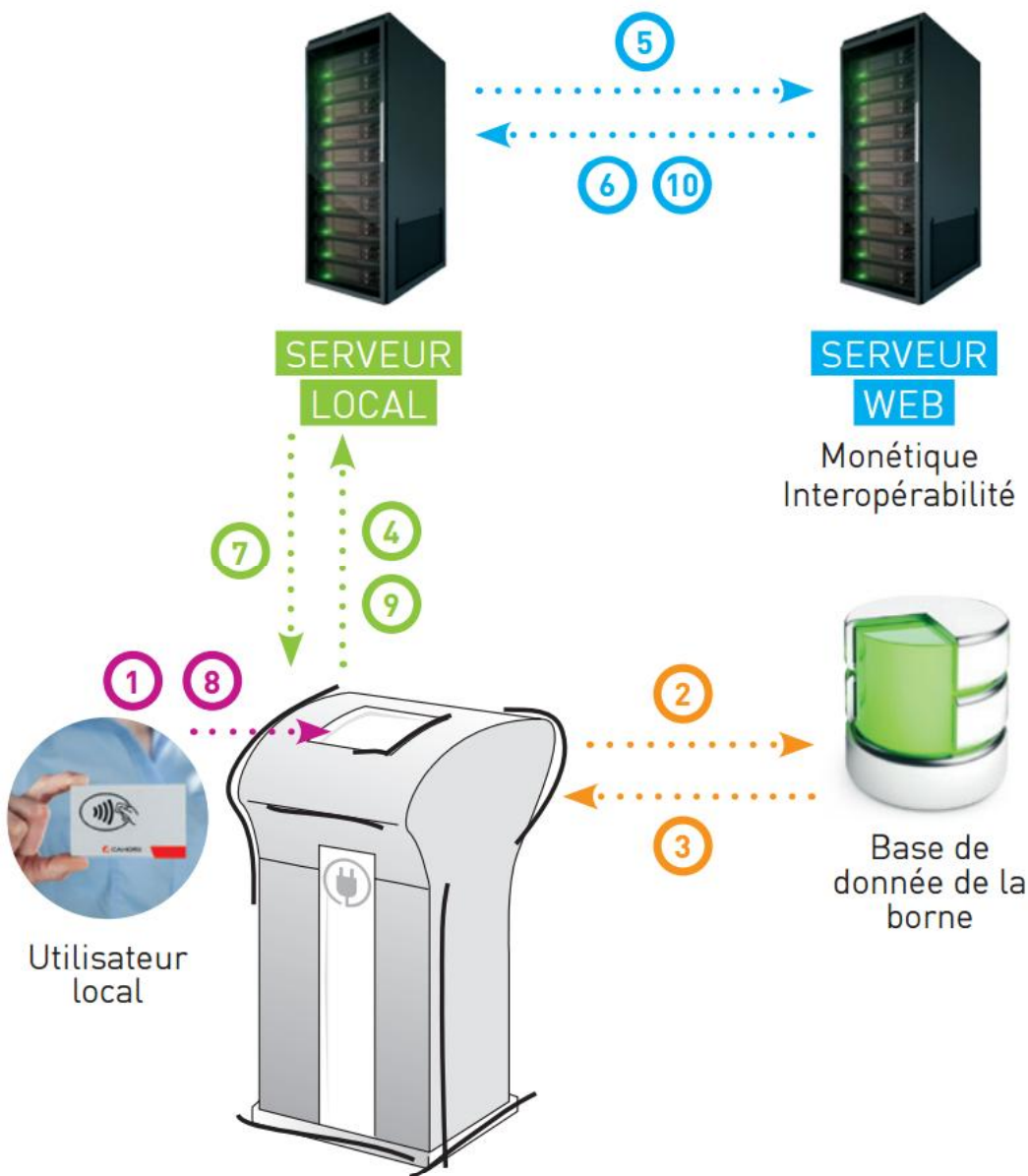
- + Le plan BOLLLORE est un élément à prendre en considération dans le schéma régional
- + Ce plan prévoyait le déploiement de 25 bornes en Haute-Saône, chacune comprenant 2 prises de 7 kW, dans 13 communes du département avec une 1^{ère} moitié en 2016 et le reste installé pour fin 2018
- + BOLLLORE assurerait le financement de ses bornes, ainsi que leur exploitation pour un coût de la recharge de 3 euros de l'heure et prévoirait de vendre d'autres services à partir de ces points

Les réponses des communes à ce jour



La suite du dossier du SIED 70

- + La date limite de demande des communes a été repoussée au 30 juin 2015
- + D'ici là le dossier de demande de PIA aura été déposé
- + L'appel d'offres du marché de fourniture et pose de bornes est en cours d'élaboration
- + Je vais maintenant passer la parole à Luc FAIVRE, directeur du syndicat d'énergie du Doubs qui va vous parler de l'état de l'art en terme de supervision des bornes qui vont être installées



- 1 - Lecture du badge RFID initial
- 2 - Interrogation dans la base de la borne
- 3 - Badge non reconnu par la borne
- 4 - Interrogation du serveur-reconnaissance d'un badge type web service
- 5 - Demande d'autorisation au web service
- 6 - Retour de l'autorisation du web service
- 7 - Autorisation de la charge
- 8 - Relecture du badge à la fin de la charge si verrouillage de la prise
- 9 - Transmission des informations complètes de la charge au serveur
- 10 - Transmission des informations complètes de la charge au web service

L'interopérabilité