



COMITE SYNDICAL

PROCES-VERBAL

Séance du 13 décembre 2022

SOMMAIRE

SEANCE ET ORDRE DU JOUR.....	2
ORDRE DU JOUR.....	2
DESIGNATION DU SECRETAIRE DE SEANCE	3
APPROBATION DU COMPTE-RENDU DE LA REUNION PRECEDENTE	3
RAPPORTS	3
QUESTIONS DIVERSES.....	6

TABLEAU SUIVI DE DIFFUSION				
Date de réalisation	Objet	Mail	Site net	Autres
<i>02/01/2023</i>	Validation Secrétaire de séance	X (NL)		
<i>05/01/2023</i>	Validation « présents »	X (NL)		
<i>16/02/2023</i>	Diffusion en « provisoire » à tous	X (NL)	X (MS)	
<i>CS du 22/02/2023</i>	Approbation « séance suivante »			X (FC)
<i>Après retour validation</i>	Montage PV avec délib			FC
<i>CS du 22/02/2023</i>	Signature PV			X (FC)
<i>Après le CS du 22/02/2023</i>	Diffusion en « définitif »		X (MS)	

SEANCE ET ORDRE DU JOUR

L'An deux mille vingt-deux, le 13 décembre, à 18 heures 20 minutes, le Comité syndical du Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie, dûment convoqué en date du 10 novembre 2022, s'est réuni dans la salle de réunion au 4^{ème} étage de l'immeuble le 3 D – à la Motte-Servolex, sous la présidence de Monsieur Michel DYEN.

Étaient présents :

Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Étaient absents ou excusés :

Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Pouvoirs :

- ▶ Guillaume DESRUES à Chantal MARTIN (4^{ème} collège Tarentaise-Vanoise)
- ▶ Jean-Claude PARAVY à Yves BERTHIER (1^{er} collège AVPS, Aix-les Bains, Chambéry)
- ▶ Christophe RICHEL à Michel DYEN (1^{er} collège AVPS, Aix-les Bains, Chambéry)

Assistaient également à la réunion :

Fabienne CHUPP, Jean-Elie MOMMESSIN, Luc BERNARD et Nathalie LAUGIER.

Membres en exercice : 40

Présents : 21

Représentés par mandat : 3

Président de séance : Monsieur Michel DYEN, Président du SDÉS.

ORDRE DU JOUR

Le Président ouvre la séance et présente l'ordre du jour.

Rapports simplifiés

Administration générale

- N° 5-1-2022 Création de postes : délibération complémentaire ;
 - N° 5-2-2022 Création d'un poste de chargé(e) de mission contrat de chaleur ;
 - N° 5-3-2022 Création d'un poste de chargé(e) du contrôle concessions ;
 - N° 5-4-2022 Modification du tableau des effectifs et des emplois ;
 - N° 5-5-2022 Organigramme des services : modification ;
 - N° 5-6-2022 Bilan formations des agents 2022 ;
 - N° 5-7-2022 Accueil des stagiaires de l'enseignement et de la formation professionnelle continue ;
(rapport modifié sur table)
 - N° 5-8-2022 CNAS : actualisation des délégués ;
 - N° 5-9-2022 Instauration du forfait mobilités durables ;
 - N° 5-10-2022 Remboursement de frais aux agents et élus ;
- #### Finances
- N° 5-11-2022 Décision modificative n°3 ;
 - N° 5-12-2022 Ouverture de crédits d'investissement avant le vote du BP 2023 ;

Transition énergétique et concession travaux

- N° 5- 13 -2022 Programme Lum-Acte : candidature du SDES ;
N° 5- 14 -2022 Convention d'objectif et de partenariat avec l'ASDER ;
N° 5- 15 -2022 Candidature contrat de développement des énergies renouvelables thermiques ;
N° 5-16-2022 Avenant à l'accord-cadre travaux 2020-006 ;
N° 5-17-2022 Transfert de la compétence optionnelle « Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques » : 44 communes de Savoie ;

Rapports détaillés

Finances

- N° 5- 18 -2022 Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) Exercice 2022 ;

Concession et travaux

- N° 5- 19 -2022 Projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques ;
N° 5- 20 -2022 Avenant n° 1 à la convention constitutive d'un groupement d'autorités concédantes IRVE ;
N° 5- 21 -2022 IRVE : Compte-rendu annuel d'activité du concessionnaire SPBR1 (eborn) ;
(rapport sans délibération)

Transition énergétique

- N° 5- 22 -2022 Constitution en personne morale organisatrice (PMO) mutualisée : autorisation donnée au SDES.

DESIGNATION DU SECRETAIRE DE SEANCE

Corinne MONBEIG est élue secrétaire de séance. Nathalie LAUGIER est élue secrétaire auxiliaire de séance (assiste à la séance mais sans participer aux délibérations).

APPROBATION DU COMPTE-RENDU DE LA REUNION PRECEDENTE

Michel DYEN, propose d'adopter le procès-verbal du comité du 4 octobre 2022. **Le procès-verbal de la séance du 4 octobre 2022 est adopté à l'unanimité.**

RAPPORTS

Michel DYEN invite l'assemblée à la présentation des rapports.

Il rappelle que la méthodologie de présentation des rapports simplifiés et détaillés a été validé au comité syndical. Ce vote « en bloc » des rapports simplifiés n'interdit pas de répondre à toutes les interrogations ou demande de précisions de l'assemblée. Il rappelle que cela permet de gagner du temps dans les instances pour valider plus rapidement les décisions administratives et techniques nécessaires au fonctionnement « courant » du SDES. Michel DYEN rappelle l'importance de conserver du temps pour les échanges sur des sujets à « enjeux ».

Création de postes : délibération complémentaire

Rapport n°CS 5-01-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Par délibération n°CS4-7-22 du 4 octobre 2022, le Comité syndical a créé 3 emplois de conseiller(e)s transition énergétique et développement des énergies renouvelables.

Il a lors de ce même comité, créé par délibération n°CS 4-5-22 du 4 octobre 2022 un emploi de technicien(ne) chargé d'opération IRVE et maîtrise d'ouvrage des travaux d'enfouissement des réseaux secs.

Conformément aux dispositions de l'article L. 313-1 du Code Général de la Fonction Publique, il appartient à l'organe délibérant de fixer le niveau de recrutement et le niveau de rémunération des agents, pour le cas du recrutement d'agents contractuels sur le fondement de l'article L. 332-8 du Code général de la fonction publique.

Il est ainsi proposé au comité syndical de compléter les délibérations du 4 octobre 2022 afin de préciser que :

- ▶ Pour le poste de technicien(ne) chargé d'opération IRVE et maîtrise d'ouvrage des travaux d'enfouissement des réseaux secs, *l'agent devra justifier d'un diplôme BTS ou équivalent dans le domaine des travaux publics et d'une expérience en matière de conduite de travaux sur réseau électrique et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie B, par référence à la grille indiciaire du cadre d'emploi de recrutement à savoir technicien territorial.*

- ▶ Pour les postes de conseiller(e)s transition énergétique et développement des énergies renouvelables l'agent devra justifier d'un diplôme d'ingénieur ou équivalent dans le domaine des énergies renouvelables et d'une expérience en matière d'audit énergétique et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie A, par référence à la grille indiciaire du cadre d'emploi de recrutement à savoir ingénieur territorial.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Approuver la modification des délibérations n° CS4-5-22 et CS4-7-22 du 4 octobre 2022 ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à lancer les démarches nécessaires et signer les actes associés ainsi que tous les documents utiles à son exécution.**

Le rapport est soumis au vote par Michel DYEN.

Adopté à l'unanimité.

Création poste Chargé(e) de mission Développement des énergies renouvelables thermiques

Rapport n° CS 5-02-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1er vice-président

En application des articles L.332-24 et suivants du Code général de la fonction publique, les collectivités territoriales peuvent désormais, pour mener à bien un projet ou une opération identifiée, recruter un agent sous contrat dont l'échéance est la réalisation du projet ou de l'opération.

Le contrat est conclu pour une durée minimale d'un an, et d'une durée maximale fixée par les parties dans la limite de 6 ans. Le contrat peut être renouvelé pour mener à bien le projet dans la limite de ces 6 années.

La procédure de recrutement sous contrat de projet doit respecter la procédure prévue pour les emplois permanents, fixée par le décret 2019-1414 du 19 décembre 2019, et faire l'objet d'une déclaration de vacance d'emploi.

Ceci étant précisé, il est rappelé que l'ADEME a pour objectif de généraliser les contrats de territoires et les contrats de patrimoine afin de massifier le développement des énergies renouvelables (EnR) thermiques.

Le contrat de développement territorial des EnR thermiques, outil au service de ce projet, est destiné à financer des projets localisés sur le périmètre géographique de l'opérateur bénéficiaire mais initiés par d'autres porteurs de projet.

Le SDES pourrait bénéficier de ce type de contrat et ainsi contribuer au développement des EnR thermiques. Pour ce faire, il est toutefois nécessaire de renforcer les effectifs du syndicat en créant un poste de chargé(e) de développement des EnR thermiques.

L'objectif du contrat serait de faire émerger des EnR thermiques sur les territoires savoyards ne disposant pas de ce type contrat, à savoir les territoires de la Communauté de Communes Cœur de Savoie et du Syndicat du Pays de Maurienne.

Les tâches afférentes au poste seraient les suivantes :

- ▶ Prospecter les maîtres d'ouvrages et les accompagner dans toutes les étapes de la réalisation du projet ;
- ▶ Réaliser les études d'opportunité de chaleur renouvelable (en lien avec l'ASDER) ;
- ▶ Accompagner la coordination globale de l'opération et de sa promotion ;
- ▶ Accompagner dans sa globalité le suivi de contrat de développement, et notamment l'atteinte des objectifs du contrat et le versement des aides aux porteurs de projet (contrôles sur site).

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Approuver la création à compter du 1er janvier 2023 d'un emploi non permanent en référence au grade d'ingénieur territorial relevant de la catégorie A à temps complet. Cet emploi sera pourvu par un agent contractuel sur la base des articles L.332-24 et suivants du code général de la fonction publique.**
 - **L'agent devra justifier d'un diplôme d'ingénieur ou équivalent dans le domaine des énergies renouvelables et d'une expérience significative en matière de développement des énergies renouvelables thermiques et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie A, par référence à la grille indiciaire du cadre d'emploi de recrutement à savoir ingénieur territorial.**
 - **L'agent contractuel sera recruté pour une durée de 3 ans. Le contrat sera renouvelable par reconduction expresse dans la limite de 6 ans, la durée totale des contrats de projets ne pouvant excéder 6 ans.**

- *Lorsque le projet ou l'opération ne peut pas se réaliser, ou lorsque le résultat du projet ou de l'opération a été atteint avant l'échéance prévue du contrat, l'employeur peut rompre de manière anticipée le contrat après l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date d'effet du contrat initial (décret n°2020-172 du 27 février 2020).*
- *Cette rupture anticipée donne alors lieu au versement d'une indemnité d'un montant égal à 10 % de la rémunération totale perçue à la date de l'interruption du contrat.*

► **Valider que les crédits correspondants seront inscrits au budget.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Création poste Chargé(e) du contrôle concessions

Rapport n° CS 5-03-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1er vice-président

Il est exposé que conformément à l'article L313-1 du Code Général de la Fonction Publique, les emplois de chaque collectivité territoriale ou établissement public sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

Il appartient donc au Comité Syndical de fixer l'effectif des emplois à temps complet et non complet nécessaire au fonctionnement des services. Cette délibération est également proposée lorsqu'il s'agit de créer les emplois permettant aux agents de bénéficier des avancements de grade.

Il est précisé que cette délibération n'est pas soumise à l'avis préalable du Comité social territorial compétent.

La délibération portant création d'un emploi permanent doit préciser :

- Le grade ou, le cas échéant, les grades correspondant à l'emploi créé,
- La catégorie hiérarchique (A ou B ou C) dont l'emploi relève,
- La durée hebdomadaire de service afférente à l'emploi en fraction de temps complet exprimée en heures (... / 35èmes) pour un emploi permanent à temps non complet.

Compte tenu de l'activité du pôle concessions et travaux du SDES et de la nécessité de renforcer les contrôles menés sur le contrat de concession, il convient de renforcer les effectifs *de ce pôle*.

Dans ce cadre, il est proposé à l'organe délibérant la création d'un emploi permanent de technicien en charge du contrôle concessions à temps complet.

Cet emploi sera occupé par un fonctionnaire appartenant au cadre d'emplois des rédacteurs ou techniciens territoriaux, aux grades de rédacteur à rédacteur principal 1^{ère} classe ou de technicien à technicien principal 1^{ère} classe relevant de la catégorie hiérarchique B.

Conformément à L4 du Code Général de la Fonction Publique, les emplois permanents des collectivités et établissements sont occupés par des fonctionnaires.

Toutefois, dans l'hypothèse d'un recrutement infructueux de fonctionnaire, les fonctions proposées pourront être exercées par un contractuel sur le fondement et dans les conditions fixées aux articles L332-8 à L332-9 ou à l'article L332-14 du Code Général de la Fonction Publique.

Le contractuel recruté devra justifier d'un diplôme bac +2 minimum dans le domaine juridique et ou comptable et, si possible, d'une expérience professionnelle dans le suivi des contrats de concession. Le traitement sera calculé en référence à l'échelle indiciaire du cadre d'emplois des techniciens territoriaux.

L'agent percevra le régime indemnitaire prévu par les délibérations adoptées par l'assemblée délibérante de la collectivité ou de l'établissement pour l'exercice des fonctions correspondant au grade de référence qui sera retenu et à l'emploi concerné.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

► **Approuver la création à compter du 1^{er} janvier 2023 d'un emploi permanent à temps complet de chargé(e) du contrôle concessions.**

- *Dans l'hypothèse d'un recrutement infructueux de fonctionnaire, l'emploi pourra être occupé par un contractuel sur le fondement et dans les conditions aux articles L332-8 à L332-9 ou à l'article L332-14 du Code Général de la Fonction Publique. L'agent devra justifier d'un diplôme niveau bac+2 minimum ou équivalent dans le domaine des juridique et ou comptable et, si possible, d'une expérience professionnelle dans le suivi des contrats de concession et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie B, par référence à la grille indiciaire du grade de recrutement à savoir technicien territorial.*
- *L'agent contractuel sera recruté pour une durée de 3 ans. Le contrat sera renouvelable par reconduction expresse dans la limite de 6 ans, la durée totale des contrats de projets ne pouvant excéder 6 ans.*

► **Valider que les crédits correspondants seront inscrits au budget.**

Modification du tableau des effectifs et des emplois

Rapport n° CS 5-04-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Il est rappelé à l'assemblée que conformément à l'article L. 313-1 du code général de la fonction publique, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

En conséquence, il appartient au Comité Syndical de fixer l'effectif des emplois à temps complet et à temps non complet nécessaire au fonctionnement des services.

Eu égard aux nombreux mouvements de personnels connus depuis le début de la mandature et à la réorganisation des services intervenue au début de l'année 2022, il apparaît nécessaire d'arrêter un nouveau tableau des emplois et des effectifs prenant en compte la situation des effectifs du SDES.

Les grades en caractère italique dans le tableau joint en annexe font apparaître les modifications apportées au tableau visant à corriger des situations de fait (adaptation du grade en cohérence avec le grade de l'agent occupant effectivement le poste). Il s'agit de la suppression d'un poste de technicien territorial et de la création d'un poste de technicien territorial principal 1^{ère} classe.

En outre, compte tenu des nécessités des services, il est proposé de modifier le tableau des emplois, afin de permettre la nomination d'agents inscrits au tableau d'avancement de grade établi pour l'année 2023. Il s'agit de la suppression d'un poste d'adjoint administratif principal 2^{ème} classe et de la création d'un poste d'adjoint administratif principal 1^{ère} classe d'une part et de la suppression d'un poste de technicien territorial principal 2^{ème} classe et de la création d'un poste de technicien territorial principal 1^{ère} classe. Ces modifications, préalables à la nomination, apparaissent en gras et italique dans le tableau ci-joint.

Enfin, apparaît dans le tableau ci-joint, en gras, les dernières créations de postes.

Il est enfin précisé que dans un souci de transparence, les emplois non permanents du SDES figurent également sur le présent document.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Approuver le tableau des effectifs et des emplois joint au présent rapport.**

Le rapport est soumis au vote par Michel DYEN.

Adopté à l'unanimité.

Modification organigramme des services

Rapport n° CS 5-05-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Un nouvel organigramme a été validé lors du comité syndical du 15 février 2022 par délibération n°CS1-2-2022.

Des mouvements de personnels ont eu lieu depuis et il convient de mettre à jour cet organigramme.

Afin d'éviter des mises à jour régulières de l'organigramme pour tenir compte de ces changements, il est proposé de modifier l'organigramme pour supprimer l'affichage du nom des cadres encadrants.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Abroger la délibération CS n° 1-02-2022 du 15 février 2022, portant sur le même objet ;**
- ▶ **Approuver la modification de l'organigramme des services comme présenté en annexe.**

Le rapport est soumis au vote par Michel DYEN.

Adopté à l'unanimité.

Bilan formations des agents 2022

Rapport n° CS 5-06-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Il est rappelé au comité syndical que les bilans annuels de la formation des agents doivent être régulièrement validés par le comité syndical, le bilan des formations 2021 l'ayant été par celui du 21 décembre 2021.

Aussi, il convient de valider ou non ce jour le bilan des formations des agents du SDES au titre de 2022.

La structure des services du SDES est composée de dix-sept agents inscrits au tableau des effectifs, tous en position d'activité au sein du SDES.

Concernant l'année 2022, dix-neuf agents ont bénéficié globalement de 72,5 jours de formation représentant une moyenne de 3.82 jours de formation par agent (le détail est présenté en annexe).

A titre de comparaison avec les années précédentes, cela représentait 2 journées en 2021, ½ journée en 2020, 5.6 jours en 2019 et 6 jours en 2018.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Valider le bilan des formations des agents du SDES pour 2022.**

Le rapport est soumis au vote par Michel DYEN.

Adopté à l'unanimité.

Accueil des stagiaires de l'enseignement et de la formation professionnelle continue

Rapport déposé sur table (modification pour étendre le dispositif à la formation professionnelle continue)

Rapport n° CS 5-07-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Les élèves de l'enseignement scolaire, les étudiants de l'enseignement supérieur, ou les stagiaires de la formation professionnelle continue peuvent être accueillis au sein de la collectivité pour effectuer un stage dans le cadre de leur cursus de formation.

La période de stage peut faire l'objet d'une contrepartie financière prenant la forme d'une gratification. L'organe délibérant est compétent pour fixer le principe et les modalités de cette contrepartie financière.

La loi n° 2014-788 du 10 juillet 2014, tendant au développement, à l'encadrement des stages et à l'amélioration du statut des stagiaires et le décret n°2014-1420 du 27 novembre 2014 apportent plusieurs changements au cadre juridique des stages.

Les conditions d'accueil et de gratification des élèves ou étudiants effectuant un stage au sein de la collectivité, selon les modalités définies par ces textes, sont précisées ci-après.

Sont concernés les stages effectués à titre obligatoire ou optionnel, par des élèves ou étudiants inscrits dans des établissements d'enseignement dispensant une formation diplômante ou certifiante. Ces stages doivent être intégrés à un cursus pédagogique scolaire ou universitaire, et ne peuvent avoir pour objet l'exécution d'une tâche régulière correspondant à un poste de travail permanent de la collectivité.

Il est nécessaire d'établir une convention de stage tripartite entre le stagiaire, l'établissement d'enseignement et la collectivité dont les mentions obligatoires sont déterminées par décret (D.124-4 du Code de l'éducation).

Cette convention précisera notamment l'objet du stage, sa durée, ses dates de début et de fin, les conditions d'accueil du stagiaire (horaires, locaux ...), les modalités d'évaluation du stage, les conditions dans lesquelles le stagiaire est autorisé à s'absenter et notamment dans le cadre des congés et autorisations d'absence mentionnés à l'article L.124-13 du Code de l'éducation.

Le stagiaire bénéficiera d'une gratification dès lors que la durée de stage est supérieure à deux mois consécutifs ou non. La durée du stage s'apprécie en tenant compte du nombre de jours de présence effective au cours de la période de stage. Le nouvel article D.124-6 du Code de l'éducation précise pour cela que chaque période au moins égale à sept heures de présence, consécutives ou non, est considérée comme équivalente à un jour et chaque période au moins égale à vingt-deux jours de présence, consécutifs ou non, est considérée comme équivalente à un mois. Ainsi, pour pouvoir bénéficier d'une gratification obligatoire, le stagiaire doit être présent dans la collectivité plus de 44 jours ou plus de 308 heures, consécutifs ou non.

Le montant de la gratification est fixé à 15 % du plafond horaire de la sécurité sociale.

La gratification est due au stagiaire à compter du 1^{er} jour du 1^{er} mois de stage.

Les stagiaires ont accès au restaurant d'entreprise et aux titres-restaurants et bénéficient de la prise en charge des frais de transport et aux activités sociales et culturelles proposées aux agents. Le montant des frais remboursés au stagiaire ou la valeur des avantages qui lui sont accordés n'ont pas à être compris dans le montant de la gratification minimale (articles L.124-13, D.124-8 et L.124-16 du Code de l'éducation).

Pour les stagiaires de la formation professionnelle continue, le stage n'ouvre pas de droit à une indemnité de stage exonérée des cotisations sociales. Il n'existe pas d'obligation de rémunérer le stagiaire. Toute gratification qui sera versée par l'entreprise au stagiaire sera donc assujettie à charges sociales et doit donc être déclarée à l'URSSAF.

Toutefois, l'entreprise pourra défrayer les stagiaires des frais éventuels de repas, déplacements, hôtels, occasionnés par les déplacements dus au travail, comme pour ses autres collaborateurs mais peut également participer à ses frais de formation.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Fixer le cadre d'accueil des stagiaires dans les conditions suivantes :**
 - **les stagiaires de l'enseignement reçoivent une gratification pour les stages d'une durée supérieure à 2 mois, consécutifs ou non ;**
 - **la gratification allouée correspond à 15 % du plafond horaire de la sécurité sociale ;**
- ▶ **Autoriser le bénéfice pour les stagiaires de l'enseignement et de la formation professionnelle continue des avantages prévus pour les agents du SDES, au vu des éléments énoncés ci-dessus à savoir :**
 - **titres restaurant,**
 - **prise en charge des frais de transports,**
 - **chèque culture, chèque CADHOC et ANCV dans les conditions prévues par la délibération CS 1-7-2022 ou toute autre délibération venant se substituer à celle-ci ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à signer toutes les conventions de stage entrant dans ce cadre ;**
- ▶ **Préciser que les crédits nécessaires sont inscrits au budget de l'exercice.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Actualisation des délégués CNAS

Rapport n° CS 5-08-2022

Rapporteur : Michel DYEN, Président

Conformément aux dispositions de l'article 9 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, Monsieur le Président indique que les établissements publics peuvent confier à titre exclusif la gestion de tout ou partie des prestations dont bénéficient les agents à des organismes à but non lucratifs ou à des associations nationales ou locales régies par la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association.

Le SDES adhère au Comité National d'Action Sociale (CNAS) depuis le 1^{er} janvier 2013, la délibération n° CS 01-06-2017 du comité syndical en date du 28 février 2017 en ayant précisé les tenants et aboutissants.

Cette adhésion suppose le versement au CNAS d'une cotisation annuelle basée sur la liste et le nombre d'actifs et retraités déclarés comme bénéficiaires au 1^{er} jour ouvré de l'année d'adhésion, et fixée par délibération annuelle du conseil d'administration du CNAS.

Des délégués doivent être désignés pour participer à l'assemblée départementale annuelle du CNAS. Pour rappel, les délégués précédemment désignés étaient les suivants :

- collège « élus » : Jean-Claude RAFFIN (titulaire) et Serge DAL BIANCO (suppléant) ;
- collège « agents » : Nathalie LAUGIER (titulaire) et Alexandra MARION (suppléante).

Suite à des mouvements de personnel, il convient de désigner de nouveaux délégués pour le collège des agents.

Compte tenu des éléments ci-dessus, le comité syndical est invité à :

- ▶ **modifier les mandats des délégués titulaires et suppléants du collège des agents désignés au titre de la délibération antérieure n° CS n°02-06-2020 du 15 février 2022 ;**
- ▶ **Désigner Luc BERNARD en qualité de délégué titulaire du collège des agents pour participer à l'assemblée départementale annuelle du CNAS et Nathalie LAUGIER en qualité de suppléant.**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à mettre en œuvre les dispositions administratives et budgétaires associées à la présente délibération.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Instauration du forfait mobilité durable

Rapport n° CS 5-09-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Il est exposé que le « forfait mobilités durables », d'abord instauré dans le secteur privé, a pour objectif d'encourager les travailleurs à recourir davantage aux modes de transport durables que sont le vélo et l'autopartage pour la réalisation des trajets domicile-travail.

Le décret n°2020-1547 du 9 décembre 2020 permet l'application de ce dispositif aux agents territoriaux, qu'ils soient fonctionnaires stagiaires, fonctionnaires titulaires ou contractuels de droit public.

Conformément à l'article L3261-1 du code du travail, il est également applicable aux agents de droit privé (contrats PEC, apprentis...) des collectivités territoriales et des établissements publics relevant de la fonction publique territoriale, dans les conditions définies par le décret n°2020-1547 et par la présente délibération.

Par exception, un agent ne peut pas y prétendre s'il bénéficie déjà d'un logement de fonction sur son lieu de travail, d'un véhicule de fonction, d'un transport collectif gratuit entre son domicile et son lieu de travail, ou encore s'il est transporté gratuitement par son employeur.

Jusqu'ici, seule la participation de l'employeur à hauteur de 50 % du prix d'un abonnement aux transports en commun ou à un service public de location de vélos permettait d'inciter à l'utilisation d'alternatives à la voiture individuelle.

En pratique, le forfait mobilités durables consiste à rembourser tout ou partie des frais engagés par un agent au titre des déplacements réalisés entre sa résidence habituelle et son lieu de travail :

- soit avec son propre vélo, y compris à assistance électrique
- soit en tant que conducteur ou passager en covoiturage

Le montant du forfait mobilités durables est de 200 € par an, exonéré de l'impôt sur le revenu ainsi que de la contribution sociale sur les revenus d'activité et sur les revenus de remplacement.

Ce montant est modulé à proportion de la durée de présence de l'agent dans l'année au titre de laquelle le forfait est versé si l'agent a été recruté au cours de l'année, radié des cadres au cours de l'année ou bien placé dans une position administrative autre que la position d'activité pendant une partie de l'année.

Pour pouvoir bénéficier du forfait mobilités durables, l'agent doit utiliser l'un des deux moyens de transport éligibles (vélo personnel ou covoiturage) pour ses déplacements domicile-travail pendant un minimum de 100 jours sur une année civile. Ce nombre minimal de jours est modulé selon la quotité de temps de travail de l'agent. Il est également modulé à proportion de la durée de présence de l'agent dans l'année au titre de laquelle le forfait est versé s'il a été recruté au cours de l'année, s'il est radié des cadres au cours de l'année ou s'il a été placé dans une position autre que la position d'activité pendant une partie de l'année concernée.

Le bénéfice du forfait mobilités durables est subordonné au dépôt par l'agent d'une déclaration sur l'honneur certifiant l'utilisation de l'un ou des moyens de transport éligibles, au plus tard le 31 décembre de l'année au titre duquel le forfait est versé. Si l'agent a plusieurs employeurs publics, la déclaration est déposée auprès de chacun d'entre eux.

L'autorité territoriale dispose d'un pouvoir de contrôle sur le recours effectif au covoiturage et sur l'utilisation du vélo.

Le forfait mobilités durables est versé l'année suivant celle du dépôt de la déclaration sur l'honneur. Son versement incombe à l'employeur auprès duquel la déclaration a été déposée, y compris en cas de changement d'employeur.

Si l'agent a plusieurs employeurs publics et qu'il a bien déposé une déclaration sur l'honneur auprès de chacun d'entre eux, le montant du forfait versé par chaque employeur est déterminé en prenant en compte le total cumulé des heures travaillées. La prise en charge du forfait par chacun des employeurs est calculée au prorata du temps travaillé auprès de chacun.

Enfin, le versement du forfait mobilités durables est exclusif du versement mensuel de remboursement des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos évoqué plus haut et régi par le décret n°2010-676 du 21 juin 2010.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Se prononcer sur l'instauration, pour l'année 2022, du forfait mobilités durables d'un montant de 200 € par an au bénéfice des agents du SDES dès lors qu'ils certifient sur l'honneur réaliser leurs trajets domicile-travail avec leur vélo personnel ou en covoiturage pendant un minimum de 100 jours par an, modulé selon la quotité de temps de travail et de la durée de présence dans l'année au titre de laquelle le forfait est versé ;**
- ▶ **Inscrire le cas échéant au budget les crédits correspondants.**

Remboursement de frais aux agents et élus

Rapport n° CS 5-10-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

1 - Introduction

Les frais engagés par les agents du SDES dès lors qu'ils sont amenés à se déplacer par nécessité de service, dans le cadre de leurs fonctions, stages, et/ou réunions organisées à l'extérieur de leur résidence administrative et hors de leur résidence familiale font l'objet de remboursements. La notion de résidence administrative est définie par le territoire de la commune sur lequel se situe à titre principal, le service où l'agent est affecté.

A titre dérogatoire, le point de départ de l'indemnisation peut être la résidence familiale, dès lors que le trajet est plus direct pour l'agent et plus économique pour lui et la collectivité. La résidence familiale étant la commune sur laquelle se situe le domicile de l'agent.

La gestion de ces frais est régie par le décret 2001-654 du 19 juillet 2001 et par le décret 2006-781 du 3 juillet 2006 qui en fixent les conditions et les modalités.

Si la réglementation fixe un cadre général, elle donne compétence à l'organe délibérant pour fixer certaines modalités de remboursement et pour moduler les montants de ces indemnisations, et ce pour tenir compte de situations particulières.

Dans ce cadre, Monsieur le Préfet, par courrier du 18 décembre 2015 valant recours gracieux, a précisé que toute décision de l'assemblée délibérante dans ce domaine, visant à fixer des règles dérogatoires de remboursement des frais engagés pour l'intérêt du service ou compte tenu de situations particulières, doit être prise pour une durée limitée qui doit être précisée dans la délibération.

Il est donc proposé aux membres du comité syndical de se prononcer sur les conditions et les modalités suivantes en matière de remboursement des frais aux agents du SDES à la fois sur le territoire national ou dans un autre pays.

2 - Personnes concernées

Le régime de remboursement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des agents du SDES s'applique dès lors qu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions.

2.1 Les agents

Ce sont les personnes qui reçoivent de la collectivité une rémunération au titre de leur activité principale, et qui se déplacent ou effectuent des missions dans l'exercice de leurs fonctions. Sont concernés à ce titre :

- ▶ Les fonctionnaires titulaires ou stagiaires en position d'activité, dans la collectivité ;
- ▶ Les agents non titulaires de droit public ;
- ▶ Les agents non titulaires de droit privé, employés par la collectivité en CDD et soumis au régime des agents titulaires ou stagiaires.

2.2 Les autres bénéficiaires

Ce sont les personnes autres que celles qui reçoivent de la collectivité une rémunération au titre de leur activité professionnelle, et qui sont appelées à effectuer des déplacements pour le compte de celle-ci. Sont concernés, à ce titre :

- ▶ Les personnes apportant leur concours à la collectivité, dans le cadre de jury, commissions, conseils, comités... ;
- ▶ Les personnalités extérieures expressément invitées par la collectivité à participer à diverses missions, programmes d'études, jury, manifestations...
- ▶ Les élus lors de réunions **dans une commune autre que celle qu'ils représentent**, pour notamment les réunions de comités, bureaux, commissions dont ils sont membres ou autres événements par ordre de mission ;

3 - Modalités d'application générales

3.1 Frais de déplacement

Chaque déplacement s'effectue avec le moyen de transport le plus économique et le mieux adapté à la nature du déplacement, en priorisant le transport ferroviaire et les véhicules de service. Tout déplacement s'effectuant hors résidence familiale et administrative s'effectue sous le couvert d'un ordre de mission permanent ou ponctuel.

3.1.1 Le recours au véhicule de service

Les agents sont invités à utiliser prioritairement les véhicules de service, ainsi que les cartes d'abonnement associées et mises à disposition : carburant, autoroute... Le remboursement d'autres frais (parc de

stationnement, horodateur...) se fait sur présentation des pièces justificatives et sur la base des frais réels. Il est précisé que les frais de stationnement pris en charge ne peuvent dépasser la durée de la mission concernée.

3.1.2 Le recours au véhicule personnel

Ce procédé n'est utilisable qu'à titre exceptionnel et il lui sera privilégié le recours à un véhicule de service. Toutefois, l'autorité territoriale peut consentir à l'agent l'utilisation de son véhicule personnel quand l'intérêt du service le justifie et s'il a été souscrit au préalable par l'agent et à sa charge, une police d'assurance adaptée. Dans ce cas d'espèce, l'agent est indemnisé de ses frais de transport sur la base des indemnités kilométriques dont les taux sont fixés par arrêtés ministériels, des frais de parc de stationnement uniquement sur la durée de la mission concernée et les frais de péage d'autoroute. Ces derniers se font sur la base des frais réels et sur présentation des pièces justificatives.

Taux de remboursement en vigueur au 30 novembre 2022 pour l'utilisation du véhicule personnel, ces taux étant ajustés au *fil de l'eau* suivant l'évolution des textes réglementaires afférents :

Voiture	Jusqu'à 2 000 km	De 2 001 à 10 000 km	Au-delà de 10 000km
De 5 CV et moins	0.32 €	0.40 €	0.23 €
De 6 et 7 CV	0.41 €	0.51€	0.30 €
De 8 Cv et plus	0.45 €	0.55 €	0.32 €

3.1.3 Le recours à un autre véhicule

A titre exceptionnel, les agents peuvent utiliser d'autres véhicules (taxi, auto-partage...) quand l'intérêt du service le justifie, c'est-à-dire :

- ▶ Sur de courtes distances, en cas d'absence justifiée, permanente ou occasionnelle, de moyens de transport en commun et dès lors que le taxi constitue un gain de temps précieux ;
- ▶ Sur de courtes distances, lorsqu'il y a obligation attestée de transporter du matériel précieux, fragile, lourd ou encombrant ;
- ▶ Quand l'utilisation collective d'un taxi est moins onéreuse que l'utilisation des moyens de transports en commun réguliers.

Dans les cas ci-dessus, le remboursement des frais s'effectue sur la base des frais réels et sur présentation des pièces justificatives.

3.1.4 Le recours aux transports collectifs

3.1.4.1 Dispositions générales

Le moyen de transport collectif à utiliser est celui le mieux adapté à la nature et au temps potentiel de déplacement. Aussi, les transports pour les agents du SDES sont effectués prioritairement en 2^{ème} classe pour les trajets par voie ferroviaire, et en classe économique pour les trajets par voie aérienne, ces derniers devant rester exceptionnels sur le territoire national en l'absence d'autre transport collectif adapté notamment en termes de temps de parcours effectif.

Il convient de privilégier l'utilisation de la carte bancaire de la régie d'avances du SDES pour les réservations de billets appropriés à ce type de déplacement.

3.1.4.2 Le train

Le recours à la deuxième ou première classe est laissé à la diligence du Président ou de la personne ayant reçu délégation.

Lorsque l'accès à un train est soumis au paiement d'un supplément de prix, le remboursement de ce supplément est autorisé sur présentation des pièces justificatives.

3.1.4.3 L'avion

Le recours à la voie aérienne est laissé à la diligence du Président ou de la personne ayant reçu délégation et ce, notamment pour les déplacements situés en dehors des grands axes ferroviaires pour lesquels la durée du déplacement s'en trouverait sensiblement augmentée et/ou lorsque des circonstances exceptionnelles de voyage le justifient.

Aucun remboursement n'est accordé à l'élu ou l'agent en déplacement temporaire au titre des bagages personnels transportés en excédent de la franchise consentie par les compagnies de navigation aérienne.

3.1.5 Les autres moyens de transports collectifs

Le remboursement des frais de transport en autocar, navette, métro, auto partage ou tout autre moyen de transport collectif comparable, s'effectue sur la base des frais réels et sur présentation des pièces justificatives.

3.2 Frais d'hébergement

Les hébergements se font à l'hôtel, en chambre simple, avec petit déjeuner. Il convient, également de privilégier pour ces réservations, le prépaiement par l'utilisation de la carte bancaire de la régie d'avances du SDES.

Toutefois, si l'agent ou l'élu doit engager lui-même des frais, le remboursement sera effectué sur la base des frais réels et sur présentation du justificatif d'hébergement et dans la limite des plafonds réglementaires, sauf délibération du comité syndical dérogeant aux dispositions réglementaires pour une période limitée. Pour prétendre à ce remboursement, l'élu ou l'agent doit se trouver en mission pendant la totalité de la période nocturne comprise entre 0 heure et 5 heures.

Le dépassement des plafonds réglementaires est possible dans le cadre de l'indemnisation de la mission, sur décision du Président ou de la personne ayant reçu délégation, quand l'intérêt du service l'exige et pour tenir compte de circonstances exceptionnelles :

- ▶ Impossibilité d'être logé dans un hôtel situé à proximité du lieu de mission dont le prix de l'hébergement est supérieur aux plafonds réglementaires ;
- ▶ Urgence et départ imprévu ;
- ▶ Mission de représentation exceptionnelle de la collectivité.

3.3 Frais de restauration

L'agent perçoit une indemnisation de ses frais de restauration engagés dans le cadre de la mission, dans la limite des plafonds réglementaires ou fixés par délibération de l'assemblée délibérante, et ce dans les conditions suivantes :

- ▶ S'il se trouve en mission pendant la totalité de la période comprise entre 12 heures et 14 heures pour le repas de midi, et entre 19 heures et 21 heures pour le repas du soir ;
- ▶ Si les frais de restauration ne sont pas pris en charge dans le cadre de la mission.

Le dépassement des plafonds réglementaires ou fixés par le comité syndical pour une période limitée, est possible ponctuellement et exceptionnellement dans le cadre de l'indemnisation de la mission, sur décision du Président ou de la personne ayant reçu délégation, quand l'intérêt du service l'exige et pour tenir compte de circonstances exceptionnelles, comme par exemple pour une mission de représentation exceptionnelle de la collectivité.

Il est proposé sur la base des taux en vigueur au 30 novembre 2022 de fixer les indemnités comme suit, ces taux étant ajustés au *fil de l'eau* suivant l'évolution des textes réglementaires afférents :

Types d'indemnités	Province	Communes de la métropole du Grand Paris ou villes ≥ à 200 000 hab.	Paris (Intra-muros)
Hébergement	90 €	110 €	130 €
Repas	17.50 €	17.50 €	17.50 €
Formule (2 repas + 1 nuitée)	125 €	145 €	165 €

4 - Modalités d'applications particulières

4.1 Remboursement des frais de formation

L'agent appelé à suivre une action de formation, bénéficie de la prise en charge de ses frais de déplacement uniquement lorsque la formation est en relation avec les fonctions exercées (formation d'intégration, de professionnalisation, professionnelle continue...) ou dans le cadre de la préparation aux concours ou examens professionnels. Les indemnités sont versées après déduction de la prise en charge éventuelle par l'établissement ou le centre de formation.

4.2 Remboursement des frais de préparation et participation aux concours et examens

L'agent appelé à se présenter aux épreuves d'admissibilité ou d'admission d'un concours, d'une sélection ou d'un examen professionnel organisé par l'administration, hors de ses résidences administrative et familiale, peut prétendre à la prise en charge de ses frais de transport entre l'une de ses résidences et le lieu de convocation. Cette prise en charge est limitée à deux fois par année civile au maximum, une première fois à l'occasion des épreuves d'admissibilité et une seconde fois à l'occasion des épreuves d'admission du même concours ou examen professionnel.

Cette prise en charge par la collectivité est valable uniquement pour les concours de la Fonction Publique Territoriale. Elle se fait sur la base du tarif SNCF de 2ème classe ou sur la base des indemnités kilométriques réglementaires à la diligence du Président ou de la personne ayant reçu délégation, sauf décision dérogoatoire du comité syndical.

Les crédits afférents à ces dépenses seront inscrits au Budget Primitif 2023.

Compte tenu des éléments présentés ci-avant, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Abroger la délibération portant sur le même objet n° CS 4-3-2021 du comité syndical du 21 décembre 2021 ;**

- ▶ **Approuver les conditions et modalités d'application et de remboursement des frais de mission aux agents et élus, conformément aux dispositions du présent rapport ;**
- ▶ **Valider le principe que les indemnisations des frais de mission seront revalorisées automatiquement en fonction de la parution de nouveaux textes législatifs ou réglementaires ;**
- ▶ **Limiter la durée de validité des dispositions décrites ci-avant à la mandature en cours.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Décision modificative n° 3 (DM3)

Rapport n° CS 5-11-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Dans le cadre des travaux à réaliser sous maîtrise d'ouvrage du SDES, les nouvelles opérations d'enfouissement des réseaux d'éclairage public et de télécommunication enregistrées depuis le vote du budget primitif le 15 février 2022 et à réaliser à la demande et pour le compte des communes, nécessitent des ajustements, des rajouts et des virements de crédits budgétaires sans modifier l'équilibre général du budget primitif 2022.

Les ajustements budgétaires nécessaires concernant cette Décision Modificative n°3, visent à des virements de crédits en dépenses d'investissement au c/4281 *Réseau Télécom et Eclairage public* et conséquemment en recettes d'investissement au c/4582 afin de tenir compte de la particularité de ces comptes *individualisés*, nécessitant une ligne budgétaire pour chaque opération.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Valider la Décision Modificative n°3 (DM 3) dont le tableau détaillé est joint en annexe du présent rapport et de donner délégation à Monsieur le Président pour faire exécuter les écritures afférentes.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Ouverture de crédits d'investissement avant le vote du BP 2023

Rapport n° CS 5-12-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Dans le cas où le budget d'une collectivité territoriale n'a pas été adopté avant le 1^{er} janvier de l'exercice auquel il s'applique, l'article L. 1612-1 du CGCT prévoit :

- ▶ **Pour la section de fonctionnement**, la collectivité territoriale peut avant l'adoption de ce budget, mettre en recouvrement les recettes et engager, liquider et mandater les dépenses de cette section, et ce dans la limite des crédits inscrits au budget primitif et des décisions modificatives de l'année précédente ;
- ▶ **Pour la section d'investissement**, la collectivité territoriale peut avant l'adoption de ce budget, mettre en recouvrement les recettes et engager, liquider et mandater les dépenses de cette section, et ce dans la limite du quart des crédits ouverts au budget (budget primitif + décisions modificatives) de l'exercice précédent, non compris les crédits liés au remboursement de la dette.

L'autorisation afférente pour la section d'investissement doit préciser le montant et l'affectation des crédits, chapitre par chapitre.

Les crédits correspondants sont impérativement à inscrire et à adopter au budget primitif concerné et le comptable est en droit de payer les mandats et recouvrer les titres de recettes associés à ces crédits ouverts par anticipation, dès que la délibération afférente est exécutoire.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à ouvrir et mandater les dépenses d'investissement au titre de l'exercice budgétaire 2023 avant le vote du budget primitif afférent, et ce dans la limite des crédits mentionnés ci-après :**

Chapitre	Crédits BP + DMs 2022	Au maximum 25% globalement des crédits d'investissement 2022
20 Immobilisations incorporelles	25 249 €	6 312 € (25%)
204 Subventions d'équipement versées	1 500 000 €	375 000 € (25%)
21 Immobilisations corporelles	1 154 031,13 €	288 507 € (25%)
23 Immobilisations en cours	4 960 000 €	1 240 000 € (25%)
45 Comptabilité distincte rattachée	4 005 000 €	1 001 250 € (25%)
Total	11 644 280,13 €	2 911 069 (25%)

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Candidature programme LUM'ACTE

Rapport n° CS 5-13-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{ER} Vice-Président

La rénovation énergétique du parc d'éclairage public constitue un enjeu majeur en contribuant à économiser l'énergie et réduire la pollution lumineuse.

Avec plus de 10 millions de points lumineux, la consommation annuelle du parc d'éclairage public en France s'élève à environ 5 térawattheures. L'éclairage public représente près de 40 % des consommations d'électricité des collectivités qui, de surcroît, subissent actuellement la hausse vertigineuse des prix de l'énergie. En outre, 40 % des équipements ont plus de 25 ans. Il est donc primordial d'accélérer la rénovation des installations vieillissantes énergivores et limiter la pollution lumineuse induite.

Pour accompagner les collectivités dans l'atteinte de ces objectifs, le SDES propose depuis 2016 un accompagnement technique et financier, avec la mise en place d'un accord-cadre pour la réalisation de diagnostic de l'éclairage public et d'une participation financière de 40 % de ces études, ainsi qu'un financement pour les travaux d'investissement pour une rénovation énergétiquement performante pouvant aller jusqu'à 35 000€/an.

Parallèlement, l'Etat a lancé un programme pour inciter et assister financièrement les collectivités territoriales dans cette démarche de rénovation énergétique de leur patrimoine, en créant le programme d'Action des Collectivités Territoriales pour l'Efficacité Energétique (ACTEE) financé par des CEE et porté par la FNCCR. Dans ce cadre le SDES a été lauréat du programme ACTEE 2 SEQUOIA (*Soutien aux Elus (locaux) : Qualitatif, Organisé, Intelligent et Ambitieux*) en janvier 2021 pour le patrimoine bâti.

Un nouveau sous-programme nommé LUM'ACTE a été lancé en septembre dernier, programme spécifique à l'éclairage public hors éclairage sportif et éclairage des bâtiments publics qui sont visés par d'autres outils du programme ACTEE.

Ce sous-programme LUM'ACTE d'un montant de 10 millions d'euros et qui s'étalera sur deux ans, finance notamment les diagnostics, la réalisation de schémas directeurs de rénovation, l'instrumentation et l'accompagnement des travaux réalisés par les collectivités via des marchés publics globaux de performance (MPGP).

Pour candidater à ce sous-programme, il est nécessaire de mutualiser des projets et actions. Au regard de ce dernier point et des éléments précisés préalablement, il apparaît pertinent que le SDES candidate à ce sous-programme afin d'aider davantage les collectivités de son territoire dans la rénovation de leur patrimoine d'éclairage public.

Rémy SAINT GERMAIN demande des précisions sur le périmètre de la candidature. Nathalie LAUGIER précise qu'il s'agit de toute la Savoie.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à se positionner sur les dispositions suivantes :

- ▶ Valider le projet du SDES de déposer un dossier de candidature au titre du sous-programme LUM'ACTE ;
- ▶ Autoriser Monsieur le Président à déposer le dossier sur la base des éléments cités ci-avant et lui donner délégation pour finaliser ledit dossier.

Convention d'objectif et de partenariat avec l'ASDER

Rapport n° CS 5-14-2022

Rapporteur : Michel DYEN, Président

Une convention de partenariat a été signée entre l'ASDER et le SDES pour la période du 1er octobre 2019 au 30 septembre 2022. Cette convention a été faite dans un souci d'améliorer la lisibilité des actions de chacune des parties auprès des communes et des collectivités de Savoie dans le domaine de la Transition Energétique.

L'ASDER assure historiquement des missions de sensibilisation et d'accompagnement des collectivités par l'intermédiaire de programmes d'actions financés par d'autres collectivités : opérations C3E *Communes Efficaces en Economie d'Energie*, l'assistance à l'élaboration des PCAET, l'assistance aux actions menées par les territoires TEPOS...

Le SDES assure depuis quelques années des missions d'assistance technique et d'ingénierie au bénéfice des communes et de leurs intercommunalités de rattachement dans le cadre du développement de ses activités : assistance technique et participation financière sur l'éclairage public depuis 2016, service CEP depuis 2017, gestion et valorisation des CEE depuis 2018, participations financières pour la rénovation énergétique des bâtiments depuis juillet 2021...

Le contexte énergétique étant en pleine transformation, à la fois le cadre réglementaire, la montée en régime des demandes des communes dans ce domaine, ainsi que la mise en place des activités de développement de la production d'EnR, nécessite pour les deux parties de repartir sur une nouvelle convention.

Toutefois, cette convention va intégrer une nouvelle dimension, avec la réalisation d'un programme d'actions spécifiques de l'ASDER pour le SDES, en vue de la réalisation de 45 accompagnements sur :

- réduire la consommation des communes sur le patrimoine public bâti : *accompagnement des projets communaux sur la rénovation du patrimoine bâti*,
- favoriser l'installation d'énergies renouvelables : *accompagnement des projets communaux d'installation d'énergies renouvelables*.

La participation du SDES au titre de ces accompagnements s'élève à 60 750 €.

La convention d'objectif et de partenariat est jointe en annexe.

Une question est posée pour savoir si une commune peut bénéficier d'aide de la part du SDES dans le cadre d'un projet photovoltaïque avec autoconsommation, notamment sur le volet maîtrise d'œuvre.

Gérard GAYET indique que l'ASDER peut aussi apporter de l'aide sur le sujet.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à signer la convention d'objectif et de partenariat avec l'ASDER, comme jointe en annexe 1 du présent rapport et lancer toutes les démarches nécessaires et utiles à son exécution ;**
- ▶ **Accorder à l'ASDER une participation financière de 60 750 € au titre des accompagnements mentionnés dans la convention d'objectif et de partenariat 2022, ainsi qu'au vu du « service fait » au titre de l'exercice budgétaire 2022.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Candidature contrat de développement des énergies renouvelables thermiques

Rapport n° CS 5-15-2022

Rapporteur : Michel DYEN, Président

L'ADEME, Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, a pour objectif de généraliser les contrats de développement des énergies renouvelables (EnR) territoriaux visant notamment le développement des EnR thermiques auprès des acteurs publics et privés.

Le contrat territorial constitue un excellent moyen de développer une offre de chaleur et de froid provenant d'EnR sur le territoire par l'installation de production d'énergie thermique et éventuel réseau associé : solaire thermique, géothermie, récupération de la chaleur "fatale"...

En tant qu'acteur de l'Energie sur le territoire savoyard, le SDES a été sollicité par l'ADEME afin de porter ce type de contrat sur les territoires savoyards ne disposant pas de contrat de développement des énergies renouvelables thermiques, à savoir les territoires de la Communauté de Communes Cœur de Savoie et du Syndicat du Pays de Maurienne, afin que l'ensemble du département soit couvert par un contrat de développement des EnR thermiques.

Ces contrats permettent de mobiliser et accompagner les projets d'acteurs variés (communes, entreprises, associations, établissements publics, bailleurs sociaux...), de la phase de conception / dimensionnement jusqu'au suivi de la performance des installations, en passant par la phase de réalisation / travaux.

Ainsi le SDES en s'associant avec l'ASDER pourrait être en mesure de faire émerger et accompagner des projets d'ENR quelles que soient les typologies de porteurs, publics ou privés.

A travers ce contrat, l'ADEME a pour objectif un déploiement conséquent des filières ENR sur l'ensemble du territoire, avec une cible de production supplémentaire d'EnR de +100 kWh/hab sur 6 ans (soit en moyenne +50 kWh/hab par période contractuelle de 3 ans).

Le porteur du contrat se positionne comme l'interlocuteur principal de l'ADEME et des porteurs de projet en se portant garant de l'atteinte des résultats grâce à des actions d'animation, de mise en cohérence et d'accompagnement des actions engagées sur le sujet de la chaleur renouvelable. Les porteurs des projets ainsi inscrits à ce contrat pourront bénéficier d'un accompagnement administratif et technique, d'une mise en réseau et des aides financières pour les études comme pour les investissements.

Au regard des modalités contractuelles, l'aide financière apportée par l'ADEME à travers ce contrat, pourrait être de 175 000 € sur 3 ans.

Serge DAL BIANCO demande des précisions sur ce contrat. Benoit BADIN indique que ce contrat permet des aides de l'ADEME à hauteur de 70% et que dans le cadre de sa reconversion professionnelle, il a pu bénéficier de cette aide qui s'élevait pour lui à plus de 10 000 euros. Il confirme que cette aide est un vrai levier pour les projets des entreprises et des collectivités. Par ailleurs, il indique qu'il a fait appel à l'entreprise Solisart pour son chauffage et que cette entreprise locale l'a très bien accompagné.

Compte tenu de ces éléments le comité syndical est invité à :

- ▶ **Valider le projet de déposer un dossier de candidature auprès de l'ADEME, au titre du contrat de développement territorial des EnR thermiques sur le territoire de la Communauté de Communes Cœur de Savoie et du Syndicat du Pays de Maurienne ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à déposer le dossier sur la base des éléments cités ci-avant et lui donner délégation pour finaliser ledit dossier.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Avenant à l'accord-cadre travaux 2020-006

Rapport n° CS 5-16-2022

Rapporteur : Jean-Marc VIAL, 2^{ème} vice-président

Par délibération CS 4-16-2020, le Comité Syndical, réuni le 15 décembre 2020 a autorisé la signature de l'accord-cadre référencé SDES 2020-006 pour la réalisation de travaux et prestations sur le réseau de distribution publique d'électricité, les réseaux d'éclairage public et les réseaux de télécommunication.

Le groupement constitué des sociétés BOUYGUES, TRUCHET et GUINTOLLI figurait parmi les attributaires de l'accord-cadre.

Par courrier en date du 24 octobre, la société TRUCHET, membre du groupement, a notifié au SDES qu'une opération de fusion de la société TRUCHET SAS par voie d'absorption avait été entreprise par la société SOCCO entreprise.

Il est précisé que ces sociétés appartenaient toutes deux antérieurement au groupe VIVIANY.

Cette opération conforte l'évaluation des capacités techniques, professionnelles et financières qui avaient été appréciées, lors de l'examen des candidatures de l'accord cadre.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Approuver les termes de l'avenant à l'accord-cadre référencé SDES 2020-006 à intervenir concernant la fusion de la société TRUCHET SAS par voie d'absorption par la société SOCCO ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à signer ledit avenant et l'ensemble des actes afférents.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Transfert de la compétence optionnelle « Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques » : 44 communes de Savoie

Rapport n° CS 5-17-2022

Rapporteur : Jean-Marc VIAL, 2^{ème} vice-président

Le développement du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire est un levier essentiel de la transition énergétique, et réduction des gaz à effet de serre.

C'est dans cette logique que le SDES a inscrit cette compétence facultative à l'article 5.2 de ses statuts.

L'article L. 2224-37 du CGCT permet le transfert de la compétence « IRVE : mise en place et organisation d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables » aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L.2224-31 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La convention d'application du transfert de la compétence IRVE aux collectivités territoriales a été approuvée par délibération du Comité Syndical n°CS 4-16-2022 en date du 4 octobre 2022.

Le SDES, a décidé de poursuivre son accompagnement aux collectivités dans ce domaine en prenant la compétence IRVE pour assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux et prestations visant à la fourniture, la pose et le raccordement de bornes IRVE afin de disposer d'une vision à l'échelle de toute la Savoie.

Les grandes orientations stratégiques pour mettre en œuvre ce déploiement au service des communes de Savoie, concernent :

- la localisation et la planification des investissements ; un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) sera présenté pour validation au Préfet au cours du 4e trimestre 2022 (il est notamment rendu obligatoire dans les zones dites Zones à Faibles Emissions),
- la volonté que le SDES se porte maître d'ouvrage de ce plan de déploiement,
- la gestion totale des infrastructures installées, avec la recherche d'un équilibre territorial et économique à terme.

C'est donc dans ce cadre que 44 communes ont délibéré pour transférer cette compétence pleine et entière au SDES.

COMMUNES	DATE DE LA DELIBERATION
AILLON-LE-JEUNE	12-juil.-22
AITON	14-nov.-22
AIX-LES-BAINS	5-déc-22
ALBERTVILLE	26-sept.-22
APREMONT	14-nov.-22
ARVILLARD	2-août-22
ATTIGNAT-ONCIN	13-sept.-22
AVANCHERS (LES)	5-nov.-22
AVRESSIEUX	24-oct.-22
AVRIEUX	28-nov-22
BASSENS	26-sept.-22
BELMONT-TRAMONET	29-sept.-22
BIOLLE (LA)	14-sept.-22
BRIDOIRE (LA)	29-août-22
CHAMBERY	17-oct-22
CHAMPAGNEUX	5-sept.-22
CHAPELLE-BLANCHE (LA)	28-juin-22
CHAVANNE (LA)	28-sept.-22
CHINDRIEUX	15-sept.-22
ENTREMONT-LE-VIEUX	10-nov.-22
FONTCOUVERTE-LA-TOUSSUIRE	14-nov.-22
FRONTENEX	10-oct.-22
HAUTELUCE	1-août-22
LESCHERAINES	5-juil.-22
MARTHOD	20-sept.-22

MONTMELIAN	19-sept.-22
MOTTE-SERVOLEX (LA)	3-oct.-22
MYANS	31-oct.-22
NOVALAISE	13-sept.-22
PLANAISE	22-sept.-22
PORTE-DE-SAVOIE	8-nov.-22
ROCHEFORT	19-sept.-22
SAINT-ALBAN-LEYSSE	23-sept.-22
SAINT-CASSIN	29-août-22
SAINTE-HELENE-DU-LAC	20-sept.-22
SAINTE-MARIE-D'ALVEY	5-sept.-22
SAINT-FRANCOIS-DE-SALES	27-oct.-22
SAINT-GENIX-LES-VILLAGES	7-juil.-22
SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE	13-sept.-22
SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY	30-août-22
VAL-D'ARC	8-juil.-22
VEREL-DE-MONTBEL	17-nov.-22
VERNEIL (LA)	21-oct.-22
VIVIERS-DU-LAC	5-sept.-22

Il est à noter que d'autres communes ont informé le SDES de leur démarche de transfert de compétence. Aussi, compte tenu des contraintes de programmation des conseils municipaux, le SDES inscrira à un prochain comité syndical, la suite du transfert de compétence validé par les communes.

François MAUDUIT interroge Michel DYEN sur la décision à prendre par la commune de Barberaz qui a déjà transféré sa compétence au SDES. Nathalie LAUGIER précise qu'à l'époque, le transfert était partiel car il ne comprenait pas le volet investissement.

Michel DYEN profite de cette assemblée pour rappeler que pour les projets d'installation de bornes, les communes ayant transféré la compétence seront prioritaires. Si les demandes sont trop nombreuses une file d'attente sera mise en place.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Décider de prendre acte du transfert de compétence de ces 44 communes qui ont souhaité s'inscrire dans la démarche du SDES ;**
- ▶ **Valider que l'intégration des biens concernés par ces transferts de compétence, au patrimoine du SDES, interviendra à compter du 1^{er} janvier 2023 ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à signer tous les documents afférents à ce transfert de compétence pour chacune des communes concernées.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

Rapport d'Orientations Budgétaires (ROB) : Exercice 2022

Rapport n° CS 5-18-2022

Rapporteur : Jean-Claude RAFFIN, 1^{er} vice-président

Le présent rapport d'orientation budgétaire (ROB) a pour objectif de présenter la situation financière du SDES et de tracer les orientations pour la construction du budget primitif 2023.

SITUATION DU SDES

Nota : Le changement de nomenclature comptable

Par délibération n°CS2-2-2022 en date du 5 mai 2022, le comité syndical du SDES a opté pour le passage à la nomenclature M57 en remplacement de la nomenclature M14 à compter du 1^{er} janvier 2023.

Si cette décision n'impacte pas le budget du SDES elle entrainera quelques modifications dans la présentation du budget.

Outre des changements dans la nomenclature comptable quelques modifications impacteront le budget 2023 :

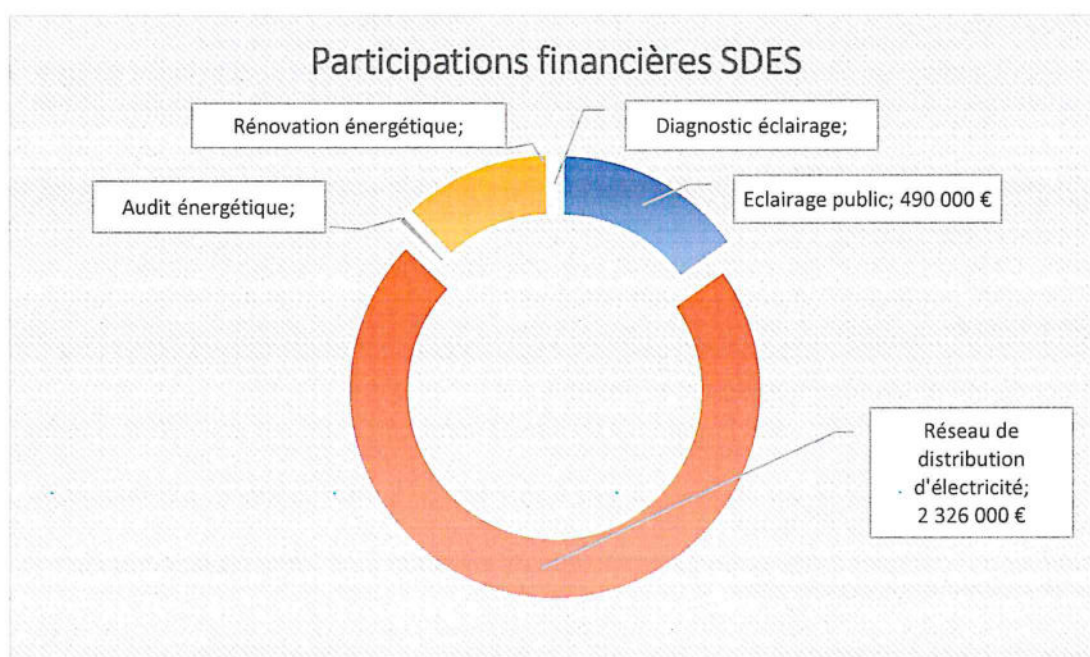
- La généralisation du principe de l'amortissement au prorata temporis
- la suppression des dépenses imprévues

Le budget primitif de 2023 doit s'inscrire dans une perspective de maîtrise des dépenses réelles de fonctionnement tout en poursuivant la politique volontariste de soutien aux collectivités locales savoyarde en matière de développement durable.

Cette politique se traduit par un montant de près de 3,23M€ qui sera reversé aux collectivités dans le cadre des différentes participations du SDES pour l'année 2022.

Participations financières du SDES 2022 :

Objet	Année 2022
	Participation accordée
Eclairage public	490 K€
Réseau de distribution d'électricité	2 326 K€
Co-MOA et fresque sur poste	1 K€
Diagnostic éclairage	7 K€
Audit énergétique	25 K€
Rénovation énergétique	381 K€



1. FONCTIONNEMENT

Pour la section de fonctionnement, le BP 2023 devra tenir compte de l'impact de l'ensemble des augmentations liées à l'inflation et au développement de la structure à savoir plus spécifiquement :

- des charges liées à l'énergie pour environ 6 %,
- des charges induites par l'acquisition de nouveaux locaux (taxe ordures ménagères, charges de copropriété) à hauteur de 250%...,
- des cotisations d'assurances pour environ 5 %,
- du point d'indice des rémunérations pour 3,5 % en année pleine,
- de l'évolution des logiciels métiers (investissement et maintenance),
- du transfert de compétence IRVE.

Plus en détail, l'évolution de la section de fonctionnement s'établira de la façon suivante :

1.1.1. Recettes

Dans le cadre de la réforme de la TCCFE, cette dernière sera perçue, à partir de 2023, directement par l'Etat et reversée au SDES qui aura à sa charge le reversement aux collectivités locales. Il sera nécessaire d'établir des modalités de reversement de cette taxe puisque le SDES n'aura dorénavant plus accès aux déclarations des fournisseurs.

Pour mémoire, le budget primitif 2022 prévoyait des montants perçus à hauteur de 8 000 000€ et un reversement aux collectivités bénéficiaires à hauteur de 5 800 000€.

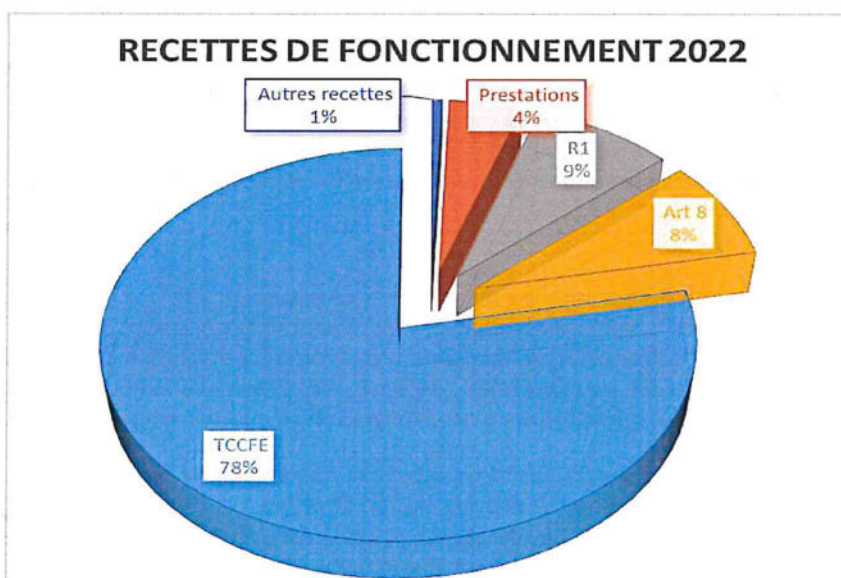
La TCCFE représentait 78% des recettes de fonctionnement du SDES. En « corrigeant » ces recettes de la part reversée aux communes ; la TCCFE représente près de 50% des recettes de la collectivité.

Ce poids souligne le rôle prépondérant de cette taxe dans les actions menées par le SDES.

La bonne ventilation de cette taxe par les services de l'Etat constituera également un enjeu majeur pour les années à venir.

Si le produit de cette taxe doit diminuer en parallèle des efforts de maîtrise de l'énergie des différents redevables, elle devrait être stable pour l'année 2023.

Les redevances perçues du concessionnaire (R1 et redevance de l'article 8) devraient être stable pour 2023). Le montant attendu pour la redevance R1 s'élève à 890 000€, celui de la redevance de l'article 8 est de 860 000€.



A noter que le SDES pourra percevoir des recettes tirées du programme SEQUOIA qui devrait être prolongé de 6 mois (à confirmer) pour le financement des postes correspondants.

De même des subventions perçues de l'ADEME devraient contribuer au financement du poste de chargé de mission contrat de chaleur.

1.1.2. Dépenses

1.1.2.1. Charges à caractère général

Les charges à caractère général comprennent :

Les charges contraintes :

- les locations mobilières et immobilières (flotte véhicule),
- l'énergie,
- les cotisations d'assurance,
- le carburant,
- la maintenance,
- les différentes taxes (foncier).

Les charges qui devront être analysées en détail pour des recherches d'économies :

- les frais de communication, avec en particulier un projet de rationalisation des installations
- les voyages et déplacements, ainsi que le frais de réception devraient diminuer après la tenue du congrès de la FNCCR et l'organisation des 25 ans de la structure.

Les frais d'études et honoraires resteront à un niveau élevé, pour soutenir les projets des collectivités locales et les premiers projets de chaleur.

A titre d'information, 75 audits énergétiques des bâtiments ont été commandés (sous MOA SDES) au cours de l'exercice 2022 pour un coût global TTC de 285 k€ dont 120 k€ de participations financières pour les communes (SDES, programme Sequoia ou autres financeurs).

9 diagnostics de l'éclairage public (sous MOA SDES) pour un coût global TTC de 19 k€ dont 6,5 k€ de participations financières du SDES ont également été commandés en 2022.

Par ailleurs, au titre des nouvelles missions exercées, des crédits seront alloués à des prestations topographiques pour le recensement des réseaux d'éclairage public.

1.1.2.2. Charges de personnel

Effectifs 2022 :

La masse salariale globale du SDES, progresse en lien avec les réformes nationales et les orientations politiques du mandat.

Au niveau national, pour l'année 2022, on peut citer, notamment, les facteurs d'évolution suivants :

- Augmentation de la valeur du point,
- La prime inflation,
- La refonte des grilles indiciaires de catégorie C.

Au plan local, la structuration des services se poursuit en cohérence avec le projet de mandat, et les projets politiques qui se traduisent notamment par le recrutement :

- D'un chargé de mission pour la mise en place d'une SEM et pour le déploiement des IRVE,
- D'un chargé de mission et d'un alternant pour le déploiement des IRVE,
- D'un chargé de mission développement des énergies renouvelables (mis à disposition de la SEM Savoie EnR).

Perspectives 2023 :

Il conviendra d'intégrer sur une année pleine le traitement des recrutements 2022.

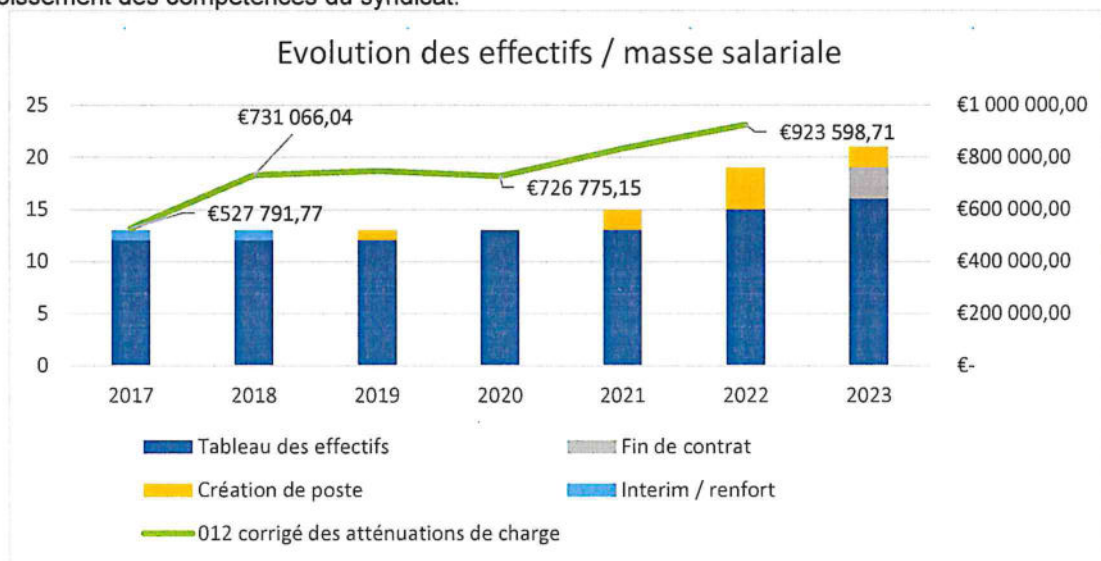
La progression du coefficient de GVT sera vraisemblablement très faible pour 2023 du fait de :

- L'avancements d'échelon, l'avancements de grade et la promotions internes 2023 minimales,
- La refonte des grilles indiciaires de catégorie C déjà sur une année pleine,
- L'augmentation du SMIC peu impactante au regard de la structuration des effectifs ;

Toutefois afin de structurer au mieux ses effectifs et de répondre aux enjeux du territoire, il est prévu :

- La création d'un poste de chargé de mission contrat de chaleur,
- La création d'un poste de technicien en charge du contrôle de la concession,
- Le recours à des stagiaires pour la mise en place d'actions ciblées (SIG, énergies renouvelables).

Les dépenses inscrites au chapitre 012 devraient donc poursuivre leur progression corrélativement à l'accroissement des compétences du syndicat.



1.1.2.3. Autres charges de gestion courante

Ces charges qui comprennent les indemnités des élus resteront stables sur l'exercice à venir.

1.1.2.4. Charges financières :

Les charges financières du budget principal progresseront en 2023 sous l'effet d'un appel à l'emprunt en 2022 (acquisition de locaux).

Échéance	Montant échéance	Intérêts	Capital amorti	Capital restant du
Année 2022				
01/06/2022	18 130,38	1 618,50	16 511,88	813 488,12
01/09/2022	18 130,38	1 586,30	16 544,08	796 944,04
01/12/2022	18 130,38	1 554,04	16 576,34	780 367,70
Total	54 391,14	4 758,84		
Année 2023				
01/03/2023	18 130,38	1 521,72	16 608,66	763 759,04
01/06/2023	18 130,38	1 489,33	16 641,05	747 117,99
01/09/2023	18 130,38	1 456,88	16 673,50	730 444,49
01/12/2023	18 130,38	1 424,37	16 706,01	713 738,48
Total	72 521,52	5 892,30		

2. INVESTISSEMENT

2.1. Recettes

Autofinancement et résultat

L'autofinancement du SDES s'élevait en 2022 à 3,3 millions d'euros soit près du tiers de la capacité d'investissement de la collectivité.

L'autofinancement pour l'année 2023 devrait s'établir à des niveaux similaires du fait d'une stabilité des recettes et dépenses de fonctionnement.

Les résultats de l'exercice 2022 devraient être également être conséquents.

Dettes

Un emprunt a permis en 2022 de financer l'extension des locaux du SDES.

A ce stade aucun nouvel emprunt n'est prévu pour le financement des investissements de la collectivité.

Redevance R2

La redevance attendue en 2023 s'élève à 2 400 000€.

Part communale MO

La part communale reste forte. Elle est fonction des dossiers de travaux suivis par le SDES.

2.2. Dépenses

2.2.1.Exercice 2022

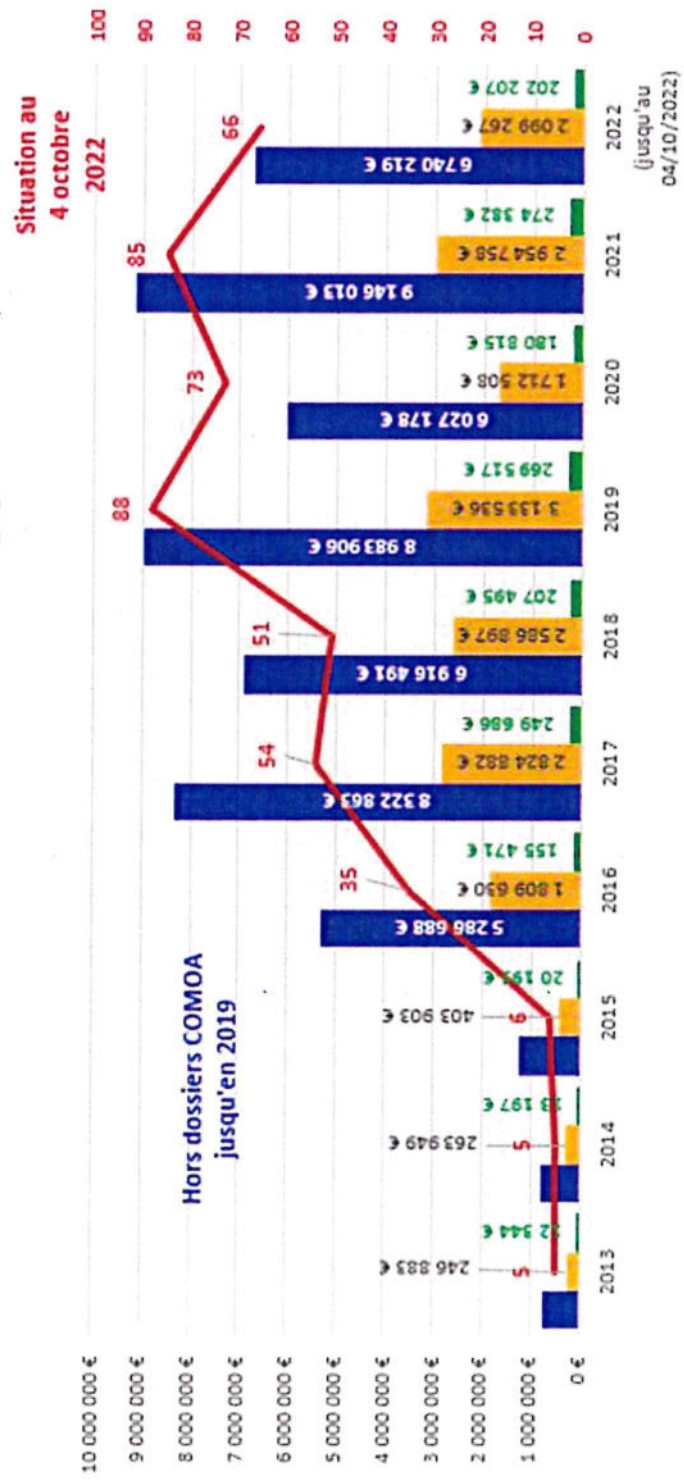
Le tableau ci-dessous retrace les principaux investissements du SDES pour l'année 2021 et pour l'année 2022 (au 21 novembre).

Réalisation budgétaire en K d'€uro	Dépenses										Evolution des dépenses 2022/2021		
	2021 année complète					2022 (jusqu'au 21/11/2022)							
	BP+DM	RAR	Réalisation	Taux de réalisation	BP+DM	RAR	Réalisation	Taux de réalisation					
Titres de participation création SEM					1 351		1 351	100%			1 351	100%	100,0%
Reversement TVA COMOA aux communes	443		304	69%	163		14	9%					-2040,8%
Charges de structure en investissement (dont locaux)	15		11	73%	1 154		971	84%					98,9%
Investissements dans les communes :	8 193	12 503	9 227	200%	10 465	11 117	6 276	88%					
<i>dont maîtrise d'ouvrage</i>	7 602	10 370	7 823	103%	8 965	10 225	5 950	66%					-31,5%
<i>dont subvention en éclairage public et travaux de rénovation des bâtiments</i>	591	829	574	97%	1 500	831	324	22%					-77,2%
<i>dont délégation en maîtrise d'ouvrage (COMOA)</i>		1 304	830			61	2						-41400%
Total général	8 651	12 503	9 542		13 133	11 117	8 612				8 612		-17,6%

Parmi les opérations marquantes de l'exercice on note l'acquisition de nouveaux locaux et l'acquisition de titre de participation dans la SEM ENR. Ces opérations sont ponctuelles et n'auront pas vocation à se renouveler en 2023.

Le tableau ci-dessous présente en détail l'activité du pôle maîtrise d'ouvrage et le volume global d'affaire traité (arrêté au bureau du 4 octobre 2022).

Bilan des opérations MOA du SDES (montants engagés TTC en BS)



■ Total montant engagé en € TTC ■ Participation SDES sans TVA en € ■ Frais de MOA 3% en € ■ Nbre opérations validées en BS (4-10-2022)

2.2.2.Perspectives pour 2023

IRVE

Après l'élaboration du schéma directeur dans le courant de l'année 2022, la densification du réseau IRVE constituera un élément marquant de l'exercice budgétaire 2023.

Le SDES projette en effet la création de 50 à 80 bornes sur le territoire départemental pour un coût maximal de 2 000 000€ (dans la limite de 50 000 € et/ou 5 bornes par an et par communes).

La question de la gestion de ces bornes devra être examinée dans le courant de l'année 2023. Leur intégration à la DSP devra être discutée avec les 10 autres membres du groupement de commande d'une part et avec le délégataire d'autre part.

Un avenant à la DSP devra intervenir à cet effet dans le courant de l'année 2023.

Maîtrise d'ouvrage déléguée :

L'intervention du SDES dans ce secteur a vocation à se maintenir. Toutefois, les investissements du SDES sont étroitement liés à ceux des collectivités qui doivent procéder à des arbitrages sur leurs projets d'investissement du fait du contexte financier.

A ce titre, les aides du SDES doivent favoriser le maintien des investissements des communes.

Aides aux communes :

Au regard des capacités d'investissement du SDES et afin de renforcer son soutien aux communes, il sera proposé de retravailler à la fois les taux et les plafonds de participation du SDES aux opérations d'investissement des communes.

L'objectif sera de favoriser le maintien des différents projets éligibles des communes dans leurs budget.

De nouveaux taux et plafonds de participation seront proposés au prochain comité syndical pour l'ensemble des participations du SDES.

François MAUDUIT indique qu'il a reçu une information au titre de la gestion de son entreprise sur le plafonnement des TICFE au minimum légal européen. Il interroge le Président sur l'impact que cela aura sur la perception de la TCCFE pour le SDES et les communes concernées.

Michel DYEN indique que cela ne devrait pas avoir d'impact pour les collectivités qui ont voté le taux maximum, cela pourra impacter les collectivités n'ayant pas voté ce taux. François MAUDUIT enverra par mail des éléments de précisions. Par ailleurs Michel DYEN précise que cela n'est pas clair pour le moment, et que même les services de l'état et les services fiscaux ne donnent pas de précisions sur le sujet. A priori les recettes ne seront pas impactées au SDES car la taxe est liée au volume et non au montant. Toutefois, le mode de collecte sera différent car l'état collectera la taxe. Michel DYEN fait part des nombreux questionnements du moment sur le sujet : quelle répartition, quels chiffres transmis...

Jean-Claude RAFFIN confirme que la méthode de répartition de la TCCFE devra être arrêtée dans le courant du 1er semestre 2023.

Dans le cadre des perspectives 2023, il est indiqué que les réflexions d'augmentation du taux de participation du SDES sur les travaux d'enfouissement sera de l'ordre de 10%, soit pour aller sur un seuil minimal de 70%. Michel DYEN rappelle l'objectif de cette réflexion, qui est de donner des aides supplémentaires aux communes et ainsi éviter l'abandon de projets qui vont coûter plus cher aux collectivités.

Sur le volet concernant les IRVE, François MAUDUIT signale que les collectivités ne devraient pas, selon lui, payer les bornes de recharges et ne sont pas légitimes pour payer les bornes en transit local. Total investit dans les stations et devrait aussi vendre de l'électricité et les hôtels et stations de ski devraient aussi prendre en charge ces équipements. Il cite l'exemple de SHELL qui a déployé 5000 bornes dans l'équipement de mâts d'éclairage public à Londres pour de la recharge lente. Par contre, il indique que c'est à la commune d'investir dans une infrastructure qui permet d'accueillir ces bornes. Ce modèle lui semble plus logique et correspond à la moyenne de déplacement en local qui est de 25 km par jour.

Michel DYEN indique qu'il faut une diversité d'offre pour répondre à toutes les possibilités de recharge. Pour les bornes sur les mâts d'éclairage public, c'est une solution mais qui oblige quand même la collectivité à améliorer son infrastructure et donc de participer à la vulgarisation de ce type de borne. Cette solution intéressante à proximité des collectifs demande quand même le remplacement de nombreux câbles de réseaux.

Par ailleurs, il rappelle que si la couverture se fait par les entreprises du privé, ce sera sur les zones rentables laissant certains territoires sans couverture. C'est pour cela que le SDES investit pour ne pas laisser de côté des territoires, et cela est possible par principe de péréquation et d'une rentabilité des bornes qui va s'améliorer. Le SDES souhaite n'oublier aucun territoire et cette logique se pratique sur de nombreux syndicats d'énergie. Le travail et les décisions prises au SDES se font dans le sens de l'intérêt général comme la prise en charge après transfert de la compétence IRVE au SDES de 100% des frais de fonctionnement et 50% de l'investissement dans certains cas.

SDES, territoire d'énergie Savoie

Bâtiment le 3D - 81 rue de la Petite Eau

73290 La Motte-Servolex

Tél. : 04 79 26 42 10

Courriel : sdes@sdes73.com

Jean-Claude RAFFIN précise que le SDIRVE aidera à guider cette politique de déploiement. En effet, Michel DYEN confirme que le SDIRVE prendra en compte toutes les bornes publiques et privées, sous réserve qu'elles soient accessibles en permanence.

Jean-Elie MOMMESSIN indique que le SDIRVE fait apparaître l'existence de 664 points de recharge et un besoin global de 1200. Il précise aussi que pour que la DSP eborn soit équilibrée, il faudrait deux fois plus de charge (1 charge par jour actuellement). La Savoie est aussi concernée par le tourisme et l'importance de renforcer le nombre de bornes dite à destination. Pour les collectifs, l'implantation de bornes sur les mâts d'éclairage public posera des soucis de puissance.

Gérard GAYET indique que certains collectifs sont en cours d'équipement avec l'ajout de comptage dans les garages et cela peut aussi passer par les colonnes montantes mis ce n'est pas idéal.

Compte tenu des éléments ci-dessus, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Valider la tenue du débat concernant les orientations budgétaires 2023, débat qui fera l'objet à la suite d'une délibération pour en informer le contrôle de légalité.**

Michel DYEN prend acte de la présentation du DOB et indique que le budget sera présenté en février prochain. Ce rapport est soumis au vote.

Adopté à l'unanimité.

Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) de la Savoie : Projet

Rapport n° CS 5-19-2022

Rapporteur : Jean-Marc VIAL, 2^{ème} vice-président

La période actuelle est charnière pour le développement de la mobilité électrique et on constate que l'offre de véhicules et les usages évoluent rapidement, de nouvelles obligations légales apparaissent et les initiatives privées se multiplient.

En Savoie, dès 2018, le SDES a porté en lien avec les collectivités, le déploiement de 46 Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) ouvertes au public. Depuis d'autres infrastructures privées ouvertes au public ont été mises en place sur les parkings des commerces et sur le réseau autoroutier notamment.

Afin d'assurer une cohérence dans le développement des bornes de recharges ouvertes au public sur le département, le SDES a entrepris l'élaboration d'un Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) tel que rendu possible par la loi d'orientation des mobilités (n°019-1428 du 24 décembre 2019) dans son article 68.

Conçu pour apporter une vision stratégique de l'évolution des besoins, mais également une déclinaison très opérationnelle à un horizon de 3 ans (2025 et 2028), le SDIRVE comprend :

- un diagnostic,
- un projet de développement et des objectifs chiffrés,
- un calendrier de mise en œuvre précisant les ressources à mobiliser,
- et un dispositif de suivi et d'évaluation.

Il définit aussi les priorités d'action pour aboutir à une offre coordonnée entre les différents maîtres d'ouvrage publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée aux besoins.

La démarche SDIRVE est une opportunité pour construire une vision collective des besoins de développement des IRVE et sera la base d'aides au déploiement telle qu'une prise en charge à 75% des coûts de raccordement pour les futures bornes issues du SDIRVE.

Les étapes de l'élaboration du Schéma Directeur IRVE (SDIRVE) de la Savoie :

- ▶ Délibération du SDES lors du CS du 14 octobre 2021 pour lancer le SDIRVE des communes de Savoie.
- ▶ Constitution d'un groupement de commandes en février 2022, au niveau de 14 syndicats d'énergie des régions AURA et PACA pour élaborer leurs SDIRVE 01, 03, 04, 05, 07, 26, 38, 42, 43, 63, 73, 74, 83, 84 avec une continuité géographique entre Montluçon (03) et Toulon (83).
- ▶ Mandatement du groupement Systra France / Element Energy pour réaliser les 14 SDIRVE pour une finalisation fin 2022.

Les actions réalisées ou à réaliser :

- ▶ Inventaire des IRVE ouvertes au public ;
- ▶ Projection de scénarii d'évolutions des besoins ;
- ▶ Evaluation des besoins en IRVE par zone et par type de recharge ;
- ▶ Définition des stratégies et priorités de développement des IRVE ;
- ▶ Validation du SDIRVE par le Préfet de Savoie (après approbation);
- ▶ Suivi et évaluation du SDIRVE (tout au long de la durée de vie du Schéma.

Le coût :

- ▶ 722 000 TTC : coût du marché pour faire le SDIRVE des 14 syndicats d'énergie.
- ▶ Financement à 80% de la Banque des Territoires dans la limite de 47 040 € TTC par syndicat d'énergie dans le cas d'un SDIRVE initié en 2021.
- ▶ A partir du 1er juillet 2022, si une IRVE est identifiée dans le SDIRVE (validé par le Préfet), le raccordement est financé à hauteur de 75% par application du taux de réfaction (TURPE).

Un rapport SDIRVE final a été produit le 30 novembre 2022 par le groupement Systra France / Element Energy. Ce rapport est présenté en annexe.

Il ressort de ce rapport que le nombre de points de charges ouverts au public en 2022 est de 664 points. Pour 2025, il sera nécessaire de doubler ce nombre de points de charges pour répondre aux besoins liés à l'évolution du parc de véhicules.

A noter qu'environ 25% 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.

Jean-Marc VIAL invite les membres du comité à lire le SDRIVE qui intègre une mine de renseignements. Il évoque notamment le positionnement du réseau eborn (92 points de charges), 3^e réseau le plus important après celui de TESLA. Le 1^{er} réseau étant celui de SHELL avec 20% des points de charge. Il mentionne également que le réseau eborn dispose du meilleur taux de disponibilité des bornes.

Michel DYEN rappelle la nécessité et obligation de réaliser ce SDRIVE.

Christophe PIERRETON mentionne qu'une difficulté réside dans la capacité de livraison des véhicules électriques et mêmes autres véhicules neufs. Par ailleurs, l'achat de véhicules électriques est aussi soumis aux contraintes de variables multiples, tel que le coût de l'électricité. Il voit autour de lui certaines personnes renoncer à l'achat de véhicules électriques du fait de ces difficultés, et se rabattre sur l'achat de véhicules d'occasion.

Michel DYEN est en accord avec ces propos et évoque les mêmes difficultés d'approvisionnement de bornes. Christophe PIERRETON interroge sur l'existence d'aides aux collectivités territoriales pour l'achat de véhicules électriques, comme cela est en place pour les vélos à assistance électrique. Le débat se poursuit sur le prix des véhicules électriques et les problèmes d'approvisionnement en électricité.

Par ailleurs, Michel DYEN rappelle aussi le sujet de la fabrication des batteries dont des réflexions sont en cours pour le remplacement du lithium par d'autres matériaux.

Gérard GAYET illustre ces propos par une autre solution qui est celui des voitures à air comprimé. Toutefois, Michel DYEN indique que cela nécessite aussi de l'électricité.

Chantal MARTIN s'interroge sur les solutions existantes en électricité pour le transport scolaire et sur leur besoin en électricité le cas échéant. Michel DYEN lui indique que les recharges se font au dépôt. Chantal MARTIN demande si des projets sont en étude dans le cadre des mondiaux en ski alpins 2023. François MAUDUIT indique que les réflexions portent plutôt sur des solutions à hydrogène.

Compte tenu de ces éléments le comité syndical est invité à :

- ▶ **Approuver le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) de la Savoie tel qu'il figure en annexe du présent rapport ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à prendre toutes décisions et à signer tous les documents afférents à ce SDIRVE afin de le présenter à la Préfecture de Savoie.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

**« 23 votes pour » et « 1 abstention »
des présents et représentés.**

Avenant n° 1 à la convention constitutive d'un groupement d'autorités concédantes : IRVE

Rapport n° CS 5-20-2022

Rapporteur : Jean-Marc VIAL, 2^{ème} vice-président

Par délibération n° CS 01-08-2020 du 26 février, le Comité Syndical a approuvé la constitution d'un groupement d'autorités concédantes créé pour le lancement du contrat de concession pour le service public de recharge pour véhicules électriques et hybrides. Ce contrat a été attribué au groupement d'entreprise Easy charge / FMET.

Il est précisé que ce groupement est coordonné par le Syndicat de la Haute-Savoie, le SYANE.

Afin de prendre en compte l'évolution du contrat, il est proposé différents ajustements à la convention.

Il s'agit de :

- ▶ Mettre à jour les missions du coordonnateur en fonction des nouveaux besoins émergents de la vie de la Délégation de Service Public et plus précisément autoriser :

- la passation d'achats groupés nécessaires au contrôle de la DSP ou à la vie du service de recharge eborn. Ces achats mutualisés seront validés par le COPIL et payés à parts égales par chaque syndicat, chaque membre sera facturé par le coordonnateur de 1/11^{ème} du montant d'achat et en application des règles comptables et fiscales. Ces achats se feront suivant les règles de la commande publique en vigueur.
- ▶ Prévoir des dispositions pour la sauvegarde des données d'exploitation des membres du groupement et la gestion de ces données ;
 - Dans le cadre de sa mission de contrôle, le coordonnateur sera amené à stocker et analyser les données d'exploitation de l'ensemble du périmètre du groupement. Le coordonnateur le fera dans le respect des règles de protection des données personnelles. La diffusion de ces données et de leurs traitements restera strictement interne au groupement, le coordonnateur ne s'autorisera aucune diffusion sans l'accord des autres membres.
- ▶ Modification des Présidents signataires de la convention.

Le Projet d'avenant est présenté en annexe de ce rapport.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Approuver le projet d'avenant n°1 à la convention constitutive d'un groupement de commande d'autorités concédantes ;**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à prendre toutes décisions et à signer tous les documents afférents à cet avenant n°1.**

Jean-Marc VIAL resitue le dossier, en lien avec 11 autres syndicats et le SYANE comme coordonnateur. Les onze syndicats d'énergie doivent délibérer de manière concomitante.

François MAUDUIT demande si les données d'exploitation resteront des données internes au groupement.

Michel DYEN indique que cela fait partie du rapport présenté ensuite.

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

IRVE : compte-rendu annuel d'activité du concessionnaire SPBR1 (eborn)

Rapport n° CS 5-21-2022

Rapporteur : Jean-Marc VIAL, 2^{ème} vice-président

Le groupement eborn, regroupe 11 syndicats d'énergie, soit 11 départements (03, 04, 05, 07, 26, 38, 42, 43, 73, 74, 83) et environ 1 200 bornes de recharges.

En application de l'article 66 du contrat de Délégation de Service Public (DSP) eborn, le délégataire SPBR1 a remis dans les délais son Compte Rendu annuel d'Activité de la Concession de l'exercice 2021 (CRAC) au SYANE (coordonnateur du groupement).

Le SYANE a réalisé dans le cadre de sa mission de contrôle, un audit financier et technique sur les 11 départements. Les analyses sont détaillées dans un rapport de contrôle de l'exercice 2021.

Les principaux éléments sont retracés ci-après :

- Le service a pu maintenir les tarifs de recharge grâce à un contrat d'électricité fixe, souscrit par le délégataire pour le réseau eborn jusqu'à fin 2023.
- La qualité de la relation client est à améliorer, tant par le centre d'appels que par les techniciens terrain.
- Les délais contractuels d'interventions de maintenance ne sont largement pas respectés.
- Le calcul du taux de disponibilité contractuel tel que calculé actuellement est erroné.
- Les travaux de construction de bornes font état de retards, les relations entre les entreprises impliquées manquent de fluidité et de proactivité.
- Concernant l'état du parc, un manque de visibilité sur l'état des bornes est constaté malgré l'outil de supervision.
- Concernant le GER (Gros Entretien et Renouvellement des matériels), il est constaté trop peu d'anticipation.
- Par ailleurs il sera demandé les précisions suivantes à SBPR1 sur des éléments identifiés dans le cadre des missions de contrôle du SYANE, à savoir :
 - Partager le budget communication 2021 détaillé par poste de dépenses.
 - Partager le stock de pièces de rechange à disposition dans chaque entreprise de maintenance.
 - Partager les plannings de maintenance préventive aux syndicats.

- Fournir plus d'explications sur les faibles taux de disponibilité GIREVE des mois de janvier et avril 2021.
- Faire largement plus d'efforts pour développer les abonnements et la marque eborn.
- Présenter une nouvelle stratégie de communication notamment d'acquisition abonnés, comme prévu à l'annexe 22 du contrat, notamment sur les axes nationaux et locaux.
- Présenter une stratégie de communication.
- Améliorer l'implication des agents du centre d'appels et la compréhension des problématiques des usagers.
- Améliorer la prise en charge des usagers qui font face à une borne non fonctionnelle.
- Travailler activement sur le sujet des voitures ventouses qui devient un vrai sujet d'insatisfaction notamment il est urgent de planifier le développement demandé pour notifier la fin de charge aux abonnés et l'alerte de fin de stationnement abusif liée aux capteurs.
- Trouver une solution aux limitations de la solution freshmile notamment sur le site internet eborn qui ne permet pas de construire du contenu.
- Homogénéiser et enrichir le document de suivi du patrimoine.
- Concernant le GER, le délégant demande à ce que le délégataire prenne des mesures d'anticipation notamment en intégrant les constructeurs.
- Concernant l'exploitation, le délégant souhaite que le délégataire fasse faire des opérations de vérification systématiques à chaque passage sur une borne.
- Sauf problème d'approvisionnement identifié, il est demandé à ce que les équipes aient les pièces détachées avec elles quand elles sont en intervention.
- Réduire les délais afin de se conformer aux exigences contractuelles (24h pour les bornes à usage fréquent, 3j pour les autres).
- Renseigner les informations concernant les pannes pour fournir les données permettant au délégant de faire le contrôle (délais de réparation des pannes, pièces manquantes...).
- S'assurer de la disponibilité des informations permettant aux syndicats eborn de publier les données réglementaires.
- Fournir des plannings de déploiement en suivant les procédures du contrat : annexe 15 du contrat pour les travaux concédés et annexe 1 de l'avenant n°2 pour les travaux soutenus par le délégant.
- Régulariser les écritures comptables suivantes dans la présentation du CEP 2021 :
 - Reprise de la prime assurance 2022 pour 21 K€.
 - Comptabilisation des dépenses de GER au réel pour 30 k€ supplémentaires

Le rapport annuel de la DSP eborn de l'exercice 2021 est joint en annexe.

Jean-Marc VIAL évoque qu'un sujet est à noter sur les voitures ventouses qui restent sur les espaces dédiés aux bornes de recharges. Michel DYEN indique qu'il faut bien veiller à prendre des arrêtés d'interdiction de stationnement pour les voitures électriques qui se stationnent sans se recharger, la place étant réservée aux véhicules électriques en charge.

Jean-Marc VIAL précise que le producteur d'énergie des bornes est « énergie d'ici », un producteur indépendant EnR. Laurent MELMOUX demande s'il s'agit d'un producteur 100% vert. Jean-Marc VIAL indique que la production est majoritairement hydraulique.

François MAUDUIT revient sur le SDRIVE pour préciser que le document est intéressant et qu'il précise notamment les horaires de charge, ce qui met en avant l'intérêt de recharger la nuit.

Compte tenu de ces éléments le comité syndical est invité à :

- ▶ **Prendre acte du rapport annuel de la DSP eborn de l'exercice 2021.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

**Constitution en personne morale organisatrice (PMO) mutualisée :
autorisation donnée au SDES**

Rapport n° CS 5-22-2022

Rapporteur : Michel DYEN, Président

Face au contexte énergétique actuel, les projets d'autoconsommation collectives représentent un enjeu majeur pour les territoires, afin d'augmenter la production d'énergie renouvelable et de sécuriser les prix d'achat par les consommateurs.

L'autoconsommation collective est un dispositif encadré par les textes législatifs et réglementaires. Il permet de partager de l'électricité produite localement, entre producteur(s) et consommateur(s) raccordés au réseau public de distribution, et relevant d'un même périmètre géographique proche.

Les parties prenantes d'un projet d'autoconsommation collective peuvent être des particuliers, des entreprises ou des collectivités, dont la production est le plus souvent d'origine solaire (PV sur toitures, ombrières ou PV au sol).

Les producteurs et les consommateurs, situés à une distance limitée les uns des autres doivent se réunir en une personne morale organisatrice (PMO). En charge de la gestion de l'opération, la PMO a pour rôle d'établir une convention d'autoconsommation collective avec le gestionnaire du réseau public de distribution (ENEDIS). La PMO gère les échanges de données techniques et administratives (entrée ou retrait d'un participant, définition des règles de répartition entre les participants, réception des données de production et de consommation) entre ENEDIS et les participants.

Les règles de répartition de l'électricité sont définies entre toutes les parties prenantes et chaque consommateur se voit attribuer une part de consommation de la production locale et le complément lui est apporté par son fournisseur existant d'électricité.

Il est précisé que l'arrêté du 21 novembre 2019 fixe le périmètre géographique comme ci-après : « les points de soutirage et d'injection des participants les plus éloignés doivent être distants de 2 km au maximum (à partir du point de livraison pour les sites de consommation et du point d'injection pour les sites de production). Par ailleurs, en France métropolitaine, la puissance cumulée des installations de production participant à l'opération ne doit pas dépasser 3 MW.

Une dérogation peut être demandée, pour étendre le périmètre d'une opération d'autoconsommation collective à 20 km. Pour ce faire, la personne morale organisatrice de l'opération doit effectuer une demande motivée auprès du Ministère en charge de l'Énergie qui tiendra compte « de l'isolement du lieu du projet, du caractère dispersé de son habitat et de sa faible densité de population » conformément à l'arrêté du 14 octobre 2020.

L'organisation et la gestion de projet d'autoconsommation collective peuvent parfois s'avérer complexes, surtout pour des opérations de petites tailles.

A titre d'exemple de projets, une commune qui dispose d'une ou deux installations de productions sur des bâtiments communaux, souhaite autoconsommer sa production et en vendre une partie à un commerce de proximité (qui dispose d'une chambre froide qui consomme en continue).

La PMO mutualisée est une solution pour éviter la constitution d'une PMO pour chaque projet, ce qui constitue une étape administrative alourdissant et ralentissant la mise en œuvre des projets, et qui augmente aussi les coûts d'exploitation des opérations comme le rappelle des acteurs ayant développé de nombreux projets d'autoconsommation collective comme les territoires de l'ouest de la France (SYDELA, SYDEV, SDE 35, Morbihan Energies...).

Aussi, en cohérence avec ses actions de développement des énergies renouvelables et d'aide à l'achat d'électricité, le SDES souhaite se positionner comme un acteur facilitateur de la mise en œuvre de ce type de projet pour les collectivités de Savoie.

Une étude juridique pour la création d'une PMO mutualisée pour des projets d'autoconsommation collective a été réalisée par le cabinet d'avocats FIDAL, pour le compte du SyDELA, du SyDEV, du SDE35 et de Nantes Métropole en juin 2020.

Cette étude juridique conclut que des entités déjà existantes, comme le SDES peuvent avoir la qualité de PMO mutualisée. L'activité de PMO se rattache à la compétence statutaire du SDES (compétence obligatoire « électricité » pour le compte des communes) et aux activités complémentaires « énergies » qu'elle peut réaliser à titre accessoire.

La PMO exerce ses missions au titre d'une convention pluripartite, entre l'ensemble des participants et la PMO. Il s'agit d'un contrat mixte dont l'objet principal, la mise en œuvre d'une opération d'autoconsommation collective (ACC), n'entre pas dans le champ de la commande publique.

La gouvernance propre de chaque opération est garantie par l'établissement d'une convention par projet.

La convention a pour objet :

- Formaliser l'accord de l'ensemble des participants relatif à l'organisation de l'opération d'ACC ;
- Désigner l'entité ayant la qualité de PMO ;
- Fixer les règles de fonctionnement de l'opération d'ACC :
 - conditions de participation,
 - conditions de sortie,
 - périmètre géographique,
 - modalités de répartition de l'électricité,
 - conditions de vente de l'électricité,
 - modalités de transmission/confidentialité des données,
 - règlement des différends entre les participants,
 - rémunération de la PMO ;

- Autoriser la PMO ainsi désignée à avoir communication des données de comptage des participants ;
- Définir la répartition des responsabilités entre la PMO et les participants s'agissant du fonctionnement de l'opération.

Le projet de convention-type portant organisation des opérations d'autoconsommation collective est à établir et sera soumis à l'approbation du comité syndical lors d'une prochaine réunion.

Michel DYEN précise que la commune de la Motte Servolex est déjà acteur de ce sujet depuis plusieurs années. Pour l'autoconsommation individuelle, une image simple existe, celle de « brancher ces panneaux dans la prise ». Toutefois pour les autoconsommations collectives, l'enjeu est plus compliqué avec la nécessité de trouver des équilibres entre les consommateurs et les producteurs.

La parole est donnée à Laurent MELMOUX pour un retour d'expérience sur leur projet. Ce dernier indique que la salle St Jean (salle de spectacle) est équipée de panneaux, pour une opération d'autoconsommation collective entre les bâtiments de la commune. Plusieurs toitures sont équipées (4 bâtiments publics) et permettent de récupérer 80 MWh par an, soit 6 % de la consommation totale fournie. La gestion des factures reste complexe et une aide apportée par des experts est évidemment appréciable.

Il retire de cette expérience, la nécessité de faire des projets simples ; prenant en compte une salle de spectacle, un EHPAD mais pas trop de bâtiments. Cela simplifie le travail de contrôle des factures ENEDIS. Par ailleurs, il constate que les besoins énergétiques des bâtiments sont beaucoup plus importants que les capacités de mise en place de panneaux photovoltaïques sur les toitures. Il rappelle la nécessité de se faire accompagner.

Michel DYEN rappelle aussi que les modèles avec revente ne sont pas intéressants du fait des prix très bas du marché. Tous ces éléments illustrent l'intérêt de disposer d'une structure pour aider ce type de montage. Christian RAUCAZ indique que pour les communes, des aides sont possibles pour de l'autoconsommation, au titre de la DETR.

Michel DYEN mentionne que cela est plus complexe si le périmètre est plus large, et que cela nécessite d'avoir l'outil qui permet de fonctionner.

F. MAUDUIT rappelle des éléments de composition du tarif ENEDIS avec le TURPE notamment.

Laurent MELMOUX indique qu'un gymnase et une école lui semblent un équilibre suffisant.

Compte tenu de ces éléments, le comité syndical est invité à :

- ▶ **Autoriser le SDES à exercer, conformément à ses statuts, une activité de personne morale organisatrice (PMO) d'opérations d'autoconsommation collective d'énergie solaire,**
- ▶ **Autoriser Monsieur le Président à lancer toutes les démarches nécessaires et utiles à son exécution.**

Michel DYEN soumet ce rapport au vote.

Adopté à l'unanimité.

QUESTIONS DIVERSES

Aucune question n'étant posée, Michel DYEN remercie chaleureusement les personnes présentes et indique que le prochain comité syndical se tiendra le mardi 7 février à 18h au SDES.

L'ordre du jour étant épuisé, le Président lève la séance à 19h45.

La secrétaire de séance
Corinne MONBEIG



Le Président
Michel DYEN



La secrétaire de séance Auxiliaire
Nathalie LAUGIER



ANNEXES - DELIBERATIONS



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Création postes :
délibération
complémentaire

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-1-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Par délibération n°CS4-7-22 du 4 octobre 2022, le Comité syndical a créé 3 emplois de conseiller(e)s transition énergétique et développement des énergies renouvelables.

Il a lors de ce même comité, créé par délibération n°CS 4-5-22 du 4 octobre 2022 un emploi de technicien(ne) chargé d'opération IRVE et maîtrise d'ouvrage des travaux d'enfouissement des réseaux secs.

Conformément aux dispositions de l'article L. 313-1 du Code Général de la Fonction Publique, il appartient à l'organe délibérant de fixer le niveau de recrutement et le niveau de rémunération des agents, pour le cas du recrutement d'agents contractuels sur le fondement de l'article L. 332-8 du Code général de la fonction publique.

Il est ainsi proposé au comité syndical de compléter les délibérations du 4 octobre 2022 afin de préciser que :

- Pour le poste de technicien(ne) chargé d'opération IRVE et maîtrise d'ouvrage des travaux d'enfouissement des réseaux secs, l'agent devra justifier d'un diplôme BTS ou équivalent dans le domaine des travaux publics et d'une expérience en matière de conduite de travaux sur réseau électrique et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie B, par référence à la grille indiciaire du cadre d'emploi de recrutement à savoir technicien territorial.

- ▶ Pour les postes de conseiller(e)s transition énergétique et développement des énergies renouvelables l'agent devra justifier d'un diplôme d'ingénieur ou équivalent dans le domaine des énergies renouvelables et d'une expérience en matière d'audit énergétique et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie A, par référence à la grille indiciaire du cadre d'emploi de recrutement à savoir ingénieur territorial.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ *d'approuver la modification des délibérations n° CS4-5-22 et CS4-7-22 du 4 octobre 2022 ;*
- ▶ *d'autoriser Monsieur le Président à lancer les démarches nécessaires et signer les actes associés ainsi que tous les documents utiles à son exécution.*

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Création poste chargé(e) de mission Développement des énergies renouvelables thermiques

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-2-2022

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

En application des articles L.332-24 et suivants du Code général de la fonction publique, les collectivités territoriales peuvent désormais, pour mener à bien un projet ou une opération identifiée, recruter un agent sous contrat dont l'échéance est la réalisation du projet ou de l'opération.

Le contrat est conclu pour une durée minimale d'un an, et d'une durée maximale fixée par les parties dans la limite de 6 ans. Le contrat peut être renouvelé pour mener à bien le projet dans la limite de ces 6 années.

La procédure de recrutement sous contrat de projet doit respecter la procédure prévue pour les emplois permanents, fixée par le décret 2019-1414 du 19 décembre 2019, et faire l'objet d'une déclaration de vacance d'emploi.

Ceci étant précisé, il est rappelé que l'ADEME a pour objectif de généraliser les contrats de territoires et les contrats de patrimoine afin de massifier le développement des énergies renouvelables (EnR) thermiques.

Le contrat de développement territorial des EnR thermiques, outil au service de ce projet, est destiné à financer des projets localisés sur le périmètre géographique de l'opérateur bénéficiaire mais initiés par d'autres porteurs de projet.

Le SDES pourrait bénéficier de ce type de contrat et ainsi contribuer au développement des EnR thermiques. Pour ce faire, il est toutefois nécessaire de renforcer les effectifs du syndicat en créant un poste de chargé(e) de développement des EnR thermiques.

L'objectif du contrat serait de faire émerger des EnR thermiques sur les territoires savoyards ne disposant pas de ce type contrat, à savoir les territoires de la Communauté de Communes Cœur de Savoie et du Syndicat du Pays de Maurienne.

Les tâches afférentes au poste seraient les suivantes :

- ▶ Prospecter les maîtres d'ouvrages et les accompagner dans toutes les étapes ;
- ▶ Réaliser les études d'opportunité de chaleur renouvelable (en lien avec l'ASDER) ;
- ▶ Accompagner la coordination globale de l'opération et de sa promotion ;
- ▶ Accompagner dans sa globalité le suivi de contrat de développement, et notamment l'atteinte des objectifs du contrat et le versement des aides aux porteurs de projet (contrôles sur site).

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***D'approuver la création à compter du 1er janvier 2023 d'un emploi non permanent en référence au grade d'ingénieur territorial relevant de la catégorie A à temps complet. Cet emploi sera pourvu par un agent contractuel sur la base des articles L.332-24 et suivants du code général de la fonction publique.***
 - *L'agent devra justifier d'un diplôme d'ingénieur ou équivalent dans le domaine des énergies renouvelables et d'une expérience significative en matière de développement des énergies renouvelables thermiques et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie A, par référence à la grille indiciaire du cadre d'emploi de recrutement à savoir ingénieur territorial.*
 - *L'agent contractuel sera recruté pour une durée de 3 ans. Le contrat sera renouvelable par reconduction expresse dans la limite de 6 ans, la durée totale des contrats de projets ne pouvant excéder 6 ans.*
 - *Lorsque le projet ou l'opération ne peut pas se réaliser, ou lorsque le résultat du projet ou de l'opération a été atteint avant l'échéance prévue du contrat, l'employeur peut rompre de manière anticipée le contrat après l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date d'effet du contrat initial (décret n°2020-172 du 27 février 2020).*
 - *Cette rupture anticipée donne alors lieu au versement d'une indemnité d'un montant égal à 10 % de la rémunération totale perçue à la date de l'interruption du contrat.*
- ▶ ***De valider que les crédits correspondants seront inscrits au budget.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Création poste chargé(e) du
contrôle concessions

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-3-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Il est exposé que conformément à l'article L313-1 du Code Général de la Fonction Publique, les emplois de chaque collectivité territoriale ou établissement public sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

Il appartient donc au Comité Syndical de fixer l'effectif des emplois à temps complet et non complet nécessaire au fonctionnement des services. Cette délibération est également proposée lorsqu'il s'agit de créer les emplois permettant aux agents de bénéficier des avancements de grade.

Il est précisé que cette délibération n'est pas soumise à l'avis préalable du Comité social territorial compétent.

La délibération portant création d'un emploi permanent doit préciser :

- Le grade ou, le cas échéant, les grades correspondant à l'emploi créé,
- La catégorie hiérarchique (A ou B ou C) dont l'emploi relève,
- La durée hebdomadaire de service afférente à l'emploi en fraction de temps complet exprimée en heures (... / 35èmes) pour un emploi permanent à temps non complet.

Compte tenu de l'activité du pôle concessions et travaux du SDES et de la nécessité de renforcer les contrôles menés sur le contrat de concession, il convient de renforcer les effectifs de ce pôle.

Dans ce cadre, il est proposé à l'organe délibérant la création d'un emploi permanent de technicien en charge du contrôle concessions à temps complet.

Cet emploi sera occupé par un fonctionnaire appartenant au cadre d'emplois territoriaux, aux grades de rédacteur à rédacteur principal 1^{ère} classe ou de 1^{ère} classe relevant de la catégorie hiérarchique B.

Conformément à L4 du Code Général de la Fonction Publique, les emplois permanents des collectivités et établissements sont occupés par des fonctionnaires.

Toutefois, dans l'hypothèse d'un recrutement infructueux de fonctionnaire, les fonctions proposées pourront être exercées par un contractuel sur le fondement et dans les conditions fixées aux articles L332-8 à L332-9 ou à l'article L332-14 du Code Général de la Fonction Publique.

Le contractuel recruté devra justifier d'un diplôme bac +2 minimum dans le domaine juridique et ou comptable et, si possible, d'une expérience professionnelle dans le suivi des contrats de concession. Le traitement sera calculé en référence à l'échelle indiciaire du cadre d'emplois des techniciens territoriaux.

L'agent percevra le régime indemnitaire prévu par les délibérations adoptées par l'assemblée délibérante de la collectivité ou de l'établissement pour l'exercice des fonctions correspondant au grade de référence qui sera retenu et à l'emploi concerné.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***D'approuver la création à compter du 1^{er} janvier 2023 d'un emploi permanent à temps complet de chargé(e) du contrôle concessions.***
 - *Dans l'hypothèse d'un recrutement infructueux de fonctionnaire, l'emploi pourra être occupé par un contractuel sur le fondement et dans les conditions aux articles L332-8 à L332-9 ou à l'article L332-14 du Code Général de la Fonction Publique. L'agent devra justifier d'un diplôme niveau bac+2 minimum ou équivalent dans le domaine des juridique et ou comptable et, si possible, d'une expérience professionnelle dans le suivi des contrats de concession et sa rémunération sera calculée, compte tenu de la nature des fonctions à exercer assimilées à un emploi de catégorie B, par référence à la grille indiciaire du grade de recrutement à savoir technicien territorial.*
 - *L'agent contractuel sera recruté pour une durée de 3 ans. Le contrat sera renouvelable par reconduction expresse dans la limite de 6 ans, la durée totale des contrats de projets ne pouvant excéder 6 ans.*
- ▶ ***De valider que les crédits correspondants seront inscrits au budget.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
**Modifications du tableau
des effectifs et des emplois**

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-4-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Il est rappelé à l'assemblée que conformément à l'article L. 313-1 du code général de la fonction publique, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

En conséquence, il appartient au Comité Syndical de fixer l'effectif des emplois à temps complet et à temps non complet nécessaire au fonctionnement des services.

Eu égard aux nombreux mouvements de personnels connus depuis le début de la mandature et à la réorganisation des services intervenue au début de l'année 2022, il apparaît nécessaire d'arrêter un nouveau tableau des emplois et des effectifs prenant en compte la situation des effectifs du SDES.

Les grades en caractère italique dans le tableau joint en annexe font apparaître les modifications apportées au tableau visant à corriger des situations de fait (adaptation du grade en cohérence avec le grade de l'agent occupant effectivement le poste). Il s'agit de la suppression d'un poste de technicien territorial et de la création d'un poste de technicien territorial principal 1^{ère} classe.

En outre, compte tenu des nécessités des services, il est proposé de modifier le tableau des emplois, afin de permettre la nomination d'agents inscrits au tableau d'avancement de grade établi pour l'année 2023. Il s'agit de la suppression d'un poste d'adjoint administratif principal 2^{ème} classe et de la création d'un poste d'adjoint administratif principal 1^{ère} classe d'une part et de la suppression d'un poste de technicien territorial principal 2^{ème} classe et de la création d'un poste de technicien territorial principal 1^{ère} classe. Ces modifications, préalables à la nomination, apparaissent en gras et italique dans le tableau ci-joint.

Enfin, apparaît dans le tableau ci-joint, en gras, les dernières créations de postes

Il est enfin précisé que dans un souci de transparence, les emplois non également sur le présent document.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***D'approuver le tableau des effectifs et des emplois joint à la présente délibération.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN

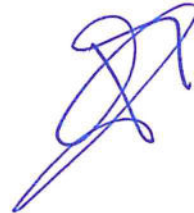


TABLEAU DES EMPLOIS ET DES EFFECTIFS DU SDES 73

Annexe 1 délibération CS 5-04-2022

Légende :

*Correction erreur matérielle

**Modification du grade dans le cadr
d'un avancement

***Création de poste

EMPLOIS								
EMPLOI/ POSTE	Date de création ou modification Référence délibération	Type d'emploi		Grade (s) rattaché (s) à cet emploi	Emploi pouvant être pourvu par un contractuel (article 3-3 de la loi du 26/01/1984)		Emploi pourvu	Emploi non pourvu
		EP	ENP		oui	non		
Directeur	CS 03/01/2015 du 10/02/2015	x		Ingénieur principal		x	1	
Responsable du pôle Administration Générale	CS du 05/02/2015 Modif CS 4-8-2022 du 4/10/2022	x		Attaché principal		x	1	
Chargé(e) des marchés publics	CS 3-01-2022 du 14/06/22	x		Rédacteur		x		1
Assistant(e) administratif(ve) et comptable	CS 3-01-2022 du 14/06/22	x		Rédacteur		x		1
Assistant(e) administratif(ve) et comptable	CS 04/03-01 du 27/11/2001	x		Adjoint administratif	x		1	
Assistant(e) administratif(ve) et comptable	CS 4-6-2022 du 4/10/2022	x		Adjoint administratif	x		1	
Assistant(e) administratif(ve) et comptable	CS 5/1-2012 du 07/02/2012	x		Adjoint administratif		x		1
Assistant(e) administratif(ve) et comptable	CS 06/04-2014 du 7/10/2014	x		Adjoint adm pal 2ème classe		x	1	
**Assistant(e) administratif(ve) et comptable	Projet de délibération CS 13/12/022	x		Adjoint adm pal 1ère classe		x	1	
Chargé(e) des marchés publics	CS 3-01-2022 du 14/06/2022	x		Adjoint adm pal 2ème classe		x		1
Responsable du pôle Concessions et travaux	CS 04/02- 10 du 14/09/2010	x		Ingénieur principal	x		1	
*Chargé(e) d'opérations	Projet de délibération CS 13/12/022	x		Technicien principal 1ère classe		x	1	
**Chargé(e) d'opérations	Projet de délibération CS 13/12/022	x		Technicien principal 1ère classe		x	1	
Chargé(e) d'opérations/IRVE	CS 1-03-2022- 15/02/2022 CS 4-5-2022 du 04/10/2022	x		Technicien	x		1	
***Chargé(e) du contrôle concessions	Projet de délibération CS 13/12/022	x		Rédacteur ou technicien	x			1
Responsable du pôle Transition énergétique	CS 3-3-2014 du 7/10/2014	x		Technicien pal 2ème classe			1	
Conseiller(e) en Energie Partagé (CEP)	CS 3-03-2016 du 04/10/ 2016	x		Ingénieur	x		1	
Conseiller(e) en Energie Partagé (CEP)	CS 3-03-2016 du 04/10/ 2016	x		Ingénieur	x		1	
Conseiller(e) en Energie Partagé (CEP)	CS 3-03-2016 du 04/10/ 2016	x		Ingénieur	x		1	
Economiste de flux	CS 2-5-2021 du 29/06/2021		x	Ingénieur	x		1	
Economiste de flux	CS 2-5-2021 du 29/06/2022		x	Ingénieur	x		1	
Chargé(e) de missions SEM EnR	CS 2-01-2022 du 05/05/2022		x	Ingénieur	x		1	
Conseiller(e)(s) transition énergétique et développement des énergies renouvelables	CS 4-7-2022 du 04/10/2022	x		Ingénieur à technicien (tous grades)	x			1
Conseiller(e)(s) transition énergétique et développement des énergies renouvelables	CS 4-7-2022 du 04/10/2022	x		Ingénieur à technicien (tous grades)	x			1
Conseiller(e) transition énergétique et développement des énergies renouvelables	CS 4-7-2022 du 04/10/2022	x		Ingénieur à technicien (tous grades)	x			1
***Chargé(e) de missions développement des énergies renouvelables thermiques	Projet de délibération CS 13/12/022		x	Ingénieur (tous grades)	x			1
TOTAUX		22	4	25	15	10	17	9



Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

SLO

ID : 073-257302232-20221213-DELIB_CS_5_5_22-DE

SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Organigramme des services : modification

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-5-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : **40**
Présents : **21**
Représentés : **3**
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : **24**

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Un nouvel organigramme a été validé lors du comité syndical du 15 février 2022 par délibération n°CS 1-2-2022.

Des mouvements de personnels ont eu lieu depuis et il convient de mettre à jour cet organigramme.

Afin d'éviter des mises à jour régulières de l'organigramme pour tenir compte de ces changements, il est proposé de modifier l'organigramme pour supprimer l'affichage du nom des cadres encadrants.

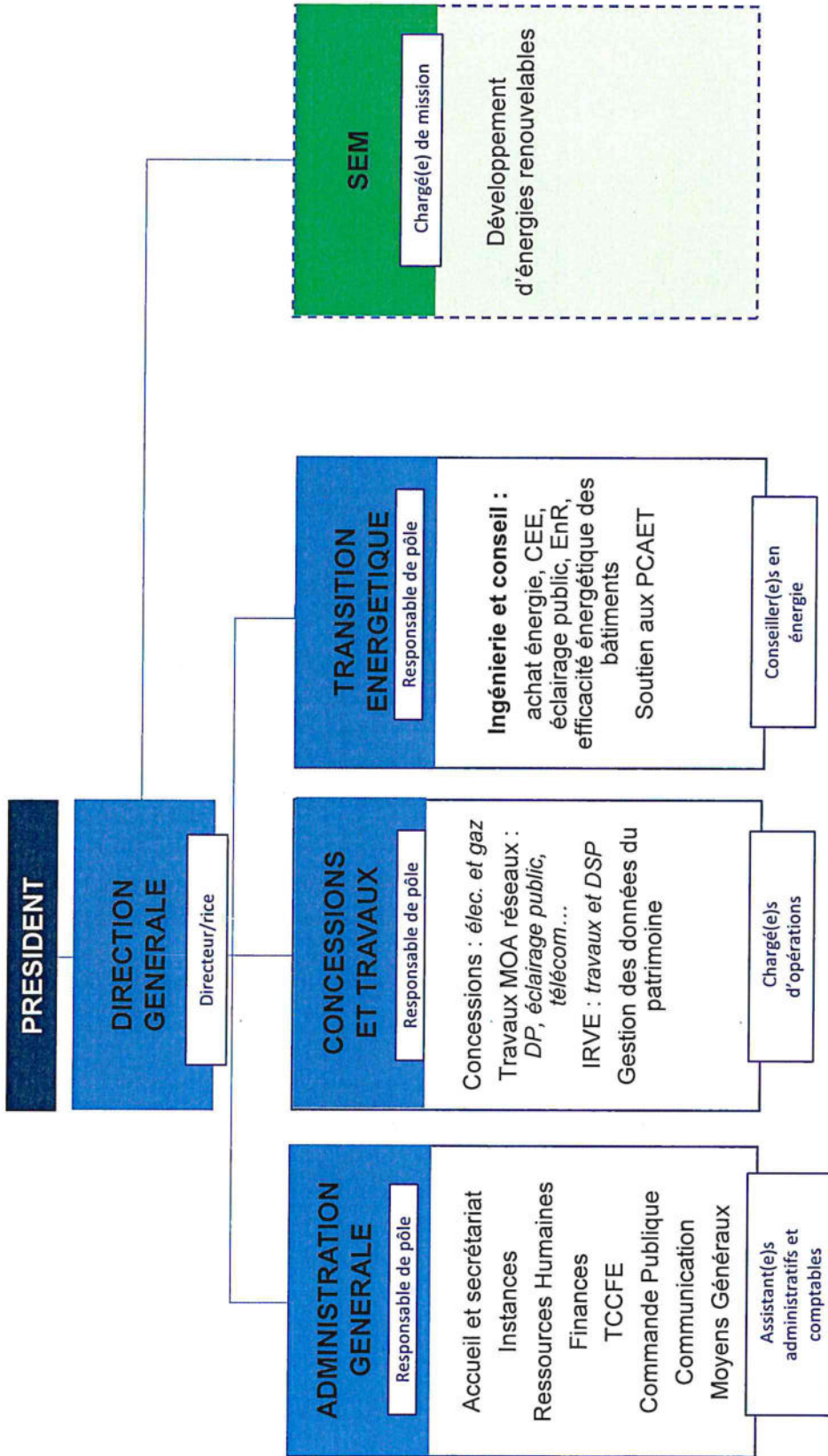
Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ **D'abroger la délibération CS n° 1-02-2022 du 15 février 2022, portant sur le même objet ;**
- ▶ **D'approuver la modification de l'organigramme des services comme présenté en annexe.**
- ▶ **D'approuver le tableau des effectifs et des emplois joint à la présente délibération.**

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN

Annexe 1 délibération CS 5-05-2022
Organigramme des services du SDES





Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

SLO

ID : 073-257302232-20221213-DELIB_CS_5_6_22-DE

SDES, territoire d'énergie Savoie (Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie) Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau 73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
**Bilan formation des agents
2022**

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-6-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoît BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Il est rappelé au comité syndical que les bilans annuels de la formation des agents doivent être régulièrement validés par le comité syndical, le bilan des formations 2021 l'ayant été par celui du 21 décembre 2021.

Aussi, il convient de valider ce jour le bilan des formations des agents du SDES au titre de 2022.

La structure des services du SDES est composée de dix-sept agents inscrits au tableau des effectifs, tous en position d'activité au sein du SDES.

Concernant l'année 2022, dix-neuf agents ont bénéficié globalement de 72,5 jours de formation représentant une moyenne de 3.82 jours de formation par agent (le détail est présenté en annexe).

A titre de comparaison avec les années précédentes, cela représentait 2 journées en 2021, ½ journée en 2020, 5.6 jours en 2019 et 6 jours en 2018.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

► **De valider le bilan des formations des agents du SDES pour 2022.**

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN

Annexe délibération CS 5-06-2022

Agents	Libellé des formations suivies	Total jours par agent
BÉRARD Florian	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
BERNARD Luc	Mise en œuvre de la MS7 (CNFPT)	1
BORLET Nicolas	Budget (Guy PONCET)	1
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Les bases des marchés publics (CNFPT)	2
	Les marchés en procédure adaptée (CNFPT)	1
	Les fondamentaux des achats de gaz et électricité niveau 2 (Alambre énergie)	2
CARRET Gersende	Marchés publics (Guy PONCET)	1
CHUPP Fabienne	Budget (Guy PONCET)	1
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
DESCOUT Clément	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Fondamentaux en éclairage public (FNCCR)	1
	Logiciel QGIS (RGD Savoie)	1
FOURNIER Jérôme	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
GINI Elise	Marchés publics (Guy PONCET)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Mise en œuvre de la MS7 (CNFPT)	1
GROS Sébastien	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Logiciel QGIS (RGD Savoie)	1
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
LAUGIER Nathalie	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Co-développement, comment reprendre la main sur un projet d'ENR de taille Industrielle (CNFPT)	1
	Développement des ENR, compréhension des mécanismes financiers : niveau avancé (FNCCR)	1
MANZONI Gaëlle	La communication et les relations professionnelles (CNFPT)	3
	Les bases des marchés publics (CNFPT)	2
	Formation Intégration fonction publique territoriale (CNFPT)	5
MARION Alexandra	Marchés publics (Guy PONCET)	1
MARLIN Cindy	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
MOMMESSIN Jean-Elle	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Logiciel QGIS (RGD Savoie)	1
ORVAIN Augustin	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Habilitation électrique (Alpes contrôles)	2
PAGEAULT Valentin	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Habilitation électrique (Alpes contrôles)	2
PALMER Valentin	Budget (Guy PONCET)	1
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Les mécanismes financiers des projets d'énergie renouvelables de territoire (CNFPT)	3
	Energie solaire (TECSOL)	2,5
PICHOT Romain	Budget (Guy PONCET)	1
	Eclairage public (Ombres et Lumières)	1
	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
	Société d'Economie mixte locale (cabinet avocat Goutagny)	1
	Fondamentaux en éclairage public (FNCCR)	0,5
SANDOZ Stéphanie	Budget (Guy PONCET)	1
	Impact de la lumière sur le vivant (France Nature Environnement)	0,5
	Logiciel QGIS (RGD Savoie)	1
	Marchés publics (Guy PONCET)	1
		78,5



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Accueil des stagiaires de l'enseignement et de la formation professionnelle continue

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-7-2022

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoît BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Les élèves de l'enseignement scolaire ou les étudiants de l'enseignement supérieur ou les stagiaires de la formation professionnelle continue peuvent être accueillis au sein de la collectivité pour effectuer un stage dans le cadre de leur cursus de formation.

La période de stage peut faire l'objet d'une contrepartie financière prenant la forme d'une gratification. L'organe délibérant est compétent pour fixer le principe et les modalités de cette contrepartie financière.

La loi n° 2014-788 du 10 juillet 2014, tendant au développement, à l'encadrement des stages et à l'amélioration du statut des stagiaires et le décret n°2014-1420 du 27 novembre 2014 apportent plusieurs changements au cadre juridique des stages.

Les conditions d'accueil et de gratification des élèves ou étudiants effectuant un stage au sein de la collectivité, selon les modalités définies par ces textes, sont précisées ci-après.

Sont concernés les stages effectués à titre obligatoire ou optionnel, par des élèves ou étudiants inscrits dans des établissements d'enseignement dispensant une formation diplômante ou certifiante. Ces stages doivent être intégrés à un cursus pédagogique scolaire ou universitaire, et ne peuvent avoir pour objet l'exécution d'une tâche régulière correspondant à un poste de travail permanent de la collectivité.

Il est nécessaire d'établir une convention de stage tripartite entre le stagiaire et la collectivité dont les mentions obligatoires sont déterminées par décret (D

Envoyé en préfecture le 20/12/2022
Reçu en préfecture le 20/12/2022
Publié le
ID : 073-257302232-20221213-DELIB_CS_5_7_22-DE

Cette convention précisera notamment l'objet du stage, sa durée, ses dates d'accueil du stagiaire (horaires, locaux ...), les modalités d'évaluation auxquelles le stagiaire est autorisé à s'absenter et notamment dans le cadre des congés et autorisations d'absence mentionnés à l'article L.124-13 du Code de l'éducation.

Le stagiaire bénéficiera d'une gratification dès lors que la durée de stage est supérieure à deux mois consécutifs ou non. La durée du stage s'apprécie en tenant compte du nombre de jours de présence effective au cours de la période de stage. Le nouvel article D.124-6 du Code de l'éducation précise pour cela que chaque période au moins égale à sept heures de présence, consécutives ou non, est considérée comme équivalente à un jour et chaque période au moins égale à vingt-deux jours de présence, consécutifs ou non, est considérée comme équivalente à un mois. Ainsi, pour pouvoir bénéficier d'une gratification obligatoire, le stagiaire doit être présent dans la collectivité plus de 44 jours ou plus de 308 heures, consécutifs ou non.

Le montant de la gratification est fixé à 15 % du plafond horaire de la sécurité sociale.

La gratification est due au stagiaire à compter du 1er jour du 1er mois de stage.

Les stagiaires ont accès au restaurant d'entreprise et aux titres-restaurants et bénéficient de la prise en charge des frais de transport et aux activités sociales et culturelles proposées aux agents. Le montant des frais remboursés au stagiaire ou la valeur des avantages qui lui sont accordés n'ont pas à être compris dans le montant de la gratification minimale (articles L.124-13, D.124-8 et L.124-16 du Code de l'éducation).

Pour les stagiaires de la formation professionnelle continue, le stage n'ouvre pas de droit à une indemnité de stage exonérée des cotisations sociales. Il n'existe pas d'obligation de rémunérer le stagiaire. Toute gratification qui sera versée par l'entreprise au stagiaire sera donc assujettie à charges sociales et doit donc être déclarée à l'URSSAF.

Toutefois, l'entreprise pourra défrayer les stagiaires des frais éventuels de repas, déplacements, hôtels, occasionnés par les déplacements dus au travail, comme pour ses autres collaborateurs mais peut également participer à ses frais de formation.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ **De fixer le cadre d'accueil des stagiaires dans les conditions suivantes :**
 - **les stagiaires de l'enseignement reçoivent une gratification pour les stages d'une durée supérieure à 2 mois, consécutifs ou non ;**
 - **la gratification allouée correspond à 15 % du plafond horaire de la sécurité sociale ;**
- ▶ **d'autoriser le bénéfice pour les stagiaires de l'enseignement et de la formation professionnelle continue des avantages prévus pour les agents du SDES, au vu des éléments énoncés ci-dessus à savoir :**
 - **titres restaurant,**
 - **prise en charge des frais de transports,**
 - **chèque culture, chèque CADHOC et ANCV dans les conditions prévues par la délibération CS 1-7-2022 ou toute autre délibération venant se substituer à celle-ci ;**
- ▶ **d'autoriser Monsieur le Président à signer toutes les conventions de stage entrant dans ce cadre ;**
- ▶ **de préciser que les crédits nécessaires sont inscrits au budget de l'exercice.**

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
CNAS : actualisation des délégués

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-8-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en **décembre 2022**.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Conformément aux dispositions de l'article 9 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires, Monsieur le Président indique que les établissements publics peuvent confier à titre exclusif la gestion de tout ou partie des prestations dont bénéficient les agents à des organismes à but non lucratifs ou à des associations nationales ou locales régies par la loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association.

Le SDES adhère au Comité National d'Action Sociale (CNAS) depuis le 1^{er} janvier 2013, la délibération n° CS 01-06-2017 du comité syndical en date du 28 février 2017 en ayant précisé les tenants et aboutissants.

Cette adhésion suppose le versement au CNAS d'une cotisation annuelle basée sur la liste et le nombre d'actifs et retraités déclarés comme bénéficiaires au 1^{er} jour ouvré de l'année d'adhésion, et fixée par délibération annuelle du conseil d'administration du CNAS.

Des délégués doivent être désignés pour participer à l'assemblée départementale annuelle du CNAS. Pour rappel, les délégués précédemment désignés étaient les suivants :

- collègue « élus » : Jean-Claude RAFFIN (titulaire) et Serge DAL BIANCO (suppléant) ;
- collègue « agents » : Nathalie LAUGIER (titulaire) et Alexandra MARION (suppléante).

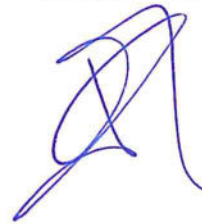
Suite à des mouvements de personnel, il convient de désigner de nouveaux agents.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***de modifier les mandats des délégués titulaires et suppléants du collège des agents désignés au titre de la délibération antérieure n° CS n°02-06-2020 du 15 février 2022 ;***
- ▶ ***De désigner Luc BERNARD en qualité de délégué titulaire du collège des agents pour participer à l'assemblée départementale annuelle du CNAS et Nathalie LAUGIER en qualité de suppléante.***
- ▶ ***D'autoriser Monsieur le Président à mettre en œuvre les dispositions administratives et budgétaires associées à la présente délibération.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Instauration du forfait
mobilités durables

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-9-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Il est exposé que le « forfait mobilités durables », d'abord instauré dans le secteur privé, a pour objectif d'encourager les travailleurs à recourir davantage aux modes de transport durables que sont le vélo et l'autopartage pour la réalisation des trajets domicile-travail.

Le décret n°2020-1547 du 9 décembre 2020 permet l'application de ce dispositif aux agents territoriaux, qu'ils soient fonctionnaires stagiaires, fonctionnaires titulaires ou contractuels de droit public.

Conformément à l'article L3261-1 du code du travail, il est également applicable aux agents de droit privé (contrats PEC, apprentis...) des collectivités territoriales et des établissements publics relevant de la fonction publique territoriale, dans les conditions définies par le décret n°2020-1547 et par la présente délibération.

Par exception, un agent ne peut pas y prétendre s'il bénéficie déjà d'un logement de fonction sur son lieu de travail, d'un véhicule de fonction, d'un transport collectif gratuit entre son domicile et son lieu de travail, ou encore s'il est transporté gratuitement par son employeur.

Jusqu'ici, seule la participation de l'employeur à hauteur de 50 % du prix d'un abonnement aux transports en commun ou à un service public de location de vélos permettait d'inciter à l'utilisation d'alternatives à la voiture individuelle.

En pratique, le forfait mobilités durables consiste à rembourser tout ou partie des frais engagés par l'agent au titre des déplacements réalisés entre sa résidence habituelle et son lieu de travail :

- soit avec son propre vélo, y compris à assistance électrique
- soit en tant que conducteur ou passager en covoiturage

Le montant du forfait mobilités durables est de 200 € par an, exonéré de l'impôt sur le revenu ainsi que de la contribution sociale sur les revenus d'activité et sur les revenus de remplacement.

Ce montant est modulé à proportion de la durée de présence de l'agent dans l'année au titre de laquelle le forfait est versé si l'agent a été recruté au cours de l'année, radié des cadres au cours de l'année ou bien placé dans une position administrative autre que la position d'activité pendant une partie de l'année.

Pour pouvoir bénéficier du forfait mobilités durables, l'agent doit utiliser l'un des deux moyens de transport éligibles (vélo personnel ou covoiturage) pour ses déplacements domicile-travail pendant un minimum de 100 jours sur une année civile. Ce nombre minimal de jours est modulé selon la quotité de temps de travail de l'agent. Il est également modulé à proportion de la durée de présence de l'agent dans l'année au titre de laquelle le forfait est versé s'il a été recruté au cours de l'année, s'il est radié des cadres au cours de l'année ou s'il a été placé dans une position autre que la position d'activité pendant une partie de l'année concernée.

Le bénéfice du forfait mobilités durables est subordonné au dépôt par l'agent d'une déclaration sur l'honneur certifiant l'utilisation de l'un ou des moyens de transport éligibles, au plus tard le 31 décembre de l'année au titre duquel le forfait est versé. Si l'agent a plusieurs employeurs publics, la déclaration est déposée auprès de chacun d'entre eux.

L'autorité territoriale dispose d'un pouvoir de contrôle sur le recours effectif au covoiturage et sur l'utilisation du vélo.

Le forfait mobilités durables est versé l'année suivant celle du dépôt de la déclaration sur l'honneur. Son versement incombe à l'employeur auprès duquel la déclaration a été déposée, y compris en cas de changement d'employeur.

Si l'agent a plusieurs employeurs publics et qu'il a bien déposé une déclaration sur l'honneur auprès de chacun d'entre eux, le montant du forfait versé par chaque employeur est déterminé en prenant en compte le total cumulé des heures travaillées. La prise en charge du forfait par chacun des employeurs est calculée au prorata du temps travaillé auprès de chacun.

Enfin, le versement du forfait mobilités durables est exclusif du versement mensuel de remboursement des frais de transports publics ou d'abonnement à un service public de location de vélos évoqué plus haut et régi par le décret n°2010-676 du 21 juin 2010.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***de se prononcer sur l'instauration, pour l'année 2022, du forfait mobilités durables d'un montant de 200 € par an au bénéfice des agents du SDES dès lors qu'ils certifient sur l'honneur réaliser leurs trajets domicile-travail avec leur vélo personnel ou en covoiturage pendant un minimum de 100 jours par an, modulé selon la quotité de temps de travail et de la durée de présence dans l'année au titre de laquelle le forfait est versé ;***
- ▶ ***d'inscrire le cas échéant au budget les crédits correspondants.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait

du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :

Remboursement de frais aux agents et élus

L'an deux mille vingt deux

Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-10-2022

Membres :

En exercice : 40

Présents : 21

Représentés : 3

Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoît BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

1 - Introduction

Les frais engagés par les agents du SDES dès lors qu'ils sont amenés à se déplacer par nécessité de service, dans le cadre de leurs fonctions, stages, et/ou réunions organisées à l'extérieur de leur résidence administrative et hors de leur résidence familiale font l'objet de remboursements. La notion de résidence administrative est définie par le territoire de la commune sur lequel se situe à titre principal, le service où l'agent est affecté.

A titre dérogatoire, le point de départ de l'indemnisation peut être la résidence familiale, dès lors que le trajet est plus direct pour l'agent et plus économique pour lui et la collectivité. La résidence familiale étant la commune sur laquelle se situe le domicile de l'agent.

La gestion de ces frais est régie par le décret 2001-654 du 19 juillet 2001 et par le décret 2006-781 du 3 juillet 2006 qui en fixent les conditions et les modalités.

Si la réglementation fixe un cadre général, elle donne compétence à l'organe délibérant pour fixer certaines modalités de remboursement et pour moduler les montants de ces indemnisations, et ce pour tenir compte de situations particulières.

Dans ce cadre, Monsieur le Préfet, par courrier du 18 décembre 2015 valant recours gracieux, a précisé que toute décision de l'assemblée délibérante dans ce domaine, visant à fixer des règles dérogatoires de remboursement des frais engagés pour l'intérêt du service ou compte tenu de situations particulières, doit être prise pour une durée limitée qui doit être précisée dans la délibération.

Il est donc proposé aux membres du comité syndical de se prononcer sur les modalités de remboursement des frais aux agents du SDES à la fois dans un autre pays.

Envoyé en préfecture le 20/12/2022
Reçu en préfecture le 20/12/2022
Publié le
ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_10_22-DE

2 - Personnes concernées

Le régime de remboursement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des agents du SDES s'applique dès lors qu'ils sont dans l'exercice de leurs fonctions.

2.1 Les agents

Ce sont les personnes qui reçoivent de la collectivité une rémunération au titre de leur activité principale, et qui se déplacent ou effectuent des missions dans l'exercice de leurs fonctions. Sont concernés à ce titre :

- ▶ Les fonctionnaires titulaires ou stagiaires en position d'activité, dans la collectivité ;
- ▶ Les agents non titulaires de droit public ;
- ▶ Les agents non titulaires de droit privé, employés par la collectivité en CDD et soumis au régime des agents titulaires ou stagiaires.

2.2 Les autres bénéficiaires

Ce sont les personnes autres que celles qui reçoivent de la collectivité une rémunération au titre de leur activité professionnelle, et qui sont appelées à effectuer des déplacements pour le compte de celle-ci. Sont concernés, à ce titre :

- ▶ Les personnes apportant leur concours à la collectivité, dans le cadre de jury, commissions, conseils, comités... ;
- ▶ Les personnalités extérieures expressément invitées par la collectivité à participer à diverses missions, programmes d'études, jury, manifestations...
- ▶ Les élus lors de réunions **dans une commune autre que celle qu'ils représentent**, pour notamment les réunions de comités, bureaux, commissions dont ils sont membres ou autres évènements par ordre de mission ;

3 - Modalités d'application générales

3.1 Frais de déplacement

Chaque déplacement s'effectue avec le moyen de transport le plus économique et le mieux adapté à la nature du déplacement, en priorisant le transport ferroviaire et les véhicules de service. Tout déplacement s'effectuant hors résidence familiale et administrative s'effectue sous le couvert d'un ordre de mission permanent ou ponctuel.

3.1.1 Le recours au véhicule de service

Les agents sont invités à utiliser prioritairement les véhicules de service, ainsi que les cartes d'abonnement associées et mises à disposition : carburant, autoroute... Le remboursement d'autres frais (parc de stationnement, horodateur...) se fait sur présentation des pièces justificatives et sur la base des frais réels. Il est précisé que les frais de stationnement pris en charge ne peuvent dépasser la durée de la mission concernée.

3.1.2 Le recours au véhicule personnel

Ce procédé n'est utilisable qu'à titre exceptionnel et il lui sera privilégié le recours à un véhicule de service. Toutefois, l'autorité territoriale peut consentir à l'agent l'utilisation de son véhicule personnel quand l'intérêt du service le justifie et s'il a été souscrit au préalable par l'agent et à sa charge, une police d'assurance adaptée. Dans ce cas d'espèce, l'agent est indemnisé de ses frais de transport sur la base des indemnités kilométriques dont les taux sont fixés par arrêtés ministériels, des frais de parc de stationnement uniquement sur la durée de la mission concernée et les frais de péage d'autoroute. Ces derniers se font sur la base des frais réels et sur présentation des pièces justificatives.

Taux de remboursement en vigueur au 30 novembre 2022 pour l'utilisation du véhicule personnel, ces taux étant ajustés au *fil de l'eau* suivant l'évolution des textes réglementaires afférents :

Voiture	Jusqu'à 2 000 km	De 2 001 à 10 000 km	Au-delà de 10 000km
De 5 CV et moins	0.32 €	0.40 €	0.23 €
De 6 et 7 CV	0.41 €	0.51€	0.30 €
De 8 Cv et plus	0.45 €	0.55 €	0.32 €

3.1.3 Le recours à un autre véhicule

A titre exceptionnel, les agents peuvent utiliser d'autres véhicules (taxi, auto-partage...) quand l'intérêt du service le justifie, c'est-à-dire :

- ▶ Sur de courtes distances, en cas d'absence justifiée, permanente ou occasionnelle, de moyens de transport en commun et dès lors que le taxi constitue un gain de temps précieux ;

- ▶ Sur de courtes distances, lorsqu'il y a obligation attestée de transporter du matériel précieux, fragile, lourd ou encombrant ;
- ▶ Quand l'utilisation collective d'un taxi est moins onéreuse que l'utilisation commun réguliers.

Dans les cas ci-dessus, le remboursement des frais s'effectue sur la base des frais réels et sur présentation des pièces justificatives.

3.1.4 Le recours aux transports collectifs

3.1.4.1 Dispositions générales

Le moyen de transport collectif à utiliser est celui le mieux adapté à la nature et au temps potentiel de déplacement. Aussi, les transports pour les agents du SDES sont effectués prioritairement en 2^{ème} classe pour les trajets par voie ferroviaire, et en classe économique pour les trajets par voie aérienne, ces derniers devant rester exceptionnels sur le territoire national en l'absence d'autre transport collectif adapté notamment en termes de temps de parcours effectif.

Il convient de privilégier l'utilisation de la carte bancaire de la régie d'avances du SDES pour les réservations de billets appropriés à ce type de déplacement.

3.1.4.2 Le train

Le recours à la deuxième ou première classe est laissé à la diligence du Président ou de la personne ayant reçu délégation.

Lorsque l'accès à un train est soumis au paiement d'un supplément de prix, le remboursement de ce supplément est autorisé sur présentation des pièces justificatives.

3.1.4.3 L'avion

Le recours à la voie aérienne est laissé à la diligence du Président ou de la personne ayant reçu délégation et ce, notamment pour les déplacements situés en dehors des grands axes ferroviaires pour lesquels la durée du déplacement s'en trouverait sensiblement augmentée et/ou lorsque des circonstances exceptionnelles de voyage le justifient.

Aucun remboursement n'est accordé à l'élu ou l'agent en déplacement temporaire au titre des bagages personnels transportés en excédent de la franchise consentie par les compagnies de navigation aérienne.

3.1.5 Les autres moyens de transports collectifs

Le remboursement des frais de transport en autocar, navette, métro, auto partage ou tout autre moyen de transport collectif comparable, s'effectue sur la base des frais réels et sur présentation des pièces justificatives.

3.2 Frais d'hébergement

Les hébergements se font à l'hôtel, en chambre simple, avec petit déjeuner. Il convient, également de privilégier pour ces réservations, le prépaiement par l'utilisation de la carte bancaire de la régie d'avances du SDES.

Toutefois, si l'agent ou l'élu doit engager lui-même des frais, le remboursement sera effectué sur la base des frais réels et sur présentation du justificatif d'hébergement et dans la limite des plafonds réglementaires, sauf délibération du comité syndical dérogeant aux dispositions réglementaires pour une période limitée. Pour prétendre à ce remboursement, l'élu ou l'agent doit se trouver en mission pendant la totalité de la période nocturne comprise entre 0 heure et 5 heures.

Le dépassement des plafonds réglementaires est possible dans le cadre de l'indemnisation de la mission, sur décision du Président ou de la personne ayant reçu délégation, quand l'intérêt du service l'exige et pour tenir compte de circonstances exceptionnelles :

- ▶ Impossibilité d'être logé dans un hôtel situé à proximité du lieu de mission dont le prix de l'hébergement est supérieur aux plafonds réglementaires ;
- ▶ Urgence et départ imprévu ;
- ▶ Mission de représentation exceptionnelle de la collectivité.

3.3 Frais de restauration

L'agent perçoit une indemnisation de ses frais de restauration engagés dans le cadre de la mission, dans la limite des plafonds réglementaires ou fixés par délibération de l'assemblée délibérante, et ce dans les conditions suivantes :

- ▶ S'il se trouve en mission pendant la totalité de la période comprise entre 12 heures et 14 heures pour le repas de midi, et entre 19 heures et 21 heures pour le repas du soir ;
- ▶ Si les frais de restauration ne sont pas pris en charge dans le cadre de la mission.

Le dépassement des plafonds réglementaires ou fixés par le comité syndical est possible ponctuellement et exceptionnellement dans le cadre de l'indemnisation du Président ou de la personne ayant reçu délégation, quand l'intérêt du service de circonstances exceptionnelles, comme par exemple pour une mission de la collectivité.

Envoyé en préfecture le 20/12/2022, est
Reçu en préfecture le 20/12/2022
Publié le 20/12/2022
ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_10_22-DE

Il est proposé sur la base des taux en vigueur au 30 novembre 2022 de fixer les indemnités comme suit, ces taux étant ajustés au *fil de l'eau* suivant l'évolution des textes réglementaires afférents :

Types d'indemnités	Province	Communes de la métropole du Grand Paris ou villes \geq à 200 000 habitants	Paris (Intra-muros)
Hébergement	90 €	110 €	130 €
Repas	17.50 €	17.50 €	17.50 €
Formule (2 repas + 1 nuitée)	125 €	145 €	165 €

4 - Modalités d'applications particulières

4.1 Remboursement des frais de formation

L'agent appelé à suivre une action de formation, bénéficie de la prise en charge de ses frais de déplacement uniquement lorsque la formation est en relation avec les fonctions exercées (formation d'intégration, de professionnalisation, professionnelle continue...) ou dans le cadre de la préparation aux concours ou examens professionnels. Les indemnités sont versées après déduction de la prise en charge éventuelle par l'établissement ou le centre de formation.

4.2 Remboursement des frais de préparation et participation aux concours et examens

L'agent appelé à se présenter aux épreuves d'admissibilité ou d'admission d'un concours, d'une sélection ou d'un examen professionnel organisé par l'administration, hors de ses résidences administrative et familiale, peut prétendre à la prise en charge de ses frais de transport entre l'une de ses résidences et le lieu de convocation. Cette prise en charge est limitée à deux fois par année civile au maximum, une première fois à l'occasion des épreuves d'admissibilité et une seconde fois à l'occasion des épreuves d'admission du même concours ou examen professionnel.

Cette prise en charge par la collectivité est valable uniquement pour les concours de la Fonction Publique Territoriale. Elle se fait sur la base du tarif SNCF de 2ème classe ou sur la base des indemnités kilométriques réglementaires à la diligence du Président ou de la personne ayant reçu délégation, sauf décision dérogoire du comité syndical.

Les crédits afférents à ces dépenses seront inscrits au Budget Primitif 2023.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***D'abroger la délibération portant sur le même objet n° CS 4-3-2021 du comité syndical du 21 décembre 2021 ;***
- ▶ ***D'approuver les conditions et modalités d'application et de remboursement des frais de mission aux agents et élus, conformément aux dispositions de la présente délibération ;***
- ▶ ***De valider le principe que les indemnisations des frais de mission seront revalorisées automatiquement en fonction de la parution de nouveaux textes législatifs ou réglementaires ;***
- ▶ ***De limiter la durée de validité des dispositions décrites ci-avant à la mandature en cours.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

SLO

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_11_22-DE

SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Décision Modificative n°3
(DM3)

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-11-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Dans le cadre des travaux à réaliser sous maîtrise d'ouvrage du SDES, les nouvelles opérations d'enfouissement des réseaux d'éclairage public et de télécommunication enregistrées depuis le vote du budget primitif le 15 février 2022 et à réaliser à la demande et pour le compte des communes, nécessitent des ajustements, des rajouts et des virements de crédits budgétaires sans modifier l'équilibre général du budget primitif 2022.

Les ajustements budgétaires nécessaires concernant cette Décision Modificative n°3, visent à des virements de crédits en dépenses d'investissement au c/4281 Réseau Télécom et Eclairage public et conséquemment en recettes d'investissement au c/4582 afin de tenir compte de la particularité de ces comptes individualisés, nécessitant une ligne budgétaire pour chaque opération.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ De valider la Décision Modificative n°3 (DM 3) dont le tableau détaillé est joint en annexe de la présente délibération
- ▶ De donner délégation à Monsieur le Président pour faire exécuter les écritures afférentes.

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN

Annexe délibération CS 5-11-2022

Budget 2022- Décision modificative n°3 du 13/12/2022

Section d'investissement

Dépenses / virement de crédits

Chapitre	Article	Objet	Montant
45	458122000	INVESTISSEMENT SOUS MANDAT BP DEP 2022	-3 545 374 €
45	458118043	LE BOURGET DU LAC SECT SAVOY HOTEL	450 €
45	458119007	MONTHION RD925	11 943 €
45	458119014	LES DESERTS SECTEUR RD206A	4 202 €
45	458119031	BEAUFORT Chemin de la Cascade	61 502 €
45	458119035	BOURG ST MAURICE La Ravoire	36 075 €
45	458119038	AIX LES BAINS Place de Lafin	17 051 €
45	458119041	JACOB BELLECOMBETTE Rues Sergent Revel et du Chaney	42 036 €
45	458119043	TRESSERVE CHEMIN DE BELLEDONNE	1 800 €
45	458119068	CHAMBERY RUE MARCEAU	9 866 €
45	458119074	CRUET RUE MARIUS CANTON CHEMIN DU PRAY	2 304 €
45	458119078	CHAMBERY Rue Roberty	30 033 €
45	458120013	LA COMPOTE Chef-lieu	11 775 €
45	458120014	Val Cenis Bramans, rue de la Diligence	139 600 €
45	458120029	BASSENS Rue de Gonrat	17 089 €
45	458120039	ENTRELACS Les Coutres	11 172 €
45	458120042	AITON Route du Gros Chêne	25 €
45	458120045	FONTCOUVERTE LA TOUSSUIRE ROCHETTE	162 179 €
45	458120046	FONTCOUVERTE LA TOUSSUIRE Anselmes	5 400 €
45	458121024	Le Châtelard Vieux Bourg secteur 2	40 800 €
45	458121041	Gilly-sur-Isère Route des chênes 2021	589 €
45	458121052	SAINT-BERON secteur le Bernerd	99 050 €
45	458121053	PEISEY NANCROIX Route de la Tannerie	56 024 €
45	458121061	ESSERTS-BLAY secteur Centre Eglise	161 784 €
45	458121062	ECOLE-EN-BAUGES secteur Centre Bourg	4 125 €
45	458121064	LA PLAGNE secteur Valezan partie basse	167 609 €
45	458121071	LA PLAGNE TARENTOISE VALEZAN CEZALET TR2	36 920 €
45	458121072	LANDRY Le Parchet	71 062 €
45	458121076	QUEIGE secteur Mollie-soulaz	113 409 €
45	458122001	BELLECOMBE EN BAUGES secteur Bellecombe entrée aval	35 357 €
45	458122003	RESEAU DP ELEC drumettaz clarafond Biolay	3 710 €
45	458122004	MERCURY secteur rue Pierre DOUCET	5 990 €
45	458122005	FRETERIVE secteur les Trois Journeaux	1 740 €
45	458122007	CHAMBERY Faubourg Nézin	1 059 €
45	458122008	LA BALME LA COMBE 2022	76 407 €
45	458122009	LA MOTTE SERVOLEX LE CLOS DES PERLES	107 776 €
45	458122010	MOUTIERS secteur faubourg de la Madeleine	16 343 €
45	458122011	FONTCOUVERTE LA TOUSSUIRE 1, 2, 3 Soleil	1 901 €
45	458122012	SEEZ Route du petit Saint Bernard RD 1090	89 062 €
45	458122013	CHATELARD "Entrée Bourg Est"	127 010 €

Dépenses / virement de crédits			
Chapitre	Article	Objet	Montant
45	458122014	SEEZ Carrefour rue des Pierres Blanches / RD 1090	17 094 €
45	458122015	LUCEY Les Puthods	2 745 €
45	458122016	JARRIER Secteurs Notre Dame Boromat Varcinières TR1	102 956 €
45	458122019	AITON Le Villard partie haute	71 453 €
45	458122021	BARBY VIEUX VILLAGE TR1	2 400 €
45	458122022	RANDENS Pont de l'Arc	2 760 €
45	458122023	DOUCY-EN-BAUGES Villard Aval	53 483 €
45	458122024	BARBY Vieux Village TR2	1 140 €
45	458122025	AITON LE VILLARD TR1	8 367 €
45	458122026	AITON LE VILLARD TR3	3 219 €
45	458122027	NANCES ; Secteur Les Grollets	101 709 €
45	458122028	CHATEAUNEUF Les Poncins	1 528 €
45	458122030	ENTRELACS Secteur Rues Joseph Michaud et du 17 octobre	126 369 €
45	458122032	NOTRE-DAME-DES-MILLIERES RD 925	3 791 €
45	458122033	CHAMBERY Boulevard de Bellevue	113 784 €
45	458122034	LE BOURGET DU LAC La Serraz	4 700 €
45	458122035	COGNIN secteur rue Plaisance Tr 2	3 248 €
45	458122037	MOTTE-SERVOLEX (LA) RD 1504	23 714 €
45	458122038	LECHERE (LA) Rue des Acacias	88 877 €
45	458122039	PLANAISE Route de Plan Bois	113 956 €
45	458122041	SAINT OURS Route des Crets	68 950 €
45	458122042	SAINT-CASSIN secteur Oratoire poste Sevière	59 704 €
45	458122043	SAINT OURS Secteur Route du Chef-Lieu RD 211D	3 950 €
45	458122044	SAINT-FRANC secteur Tartavaux	37 174 €
45	458122045	ST ALBAN LEYSSE Rue du Granier	66 191 €
45	458122048	BARBY Impasse des Terrailers	10 864 €
45	458122049	VILLARD LEGER Secteur Villard Mougins, allée des Grands Jardi	47 141 €
45	458122050	YENNE secteur rue de la Curiaz	110 370 €
45	458122051	Thoiry RD 206 - Tranche 1	45 153 €
45	458122052	QUEIGE secteur Molliessoulaz HTA	9 880 €
45	458122054	Aix les Bains (GRAND-LAC) Rue du Général Moreau	33 008 €
45	458122055	SAINT-GEORGES-D'HURTIERES Chef-lieu Tranche 2 2022	50 489 €
45	458122056	La Balme les Carottes 2023	5 590 €
45	458122057	YENNE RD41 Chambuet	3 000 €
45	458122058	MODANE "Pont Saint-Bernard"	2 696 €
45	458122059	SAINT PIERRE DE BELLEVILLE, HTA "Belleville"	1 268 €
45	458122060	VILLAREMBERT " Chef-lieu aux Fromentières "	1 044 €
45	458122101	Commande de 20 bornes IRVE 22/24KW AC/DC 2 points de charge	319 889 €
45	4582118009	FRANCIN Charrière Duret	1 067 €
45	458216027	LA RAVOIRE RUE DUGUESCLIN	27 864 €
45	458216038	"St Maurice " à LA ROCHETTE	5 280 €
45	458216011	LA ROCHETTE "St Maurice "	5 280 €
TOTAL			0 €

Recettes / virement de crédits			
Chapitre	Article	Objet	Montant
45	458222000	INVESTISSEMENT SOUS MANDAT BP DEP 2022	-3 555 607 €
45	458119003	COHENNOZ LES PANISSATS LES CHANDELIERE	594 €
45	458119007	MONTHION RD925	1 542 €
45	458120045	FONTCOUVERTE LA TOUSSUIRE ROCHETTE	11 366 €
45	458120046	FONTCOUVERTE LA TOUSSUIRE Anselmes	3 000 €
45	458121038	RANDENS RUE DU PERY	1 470 €
45	458121053	Peisey Nancroix Route de la Tannerie	1 389 €
45	458121054	Freterive Les Pilettes	2 400 €
45	458121076	Queige Moliessoulaz	2 257 €
45	4582082006	LA CHAVANNE Plan Champ Vergillods	540 €
45	458216011	LA ROCHETTE ST MAURICE BT MOA	1 920 €
45	458216029	LE MONTCEL Chef Lieu	1 218 €
45	458216035	SERRIERES EN CHAUTAGNE entrée Nord Mathy	288 €
45	458217007	LA RAVOIRE RUE DUGUESCLIN MOA	27 864 €
45	458217507	BOURG ST MAURICE ROUTE D'HAUTEVILLE RD 220E	541 €
45	458218000	INVESTISSEMENT SOUS MANDAT BP REC 2018	3 332 €
45	458218009	ST FRANCOIS DE SALES	2 406 €
45	458218010	AIGUEBLANCHE LE CROZET	44 270 €
45	458218024	ST COLOMBAN DES VILLARDS Hameau de Lachenal TR2	4 691 €
45	458218025	HERMILLON RUES ST MARTIN ET DU FOUR	4 500 €
45	458218028	HERMILLON RUES ST MARTIN DU FOUR	2 934 €
45	458218029	COHENNOZ LE CERNIX	41 795 €
45	458218037	ST PANCRACE LES BOTTIERES TR1	19 542 €
45	458218038	STE HELENE SUR ISERE CHEM DE PRE NOUVEAU	2 006 €
45	458218507	ST COLOMBAN DES VILLARDS	30 932 €
45	458218518	DRUMETTAZ CLARAFOND MONTEE DU MOLLARD	40 895 €
45	458219007	MONTHION RD925	5 991 €
45	458219015	LESCHERAINES BASE DE LOISIRS	40 041 €
45	458219024	ST ALBAN LEYSSE SALETTE	5 262 €
45	458219030	VERTHEMEX VACHERESSE	3 919 €
45	458219032	ST JEAN D'ARVEY Rte de Lovettaz	4 091 €
45	458219037	LA CHAVANNE Rue de la Maison Commune	182 €
45	458219043	TRESSERVE ROUTE DE BELLEDONNE	6 222 €
45	458219044	VMIERS DU LAC Chemin des Mollieres	2 514 €
45	458219047	ST VITAL RD201	4 070 €
45	458219055	MODANE AVENUE EMILE CHARVOZ	68 713 €
45	458219058	QUEIGE Grange Neuve	55 350 €
45	458219068	CHAMBERY RUE MARCEAU	2 169 €
45	458219074	CRUET Rue Marius Canton Chemin du Pray	958 €
45	458219082	LE BOURGET DU LAC CHEMIN DES VARONS	3 904 €
45	458220002	LA BIOLLE LES VILLARDS	2 439 €
45	458220011	LA PLAGNE TARENTOISE VALEZAN CEZALET	3 867 €
45	458220013	LA COMPOTE CHEF LIEU	9 205 €
45	458220015	VAL CENIS LANSLEBOURG RUE DE LECHERAIN	3 355 €
45	458220026	CHALLES LES EAUX Chemin St Vincent MOA	10 905 €
45	458220027	TOURNON LES MORETS	696 €
45	458220029	BASSENS Rue de Gonrat	17 089 €
45	458220031	MARCIEUX MAUNAND	7 343 €
45	458220032	LA BALME RUBATTIERS LES REYS	2 654 €
45	458220038	CHATEAUNEUF SECTEUR FREYDIERE	6 594 €
45	458220039	ENTRELACS Les Coutres	10 278 €
45	458220041	BETTONT BETTONNET CHE DE L'EGLISE	281 €
45	458220042	AÏTON RTE DU GROS CHENE	7 919 €
45	458220045	Fontcouverte la toussuire secteur la Rochette	162 179 €
45	458221001	SAINTE-BERON secteur rue des Bonnes	1 617 €
45	458221023	Saint-Georges-d'Hurtières Chef-lieu - la Tour	53 183 €
45	458221041	GILLY SUR ISERE Rte des chenes 2021	2 258 €
45	458221048	LA LECHERE Naves Molençon	1 €
45	458221052	SAINTE BERON secteur le Bernerd	99 050 €
45	458221053	PEISEY NANCROIX Route de la Tannerie	56 024 €
45	458221061	ESSERTS BLAY secteur Centre Eglise	161 784 €

Recettes / virement de crédits			
Chapitre	Article	Objet	Montant
45	458221064	LA PLAGNE secteur Valezan partie basse	167 609 €
45	458221072	LANDRY Le Parchet	71 062 €
45	458221074	ST SULPICE secteur les Yvrouds	3 564 €
45	458221076	QUEIGE secteur Molliessoulaz	113 409 €
45	458222001	BELLECOMBE EN BAUGES Secteur Bellecombe entrée aval	35 357 €
45	458222008	LA BALME secteur La Combe 2022	76 407 €
45	458222009	LA MOTTE-SERVOLEX secteur Clos des Perles et rue Richard	107 776 €
45	458222010	MOUTIERS Faubourg de la Madeleine	16 343 €
45	458222012	SEEZ RD 1090 route du Petit Saint Bernard	89 062 €
45	458222013	LE CHATELARD secteur Entré Bourg Est	127 010 €
45	458222014	SEEZ Carrefour rue des Pierres Blanches / RD 1090	17 094 €
45	458222016	JARRIER Secteur Notre Dame Bormat et Varcinières Tranche 1	102 956 €
45	458222019	AITON Le Villard partie Haute	71 453 €
45	458222023	DOUCY-en-BAUGES secteur Le Villard tr2	53 483 €
45	458222027	NANCES Les Gollets	101 709 €
45	458222030	Entrelacs Rues Joseph Michaud et du 17 octobre	126 369 €
45	458222033	CHAMBERY Boulevard de Bellevue	113 784 €
45	458222037	MOTTE SERVOLEX RD 1504	23 714 €
45	458222038	LECHERE (LA) Rue des Acacias	88 877 €
45	458222039	PLANAISE Route de Plan Bois	113 956 €
45	458222041	SAINT OURS Route des Crets	68 950 €
45	458222042	SAINT CASSIN secteur Oratoire	59 704 €
45	458222044	SAINT FRANC Les Tartavaux	37 174 €
45	458222045	SAINT ALBAN LEYSSE Rue du Granier	66 191 €
45	458222048	BARBY secteur Impasse des Terrailleurs	10 864 €
45	458222049	VILLARD LEGER sect. Villard Mougouin allée des Grands Jardin	47 141 €
45	458222050	YENNE secteur rue de la Curiaz	110 370 €
45	458222051	Thoiry RD 206 - Tranche 1	45 153 €
45	458222052	QUEIGE secteur Molliessoulaz HTA	9 880 €
45	458222054	Aix les Bains (GRAND-LAC) Rue du Général Moreau	33 008 €
45	458222055	SAINT-GEORGES-D'HURTIERES Chef-lieu Tranche 2 2022	50 489 €
45	458122101	Commande de 20 bornes IRVE 22/24KW AC/DC 2 points de charge	319 889 €
45	4582272011	ST PIERRE DE BELLEVILLE La corbière	1 €
		TOTAL	0 €



SDES, territoire d'énergie Savoie (Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie) Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau 73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
**Ouverture de crédits
d'investissement avant
le vote du BP 2023**

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-12-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Dans le cas où le budget d'une collectivité territoriale n'a pas été adopté avant le 1er janvier de l'exercice auquel il s'applique, l'article L. 1612-1 du CGCT prévoit :

- ▶ **Pour la section de fonctionnement**, la collectivité territoriale peut avant l'adoption de ce budget, mettre en recouvrement les recettes et engager, liquider et mandater les dépenses de cette section, et ce dans la limite des crédits inscrits au budget primitif et des décisions modificatives de l'année précédente ;
- ▶ **Pour la section d'investissement**, la collectivité territoriale peut avant l'adoption de ce budget, mettre en recouvrement les recettes et engager, liquider et mandater les dépenses de cette section, et ce dans la limite du quart des crédits ouverts au budget (budget primitif + décisions modificatives) de l'exercice précédent, non compris les crédits liés au remboursement de la dette.

L'autorisation afférente pour la section d'investissement doit préciser le montant et l'affectation des crédits, chapitre par chapitre.

Les crédits correspondants sont impérativement à inscrire et à adopter au budget primitif concerné et le comptable est en droit de payer les mandats et recouvrer les titres de recettes associés à ces crédits ouverts par anticipation, dès que la délibération afférente est exécutoire.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- *D'autoriser Monsieur le Président à ouvrir et mandater les dépenses d'investissement au titre de l'exercice budgétaire 2023 avant le vote du budget primitif afférent, et ce dans la limite des crédits mentionnés ci-après :*

Chapitre	Crédits BP + DMs 2022	Au maximum 25% globalement des crédits d'investissement 2022
20 Immobilisations incorporelles	25 249 €	6 312 € (25%)
204 Subventions d'équipement versées	1 500 000 €	375 000 € (25%)
21 Immobilisations corporelles	1 154 031,13 €	288 507 € (25%)
23 Immobilisations en cours	4 960 000 €	1 240 000 € (25%)
45 Comptabilité distincte rattachée	4 005 000 €	1 001 250 € (25%)
Total	11 644 280,13 €	2 911 069 (25%)

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Candidature programme
LUM'ACTE

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-13-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

La rénovation énergétique du parc d'éclairage public constitue un enjeu majeur en contribuant à économiser l'énergie et réduire la pollution lumineuse.

Avec plus de 10 millions de points lumineux, la consommation annuelle du parc d'éclairage public en France s'élève à environ 5 térawattheures. L'éclairage public représente près de 40 % des consommations d'électricité des collectivités qui, de surcroît, subissent actuellement la hausse vertigineuse des prix de l'énergie. En outre, 40 % des équipements ont plus de 25 ans. Il est donc primordial d'accélérer la rénovation des installations vieillissantes énergivores et limiter la pollution lumineuse induite.

Pour accompagner les collectivités dans l'atteinte de ces objectifs, le SDES propose depuis 2016 un accompagnement technique et financier, avec la mise en place d'un accord-cadre pour la réalisation de diagnostic de l'éclairage public et d'une participation financière de 40 % de ces études, ainsi qu'un financement pour les travaux d'investissement pour une rénovation énergétiquement performante pouvant aller jusqu'à 35 000€/an.

Parallèlement, l'Etat a lancé un programme pour inciter et assister financièrement les collectivités territoriales dans cette démarche de rénovation énergétique de leur patrimoine, en créant le programme d'Action des Collectivités Territoriales pour l'Efficacité Énergétique (ACTEE) financé par des CEE et porté par la FNCCR. Dans ce cadre le SDES a été lauréat du programme ACTEE 2 SEQUOIA (Soutien aux Elus (locaux) : Qualitatif, Organisé, Intelligent et Ambitieux) en janvier 2021 pour le patrimoine bâti.

Un nouveau sous-programme nommé LUM'ACTE a été lancé en septembre 2022 à l'éclairage public hors éclairage sportif et éclairage des bâtiments publics du programme ACTEE.

Ce sous-programme LUM'ACTE d'un montant de 10 millions d'euros qui s'étalera sur deux ans, finance notamment les diagnostics, la réalisation de schémas directeurs de rénovation, l'instrumentation et l'accompagnement des travaux réalisés par les collectivités via des marchés publics globaux de performance (MPGP).

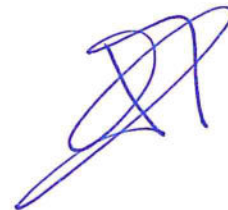
Pour candidater à ce sous-programme, il est nécessaire de mutualiser des projets et actions. Au regard de ce dernier point et des éléments précisés préalablement, il apparaît pertinent que le SDES candidate à ce sous-programme afin d'aider davantage les collectivités de son territoire dans la rénovation de leur patrimoine d'éclairage public.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***De valider le projet du SDES de déposer un dossier de candidature au titre du sous-programme LUM'ACTE ;***
- ▶ ***D'autoriser Monsieur le Président à déposer le dossier sur la base des éléments cités ci-avant et lui donner délégation pour finaliser ledit dossier.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie (Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)

Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait

du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :

Convention d'objectif et de partenariat avec l'ASDER

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-14-2022

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Une convention de partenariat a été signée entre l'ASDER et le SDES pour la période du 1er octobre 2019 au 30 septembre 2022. Cette convention a été faite dans un souci d'améliorer la lisibilité des actions de chacune des parties auprès des communes et des collectivités de Savoie dans le domaine de la Transition Énergétique.

L'ASDER assure historiquement des missions de sensibilisation et d'accompagnement des collectivités par l'intermédiaire de programmes d'actions financés par d'autres collectivités : opérations C3E *Communes Efficaces en Économie d'Énergie*, l'assistance à l'élaboration des PCAET, l'assistance aux actions menées par les territoires TEPOS...

Le SDES assure depuis quelques années des missions d'assistance technique et d'ingénierie au bénéfice des communes et de leurs intercommunalités de rattachement dans le cadre du développement de ses activités : assistance technique et participation financière sur l'éclairage public depuis 2016, service CEP depuis 2017, gestion et valorisation des CEE depuis 2018, participations financières pour la rénovation énergétique des bâtiments depuis juillet 2021...

Le contexte énergétique étant en pleine transformation, à la fois le cadre réglementaire, la montée en régime des demandes des communes dans ce domaine, ainsi que la mise en place des activités de développement de la production d'EnR, nécessitent pour les deux parties de repartir sur une nouvelle convention.

Toutefois, cette convention va intégrer une nouvelle dimension, avec la réalisation de 45 accompagnements spécifiques de l'ASDER pour le SDES, en vue de la réalisation de 45 accompagnements sur :

- réduire la consommation des communes sur le patrimoine public bâti : *accompagnement des projets communaux sur la rénovation du patrimoine bâti,*
- favoriser l'installation d'énergies renouvelables : *accompagnement des projets communaux d'installation d'énergies renouvelables.*

La participation du SDES au titre de ces accompagnements s'élève à 60 750 €.

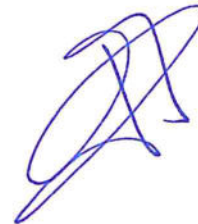
La convention d'objectif et de partenariat est jointe en annexe à la présente délibération.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ ***D'autoriser Monsieur le Président à signer la convention d'objectif et de partenariat avec l'ASDER, comme jointe en annexe 1 de la présente délibération et lancer toutes les démarches nécessaires et utiles à son exécution ;***
- ▶ ***D'accorder à l'ASDER une participation financière de 60 750 € au titre des accompagnements mentionnés dans la convention d'objectif et de partenariat 2022, ainsi qu'au vu du « service fait » au titre de l'exercice budgétaire 2022.***

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





Annexe 1 - Délibération n° CS 5-14-2022 du 13 décembre 2022

Transition Energétique en Savoie

Programme d'actions et convention d'objectif Année 2022

Présentation des deux parties

Le SDES Territoire d'Énergie Savoie, créé en 1996 pour assurer la compétence d'Autorité Organisatrice de la Distribution publique d'Électricité (AODE), est un acteur opérationnel de proximité en termes d'énergie au service de 244 communes adhérentes. Ses missions principales sont :

- ▶ Le suivi et le contrôle du contrat de concession de la distribution publique d'électricité confié à Enedis ;
- ▶ La maîtrise d'ouvrage pour l'enfouissement des réseaux secs existants : distribution publique d'électricité, éclairage public, télécommunications, ces deux derniers sous mandat des communes ;
- ▶ L'aide aux communes pour leurs actions d'amélioration énergétique de leur patrimoine d'éclairage public, avec entre autres, la réalisation de diagnostics et l'aide financière directe aux investissements afférents ;
- ▶ La gestion en tant que coordinateur d'un groupement d'achat pour la fourniture d'électricité composé de 234 membres ;
- ▶ L'installation, avec une douzaine de collectivités de Savoie, d'une cinquantaine de bornes publiques de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables, ainsi que la prise de compétence optionnelle pour la *gestion-supervision-maintenance-exploitation* pour les collectivités qui le souhaitent ;
- ▶ Le Conseil en Énergie Partagé (CEP) dédié aux collectivités de moins de 10 000 habitants, ce service permettant d'identifier la consommation énergétique globale de leur patrimoine et de mettre en place des actions et des travaux visant à la maîtriser ;
- ▶ La récupération et la valorisation des Certificats d'Économie d'Énergie (CEE) issus de travaux énergétiquement performants pour le compte des collectivités savoyardes et d'organismes associés ;
- ▶ L'assistance aux communes pour leurs actions liées à la rénovation énergétique des bâtiments et au développement des énergies renouvelables (EnR), avec notamment la mise en place d'une ingénierie d'assistance, d'aides financières directes, de marchés groupés et de participation à des sociétés de projets dans le domaine des EnR.

L'ASDER, créée en 1981, est une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901.

Acteur majeur de la transition énergétique en Savoie depuis 40 ans, l'ASDER est spécialisée dans la sobriété et l'efficacité énergétiques ainsi que dans le développement des énergies renouvelables.

Reconnue centre de formation au niveau national et Espace FAIRE de la Savoie, l'ASDER a su fiabiliser ses ressources humaines depuis son origine et se doter de compétences techniques nécessaires déclinées ci-dessous :

- ▶ Sobriété et performance énergétique ;
- ▶ Énergies renouvelables et qualité environnementale ;
- ▶ Démarches territoriales Climat Air Énergie ;
- ▶ Précarité énergétique.

L'ASDER accompagne également tous les particuliers, collectivités territoriales et professionnels sur la voie de la transition énergétique en développant les missions suivantes :

- ▶ Sensibilisation, Information et conseil aux particuliers ;
- ▶ Accompagnement technique des copropriétés et des collectivités afin de favoriser l'émergence de projets et démarches exemplaires ;
- ▶ Formation pour soutenir la montée en compétence des acteurs de la filière *Energie et bâtiment durables* par le développement de formations longues certifiantes, courtes, et en ligne.

Entre les soussignés

L'ASDER (Association Savoyarde pour le Développement des Energies Renouvelables),

Représentée par sa Présidente Anne RIALHE, dûment habilitée par les statuts

124, rue du bon vent

73094 Chambéry Cedex 9

Ci-après désignée *l'ASDER*

Et

Le SDES Territoire d'Energie Savoie (Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie),

Représenté par son Président Michel DYEN, dûment habilité par une délibération du comité syndical du 13 décembre 2022

Bâtiment « 3D »

81, rue de la Petite Eau

73290 LA MOTTE-SERVOLEX

Ci-après désigné *le SDES*

Considérant les politiques développées par le SDES mentionnées ci-avant, à destination des communes et de leurs intercommunalités de rattachement, ci-après désignées *les collectivités*,

Considérant les missions développées par l'ASDER participant aux politiques en faveur de la Transition Energétique et conformes à son objet statutaire ;

Il a été convenu ce qui suit

Article 1 - Objet de la convention

Depuis la signature de la première convention entre les parties le 24 septembre 2019, l'organisation et les actions menées par chacune d'elle ont évolué. Aussi, la présente convention permet d'acter de nouvelles modalités de partenariat et des objectifs pour l'ASDER relatifs à un « Programme d'actions en faveur de la transition énergétique en Savoie » défini en annexe technique et financière à la présente convention.

Le SDES contribue financièrement à ce projet d'intérêt économique général conformément aux règlements n°360/2012 du 25 avril 2012 de la Commission européenne en vigueur.

Par ailleurs, la présente convention a aussi pour objectif de répartir les actions de l'ASDER et du SDES sur le territoire du département de la Savoie, dans l'aide apportée aux collectivités, concernant les domaines de compétences listés ci-après :

- ▶ L'aide à la performance énergétique du patrimoine des collectivités ;
- ▶ Le développement des énergies renouvelables (EnR) par les collectivités.

Les modalités financières d'exécution de la présente convention sont déclinées à l'article 4 ci-après.

Les actions de l'ASDER sont définies en annexe 1 et celle du SDES en annexe 2 de la présente convention.

Article 2 - Durée et renouvellement de la convention

2.1 Durée

La présente convention est établie pour une période de un an, du 1er janvier jusqu'au 31 Décembre 2022.

Elle rentre en vigueur à sa date de signature.

2.2 Renouvellement

La conclusion éventuelle d'une nouvelle convention est subordonnée à la production des justificatifs mentionnés à l'article 8 et aux contrôles prévus à l'article 10 des présentes.

Article 3 - Modalités opérationnelles du partenariat

3.1 Préambule

L'ASDER et le SDES réceptionnent chacun de leur côté des demandes des collectivités savoyardes pour la rénovation énergétique de leur patrimoine bâti et industriel, ainsi que pour le développement des EnR sur leur territoire.

3.2 Méthodologie et organisation

La première orientation des collectivités se fait selon le principe ci-dessous :

- ▶ Une commune souhaitant bénéficier d'un accompagnement global sur son patrimoine (bilan énergétique et préconisations de travaux sur plusieurs bâtiments) est orientée vers le service CEP du SDES ;
- ▶ Une commune souhaitant bénéficier d'un accompagnement sur un projet de rénovation énergétique précis, est orientée de la façon suivante :
 - Pour une commune déjà adhérente au service CEP du SDES, celui-ci l'accompagne sur son projet de rénovation énergétique ;
 - Pour une commune non adhérente au service CEP, l'ASDER l'accompagne sur son projet.
- ▶ Une commune souhaitant bénéficier d'un accompagnement sur un projet d'EnR est orientée de la façon suivante :
 - Pour une commune déjà adhérente au service CEP du SDES, celui-ci peut confier la réalisation d'une étude d'opportunité de ce projet à l'ASDER ;
 - Pour une commune non adhérente au service CEP, l'ASDER l'accompagne sur son projet.

Cette répartition des missions ci-dessus peut être modulée de manière concertée entre l'ASDER et le SDES lorsque cela se justifie : contrainte de délai, expertise particulière, historique avec la commune, évolution du contexte territorial...

Les deux parties conviennent d'un relais et d'échanges permanents d'informations afin d'accompagner les collectivités vers le bon interlocuteur en fonction du besoin exprimé.

- ▶ Les parties élaborent des outils de suivi de projet partagés entre les deux structures, afin d'avoir une connaissance commune des projets de rénovation énergétique et d'EnR des collectivités ;
- ▶ Les parties mettent en place des réunions de travail régulières visant à aborder les projets accompagnés par chaque structure et le cas échéant, la répartition des nouvelles demandes d'accompagnement des collectivités ;
- ▶ Les deux parties échangent les données en leur possession sous réserve d'obtention des autorisations nécessaires.

Les parties s'engagent à informer leurs adhérents des possibilités offertes par la présente convention.

Article 4 - Animation et communication

Les deux parties conviennent de communiquer sur leur collaboration à travers leur différents supports (site internet, lettres d'informations...) et de réaliser des actions de communication communes.

Article 5 - Modalités financières

Chacune des deux parties finance sur ses propres crédits les actions spécifiques qu'elle mène, à l'exception de celles pour lesquelles le SDES apporte une contribution financière à l'ASDER pour un montant maximal de 60 000 euros conformément au budget prévisionnel défini dans l'annexe technique et financière jointe à la présente convention.

Cette subvention n'est acquise que sous réserve du respect par l'ASDER des obligations mentionnées aux articles 1, 8 et 9 et des décisions du SDES prises en application des articles 7 et 10 sans préjudice de l'application de l'article 11.

Le financement public n'excède pas les coûts liés à la mise en œuvre du projet, estimés en annexe.

Ces coûts peuvent être majorés, le cas échéant, d'un excédant raisonnable constaté dans le compte-rendu financier prévu à l'article 8. Cet excédant ne peut être supérieur à 10% du total des coûts du projet effectivement supportés.

Article 6 - Modalités de versement de la subvention

Le SDES, après réception des justificatifs précisés dans l'article 8, verse à l'ASDER les montants suivants :

- 1/3 à la notification de la convention soit 20 000 €
- Le solde après la remise des pièces prévues à l'article 5, soit 40 000 €.

Les versements seront effectués au compte ouvert au nom de l'ASDER au Crédit Coopératif :

Domiciliation : CREDITCOOP ANNECY

Code Banque : 42559

Code Guichet : 10000

Numéro de compte : 08012998935

Clé RIB : 29

Article 7 - Sanctions

En cas d'inexécution ou de modification substantielle et en cas de retard significatif des conditions d'exécution de la convention par l'ASDER sans l'accord écrit du SDES, celle-ci peut respectivement ordonner le reversement de tout ou partie des sommes déjà versées au titre de la présente convention conformément à l'article 43-IV de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996, la suspension de la subvention ou la diminution de son montant, après examen des justificatifs présentés par l'ASDER et avoir entendu ses représentants.

Tout refus de communication ou toute communication tardive du compte rendu financier mentionné à l'article 8 entraîne la suppression de la subvention en application de l'article 112 de la loi n°45-0195 du 31 décembre 1945. Tout refus de communication des comptes entraîne également la suppression de la subvention conformément à l'article 14 du décret-loi du 2 mai 1938.

Le SDES informe l'ASDER de ces décisions par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 8 - Obligations diverses

L'ASDER s'engage à communiquer de manière synthétique tous les semestres, un rapport synthétique de 2 pages comprenant l'activité des six mois écoulés ainsi que la mise en œuvre prévisionnelle des actions de la convention.

L'ASDER s'oblige à réaliser périodiquement diverses prestations et fournitures de documents listées exhaustivement ci-après :

- ▶ La fourniture dans les trois mois suivant la clôture de l'exercice budgétaire de chaque année concernée :
 - Son compte rendu financier conforme à l'arrêté du 11 octobre 2006 en application de l'article 10 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leur relation avec les administrations (cerfa n°15059) ;
 - Ses états financiers ou, le cas échéant, ses comptes annuels et le rapport du commissaire aux comptes prévue par l'article L. 612-4 du Code de commerce ou la référence de leur publication au Journal Officiel ;
 - Son rapport d'activité annuel mentionnant au minimum et en détail les actions associées aux articles ci-avant de la présente convention avec mention expresse du SDES quand il est concerné, ainsi que les évolutions qualitatives et quantitatives de ces actions d'une année sur l'autre.
- ▶ L'information régulière du SDES des résultats de son action, des éventuelles difficultés rencontrées, avec identification de propositions pour le cas échéant, améliorer l'efficacité de la politique menée ;
- ▶ L'information sans délai du SDES de toute nouvelle déclaration enregistrée au registre national des associations avec fourniture de la copie de toute domiciliation bancaire.

L'ASDER s'engage à faire figurer de manière visible le SDES sur tous les supports et documents produits dans le cadre de cette convention. De même, le SDES s'engage à faire figurer de manière visible son partenariat avec l'ASDER sur tous les supports et documents produits dans le cadre de cette convention.

Le SDES s'oblige à informer l'ASDER par courrier simple, de toute évolution substantielle qui pourrait intervenir dans sa politique en faveur de la Transition Énergétique, ayant potentiellement un impact sur les modalités de la présente convention.

Article 9 - Autres engagements

L'ASDER informe régulièrement le SDES des résultats de son action, des éventuelles difficultés rencontrées, et fait des propositions pour améliorer l'efficacité de la politique menée.

Le SDES informe l'ASDER de toute évolution qui pourrait intervenir dans sa politique en faveur de la rénovation énergétique du parc des collectivités.

L'ASDER informe sans délai le SDES de toute nouvelle déclaration enregistrée au registre national des associations et fournit la copie de toute domiciliation bancaire.

En cas d'inexécution, de modification substantielle ou de retard dans la mise en œuvre de la présente

convention, l'ASDER en informe le SDES sans délai par lettre recommandée avec accusé réception.

Article 10 - Contrôles

Pendant et au terme de la présente convention, un contrôle peut être réalisé par le SDES. L'ASDER s'engage à faciliter l'accès à toutes pièces justificatives des dépenses et tous autres documents dont la production serait jugée utile dans le cadre de ce contrôle conformément au décret du 25 juin 1934 relatif aux subventions versées par une collectivité publique à des associations.

Le refus de leur communication peut entraîner la suppression du financement de la subvention conformément à l'article 14 du décret-loi du 2 mai 1938. Le SDES contrôle à l'issue de la convention que la contribution financière n'excède pas le coût de la mise en œuvre du projet. Conformément à l'article 43-IV de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier, le SDES peut exiger le remboursement de la partie de la subvention supérieure aux coûts éligibles du projet augmentés d'un excédent raisonnable prévu par l'article 3.5 ou la déduire du montant de la nouvelle subvention en cas de renouvellement.

Article 11 - Avenant

La présente convention ne peut être modifiée que par voie d'avenant. Les avenants ultérieurs éventuels font partie de la présente convention et sont soumis à l'ensemble des dispositions non contraires qui la régissent.

La demande de modification de la présente convention est réalisée par l'une ou l'autre des parties par lettre recommandée avec accusé de réception précisant l'objet de la modification, sa cause et toutes les conséquences qu'elle emporte. Dans un délai de deux mois suivant l'envoi de cette demande, l'autre partie peut y faire droit par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 12 - Annexes

L'annexe 1 présente les actions de l'ASDER en matière d'accompagnement des collectivités dans le domaine la Transition Energétique.

L'annexe 2 présente les actions du SDES en matière d'accompagnement des collectivités dans le domaine de la Transition Energétique.

L'annexe 3 précise la typologie et la définition des missions correspondant à chaque étape d'un projet.

Article 13 - Résiliation

En cas de non-respect par l'une des parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, sans préjudice de tout autre droit qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

Article 14 - Recours

Tout litige résultant de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention est du ressort du Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à Chambéry, en deux exemplaires originaux

Le

Pour l'ASDER,

Anne RIALHE,
Présidente

Pour le SDES,

Michel DYEN,
Président



Annexe 1 - Actions de l'ASDER

Cette annexe vise à présenter les actions de l'ASDER en matière d'accompagnement des collectivités dans la transition énergétique.

► Accompagnement des démarches territoriales vers la Transition Énergétique

L'ASDER apporte aux territoires un appui à la mise en place de politiques locales Energie-Climat ambitieuses (démarches TEPOS, PCAET...). Un accompagnement est proposé de la définition des objectifs à l'élaboration de programmes d'actions et leur évaluation.

► Aide à la performance énergétique des bâtiments publics

- L'ASDER propose l'opération Communes Efficaces en Economie d'Énergie (C3E), financée par le Conseil départemental de la Savoie, qui a pour objectif la mise en place d'un suivi énergétique par la commune grâce à un outil en ligne de saisie des relevés de consommations, ainsi que la sensibilisation des utilisateurs des bâtiments publics aux économies d'énergie.
- L'ASDER informe les collectivités parallèlement au service décliné ci-dessus, la possibilité pour elles d'adhérer au service CEP proposé par le SDES, service consistant à réaliser un bilan énergétique complet de leur patrimoine sur les trois dernières années et à établir un programme d'actions pluriannuel.
- L'ASDER propose une assistance technique pour tout projet de construction/rénovation, allant de la définition des objectifs de performance énergétique et des préconisations de travaux associés jusqu'à leur mise en œuvre : aide à la sélection de maîtres d'œuvre, assistance en phase travaux...

► Développement des énergies renouvelables (EnR)

L'ASDER participe au développement des EnR en conseillant et en accompagnant les collectivités dans leurs projets. Cet accompagnement facilite la prise de décision et aide la collectivité dans ses démarches tout au long du projet et contribue à l'optimisation de celui-ci sur les questions techniques, économiques ou juridiques. Cette mission de conseil et d'accompagnement, se complète potentiellement d'une assistance technique jusqu'à la réception des travaux.



Annexe 2 - Actions du SDES

Cette annexe vise à présenter les actions du SDES en matière d'accompagnement des collectivités dans la transition énergétique.

► Accompagnement des démarches territoriales vers la Transition Energétique

Dans le cadre de son accompagnement des collectivités dans la mise en œuvre de leurs politiques énergétiques et en cohérence avec le SRADDET de la Région Auvergne Rhône Alpes, le SDES a acquis l'outil PROSPER, logiciel de planification énergétique, mis gratuitement à la disposition des collectivités et territoires savoyards.

Cet outil de prospective énergétique territoriale a pour but de faire bénéficier les territoires engagés dans un TEPOS, un TEPCV et/ou un PCAET, d'un ensemble d'indicateurs énergétiques et de les aider dans la construction de scénarios énergétiques à moyen et long terme sur leurs territoires respectifs. Cet outil permet également au territoire de réaliser un suivi de ses plans d'actions.

Dans le cadre de l'aide apportée aux acheteurs publics avec la mise en place d'un marché pour la fourniture d'électricité, le SDES a acquis en partenariat avec le Syane, un outil de gestion des données de facturation permettant la collecte des factures et l'analyse des données afférentes. En outre cet outil participe à l'action du SDES dans l'aide à la performance énergétique des bâtiments publics détaillée ci-dessous, en permettant un suivi énergétique poussé des consommations et des données patrimoniales des collectivités en CEP. Cet outil est financé pendant deux ans (2021-2022) à hauteur de 50% par le programme ACTEE 2 porté par la FNCCR.

► Aide à la performance énergétique des bâtiments publics

Le SDES a repris le service CEP en 2017 après avoir été lauréat de l'appel à projets de l'ADEME, en créant trois postes d'emploi à temps plein co-financés par l'ADEME jusqu'au 30 juin 2020. Ce service s'est renforcé à partir de 2021 avec la création de deux postes supplémentaires et l'arrivée de 2 économes de flux, dédiés aux communautés d'agglomération de Grand Chambéry et Grand Lac, dont les postes sont financés pendant deux ans à hauteur de 50% par le programme ACTEE 2 porté par la FNCCR.

Les deux services précités comprennent :

- Un bilan énergétique global du patrimoine de la commune : bâtiments, éclairage public, assainissement, véhicules, production EnR... ;
- Une visite avec les représentants de la collectivité des bâtiments ciblés comme les plus énergivores ;
- Plusieurs scénarios de préconisations chiffrés avec une hiérarchisation des actions : investissement, économies d'énergie potentielles, temps de retour sur investissement... ;
- L'assistance pour la mise en œuvre des actions préconisées dans le cadre du service CEP concernant les rénovations partielles ou globales sur l'enveloppe et/ou les systèmes énergétiques ;

Le SDES propose parallèlement :

- Une assistance à la capitalisation, dépôt, gestion des dossiers afférents et valorisation des Certificats d'Economie d'Énergie (CEE).
- Une assistance technique avec la mise en place d'un marché pour la réalisation d'audits énergétiques des bâtiments ;
- Une participation financière associée aux études et audits énergétiques est proposée aux seules communes adhérant au dispositif de répartition de la TCCFE ;
- Des participations financières directes à l'investissement pour les travaux de rénovation énergétique performante des bâtiments communaux au bénéfice des seules communes adhérant au dispositif de répartition de la TCCFE : isolation thermique, remplacement de chaudière, pose de ventilation double flux, remplacement de menuiseries... Ces participations financières directes sont soumises à la

récupération par le SDES des CEE produits dans le cadre de ces rénovations, suivant des modalités définies par ailleurs.

► **Eclairage public**

Le SDES propose depuis 2016 aux communes les prestations suivantes :

- La maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'un diagnostic du parc d'éclairage public avec participation financière associée ;
- L'aide financière à l'investissement pour les travaux (fourniture et pose) énergétiquement performants dans la création et la rénovation : luminaires, horloges astronomiques... ;
- L'assistance pour la réalisation de travaux suite à l'élaboration du diagnostic initial du patrimoine de la collectivité, notamment pour la planification des actions d'amélioration, la rédaction des documents de consultation des prestataires, la passation et l'exécution des marchés publics, le suivi technique pour la réalisation des prestations et la réception des travaux... ;
- La capitalisation, dépôt, gestion des dossiers afférents et valorisation des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) avec une participation financière bonifiée quand les CEE sont conservés par le SDES.

► **Développement des énergies renouvelables (EnR)**

Pour les collectivités sollicitant l'appel à projets *Bois-Energie* de la région AURA, le SDES rédige un avis sur les études de faisabilité portant sur l'installation de chaufferies bois avec ou sans réseau de chaleur.

Dans le cadre de son service CEP, le SDES préconise aux collectivités la mise en œuvre d'installations EnR, suivant leur potentialité de développement sur le patrimoine étudié.

Pour les installations EnR raccordées sur le réseau de distribution publique d'électricité (réseau DP), le SDES, en tant qu'autorité concédante de la concession associée à ce réseau, réalise une analyse technique et valide les contraintes et calculs potentiels afférents à ce raccordement.

Pour le développement des EnR, le SDES met en place un budget spécifique à partir de 2022, pour prendre des participations capitalistiques dans les sociétés spécifiques créées pour la construction de centrales photovoltaïques sur toiture, au sol ou sur ombrières, ce dispositif étant appelé à s'étendre sur les autres équipements producteurs d'énergie renouvelable : chaufferies bois...



Annexe 3 - Typologie et définition des missions

Cette annexe vise à définir, expliciter et rationaliser le vocabulaire utilisé dans le cadre des diverses missions présentées chronologiquement ci-après et assurées par chacune des deux parties dans le cadre de la présente convention, afin d'apporter conjointement le même discours avec les mêmes aboutissants aux élus et aux agents des territoires au service desquels ces missions sont menées.

► Sensibilisation, conseil et accompagnement

Cette première mission généralement réalisée avant tout projet énergétique sur un patrimoine public, est menée notamment par l'ASDER dans le cadre de ses financements propres avec d'autres partenaires, ainsi que par le SDES par le seul intermédiaire du service CEP et de ses participations financières dans le secteur de l'éclairage public.

Elle a une simple fonction informelle auprès de la collectivité, soit à la demande de cette dernière, soit dans le cadre de campagnes d'information lancées par l'une et/ou l'autre des parties liées par la présente convention ; cette mission ne génère pas d'écrit formalisé auprès de la collectivité bénéficiaire.

► Pré-diagnostic

Cette deuxième mission réalisée également par chacune des deux parties conformément à la répartition présentée à l'annexe 2 ci-après, oblige à une première investigation au minimum technico-économique du projet concerné. Elle va de l'analyse de plusieurs devis jusqu'à la présentation de plusieurs solutions techniques suivant l'importance du projet.

Sans pour autant nécessiter de convention spécifique entre la collectivité et l'une ou l'autre des deux parties signataires de la convention, elle oblige dans sa phase terminale, à l'élaboration d'un document technico-économique, de type note d'opportunité.

► Note d'opportunité

Une note d'opportunité consiste à appréhender dans un premier temps, les tenants et les aboutissants d'un projet potentiel et à établir un document de synthèse technico-économique.

Les missions ci-dessus, nonobstant le service CEP à considérer comme une analyse et assistance technique importante, ne font généralement pas l'objet d'une facturation à la collectivité. Les deux typologies de mission déclinées ci-après impliquent potentiellement une facturation à la collectivité demandeuse.

► Etude de faisabilité

Cette mission nécessite des investigations plus approfondies, à la fois sur l'historique du site considéré s'il existe et sur la spécificité de ce site, en vue d'élaborer plusieurs solutions technico-économiques potentielles d'aide à la décision. Cette mission intègre également le cas échéant un volet juridique dans chacune des solutions étudiées.

► Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO)

Cette mission définie par la loi MOP, entrent automatiquement dans le champ concurrentiel et dans le cadre des procédures formalisées de la commande publique, pour la désignation généralement dans un premier temps d'une Maitrise d'œuvre (MOE), quel que soit le type de projet ou directement d'une entreprise dans le cas de projets spécifiques ou expérimentaux.



Annexe 4 – Programme d'actions

L'ASDER s'engage à mettre en œuvre le programme d'actions « Transition énergétique en Savoie » à destination de l'ensemble des collectivités locales du département de la Savoie.

Son déploiement opérationnel est axé autour de trois missions principales, **la sensibilisation, le conseil et l'accompagnement des projets.**

Comme les particuliers et les copropriétaires, les collectivités ont du mal à s'engager dans des démarches de rénovation ambitieuses ou de production d'énergies renouvelables. Il s'agit de les sensibiliser aux enjeux énergétiques, et de les orienter vers les solutions les plus pertinentes au regard de leurs problématiques spécifiques.

Une information et des conseils personnalisés sont nécessaires pour faire avancer chaque projet. Mais l'objectif prioritaire est d'abord de partager au mieux les informations et les expériences collectivement avec un grand nombre de collectivités afin de créer des dynamiques territoriales.

Principaux objectifs :

- **Le partage des informations et des retours d'expérience** avec les collectivités permet de créer un effet d'entraînement et faciliter le passage à l'acte vers des réalisations exemplaires et reproductibles. Cela peut se faire notamment dans le cadre d'actions réalisées en partenariat avec le SDES, le CAUE, AGATE et les territoires. Ces actions constituent des temps d'information et d'échanges autour de projets spécifiques. Il s'agit d'appréhender la démarche collective qui permet d'aboutir à un projet performant du point de vue fonctionnel, environnemental et énergétique.
- **L'accompagnement des projets des collectivités** se développe plus efficacement dans le cadre de dynamiques avec les territoires qu'il convient de renforcer pour engager des politiques structurantes et lancer un maximum de projets concrets.
- Mais pour faciliter la réalisation de projets ambitieux et performants, **un accompagnement personnalisé** est proposé par l'ASDER qui intervient notamment en complémentarité avec le SDES qui propose le service de CEP (Conseil en Energie Partagé). L'ASDER, apporte son soutien et son expertise, afin de favoriser la bonne gestion de l'énergie et l'émergence de projets exemplaires.

Des accompagnements personnalisés sont déclinés autour des thématiques suivantes :

- **Gestion de l'énergie et Performance énergétique** du patrimoine (Suivi des consommations, visites et instrumentations des bâtiments, optimisation des systèmes,...)
- **Qualité d'usage des bâtiments** (Qualité de l'air, surchauffes estivales, accompagnement au changement,...)
- Projets de **construction et rénovation** : Identification des actions à mener sur votre projet, méthodologie de projet, visite de bâtiment ; compte-rendu avec préconisations d'actions, soutien à la consultation des acteurs...
- **Qualité environnementale du bâtiment** (Conception, qualité de l'air intérieur, matériaux biosourcés,...)
- **Potentiel d'énergies renouvelables** : Réalisation d'études d'opportunité comprenant un volet technique, économique et environnemental
- **Suivi et optimisation des installations** d'énergie renouvelable
- **Volet énergie de toute démarche de planification**

L'ASDER soutient également la mise en œuvre de politiques Climat Air Energie ambitieuses type TEPOS et PCAET au travers de l'identification et la mise en place de programme d'actions et d'animation de dispositifs spécifiques...

Budget prévisionnel

Le programme d'action comprend un programme prévisionnel de 45 accompagnements soit une enveloppe financière estimée à 60 750 €.

Actions Collectivités		n°	Objectifs	Moyens mis œuvre par l'Asder	objectifs		Coût unitaire	Coût programme actions 2022
					nb	unité		
1- Accompagnement des communes*		1.1	Réduire la consommation des communes sur le patrimoine public bâti	Accompagnement des projets communaux sur le rénovation du patrimoine bâti	45	Accompagnements	1 350 €	60 750 €
		1.2	Favoriser l'installation d'énergies renouvelables	Accompagnement des projets communaux d'installations d'énergies renouvelables				
TOTAL								60 750 €

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le



ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_14_22-DE



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Candidature contrat de développement des énergies renouvelables thermiques

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-15-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

L'ADEME, Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, a pour objectif de généraliser les contrats de développement des énergies renouvelables (EnR) territoriaux visant notamment le développement des EnR thermiques auprès des acteurs publics et privés.

Le contrat territorial constitue un excellent moyen de développer une offre de chaleur et de froid provenant d'EnR sur le territoire par l'installation de production d'énergie thermique et éventuel réseau associé : solaire thermique, géothermie, récupération de la chaleur "fatale"...

En tant qu'acteur de l'Énergie sur le territoire savoyard, le SDES a été sollicité par l'ADEME afin de porter ce type de contrat sur les territoires savoyards ne disposant pas de contrat de développement des énergies renouvelables thermiques, à savoir les territoires de la Communauté de Communes Cœur de Savoie et du Syndicat du Pays de Maurienne, afin que l'ensemble du département soit couvert par un contrat de développement des EnR thermiques.

Ces contrats permettent de mobiliser et accompagner les projets d'acteurs variés (communes, entreprises, associations, établissements publics, bailleurs sociaux...), de la phase de conception / dimensionnement jusqu'au suivi de la performance des installations, en passant par la phase de réalisation / travaux.

Ainsi le SDES en s'associant avec l'ASDER pourrait être en mesure de faire émerger et accompagner des projets d'ENR quelque soient les typologies de porteurs, publics ou privés.

A travers ce contrat, l'ADEME a pour objectif un déploiement conséquent de territoire, avec une cible de production supplémentaire d'EnR de +100 kWh/hab +50 kWh/hab par période contractuelle de 3 ans).

Le porteur du contrat se positionne comme l'interlocuteur principal de l'ADEME et des porteurs de projet en se portant garant de l'atteinte des résultats grâce à des actions d'animation, de mise en cohérence et d'accompagnement des actions engagées sur le sujet de la chaleur renouvelable. Les porteurs des projets ainsi inscrits à ce contrat pourront bénéficier d'un accompagnement administratif et technique, d'une mise en réseau et des aides financières pour les études comme pour les investissements.

Au regard des modalités contractuelles, l'aide financière apportée par l'ADEME à travers ce contrat, pourrait être de 175 000 € sur 3 ans.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ *De valider le projet de déposer un dossier de candidature auprès de l'ADEME, au titre du contrat de développement territorial des EnR thermiques sur le territoire de la Communauté de Communes Cœur de Savoie et du Syndicat du Pays de Maurienne ;*
- ▶ *D'autoriser Monsieur le Président à déposer le dossier sur la base des éléments cités ci-avant et lui donner délégation pour finaliser ledit dossier.*

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Avenant à l'accord-cadre
travaux 2020-006

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Délibération n° CS 5-16-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Par délibération CS 4-16-2020, le Comité Syndical, réuni le 15 décembre 2020 a autorisé la signature de l'accord-cadre référencé SDES 2020-006 pour la réalisation de travaux et prestations sur le réseau de distribution publique d'électricité, les réseaux d'éclairage public et les réseaux de télécommunication.

Le groupement constitué des sociétés BOUYGUES, TRUCHET et GUINTOLLI figurait parmi les attributaires de l'accord-cadre.

Par courrier en date du 24 octobre, la société TRUCHET, membre du groupement, a notifié au SDES qu'une opération de fusion de la société TRUCHET SAS par voie d'absorption avait été entreprise par la société SOCCO entreprise. Il est précisé que ces sociétés appartenaient toutes deux antérieurement au groupe VIVIANY.

Cette opération conforte l'évaluation des capacités techniques, professionnelles et financières qui avaient été appréciées, lors de l'examen des candidatures de l'accord cadre.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 2^{ème} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ D'approuver les termes de l'avenant à l'accord-cadre référencé SDES 2020-006 à intervenir concernant la fusion de la société TRUCHET SAS par voie d'absorption par la société SOCCO ;
- ▶ D'autoriser Monsieur le Président à signer ledit avenant et l'ensemble des actes afférents.

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Transfert de la compétence optionnelle « Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques » : 44 communes de Savoie

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-17-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUÉS), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEs, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUÉS (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Le développement du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire est un levier essentiel de la transition énergétique, et réduction des gaz à effet de serre.

C'est dans cette logique que le SDES a inscrit cette compétence facultative à l'article 5.2 de ses statuts.

L'article L. 2224-37 du CGCT permet le transfert de la compétence « IRVE : mise en place et organisation d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables » aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L.2224-31 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La convention d'application du transfert de la compétence IRVE aux collectivités territoriales a été approuvée par délibération du Comité Syndical n°CS 4-16-2022 en date du 4 octobre 2022.

Le SDES, a décidé de poursuivre son accompagnement aux collectivités dans ce domaine en prenant la compétence IRVE pour assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux et prestations visant à la fourniture, la pose et le raccordement de bornes IRVE afin de disposer d'une vision à l'échelle de toute la Savoie.

Les grandes orientations stratégiques pour mettre en œuvre ce déploiement aux services des communes de Savoie, concernent :

- la localisation et la planification des investissements ; un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) sera présenté pour validation au Préfet au cours du 4e trimestre 2022 (il est notamment rendu obligatoire dans les zones dites Zones à Faibles Emissions),
- la volonté que le SDES se porte maître d'ouvrage de ce plan de déploiement,

- la gestion totale des infrastructures installées, avec la recherche d'un élu à terme.

C'est donc dans ce cadre que 44 communes ont délibéré pour transférer cette compétence au SDES.

COMMUNES	DATE DE LA DELIBERATION
AILLON-LE-JEUNE	12-juil.-22
AITON	14-nov.-22
AIX-LES-BAINS	5-déc-22
ALBERTVILLE	26-sept.-22
APREMONT	14-nov.-22
ARVILLARD	2-août-22
ATTIGNAT-ONCIN	13-sept.-22
AVANCHERS (LES)	5-nov.-22
COMMUNES	DATE DE LA DELIBERATION
AVRESSIEUX	24-oct.-22
AVRIEUX	28-nov-22
BASSENS	26-sept.-22
BELMONT-TRAMONET	29-sept.-22
BIOLLE (LA)	14-sept.-22
BRIDOIRE (LA)	29-août-22
CHAMBERY	17-oct-22
CHAMPAGNEUX	5-sept.-22
CHAPELLE-BLANCHE (LA)	28-juin-22
CHAVANNE (LA)	28-sept.-22
CHINDRIEUX	15-sept.-22
ENTREMONT-LE-VIEUX	10-nov.-22
FONTCOUVERTE-LA-TOUSSUIRE	14-nov.-22
FRONTENEX	10-oct.-22
HAUTELUCE	1-août-22
LESCHERAINES	5-juil.-22
MARTHOD	20-sept.-22
MONTMELIAN	19-sept.-22
MOTTE-SERVOLEX (LA)	3-oct.-22
MYANS	31-oct.-22
NOVALAISE	13-sept.-22
PLANAISE	22-sept.-22
PORTE-DE-SAVOIE	8-nov.-22
ROCHEFORT	19-sept.-22
SAINT-ALBAN-LEYSSE	23-sept.-22
SAINT-CASSIN	29-août-22
SAINTE-HELENE-DU-LAC	20-sept.-22
SAINTE-MARIE-D'ALVEY	5-sept.-22
SAINT-FRANCOIS-DE-SALES	27-oct.-22
SAINT-GENIX-LES-VILLAGES	7-juil.-22
SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE	13-sept.-22
SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY	30-août-22
VAL-D'ARC	8-juil.-22
VEREL-DE-MONTBEL	17-nov.-22
VERNEIL (LA)	21-oct.-22
VIVIERS-DU-LAC	5-sept.-22

Il est à noter que d'autres communes ont informé le SDES de leur démarche de transfert de compétence. Aussi, compte tenu des contraintes de programmation des conseils municipaux, le SDES inscrira à un prochain comité syndical, la suite du transfert de compétence validé par les communes.

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

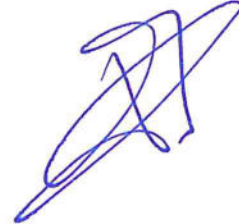
ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_17_22-DE

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 2^{ème} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ *De prendre acte du transfert de compétence de ces 44 communes qui ont souhaité s'inscrire dans la démarche du SDES ;*
- ▶ *De valider que l'intégration des biens concernés par ces transferts de compétence, au patrimoine du SDES, interviendra à compter du 1^{er} janvier 2023 ;*
- ▶ *D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les documents afférents à ce transfert de compétence pour chacune des communes concernées.*

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





SDES, territoire d'énergie Savoie
(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Débat d'orientations
budgétaires (DOB) :
Exercice 2023

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-18-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Olivier ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 1^{er} vice-Président sur le rapport d'orientation budgétaire 2023 du SDES et après en avoir délibéré :

- ▶ Prend acte de la tenue du débat d'orientations budgétaires (DOB) 2023 lors de la séance du comité syndical du 13 décembre 2022,
- ▶ Autorise Monsieur le Président ou le Vice-Président délégué à signer tout acte et à prendre toute décision nécessaire à l'application de la présente délibération

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN



SDES, territoire d'énergie Savoie
 (Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
 Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
 73290 La Motte-Servolex

Extrait
 du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) de la Savoie : Projet

L'an deux mille vingt deux
 Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-19-2022

Membres :

En exercice : 40
 Présents : 21
 Représentés : 3
 Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaumes DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

La période actuelle est charnière pour le développement de la mobilité électrique et on constate que l'offre de véhicules et les usages évoluent rapidement, de nouvelles obligations légales apparaissent et les initiatives privées se multiplient.

En Savoie, dès 2018, le SDES a porté en lien avec les collectivités, le déploiement de 46 Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) ouvertes au public. Depuis d'autres infrastructures privées ouvertes au public ont été mises en place sur les parkings des commerces et sur le réseau autoroutier notamment.

Afin d'assurer une cohérence dans le développement des bornes de recharges ouvertes au public sur le département, le SDES a entrepris l'élaboration d'un Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) tel que rendu possible par la loi d'orientation des mobilités (n°019-1428 du 24 décembre 2019) dans son article 68.

Conçu pour apporter une vision stratégique de l'évolution des besoins, mais également une déclinaison très opérationnelle à un horizon de 3 ans (2025 et 2028), le SDIRVE comprend :

- un diagnostic,
- un projet de développement et des objectifs chiffrés,
- un calendrier de mise en œuvre précisant les ressources à mobiliser,
- et un dispositif de suivi et d'évaluation.

Il définit aussi les priorités d'action pour aboutir à une offre coordonnée entre publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée

La démarche SDIRVE est une opportunité pour construire une vision collective des besoins de développement des IRVE et sera la base d'aides au déploiement telle qu'une prise en charge à 75% des coûts de raccordement pour les futures bornes issues du SDIRVE.

Les étapes de l'élaboration du Schéma Directeur IRVE (SDIRVE) de la Savoie :

- ▶ Délibération du SDES lors du CS du 14 octobre 2021 pour lancer le SDIRVE des communes de Savoie.
- ▶ Constitution d'un groupement de commandes en février 2022, au niveau de 14 syndicats d'énergie des régions AURA et PACA pour élaborer leurs SDIRVE 01, 03, 04, 05, 07, 26, 38, 42, 43, 63, 73, 74, 83, 84 avec une continuité géographique entre Montluçon (03) et Toulon (83).
- ▶ Mandatement du groupement Systra France / Element Energy pour réaliser les 14 SDIRVE pour une finalisation fin 2022.

Les actions réalisées ou à réaliser :

- ▶ Inventaire des IRVE ouvertes au public ;
- ▶ Projection de scénarii d'évolutions des besoins ;
- ▶ Evaluation des besoins en IRVE par zone et par type de recharge ;
- ▶ Définition des stratégies et priorités de développement des IRVE ;
- ▶ Validation du SDIRVE par le Préfet de Savoie (après approbation);
- ▶ Suivi et évaluation du SDIRVE (tout au long de la durée de vie du Schéma.

Le coût :

- ▶ 722 000 TTC : coût du marché pour faire le SDIRVE des 14 syndicats d'énergie.
- ▶ Financement à 80% de la Banque des Territoires dans la limite de 47 040 € TTC par syndicat d'énergie dans le cas d'un SDIRVE initié en 2021.
- ▶ A partir du 1er juillet 2022, si une IRVE est identifiée dans le SDIRVE (validé par le Préfet), le raccordement est financé à hauteur de 75% par application du taux de réfaction (TURPE).

Un rapport SDIRVE final a été produit le 30 novembre 2022 par le groupement Systra France / Element Energy. Ce rapport est présenté en annexe.

Il ressort de ce rapport que le nombre de points de charges ouverts au public en 2022 est de 664 points. Pour 2025, il sera nécessaire de doubler ce nombre de points de charges pour répondre aux besoins liés à l'évolution du parc de véhicules.

A noter qu'environ 25% 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 comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 2^{ème} vice-Président et en avoir délibéré, décide par « 23 votes pour » et « 1 abstention » des présents et représentés :

- ▶ *D'approuver le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) de la Savoie tel qu'il figure en annexe de la présente délibération ;*
- ▶ *D'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes décisions et à signer tous les documents afférents à ce SDIRVE afin de le présenter à la Préfecture de Savoie.*

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN

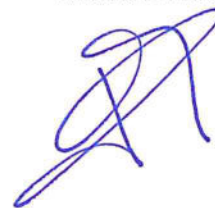





Schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le périmètre de la Savoie



Rapport final – 30/11/2022

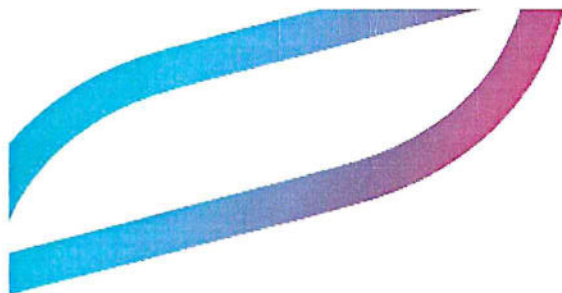
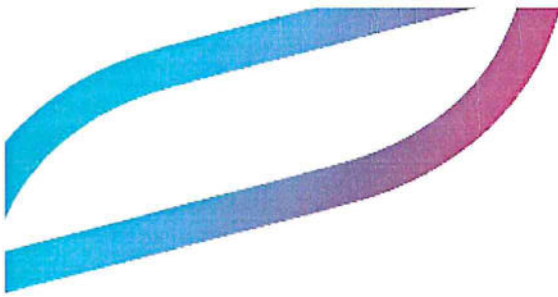


Table des matières

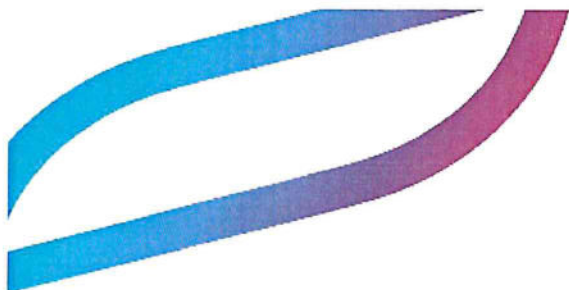
1	Introduction	5
1.1	Présentation de la démarche SD IRVE.....	5
1.2	Contextualisation du territoire	6
1.3	Structure du rapport	6
2	Diagnostic.....	7
2.1	Etat des lieux de l'existant.....	7
2.1.1	Parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables	7
2.1.2	État des lieux du réseau d'IRVE ouvertes au public sur le territoire	11
2.1.3	Analyse des IRVE existantes (données statiques).....	12
2.1.4	Analyse des recharges sur les IRVE existantes (données dynamiques)	19
2.1.5	Mise à niveau des IRVE existantes	24
2.1.6	État des lieux des solutions de mobilité et carburants alternatifs	24
2.2	Développements IRVE indépendamment du SDIRVE	26
2.2.1	Obligations réglementaires	26
2.2.2	Développement des IRVE sur les parkings non résidentiels	27
2.2.3	Estimation du développement de l'offre privée.....	31
2.2.4	Projets de déploiement en cours ou planifiés	32
2.2.5	Remontée du besoin par les acteurs publics du territoire	33
3	Scénarios d'adoptions des VE & VHR.....	35
3.1	Préambule	35
3.1.1	Tendance actuelle et réglementaire	35
3.1.2	Objectifs des constructeurs - trajectoires VE & VHR	36
3.1.3	Impact de la crise énergétique	37
3.2	Méthode d'évaluation du parc de VE et VHR	39
3.2.1	Projections de ventes de VE/VHR sur la base de scénarios	40
3.2.2	Déclinaison locale du scénario VE / VHR	47
3.2.3	Répartition du parc de véhicules par IRIS	50
3.3	Résultats par type de véhicules.....	50
3.3.1	Véhicule Particulier	51
3.3.2	Véhicule Utilitaire léger	52
3.3.3	VP & VUL	54
3.3.4	Taxis & VTC	56
3.3.5	Véhicule à deux-roues.....	57
4	Évaluation des besoins	59
4.1	Méthode générale.....	59
4.1.1	Catégories de lieux de recharge	60
4.1.2	Catégorisation du parc VE/VHR	61
4.2	Estimation de la demande en recharge.....	61



4.3	Estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés sur le territoire	64
4.4	Estimation du besoin en IRVE pour les visiteurs (tourisme).....	65
4.5	Résultats : besoin en points de charge ouverts au public.....	67
4.5.1	Besoin en points de charge ouverts au public sur tout le territoire	68
4.5.2	Répartition des besoins par IRIS - scénario ferme.....	70
4.5.3	Répartition des points de charge par type de recharge sur le territoire	72
4.6	Récapitulatif des hypothèses et résultats	76
5	Elaboration de la stratégie, des objectifs opérationnels et du calendrier	78
5.1	Rappel des objectifs de la stratégie	78
5.2	Calcul du reste-à-faire	78
5.2.1	Présentation de la méthode de calcul du reste-à-faire	78
5.2.2	Répartition du reste-à-faire par IRIS	80
5.3	Obligations réglementaires.....	85
5.3.1	Équipement réseau autoroutier et national.....	85
5.3.2	Équipement des parkings loi LOM.....	86
5.4	Stratégie territoriale et de déploiement	87
5.4.1	Présentation des 3 axes de la stratégie	87
5.4.2	Stratégie retenue par le syndicat et sa déclinaison en objectifs opérationnels	90
5.5	Fichier de données de synthèse des objectifs	102
5.6	Calendrier et plan d'action propres au territoire	103
5.7	Synthèse de la concertation mise en place pour le SDIRVE.....	103
5.7.1	Phase de diagnostic.....	103
5.7.2	Phases d'évaluation des besoins, d'élaboration des scénarios et de la stratégie ...	105
6	Annexes	108
6.1	Diagnostic - liste des 20 plus grands parkings identifiés	108
6.2	Estimation de la demande en kWh - détails	108
6.2.1	Demande en recharge ouverte au public sur tout le territoire des véhicules immatriculés sur le périmètre.....	108
6.2.2	Demande en recharge ouverte au public par IRIS	113
6.3	Estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés sur le territoire - détails	115
6.3.1	Puissance de recharge.....	115
6.3.2	Utilisation des points de charge	116
6.4	Estimation du besoin en IRVE pour les visiteurs (tourisme) - détails	117
6.5	Analyse de sensibilité	119
6.5.1	Présentation des paramètres et scénarios	119
6.5.2	Présentation des résultats de l'analyse de sensibilité.....	120
6.6	Mise à niveau	120
6.6.1	Mode de paiement	120



6.6.2	Mesure de la recharge.....	121
6.6.3	Types de prises.....	122
6.6.4	Protocole de communication et recharge intelligente	122
6.6.5	Connexion internet	123



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 :

- Coordinée 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.

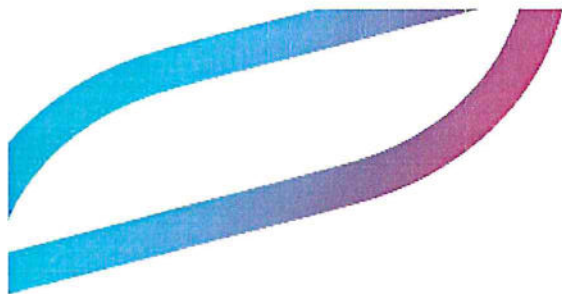
La progression rapide de la mobilité électrique à batterie demande un déploiement efficace des infrastructures de recharge. Le marché de la recharge pour véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables est marqué par un changement de paradigme avec une implication toujours plus forte du secteur 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.

¹ Infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables

² [Guide Schéma Directeur](#)



Rapport final
30/11/2022



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 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

Le SDES est l'établissement public des énergies de la Savoie (73), département frontalier avec l'Italie, de la Haute-Savoie au sud ainsi que des départements de l'Ain et l'Isère à l'ouest. Le département de la Savoie est le second plus montagneux de France, après le département des Hautes-Alpes, avec près de 90 % de son territoire situé en zone de montagne. Le département est par ailleurs caractérisé par de nombreux flux touristiques, notamment en hiver et en été dans les zones montagneuses, apportant en très grand nombre de véhicules non immatriculés dans le département sur le territoire, ce qui entraînera une forte demande en borne de recharge ouverte au public. Le département comprend également le Lac du Bourget, et des agglomérations telles que Chambéry et Albertville qui recensent une forte concentration d'habitants ainsi qu'un flux touristique conséquent. Comme partagé par le SDES en réunion de lancement de la démarche d'élaboration du SD IRVE en mars 2022, ces zones sont déjà couvertes par le réseau de recharge eborn depuis 2018, aménagé par le syndicat d'énergie, et un constat de manque d'offre généralisée sur le territoire, notamment dans les stations de ski et les communes traversées pour s'y rendre.

1.3 Structure du rapport

Dans ce rapport final, toutes les phases du SDIRVE 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. La phase de diagnostic intégrera 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 détaillera l'estimation du parc de véhicules à horizon 2025 et 2028. La troisième phase étudiera 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 section développera la stratégie du syndicat d'énergie au travers de ses propres objectifs de déploiement, notamment à l'horizon opérationnel (2025).

³ Définition [INSEE](#)

2 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 SDIRVE 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.

2.1 Etat des lieux de l'existant

2.1.1 Parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables

Répartition par type d'énergie et type de véhicules⁴

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, 6 600 véhicules électriques et hybrides rechargeables composent le parc de véhicules à carburants alternatifs avec une quasi-absence de véhicules au gaz naturel ainsi que de véhicules électriques à hydrogène.

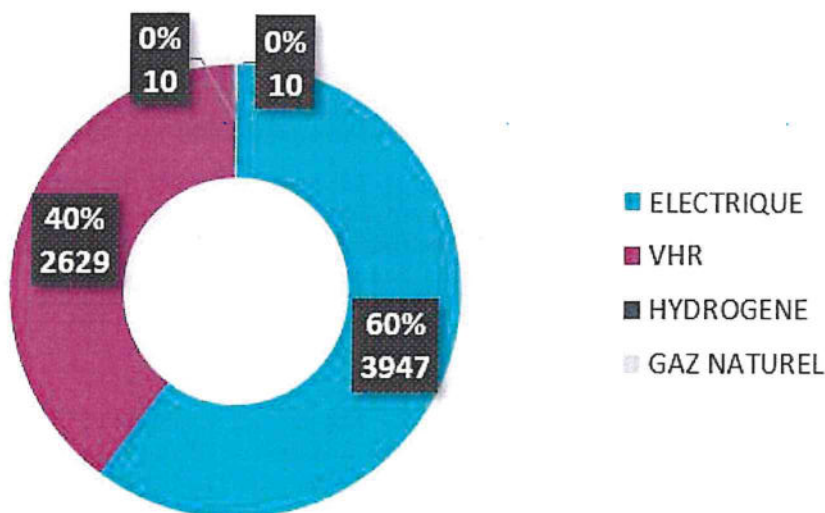
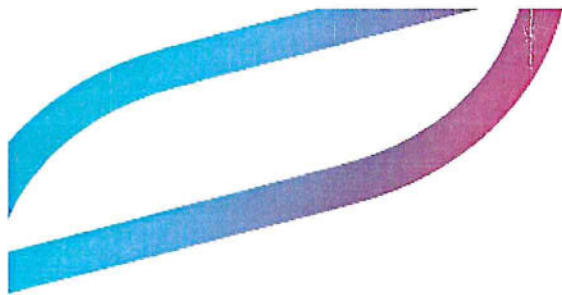


Figure 1 : répartition par type d'énergie et type de véhicules*

* : estimé à partir du parc communal Crit'Air au 1^{er} janvier 2020 et complété par les données DATANEO pour les années 2020, 2021, 2022 (avril 2022)

Les véhicules particuliers (VP) sont très majoritaires, aussi bien pour les véhicules électriques que pour les véhicules hybrides rechargeables. On retrouve néanmoins une répartition plus

⁴ Les véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) ont été intégrés dans l'analyse.



Rapport final
30/11/2022



équilibrée, dans la figure suivante, entre véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) pour ce qui concerne le gaz et l'hydrogène.

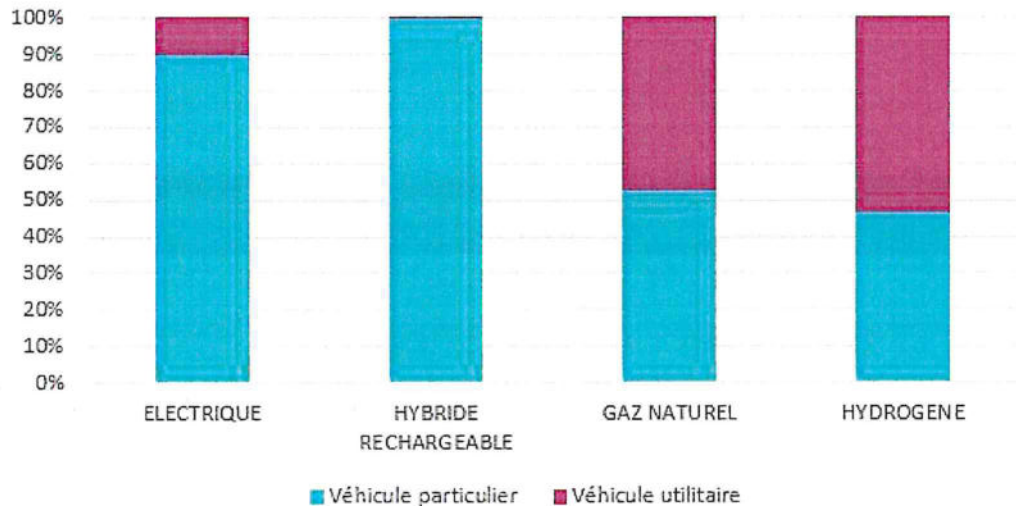


Figure 2 : caractérisation des types de véhicules par motorisation

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 Datanéo⁵, 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 de la Savoie, le nombre de VE et Hybrides rechargeables a considérablement augmenté entre 2019 et 2020 (+241%). Une augmentation qui s'est poursuivie en 2021 (+60%). Le nombre de VE a été multiplié par 6 entre 2019 et 2021. Le nombre de VHR a été multiplié par 8 en deux ans. Par rapport aux autres territoires intégrés dans le groupement, cette progression a été plus forte entre 2019 et 2020 (+241% contre +212%) mais du même ordre entre 2020 et 2021 (+60% contre +53%).

En outre, il faut souligner que 74% du parc actuel de véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables a été constitué à partir de 2020. Les évolutions de ventes de VE et Hybrides rechargeables ont été consolidées dans la figure ci-dessous.

⁵ Données achetées par le groupement de syndicats d'énergie

Rapport final
 30/11/2022

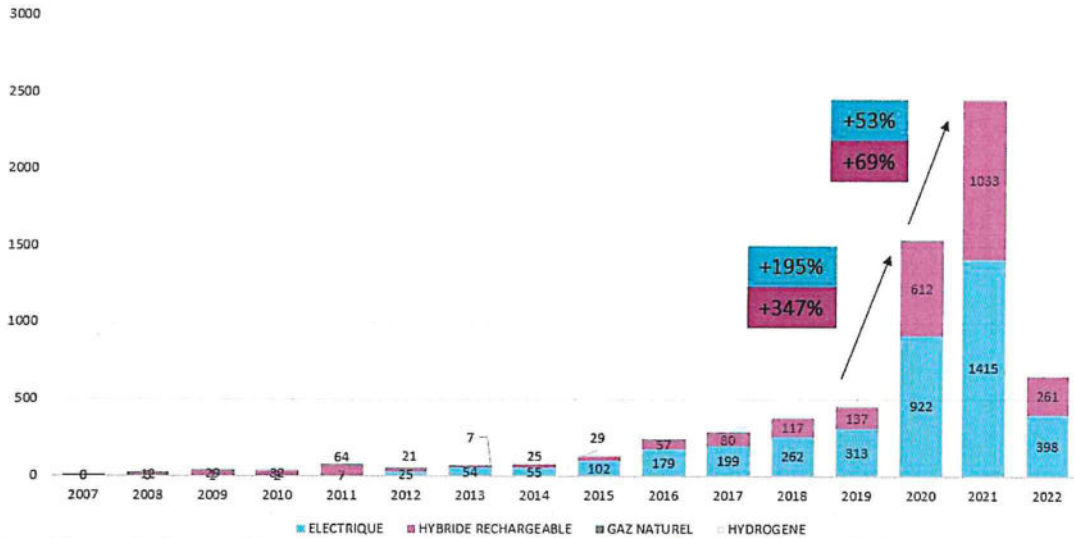


Figure 3 : année de première mise en service (source : Dataneo, période 2007 à avril 2022)

Au niveau du territoire, la part de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les ventes est passée de 2% en 2019 à 14% en 2022. La part de véhicules électriques est passée de 1,0% pour la première mise en service en 2019 à 9% en 2022. La part de VHR est passée de 0,6% en 2019 à 7% en 2022. La part de véhicules électriques et hybrides rechargeables parmi la vente de véhicules neufs est représentée ci-après.

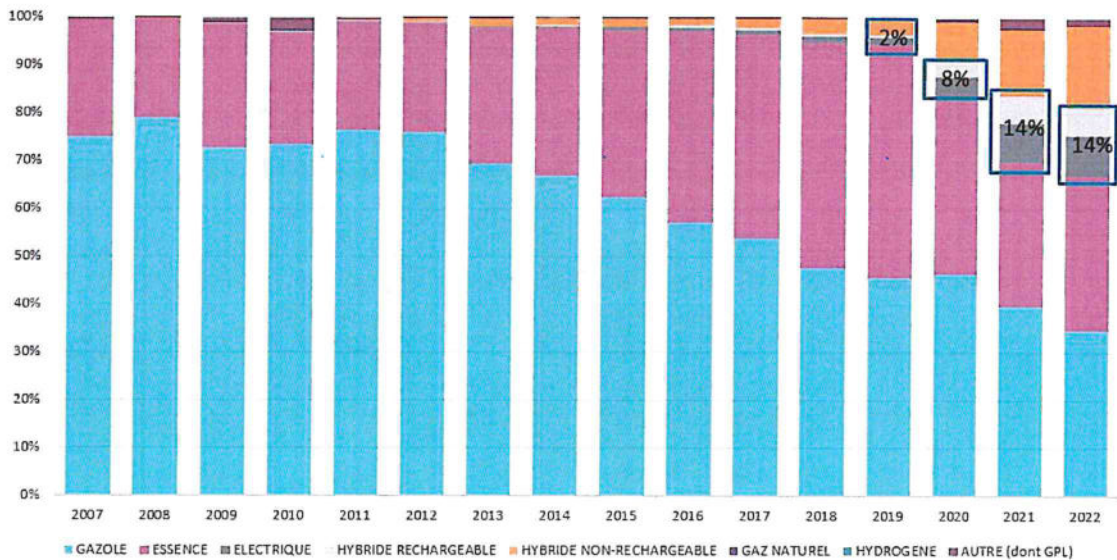
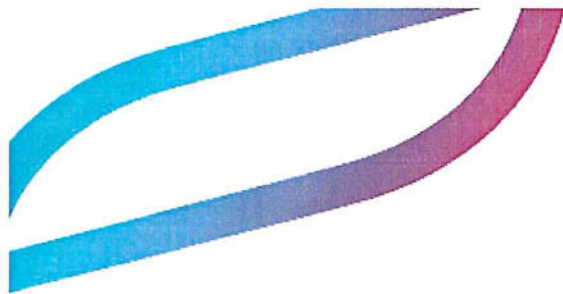


Figure 4 : type de véhicules par énergie à la première mise en service (source : Dataneo, période 2007 à avril 2022)

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.



Rapport final
30/11/2022



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 de la Savoie, ce phénomène est particulièrement visible. Les communes les mieux équipées en VE & VHR sont celles localisées proches de l'agglomération de Chambéry et autour du lac du Bourget et des stations de ski. L'agglomération du Grand Chambéry est par ailleurs concernée par une réflexion sur la mise en place d'une ZFE (Zone à faibles émissions). 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.

Chambéry est de loin la commune la plus équipée en véhicules électriques avec près de 590 véhicules, suivie par La Motte Servolex (350), Aix les Bains (210), Albertville (145), Saint Alban Leysse (100).

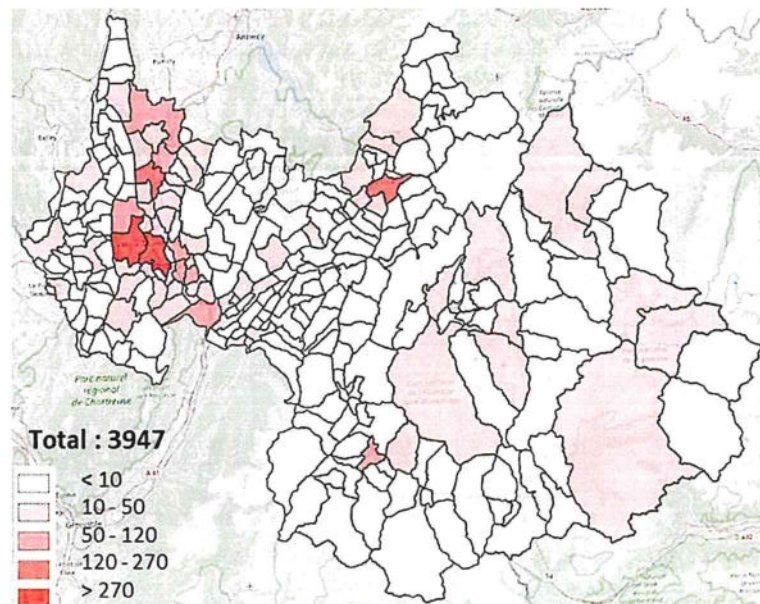
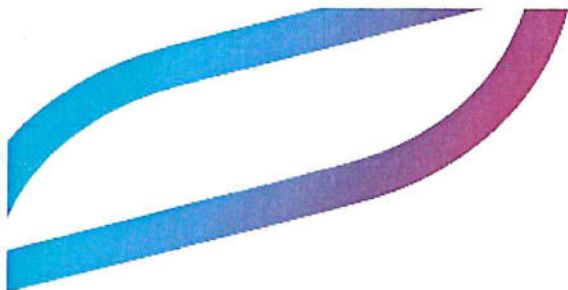


Figure 5 : répartition des véhicules électriques

Chambéry est également de loin la commune la plus équipée en véhicules hybrides rechargeables avec près de 425 véhicules, suivie par La Motte Servolex (305), Aix les Bains (150), Albertville (90), Courchevel (80).



Rapport final
30/11/2022

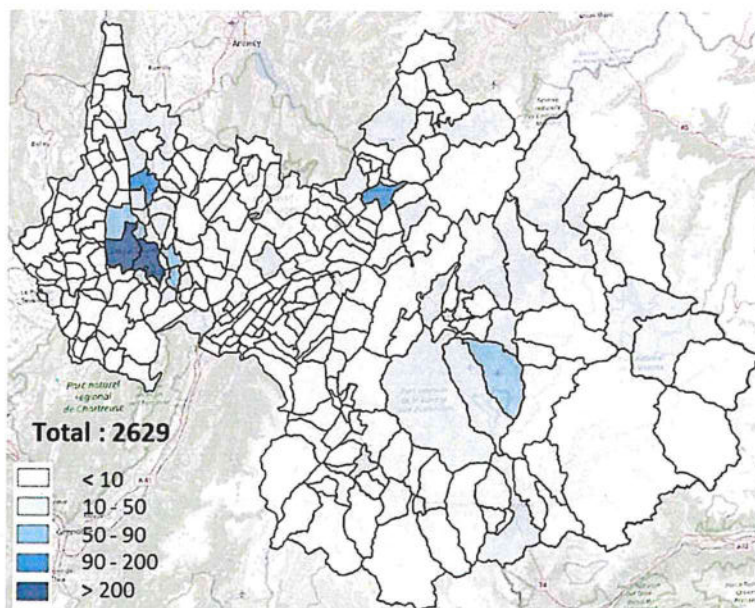


Figure 6 : répartition des véhicules hybrides rechargeables

En moyenne, sur le territoire, on dénombre 15 VE&VHR pour 1000 habitants, ce qui est supérieur à la moyenne sur le périmètre des régions AURA et Sud par exemple (13 VE&VHR / 1000 hab). Le ratio de VE et VHR pour 1000 habitants par commune a été consolidé sur la cartographie ci-dessous.

Les communes les mieux équipées en VE&VHR sont celles en périphérie de Chambéry et Aix les bains, ainsi que la commune de Courchevel.

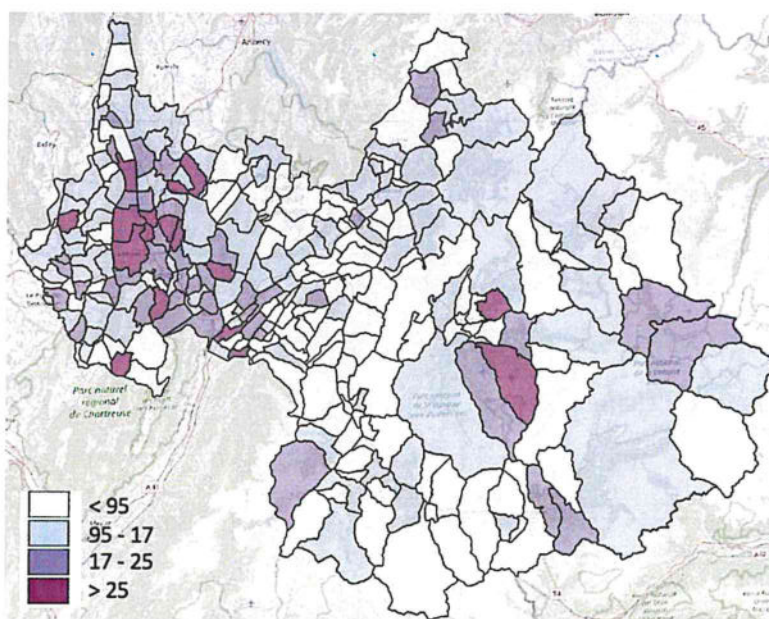
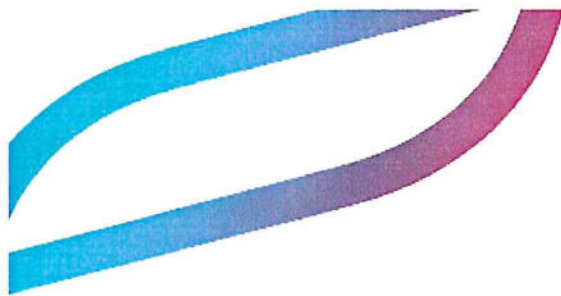


Figure 7 : Ratio véhicules électriques et hybrides rechargeables* / 1000 habitants (RP2018 INSEE)

2.1.2 État des lieux du réseau d'IRVE ouvertes au public sur le territoire



Rapport final
30/11/2022



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'AFIREV⁶ (Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules), plusieurs points de charge peuvent être associés à une même borne.

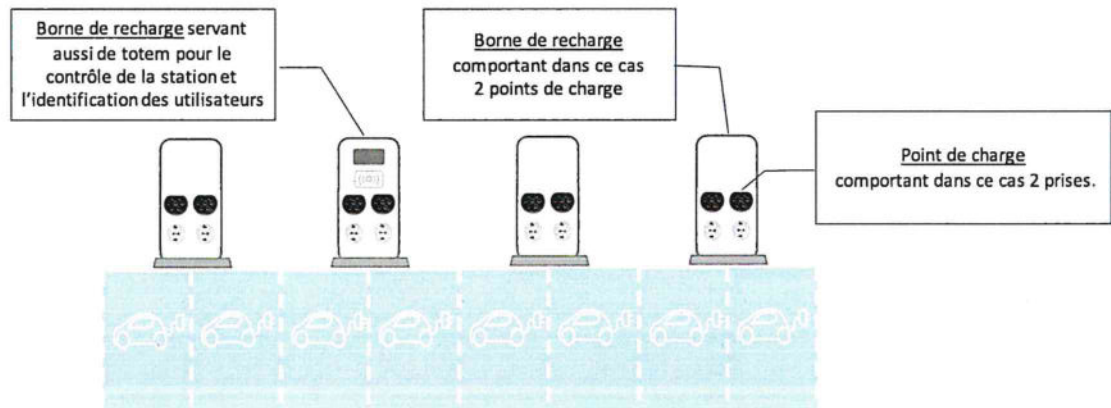


Figure 8 : illustration des termes sur un exemple de disposition d'une station de recharge (source : AFIREV)

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 à travers le SDES 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.

2.1.3 Analyse des IRVE existantes (données statiques)

Point de charge par puissance

(> 7,4kW et ≤ 22kW), recharge rapide (> 22 kW et < 150kW) et recharge ultra-rapide (≥ 150kW). 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.

⁶ Définition des termes utilisés par l'AFIREV

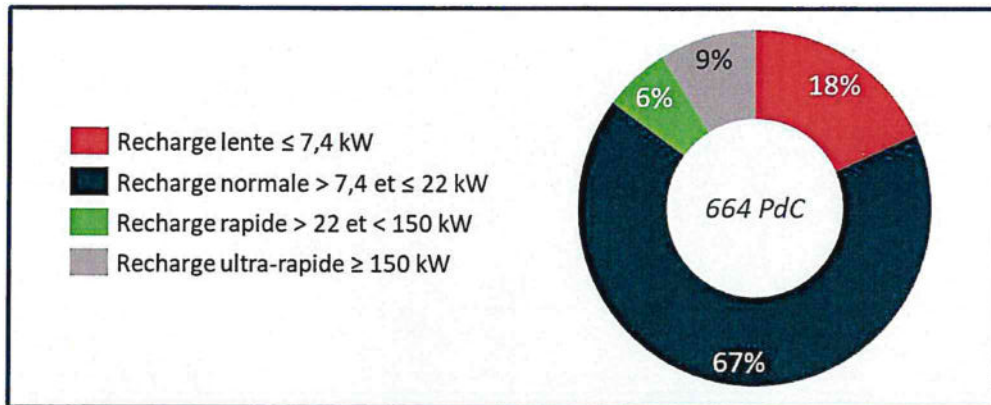
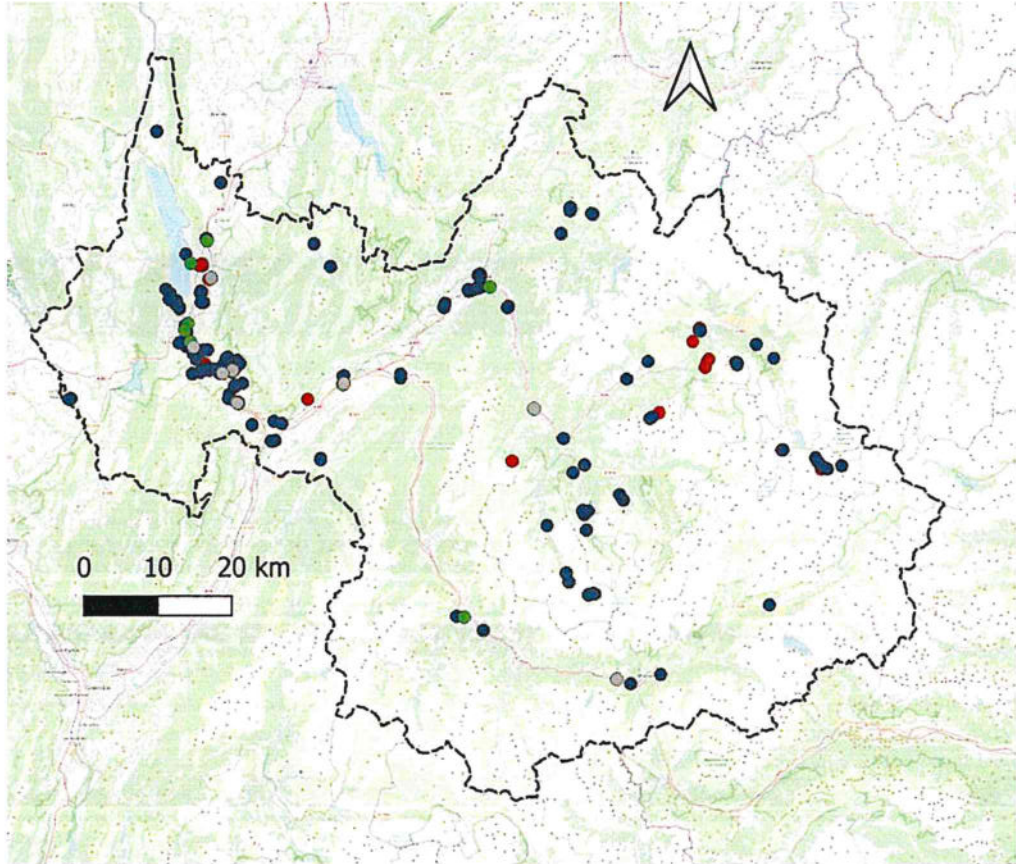
Rapport final
30/11/2022

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. On constate une forte densité en points de charge ouverts au public dans les territoires de Chambéry, autour du lac du Bourget ainsi que des environs d'Albertville, caractérisés par une forte adoption du VE et VHR, comme présenté dans la section précédente.



Rapport final
30/11/2022



Points de charge existants par puissance (kW)

- ≤ 7,4 kW
- > 7,4 kW et ≤ 22 kW
- > 22 kW et < 150 kW
- ≥ 150 kW
- 73 - Savoie

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 des parkings, soit associés à un commerce, avec une part non négligeable d'IRVE installés dans les parkings. La répartition peut s'observer sur le graphique présenté ci-dessous.

Rapport final
30/11/2022

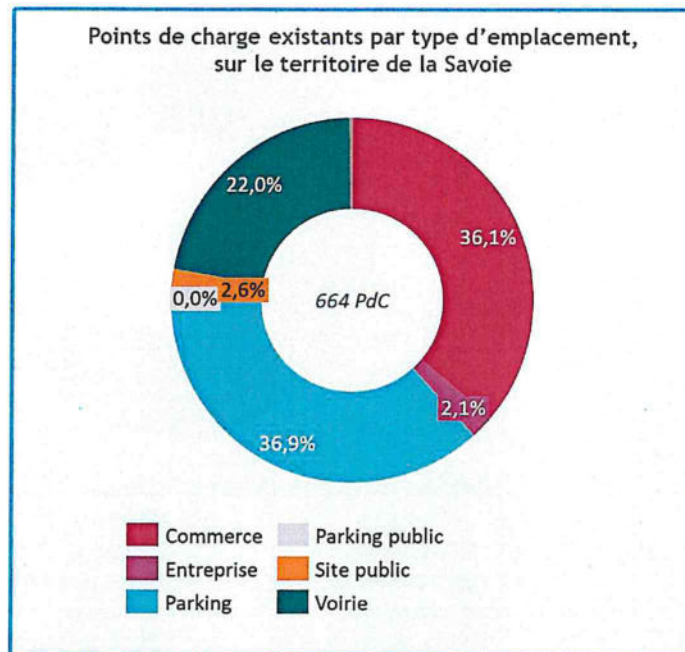


Figure 11: points de charge existants par type d'emplacement

Sur le territoire de la Savoie, moins d'un quart des points de charge sont installés sur des sites publics :

- 22,0 % sont installés en voirie (146 PdC) ;
- 2,6 % sur un autre site public (17 PdC).

Les reste des points de charge sont installés sur des sites liés à des entités privées :

- 36,1 % sont installés sur le site de commerces (240 PdC) ;
- 2,1 % sont installés sur le site d'entreprises (14 PdC) ;
- 36,9 % sont installés sur un parking (245 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.



Rapport final
30/11/2022

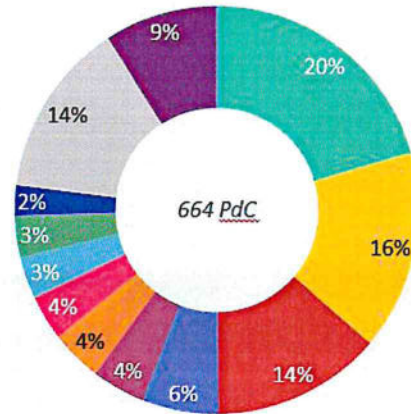
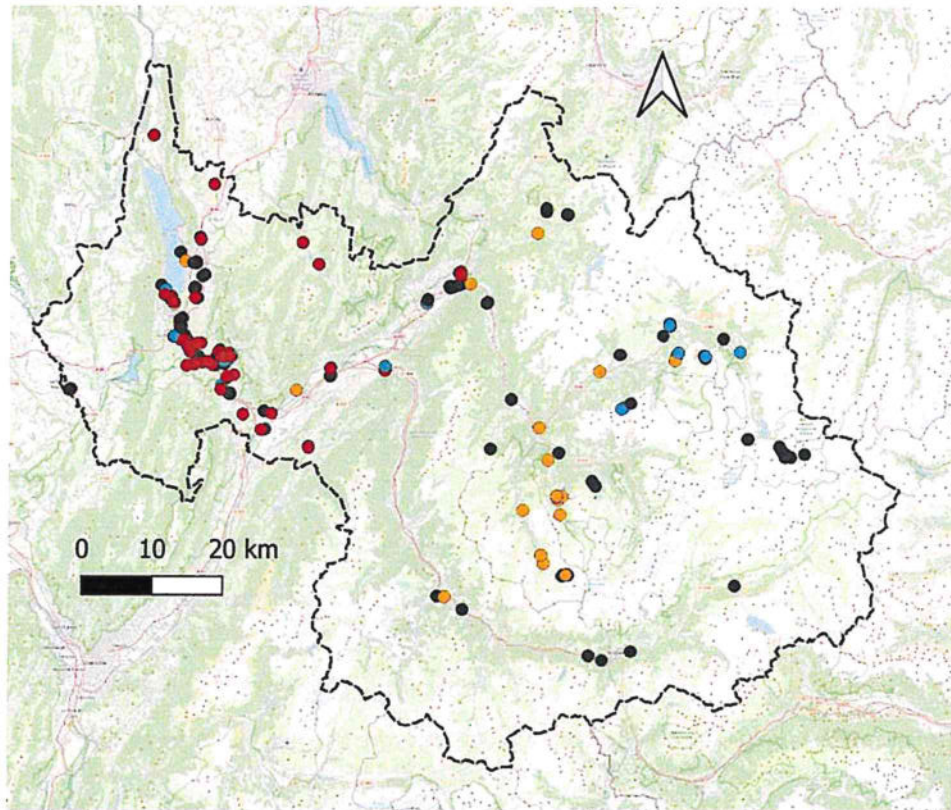


Figure 12 : points de charge existants par opérateur

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 relativement 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.

Rapport final
30/11/2022



Points de charge existants par opérateur

- Shell EV Charging Solutions B.V.
- Freshmile
- Réseau eborn
- Autres opérateurs
- 73 - Savoie

Figure 13 cartographie des points de charge existants par opérateur

On constate par ailleurs que le réseau eborn propose un maillage important du territoire de Chambéry et autour du lac du Bourget, alors que le réseau Freshmile s'étend sur les territoires plus ruraux en montagne. Ces deux opérateurs couvrent le territoire avec le déploiement de bornes situées dans des zones touristiques. En effet, le besoin en recharge ouverte au public peut être très important, notamment en hiver et en été.

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.).

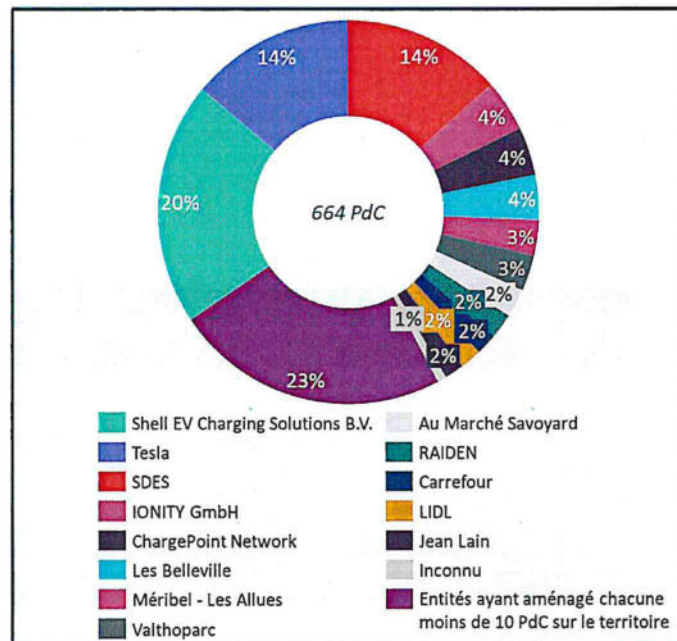
Rapport final
30/11/2022

Figure 14: points de charge existants par aménageur

Environ 56 aménageurs différents ont été identifiés sur le territoire de la Savoie. La majorité des points de charge ont été aménagés par le secteur privé. Pour le secteur public, le principal installateur est le SDES (90 PdC installés pour le compte des interco et communes). Parmi les autres aménageurs publics, on compte certaines mairies et collectivités, comme celles des Belleville, de Méribel ou de Val Thorens.

Parmi les acteurs privés, la majorité des aménagements sont réalisés par des acteurs spécialisés dans la recharge, avec environ 48% des aménagements totaux pour des acteurs comme Shell EV Charging Solutions (136 PdC), Tesla (92 PdC) ou IONITY (29 PdC).

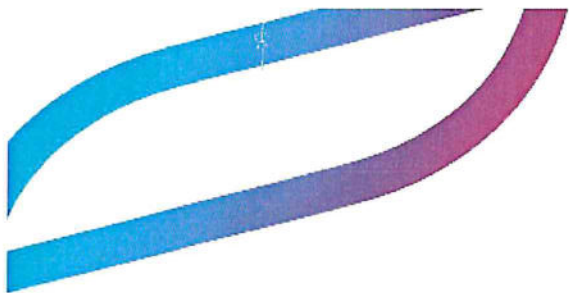
De plus, les acteurs du commerce, de la grande distribution et les concessionnaires automobiles sont également des aménageurs importants de points de charge publics, avec respectivement 9%, 7% et 6% des aménagements totaux, avec des acteurs comme Carrefour, LIDL ou encore Volvo. Enfin, les énergéticiens, les acteurs du tourisme et de la restauration 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 installé 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 de la Savoie sont les suivants :

1. Tesla (8,40 MW)
2. IONITY (6,52 MW)
3. Shell EV Charging Solutions (2,30 MW)
4. Freshmile (2,24 MW)
5. Réseau eborn (1,98 MW)
6. Driveco (0,87 MW)
7. ChargePoint (0,75 MW)



Rapport final
30/11/2022



8. Zeborne (0,48 MW)
9. Has.to.be (0,33 MW)
10. Electric 55 Charging (0,29 MW)

Les 10 aménageurs cumulant le plus de puissance installée sur le territoire de la Savoie sont les suivants :

1. Tesla (9,18 MW)
2. IONITY (6,52 MW)
3. Shell EV Charging Solutions (2,30 MW)
4. SDES (1,98 MW)
5. ChargePoint (0,75 MW)
6. Volvo (0,58 MW)
7. Les Belleville (0,55 MW)
8. Jean Lain (0,45 MW)
9. Valthoparc (0,37 MW)
10. RAIDEN (0,29 MW)

Au niveau du territoire de la Savoie, la puissance cumulée de tous les points de charge ouverts au public du périmètre s'élève à 26,4 MW.

2.1.4 Analyse des recharges sur les IRVE existantes (données dynamiques)

Dans cette partie, les points de charge seront analysés selon deux catégories principales :

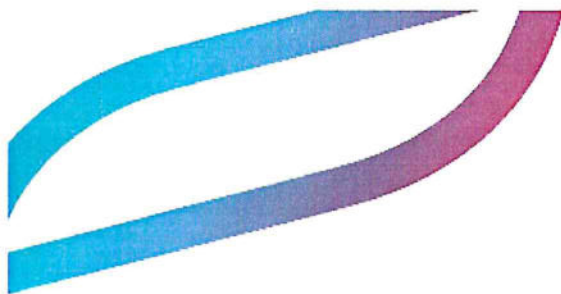
- Recharge accélérée lorsque la puissance du point de charge est inférieure ou égale à 43kW ;
- Recharge rapide lorsque la puissance du point de charge dépasse 43kW.

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, une forte augmentation du nombre de recharges réussies par point de charge sur les IRVE ouvertes au public a été constatée sur les 2 dernières années visibles 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 3,5 (+254%) en Savoie. Ce chiffre est celui de la recharge accélérée, car les données sur l'évolution de la recharge rapide n'ont pas été rendues disponibles.



Rapport final
 30/11/2022

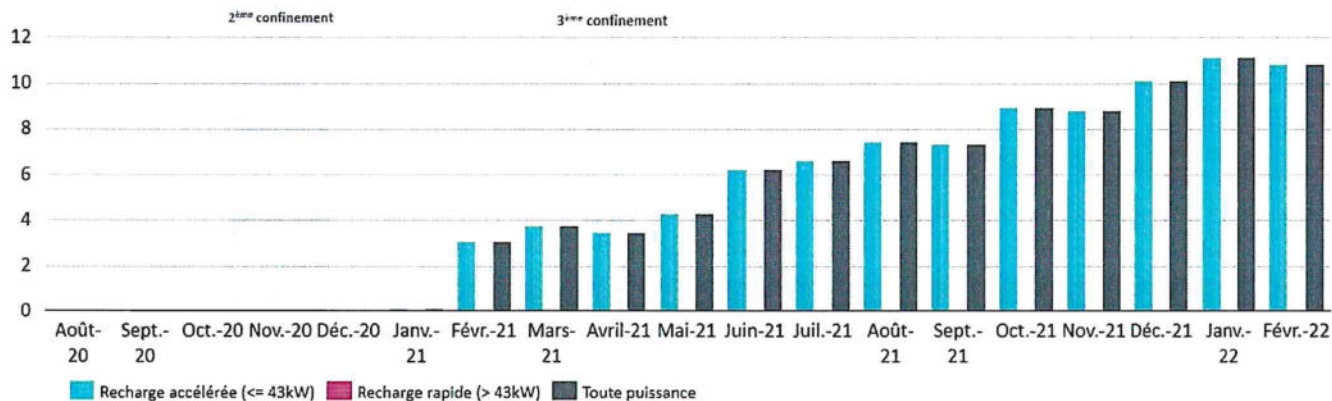


Figure 15 : nombre moyen de sessions de recharge réussies par point de charge

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 en Savoie, le taux d'occupation moyen a fortement augmenté entre février 2021 et février 2022 (+452%). Ce chiffre est celui de la recharge accélérée, car il n'y avait pas de points de charge rapide pour lesquels cette donnée a pu être calculée.

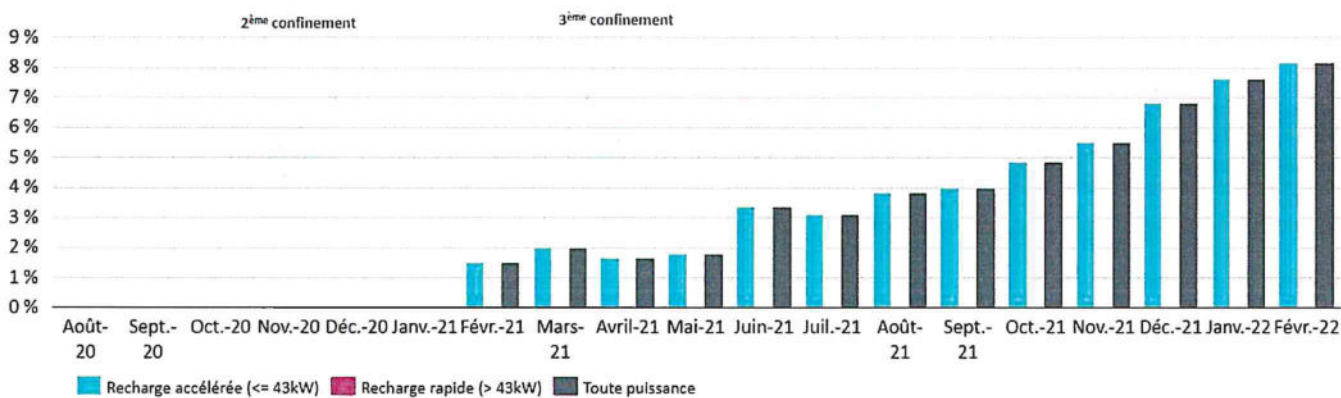
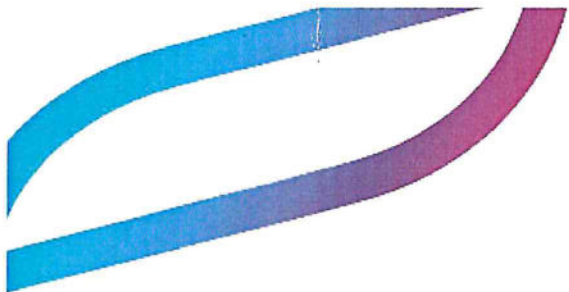


Figure 16 : taux d'occupation moyen des points de charge

Taux de disponibilité des points de charge



Rapport final 30/11/2022



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 SDES avec un taux supérieur à 96% sur les 19 derniers mois. Par ailleurs, 80% 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 en Savoie 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 depuis mars 2021, mis à part janvier et février 2022 où le taux de disponibilité estimé tombé sous les 85%. Sur la période août 2020-février 2021, le taux de disponibilité estimé des autres réseaux était plutôt hétérogène, avec des variations à la hausse et à la baisse.

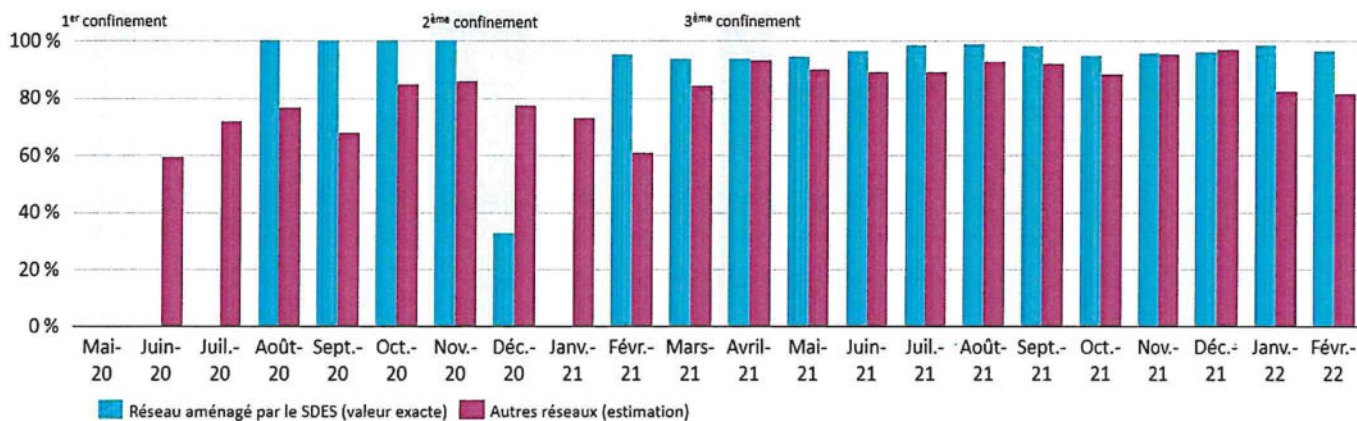


Figure 17 : taux de disponibilité moyen des points de charge

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 1h (et même inférieure à 45 minutes 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).

Depuis janvier 2021, la durée moyenne des sessions de recharge sur les points de charge rapide a été de 41 minutes, ce qui peut s'expliquer par le fait que de nombreux points de charge sont situés sur des axes autoroutiers, et destinés à la recharge en transit. En parallèle, la durée

Rapport final
 30/11/2022



moyenne des sessions de recharge sur les points de charge accélérés a été de 4h depuis janvier 2021.

Il peut arriver d'avoir des données assez hétérogènes et écartées de la moyenne de ces 2 dernières années. Dans ces cas-là cela peut être une conséquence d'un problème du compteur du point de charge ou bien du phénomène de voiture « ventouses ». Ce phénomène est décrit lorsque la durée de session est plus élevée que le temps théorique de la recharge, et que le véhicule monopolise le point de charge, ne permettant donc pas à d'autres utilisateurs de se brancher.

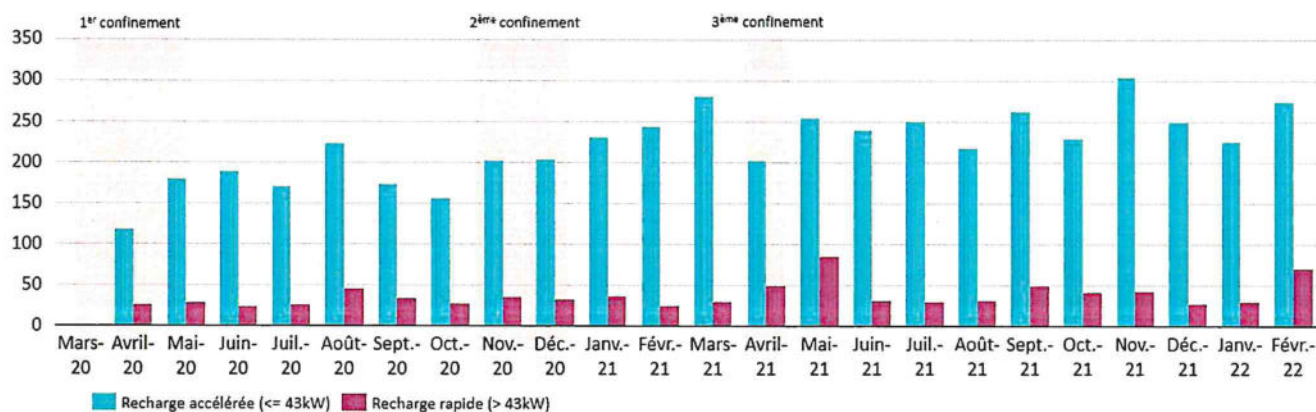


Figure : 18 durée moyenne des sessions de recharge réussies

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.

Sur les deux dernières années, une stagnation de la consommation d'énergie moyenne par recharge est constatée. 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 était en moyenne de 21 kWh depuis début 2021.

Ces éléments suggèrent que les utilisateurs de véhicules électriques 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, aucun point de charge accélérée (sur 90 pour lesquels cet indicateur a pu être calculé) ne dépasse le taux de référence de 30 kWh / jour en moyenne pour 3 mois sur les 12 derniers mois. Le calcul équivalent n'a pu être fait pour la recharge rapide puisqu'il n'y avait pas de points de charge sur lesquels les indicateurs pouvaient être calculés.

Rapport final
30/11/2022

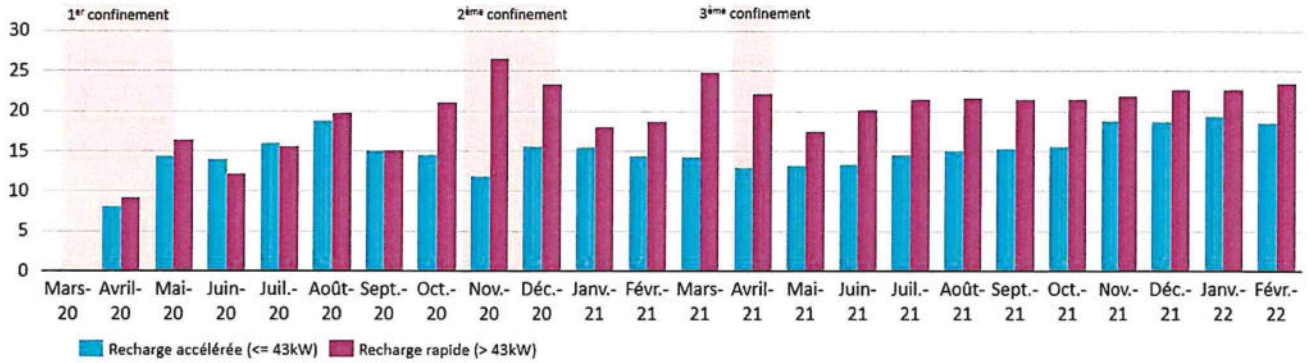


Figure 19 : consommation d'énergie moyenne par recharge réussie

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.

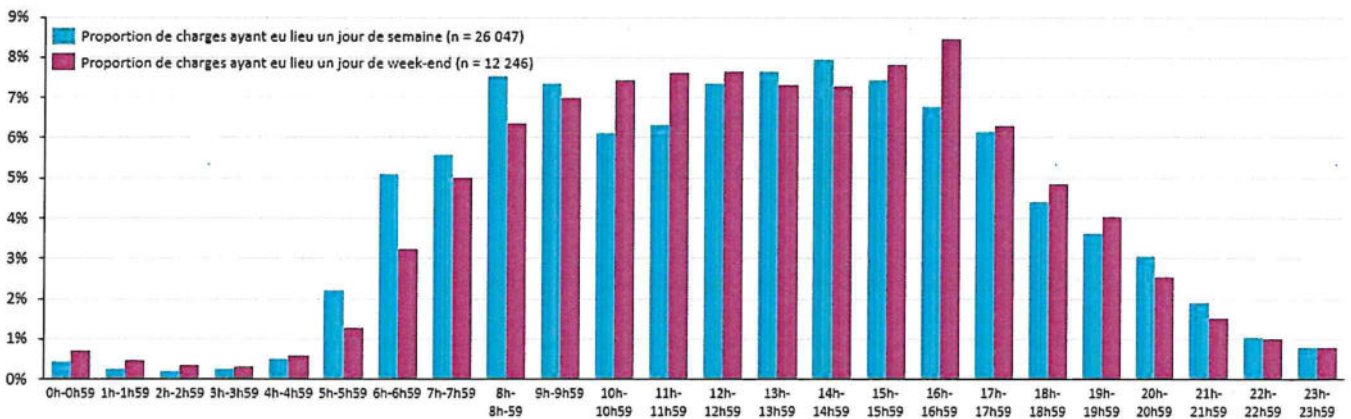
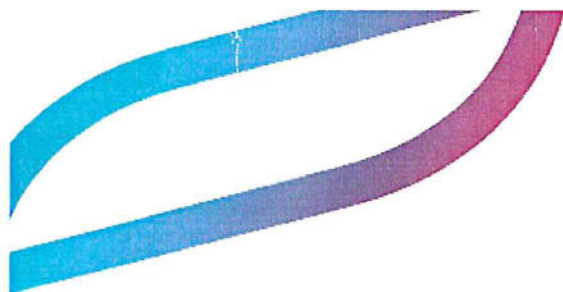


Figure 20 : horaire moyen de début de charge pour un jour de semaine et de week-end

Les recharges réalisées en semaine débutent tôt le matin, mais se concentrent essentiellement entre 6h et 20h, avec 89% des recharges débutées sur ces créneaux et une assez grande homogénéité. Pendant les jours de week-end, 90% des recharges débutent également sur cette période. On observe un décalage assez net du pic matinal avec des charges moins nombreuses qu'en semaine sur la période 6h-9h (notamment 6h-7h). Inversement, les mises en charges sont plus nombreuses sur les créneaux 10h-12h et 16h-17h qu'en semaine. Globalement, que l'on considère les recharges débutées en semaine ou le week-end, 95-96% des recharges sont initiées entre 6h et 22h.



2.1.5 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.

2.1.6 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.

Rapport final
30/11/2022



- 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.

Plusieurs stations de distribution H2 et GNV sont actuellement en projet⁷, mis en perspective sur la cartographie exposée ci-dessous. 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.

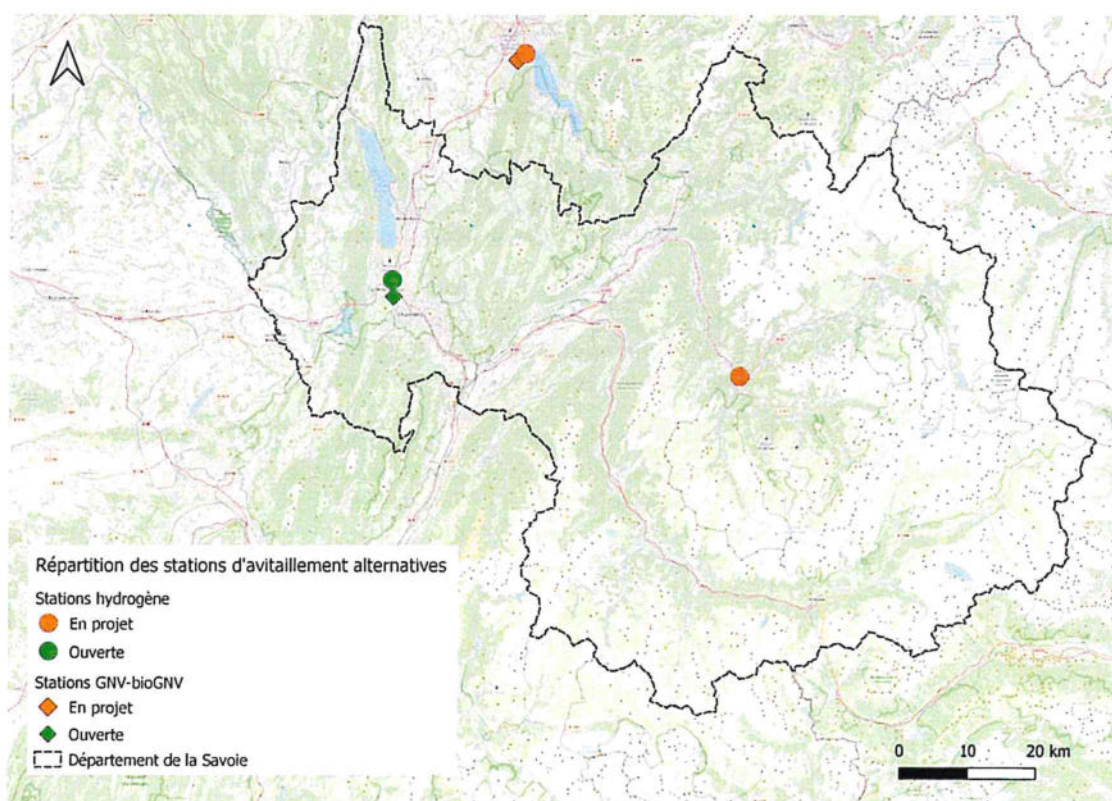
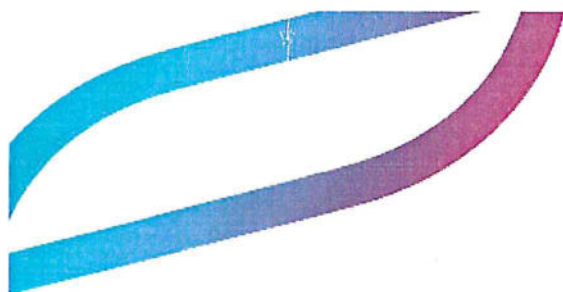


Figure 21 : cartographie des stations de distributions H2 /GNV

⁷ L'analyse est basée sur les sources de référence suivantes : [H2Mobile](#), [VIG'HY](#), [Gaz Mobilité](#)



Rapport final
30/11/2022



Le département de la Savoie compte à ce jour une station hydrogène et une station GNV, situées toutes les deux dans la zone de Chambéry, à l'ouest du territoire.

2.2 Développements IRVE indépendamment du SDIRVE

2.2.1 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 :

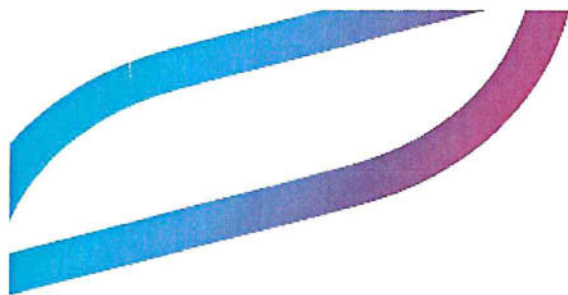
- Le parc de stationnement est situé à l'intérieur du bâtiment et, dans le cas de rénovations importantes, les travaux de rénovation comprennent le parc de stationnement ou l'infrastructure électrique du bâtiment ;
- Le parc de stationnement jouxte le bâtiment et, dans le cas de rénovations importantes, les travaux de rénovation comprennent le parc de stationnement ou l'infrastructure électrique du parc de stationnement.

Dans les mêmes 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



Rapport final
30/11/2022



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, en l'absence des décrets d'application, les modalités de mise en application de la loi LOM sur les parkings associés (puissance de recharge, porteur du projet, financement, etc.) restent incertaines à ce jour.

2.2.2 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 de la Savoie

Sur le périmètre, 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 des villes principales (Chambéry, Albertville, Aix-les-Bains...).

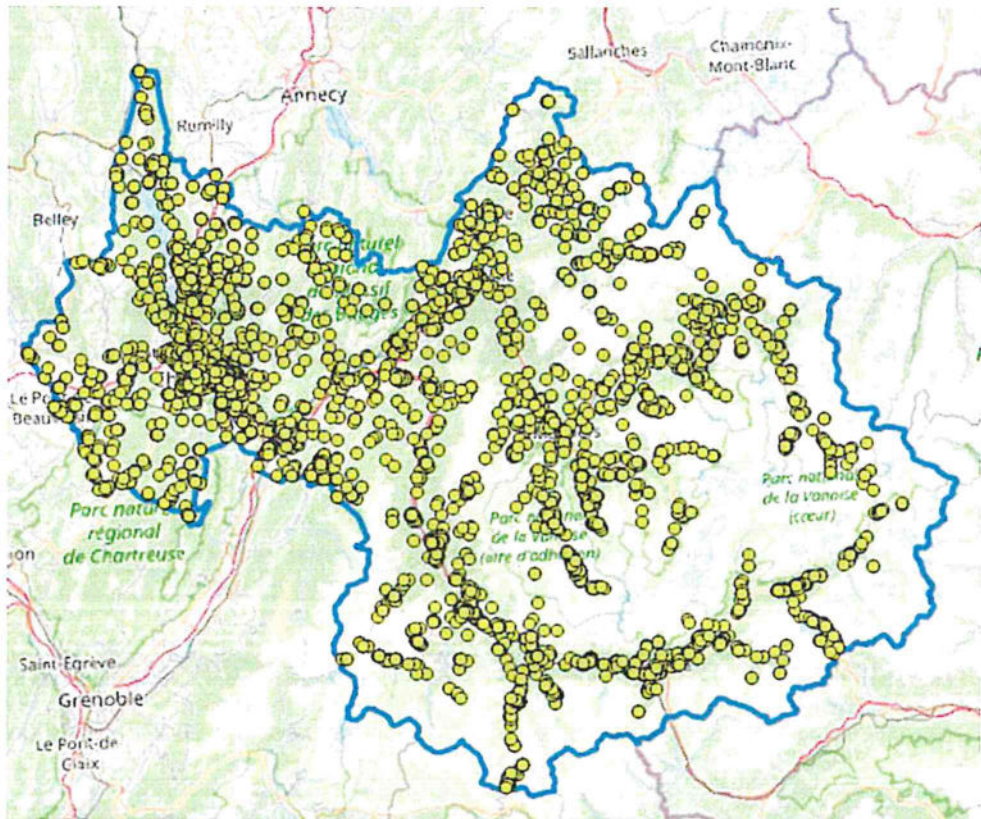


Figure 22 : carte des parkings répertoriés

L'agglomération de Chambéry ainsi que certaines communes de grande superficie dans l'est du territoire regroupent un nombre important de parkings.

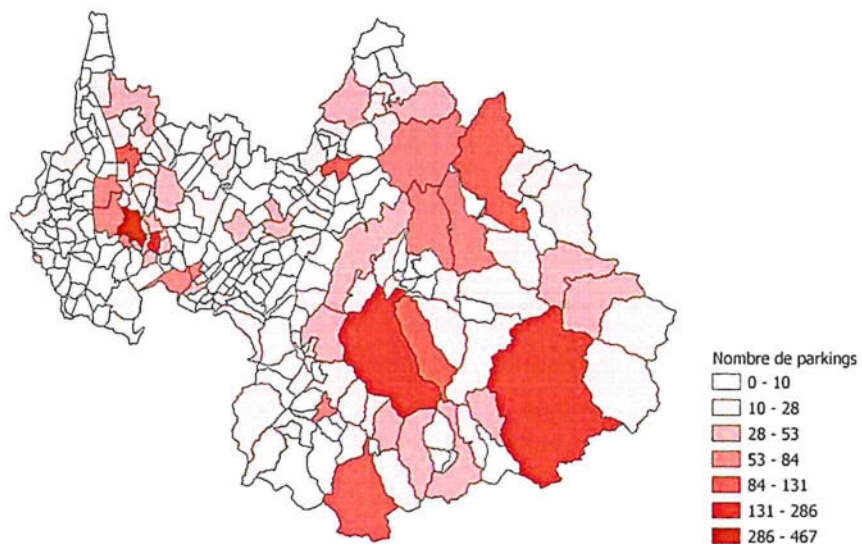


Figure 23 : nombre de parkings par commune

Rapport final
 30/11/2022



5 076 parkings sont recensés dans le territoire de la Savoie, avec l'hypothèse d'une place de parking pour 35m² (lorsque le nombre de places n'est pas disponible), un nombre de places de parkings total estimé est évalué.

30% des parkings répertoriés (1 593) ont plus de 20 places. L'immense majorité des parkings de plus de 20 places est située soit dans une commune touristique, soit dans une zone de plus de 20 habts/km², soit à proximité d'un ERP (Etablissement Recevant du Public) ou d'un commerce. 133 157 places ont été recensés sur les bases de données pour le territoire.

Le nombre de points de charge induits par la réglementation et les obligations de la LOM en 2025 serait d'un peu plus de 5 500 (5 527) (à mettre en perspective avec les 664 points de charge existants actuels).

Tableau 1 : synthèse de l'analyse parking réalisée

	Total*	+ 20 places	+ 20 places situées dans une communes touristiques 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	5 076	1 593	1 541
Nombre de places estimées	133 157	111 434	109 130
Nombre de points de charge induits par la réglementation**	-	5 527	5 413

*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, comme peut le représenter la figure ci-après.

Rapport final
30/11/2022

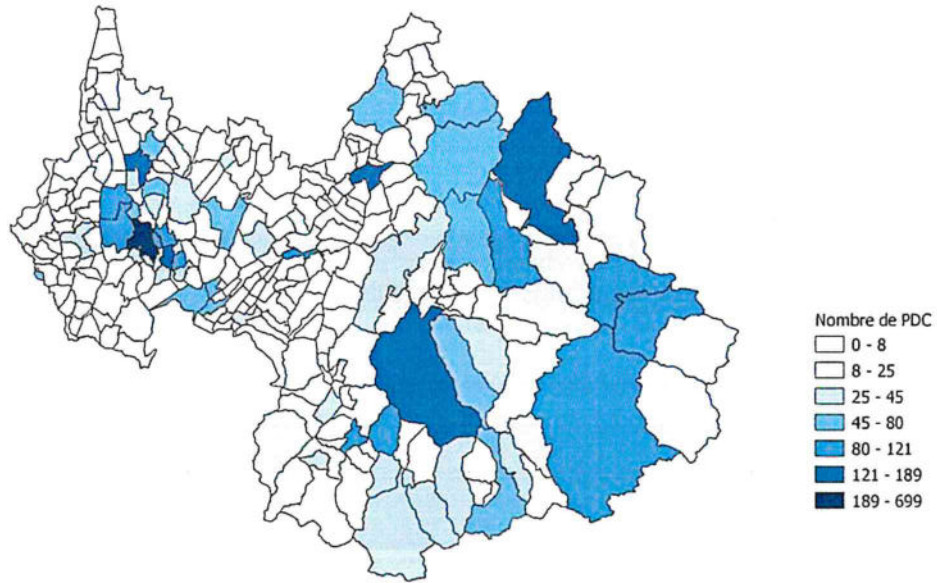


Figure 24 : nombre de PDC requis par commune

Si l'on réalise un zoom sur les 20 plus grands parkings sur le territoire, ceux-ci sont répartis principalement dans le secteur de Chambéry et Aix-les-Bains, Le Bourget du Lac. Les résultats ont été consolidés dans la cartographie suivante ainsi que dans le tableau disponible en annexe 6.1.

Ce sont presque tous des parkings dans des zones commerciales (18/20) et les autres sont des parkings publics isolés ou privés. Le nombre total de places de parkings pour ces 20 principaux sites est de 9 571 places.

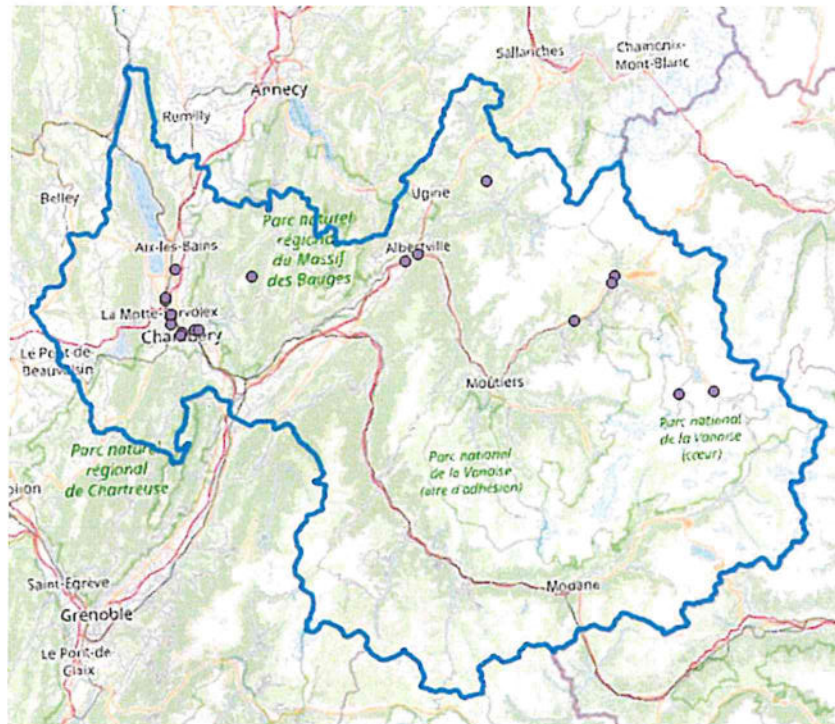
Rapport final
30/11/2022

Figure 25 : emplacement des 20 plus grands parkings

2.2.3 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 graphiquement la Figure 26. 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 privée⁸ 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 ;
- 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 territoire⁹ :

- 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.

⁸ Enquête comportementale auprès des possesseurs de véhicules électriques, ENEDIS, Février 2021

⁹ Données issues d'échanges directs avec ENEDIS



Rapport final
30/11/2022



Sur le périmètre considéré, on recense comme souligné dans les sections précédentes près de 6 600 véhicules électriques à batterie et hybrides rechargeables. Les estimations portent donc le nombre de points de charge privés a minima à 6 600 points de charge, représentant près de 91% des points de charge en service sur le territoire. Ces éléments sont récapitulés ci-dessous.

Le nombre de points de charge ouverts au public est connu grâce aux données collectées dans le cadre de cette étude, mentionnées dans la partie 2.2.

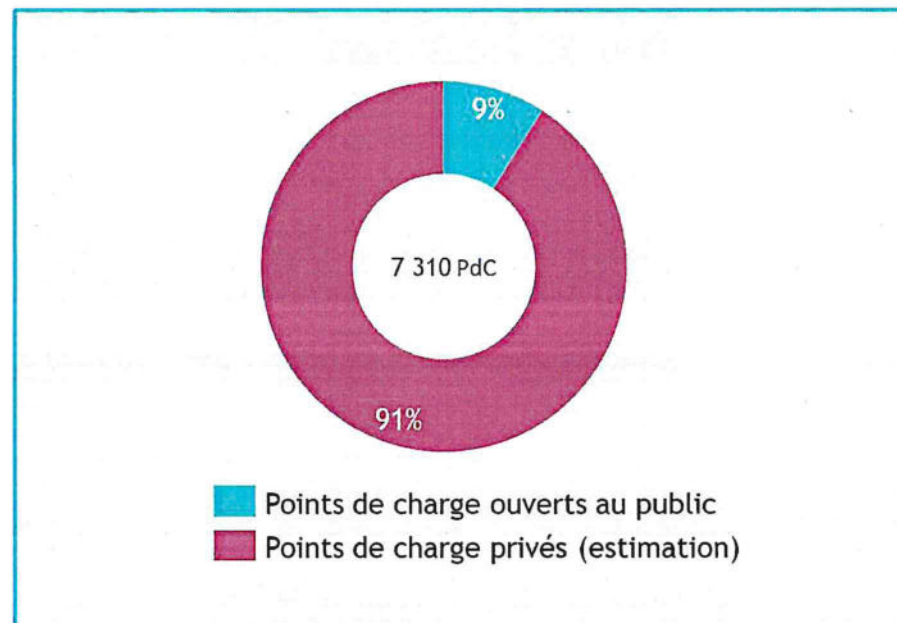


Figure 26 points de charge ouverts au public et privés sur le périmètre

2.2.4 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 trop 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 recense ces derniers par date de mise en service.

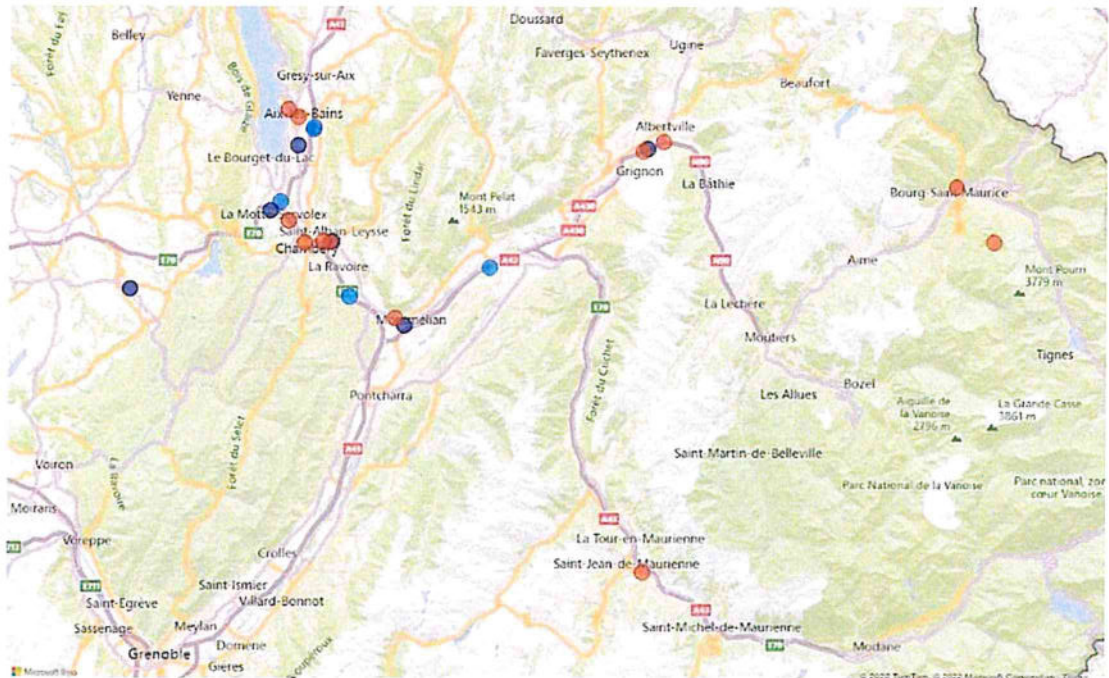
Par conséquent, de nombreux projets de stations de recharge ont été recensés auprès d'acteurs privés et publics pendant la phase de consultation. Cette première phase de consultation a permis d'identifier des projets d'environ 70 points de recharge en Savoie, toutes du réseau eborn. Les localisations ne sont pas encore définies par le SDES.

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

Rapport final
30/11/2022



comportent des données confidentielles et les détails (puissance, nombre de points de charge, etc.) n'ont donc pas pu être partagés.



Typologie ● Autoroutes ● Centre commercial ● Parkings publics

Figure 27 : Cartographie des projets de stations des clients "grands comptes"

2.2.5 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 webinar 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.).

Le résultat de ces contributions est présenté dans la figure ci-dessous.

Rapport final
30/11/2022

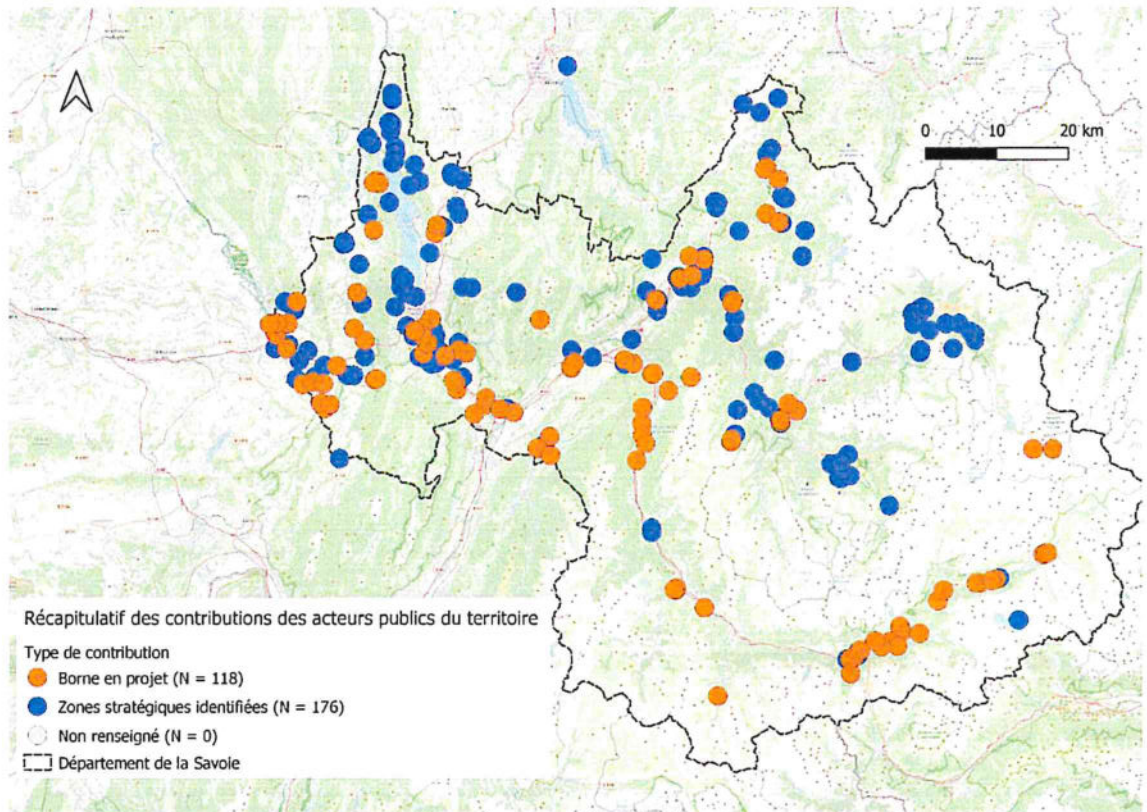
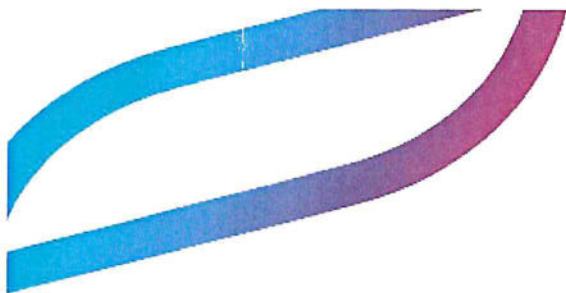


Figure 28 : récapitulatif des contributions des acteurs publics du territoire

Les acteurs publics locaux ont identifié 118 projets de borne de recharge en cours et 176 zones stratégiques pour l'installation future d'IRVE. 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 permettront 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.



3 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.

3.1 Préambule

3.1.1 Tendence 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 a progressé en 2022 par rapport à 2021.

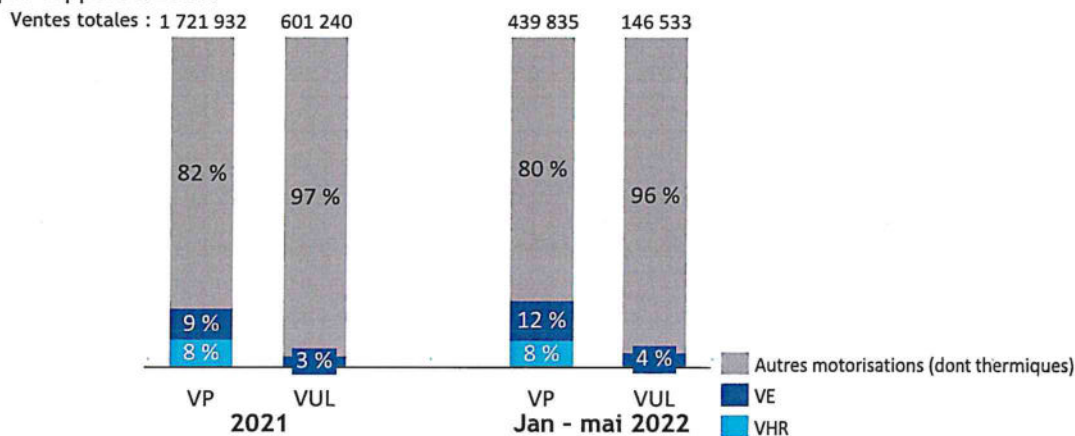


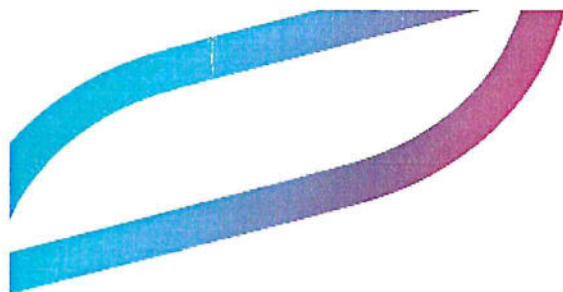
Figure 29 Ventes de VP et VUL neufs en France en 2021 et janvier-mai 2022, par motorisation (sources : baromètres immatriculations de l'AVERE)

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.



Rapport final
30/11/2022

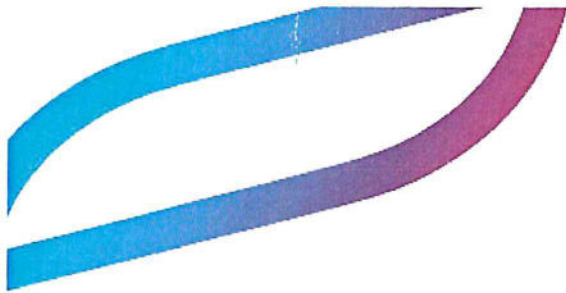


3.1.2 Objectifs des constructeurs - trajectoires VE & VHR

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 2 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.

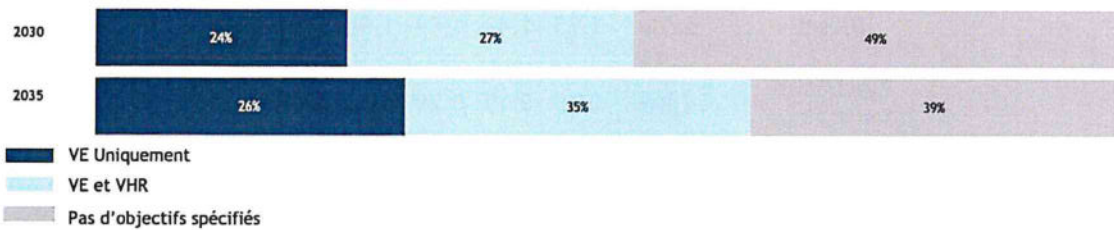


Figure 30 Parts de marché VE/VHR minimales estimées (% ventes véhicules neufs) correspondantes en considérant les parts de marché respectives actuelles des constructeurs analysés, pour les VP

3.1.3 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'enquête¹⁰](#) 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 pour les particuliers et leur recharge domicile, contraignant l'inflation à 4%. Les hypothèses d'évolution de prix sont présentées ci-dessous.¹¹

Tableau 3 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

¹⁰ Element Energy: Electric Mobility: Inevitable, or Not?

¹¹ Sources données : Prix des produits pétroliers (MTE), inflation (IMF), prix des carburants (AIE)

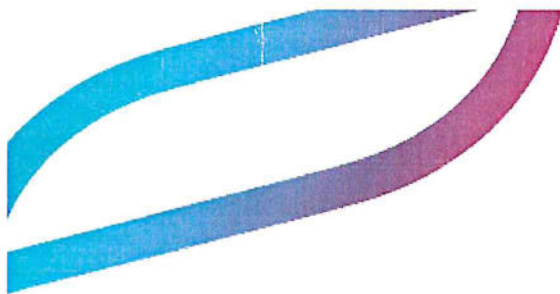


Tableau 4 Evolution des prix - Scénario "Crise énergétique" - France

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 5 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 non-rechargeable	« Crise 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 à batterie	« Crise 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.

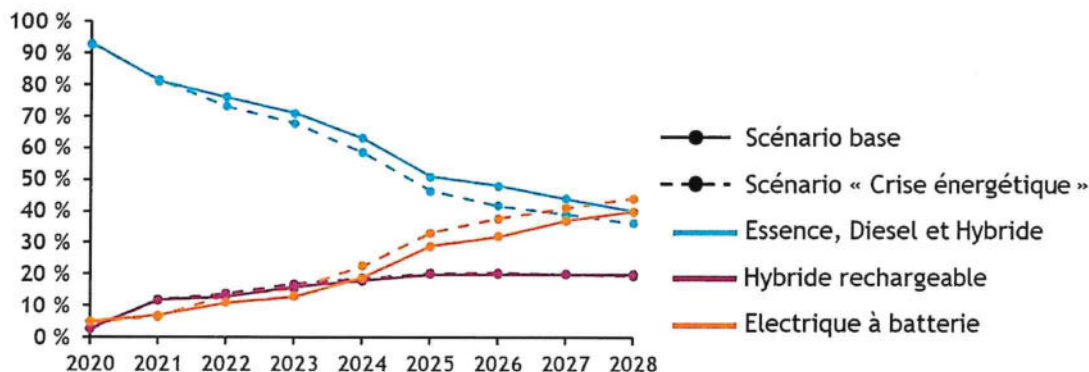
Rapport final
30/11/2022

Figure 31 Parts de marché VP en % des ventes de véhicules neufs, par motorisation et scénario

3.2 Méthode d'évaluation du parc de VE et VHR

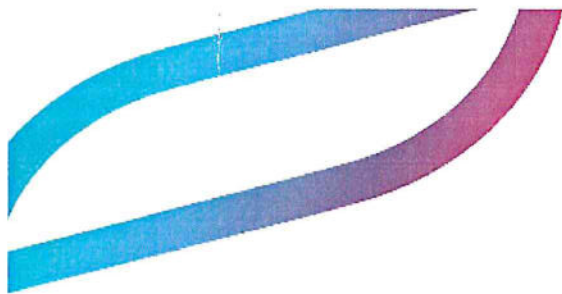
Afin de baser les projections d'adoptions de VE et VHR sur un corpus d'analyses de référence, les courbes d'adoption du VE et VHR projetées d'un ensemble de références ont été analysées et mises en parallèle (ces références précises sont présentées dans la section suivante). Cette agrégation de sources 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 SDES a décidé de sélectionner le scénario volontariste sur la base de sa connaissance fine de son territoire, pour pouvoir évaluer le besoin en IRVE. Le choix de ce scénario 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 horizon d'étude.



Rapport final
 30/11/2022



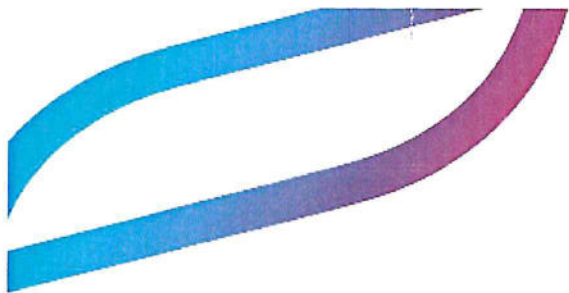
Les résultats de projections sont finalement produits à la maille de l'IRIS afin d'obtenir une granularité sur le contraste d'adoption des véhicules électriques et hybrides rechargeables au sein du département.

3.2.1 Projections de ventes de VE/VHR sur la base de scénarios

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 6 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 final
 30/11/2022



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.
--------------------------------------	----------------	------	--

3.2.1.1 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.

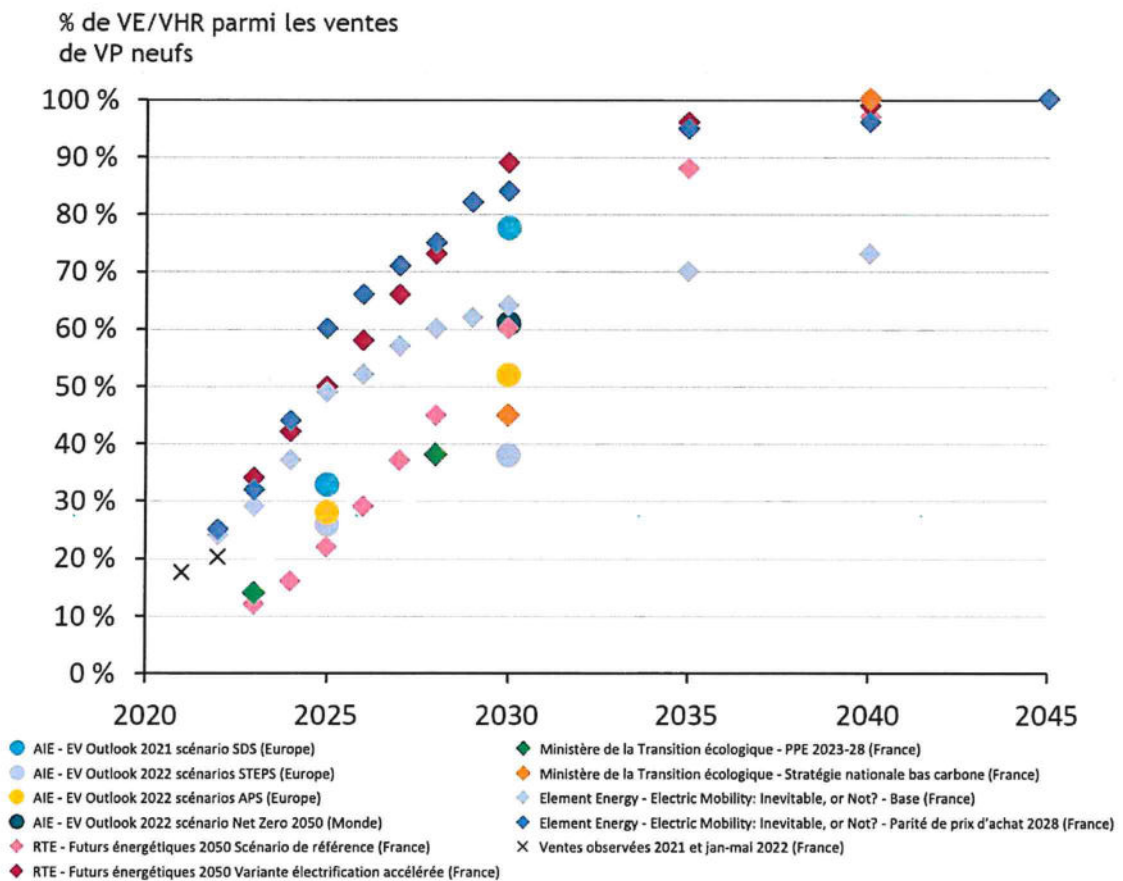
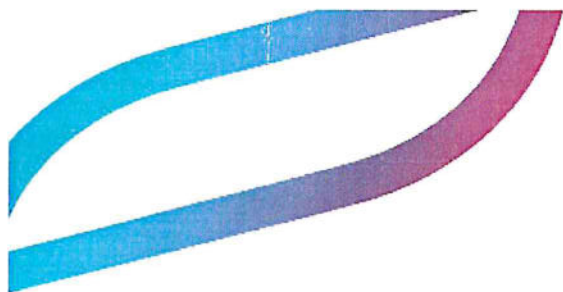


Figure 32 Scénarios de ventes VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (en % ventes VP neufs)

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.



Rapport final
30/11/2022



- 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 Energy¹², 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.

¹² Element Energy - Electric Mobility: Inevitable, or Not?

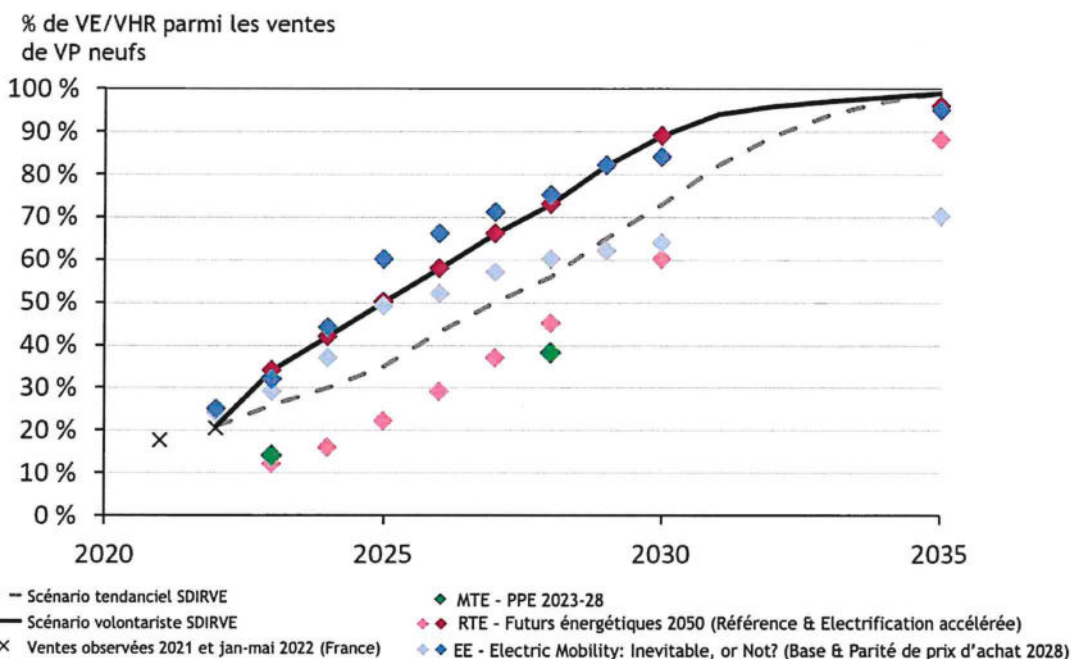


Figure 33 Hypothèses de ventes de VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% ventes VP neufs) & scénarios proposés

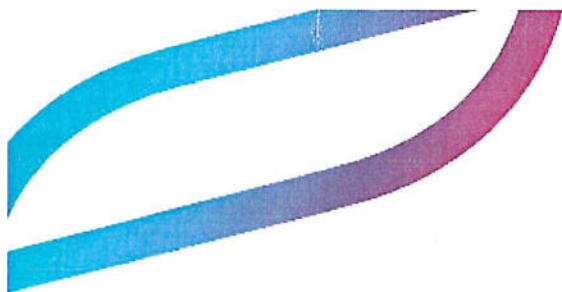
3.2.1.2 Véhicule Utilitaire léger

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



Rapport final
30/11/2022



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.

Part de marché des ventes VUL neufs (en %)

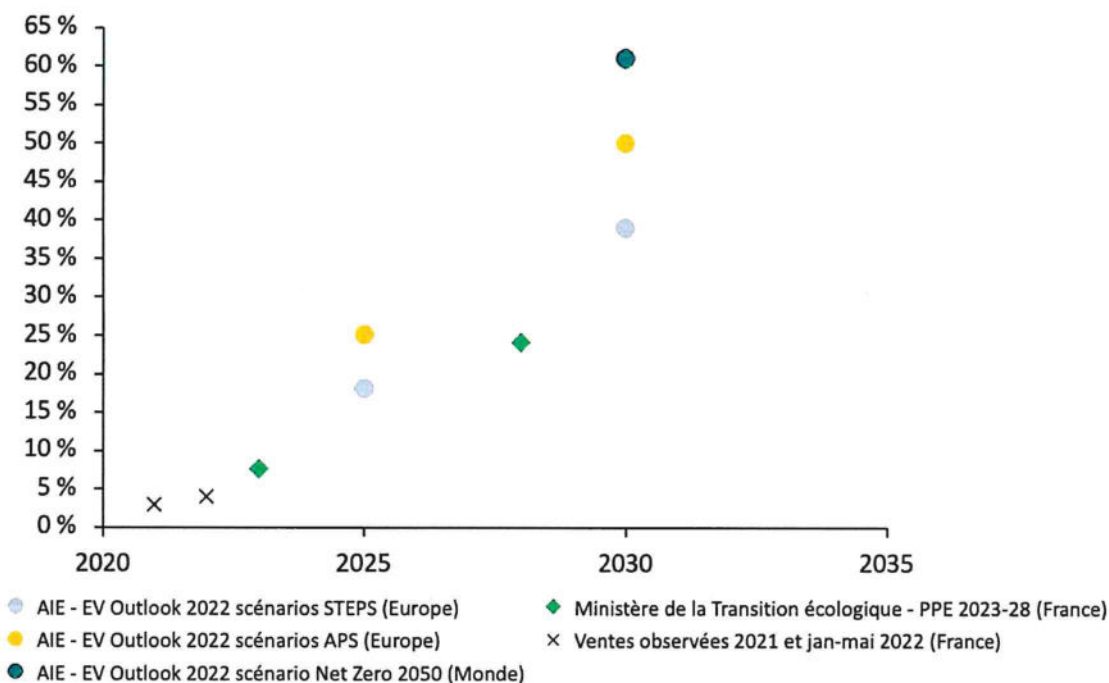


Figure 34 Scénario de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (% ventes VUL neufs)

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 %)

Rapport final
 30/11/2022

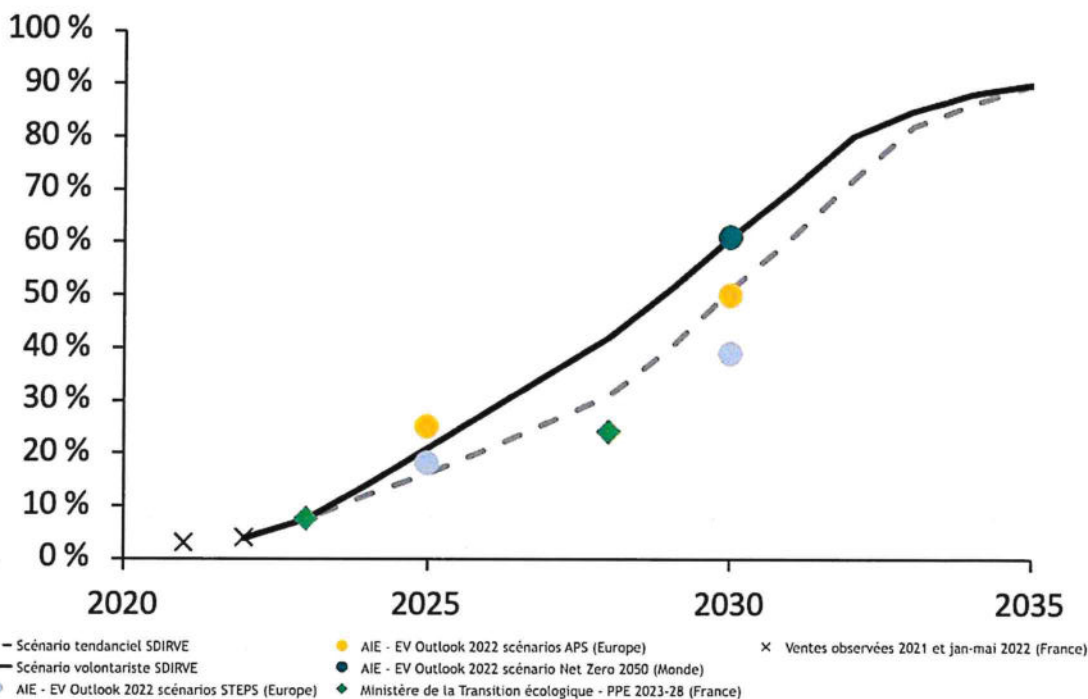


Figure 35 Hypothèses de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France, en Europe ou dans le monde (% ventes VUL neufs) & scenarios proposés

3.2.1.3 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 %)

Rapport final
 30/11/2022

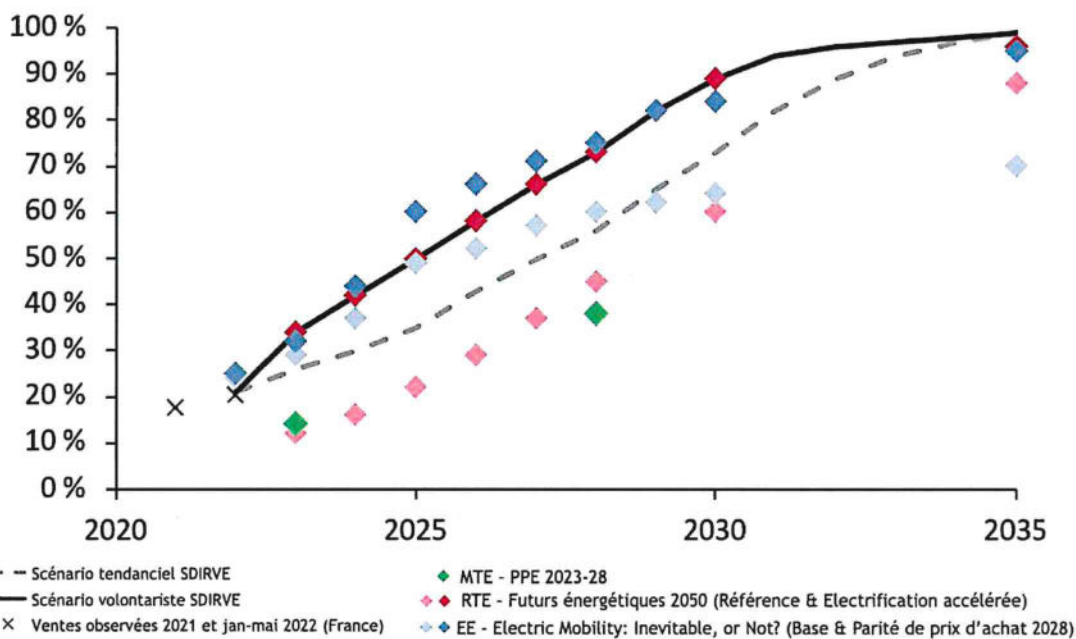


Figure 36 Hypothèses ventes VP électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% ventes VP neufs) & scénarios proposés pour taxis / VTC

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.

Part de marché des ventes deux-roues neufs (en %)

Rapport final
 30/11/2022

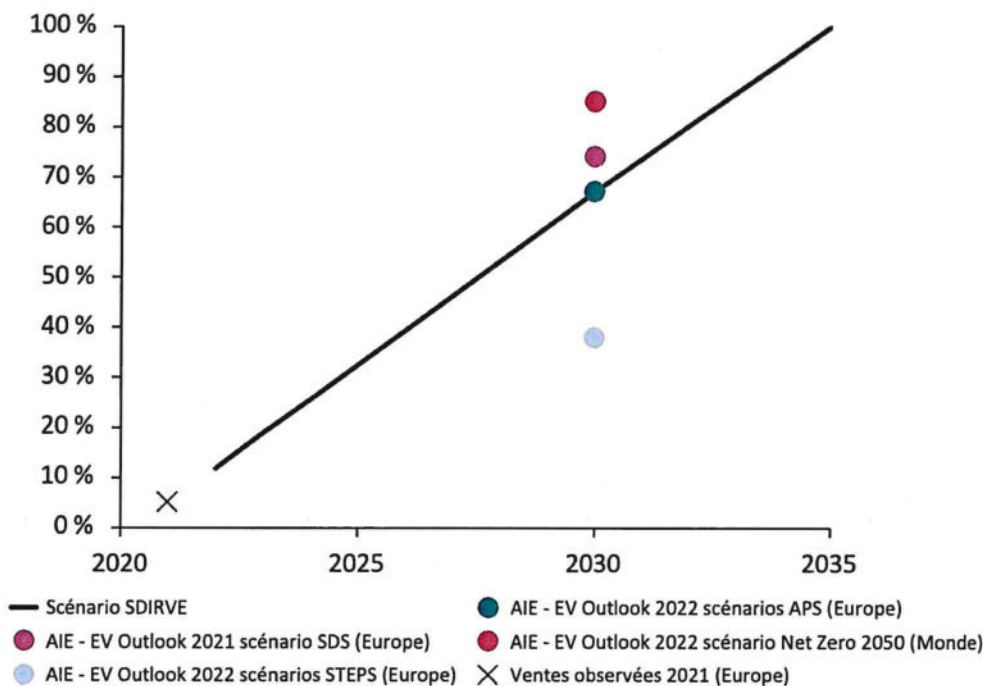


Figure 37 Hypothèses de ventes de deux-roues électriques à batterie en Europe (% ventes deux-roues neuves) & scénarios proposés pour les deux-roues

3.2.2 Déclinaison locale du scénario VE / VHR

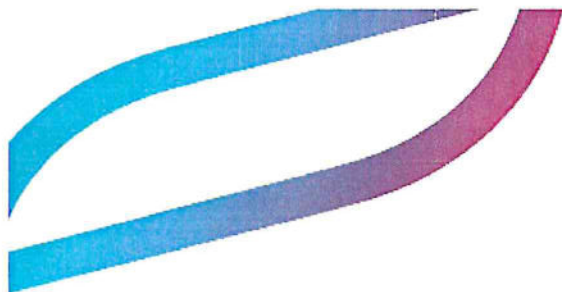
Comme expliqué précédemment, pour adapter localement le scénario choisi, différents documents de planification territoriale ont été analysés. L'étude des documents s'est focalisée sur les axes en lien direct avec l'élaboration du schéma directeur. L'objectif était en effet de mettre en avant les orientations déjà décidées dans le cadre de ces documents de planification, en ce qui concerne la mobilité électrique à batterie d'une manière générale, mais surtout le développement de bornes de recharge ouvertes au public.

En ce qui concerne, le département de la Savoie, le tableau récapitulatif ci-dessous synthétise les principaux axes clés en lien avec la réalisation du SD IRVE et met notamment les objectifs chiffrés affichés dans les documents de planification.

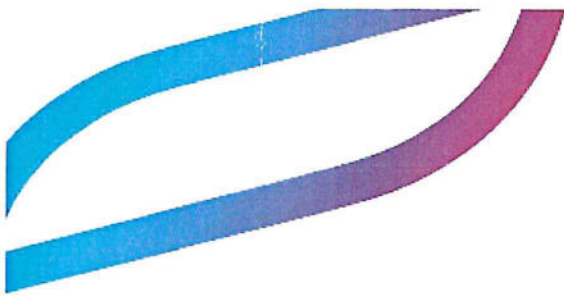
L'analyse détaillée de l'ensemble des documents de planification a été consolidée et partagée au SDES dans le cadre de la réalisation du schéma directeur.

Tableau 7 récapitulatif des axes clés des documents de planification analysés

Collectivité	Actions en lien avec le SDIRVE	Objectifs de déploiements d'IRVE chiffrés
PCAET Grand Lac-communauté d'agglomération du lac du Bourget	<ul style="list-style-type: none"> • Développer l'usage des véhicules à hydrogène et de produire de l'hydrogène en local via du photovoltaïque. • - Réserver des emplacements permettant de créer des « stations-service propres » (biogaz, hydrogène, électrique). 	Oui



Collectivité	Actions en lien avec le SDIRVE	Objectifs de déploiements d'IRVE chiffrés
PCAET Grand Chambéry	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier des emplacements pour des bornes et stations de rechargement gaz et électriques, participer à leur déploiement • Action 1.3.7 Agir à la source : <ul style="list-style-type: none"> ○ Une planification qui intègre la mobilité en amont : mesures d'urbanisation dans le cadre PLUi HD, mise à niveau multimodale des projets, coordination avec le Plan local de qualité de l'air. ○ Agir à l'amont pour réduire la pollution de l'air : extension des zones piétonnes et de rencontre, abaissement de la vitesse sur la VRU, vignette Crit'Air, transition énergétique (hydrogène énergie, bornes de rechargement électrique et hydrogène), centre de supervision urbain, étude d'un transport par câble... ○ Aménagement du territoire tenant compte des transports collectifs : aménagements à proximité des réseaux de TC et des services de mobilité et favoriser le covoiturage. ○ Un urbanisme à l'échelle des modes actifs : favoriser le recours naturel à la marche et au vélo, structurer et développer les continuités cyclables, accompagner la pratique, soutien au développement de la marche réseau de cheminements piétons, suppression des impasses... ○ Un espace routier partagé et plus rationnel : Schéma des axes structurants de transport en commun, hiérarchisation du réseau routier. ○ Des outils de mesure pour guider l'action : réalisation d'une enquête de mobilité, observatoire multimodal de la mobilité • Action 5.22.4 Rendre visible le réseau des bornes de recharge IRVE <ul style="list-style-type: none"> ○ Définition des objectifs d'interopérabilité. ○ Choix d'un opérateur d'itinérance. • 1.2.2 Achats publics responsables et durables : <ul style="list-style-type: none"> ○ Achat de véhicules 	Non
PCAET Arlysère	<ul style="list-style-type: none"> • 1.4.2 : Mobiliser autour de la qualité de l'air : <ul style="list-style-type: none"> ○ Actions mobilités • 2.3.1 Déployer le covoiturage, l'autopartage et l'autostop pour engager le changement de comportement • 2.4.2 Etudier la possibilité de mettre en place une station bio GNV, électrique et/ou hydrogène pour les transporteurs 	Non
SCoT Métropole Savoie : PADD	<ul style="list-style-type: none"> • 4.1 Encourager la mobilité durable au travers d'une offre diversifiée et alternative aux carburants fossiles : <ul style="list-style-type: none"> ○ Promouvoir un territoire applicatif des innovations en matière de mobilité en poursuivant les expériences récentes menées 	Non



Rapport final
30/11/2022



Collectivité	Actions en lien avec le SDIRVE	Objectifs de déploiements d'IRVE chiffrés
SCoT Métropole Savoie : DOO	<p>dans le cadre du projet régional Zéro Emission Valley autour de la création de véhicules et de stations à hydrogène auquel participe pleinement Chambéry Grand Lac Economie,</p> <ul style="list-style-type: none">5.1 Vers un territoire énergétiquement plus autonome :<ul style="list-style-type: none">Mailler le territoire de Métropole Savoie en bornes de recharge solaire, à hydrogène ou autre technologie innovante, notamment sur les espaces de stationnement public, commerciaux...	Non
Stratégie TEPOS SMAPS	<ul style="list-style-type: none">Objectif de diminution des consommations des véhicules	Non
Stratégie TEPOS Maurienne	<ul style="list-style-type: none">Actions à court-terme (2030) : Développement de l'offre en véhicules électriques (VAE et voitures) et des bornes qui y sont associées.Actions à moyen terme (2050) : Actions ciblées sur les moyens de locomotion innovants : Véhicules électriques (VAE et voitures), hydrogène.Actions à long terme (2080) : Poursuite du déploiement des alternatives à la voiture individuelle, réduction de son impact (amélioration technique).	Non

3.2.2.1 Présence de Zones à Faibles Emissions

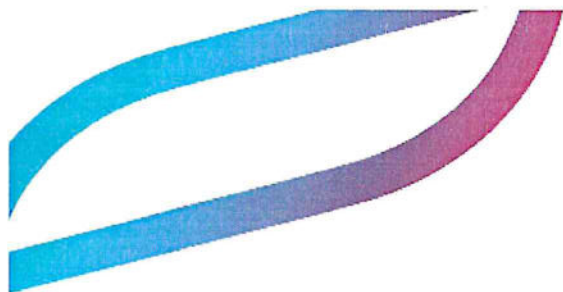
Les projets pouvant avoir un impact lié à la restriction de l'usage du véhicule particulier concernent donc majoritairement les ZFE (zones à faible émission) et donc les agglomérations et unités urbaines de plus de 150 000 habitants.

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.



Rapport final
30/11/2022



Le territoire de la Savoie fait partie des ZFE ayant un impact sur les pratiques de mobilité et le choix modal. Ainsi le scénario retenu sera un des deux suivants :

- 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).

3.2.3 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 communale¹³. 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.

3.3 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 SDES 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.

¹³ [Données Ministère de la Transition écologique](#) et analyse de la section Diagnostic.

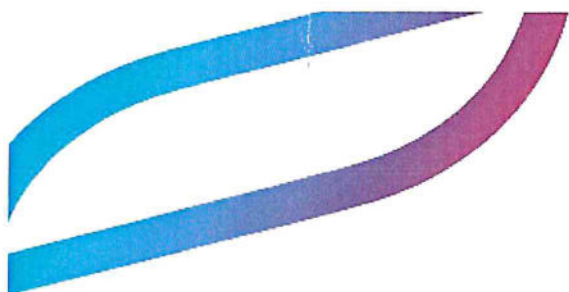


Tableau 8 Synthèse des choix de scénario d'adoption des véhicules VE/VHR du SDES

Scénario VE/VHR choisi	Evaluation des besoins pour un second scénario	Existence d'une ZFE
Volontariste	Non	Oui. Application d'une majoration du parc de VE/VHR de 1,5%

Le scénario volontariste a été choisi par le SDES pour la réalisation de l'évaluation des besoins en IRVE.

3.3.1 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 2.1, 6 200 VP électriques à batterie ou hybrides rechargeables composent le parc de VP, constitué de 281 501 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%	35%	43%	50%	56%	73%	99%
Scénario volontariste SDIRVE	21%	34%	42%	50%	58%	66%	73%	89%	99%

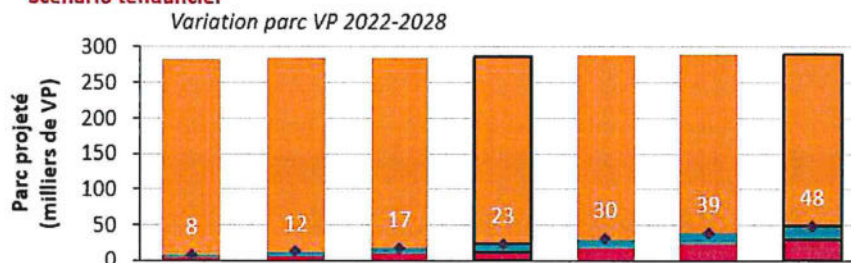
Par le biais de ces hypothèses, les résultats de projections des VP sont présentés ci-dessous, par type de motorisation. Il est supposé que le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,46% / an¹⁴.

¹⁴ 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

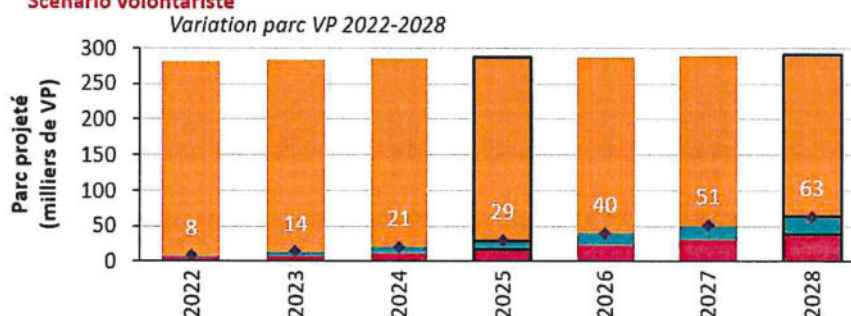


Figure 38 Résultats de projection du parc VP par motorisation sur la période 2022-2028

Enfin, les parts de VE / VHR parmi le parc de VP selon les scénarios par le SDES 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 - Volontariste	10,3%	21,7%
Part de VE/VHR parmi le parc VP - Tendanciel	8,1%	16,6%

3.3.2 Véhicule Utilitaire léger

Tout comme pour la section précédente, en se basant sur les données Datanéo d'avril 2022, 401 VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables composent le parc de VUL, constitué de 52 123 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).

Rapport final
 30/11/2022



Tableau 11 Hypothèses de ventes de VUL électriques à batterie et hybrides rechargeables en France (% des ventes de VUL neufs)

Ventes VE + VHR (% ventes VUL neufs)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2030	2035
Scénario tendanciel SDIRVE	4%	8%	12%	16%	21%	26%	31%	51%	90%
Scénario volontariste SDIRVE	4%	8%	14%	21%	28%	35%	42%	61%	90%

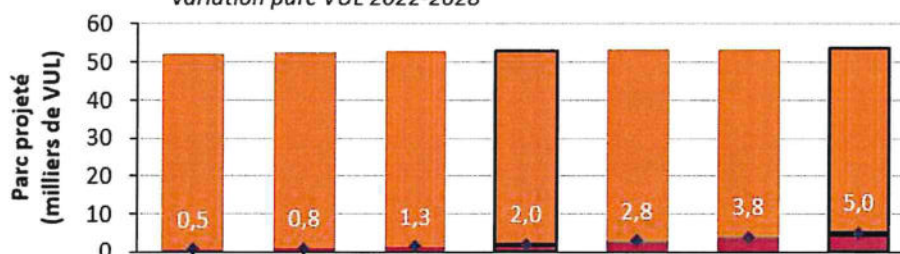
Par le biais de ces hypothèses, les résultats de projections des VUL sont présentés ci-dessous par type de motorisation. Le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,46 % / an¹⁵.

Projection du parc de VUL sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

■ VE ■ VHR ■ Thermique & H2 ◆ VE + VHR □ Années modélisées SD IRVE

Scénario tendanciel

Variation parc VUL 2022-2028



Scénario volontariste

Variation parc VUL 2022-2028

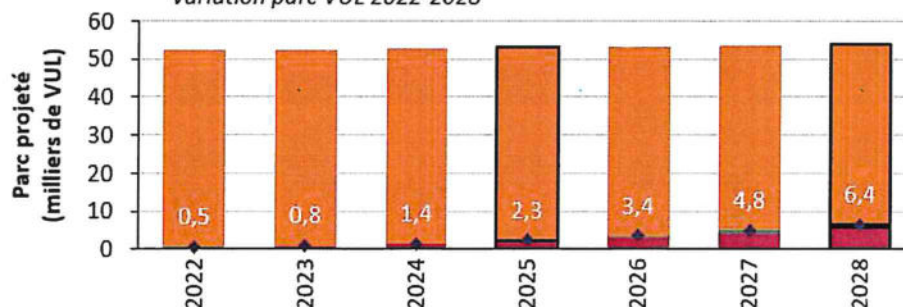


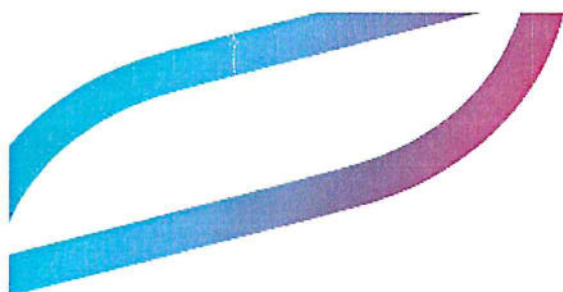
Figure 39 Résultats de projection du parc VUL par motorisation sur la période 2022-2028

Enfin, les parts de VE / VHR parmi le parc de VUL selon les scénarios par le SDES 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 - Volontariste	4,3%	11,9%

¹⁵ INSEE - Les projections de population 2021-2070



Rapport final
 30/11/2022



Scénario VE/VHR	2025	2028
Part de VE/VHR parmi le parc VUL - Tendanciel	3,7%	9,3%

3.3.3 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

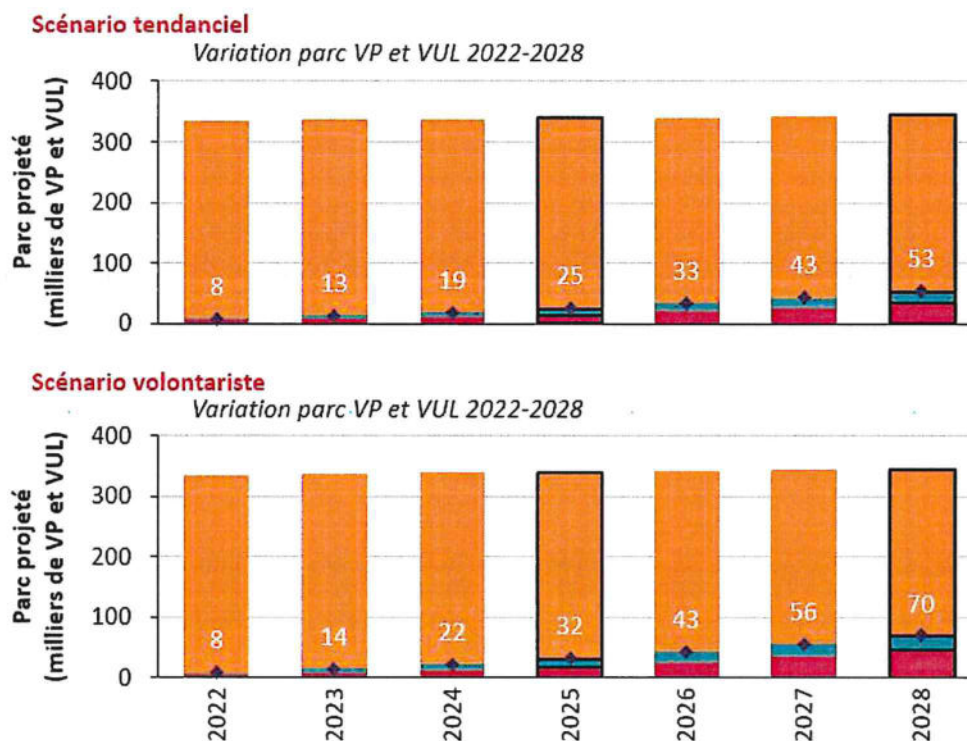


Figure 40 Résultats de projection du parc VP +VUL par motorisation sur la période 2022-2028

Enfin, les parts de VE / VHR parmi le parc de VP+VUL selon le scénario choisi par le SDES 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 - Volontariste	9,3%	20,2%

Rapport final
 30/11/2022



Scénario VE/VHR	2025	2028
Part de VE/VHR parmi le parc VP - Tendanciel	7,4%	15,5%

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 SDES.

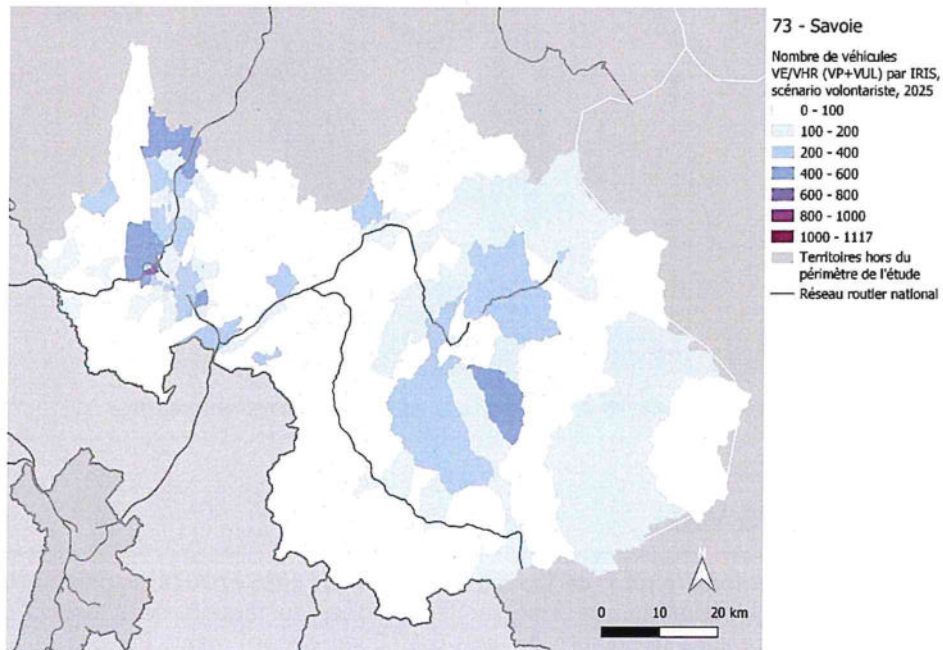
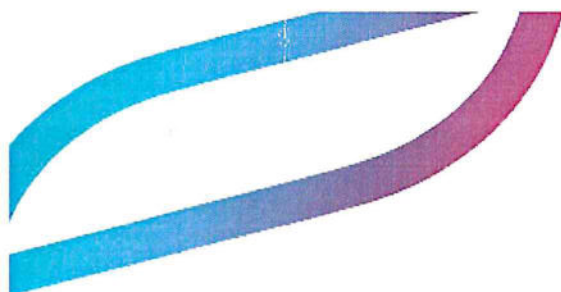


Figure 41 Parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS en 2025 - scénario volontariste



Rapport final
30/11/2022

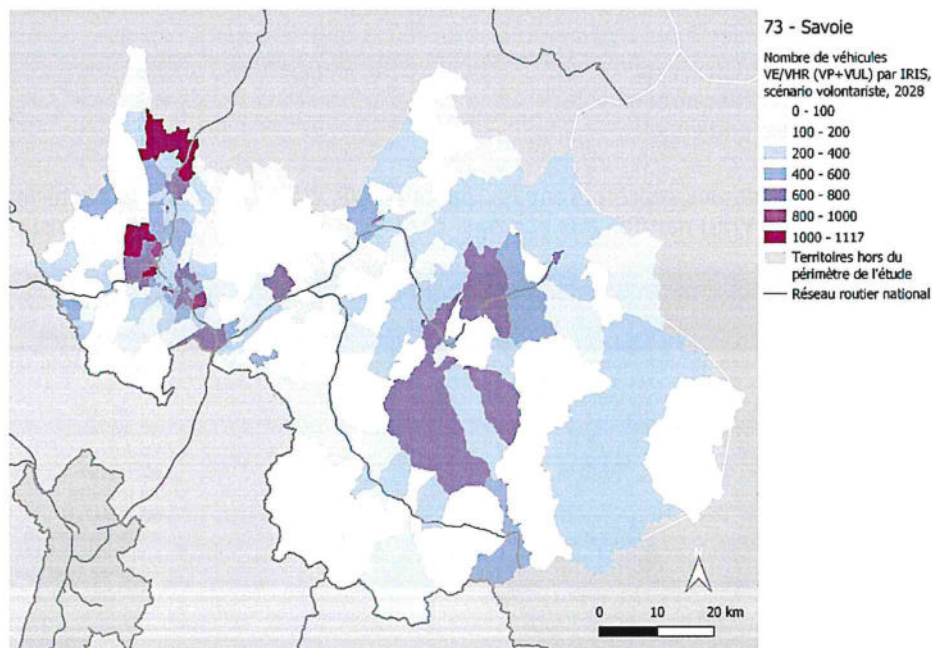


Figure 42 Parc de VE et VHR (VP et VUL) par IRIS en 2028 - scénario volontariste

3.3.4 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 transports¹⁶ recensant le nombre de taxis & VTC par département. Par conséquent, il est estimé que le territoire de la Savoie comprend environ 635 taxis et 139 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	21%	26%	30%	35%	43%	50%	56%	73%	99%
Scénario volontariste SDIRVE	21%	34%	42%	50%	58%	66%	73%	89%	99%

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 0,46% / an¹⁷.

¹⁶ Observatoire national des transports, publics particuliers de personnes 2017-2018

¹⁷ INSEE - Les projections de population 2021-2070

Projection du parc de taxis / VTC sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

■ VE ■ VHR ■ Thermique & H2 ◆ VE + VHR □ Années modélisées SD IRVE

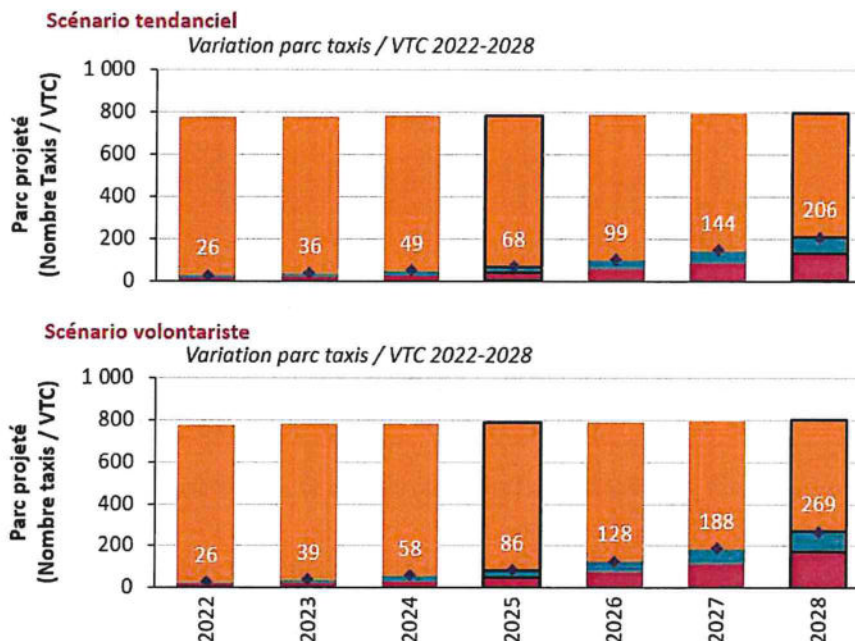


Figure 43 : Résultats de projection du parc taxis / VTC par motorisation sur la période 2022-2028

3.3.5 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 France¹⁸. Le nombre de ménages par commune étant rendu disponible par l'INSEE¹⁹, le nombre de véhicules à deux-roues est estimé à 17 396.

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.

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

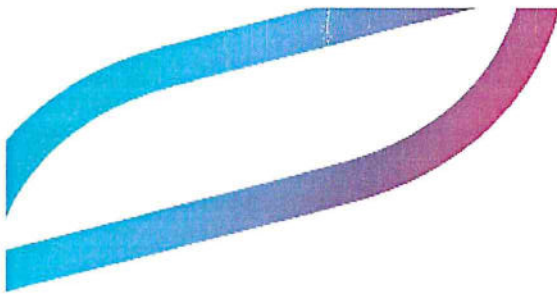
Ventes VE + VHR (% ventes deux-roues neuves)	2022	2024	2026	2028	2035
Scénarios tendanciel et volontariste SDIRVE	12%	26%	39%	53%	100%

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 0,46 % / an²⁰.

¹⁸ [Observatoire national interministériel de la sécurité routière](#)

¹⁹ [INSEE - Logements et résidences principales en 2019](#)

²⁰ [INSEE - Les projections de population 2021-2070](#)



Rapport final
30/11/2022



Projection du parc de deux-roues sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

■ VE ■ Thermique ◆ VE □ Années modélisées SD IRVE

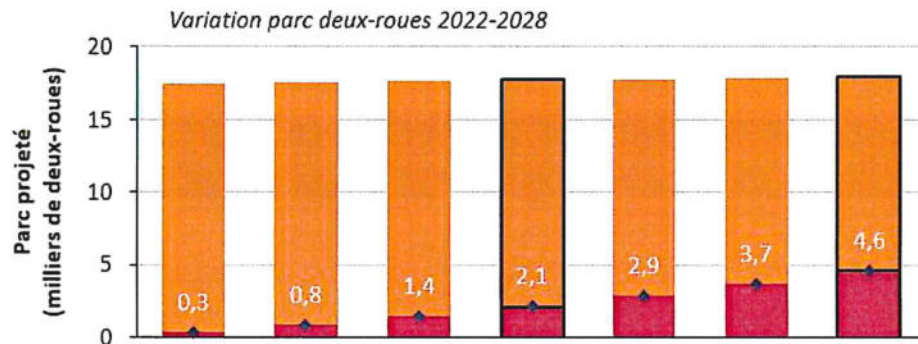


Figure 44 : Résultats de projection du parc de deux-roues par motorisation sur la période 2022-2028

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.

4 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.

4.1 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.

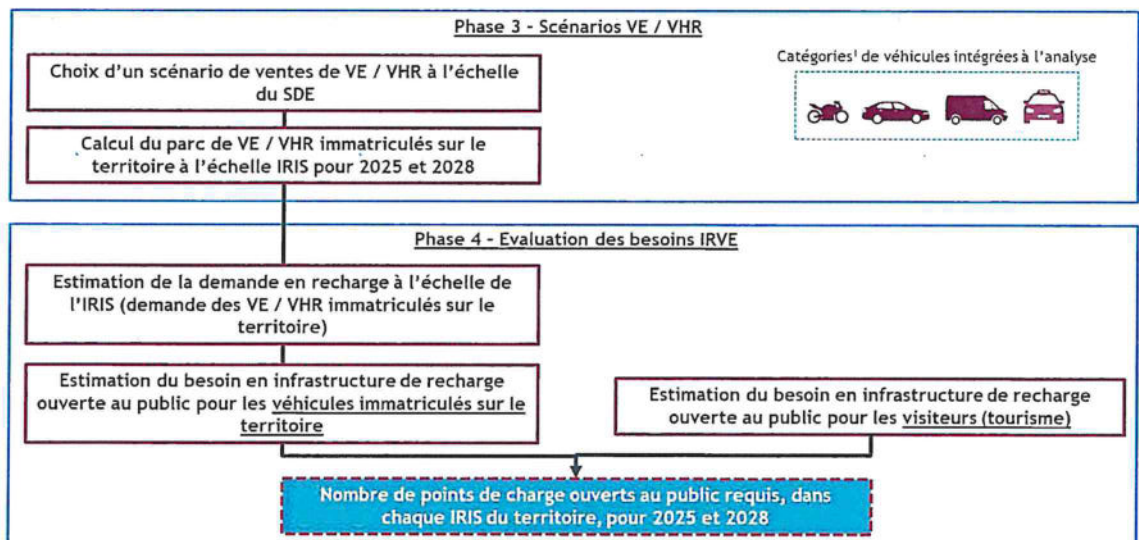


Figure 45 Démarche d'estimation du besoin en points de charge ouverts au public (phase 4) à la suite des résultats de la phase de scénarisation des VE/VHR (phase 3)

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.



4.1.1 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 réalisées. 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.



4.1.2 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)²¹ ;
- L'utilisation du véhicule pour des déplacements pendulaires ou non par les ménages, par commune (VP)²².

4.2 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 de la Savoie 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 :

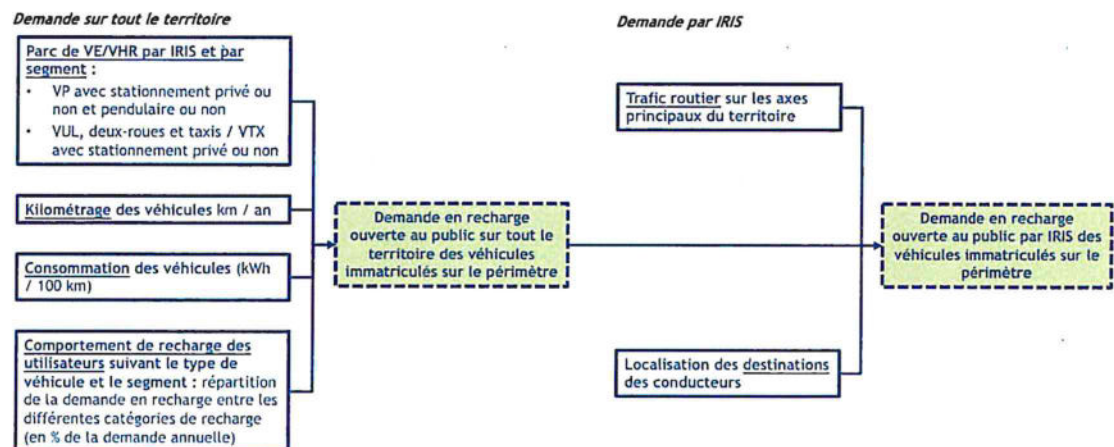
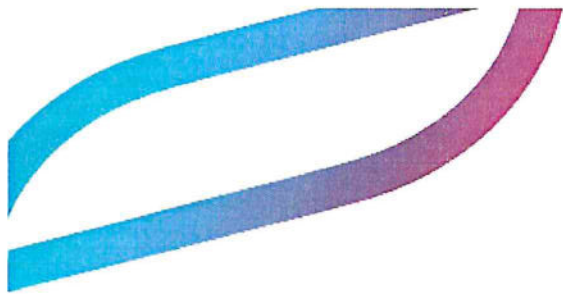


Figure 46 Synthèse de la démarche de l'estimation de la demande en recharge (kWh) à l'échelle IRIS

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 6.2.

²¹ Stationnement privé : Logements ordinaires en 2017 - Recensement de la population, INSEE

²² Déplacements pendulaires : Caractéristiques de l'emploi en 2017 - Recensement de la population, INSEE



Rapport final
30/11/2022



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 de la Savoie. 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, 18% 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).

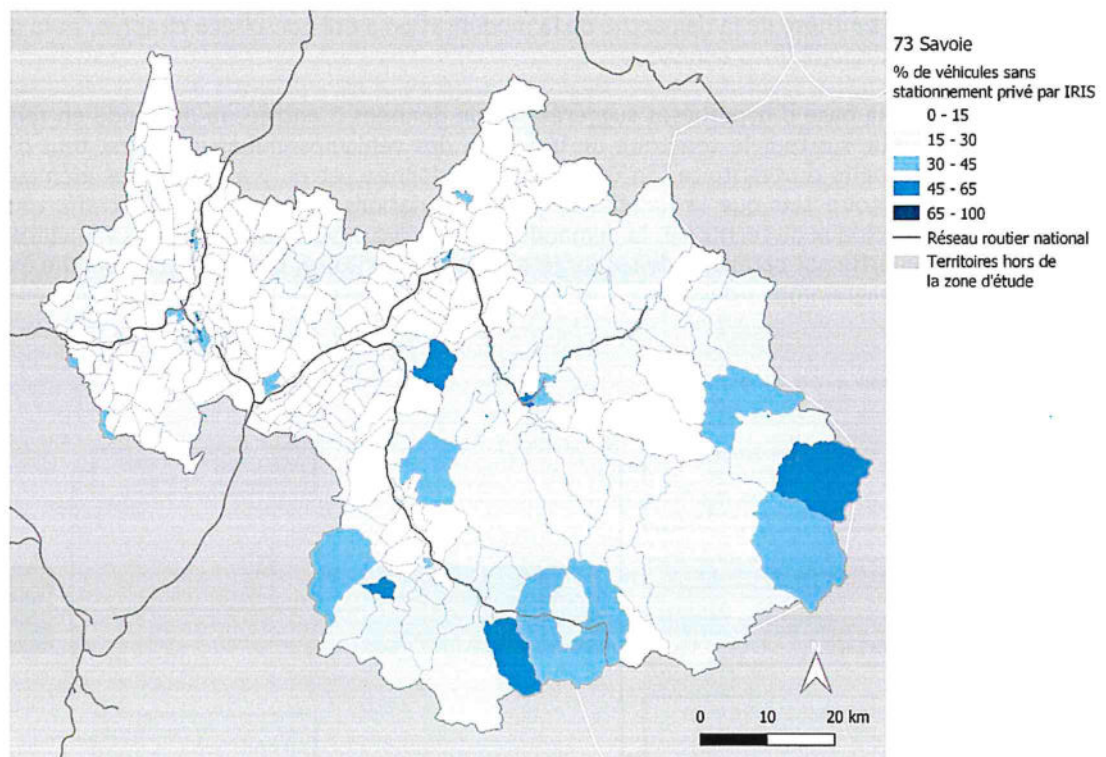


Figure 47 Proportion de véhicules immatriculés sur le territoire sans stationnement privé²³

²³ Source : [Stationnement privé : Logements ordinaires en 2017 - Recensement de la population, INSEE](#)

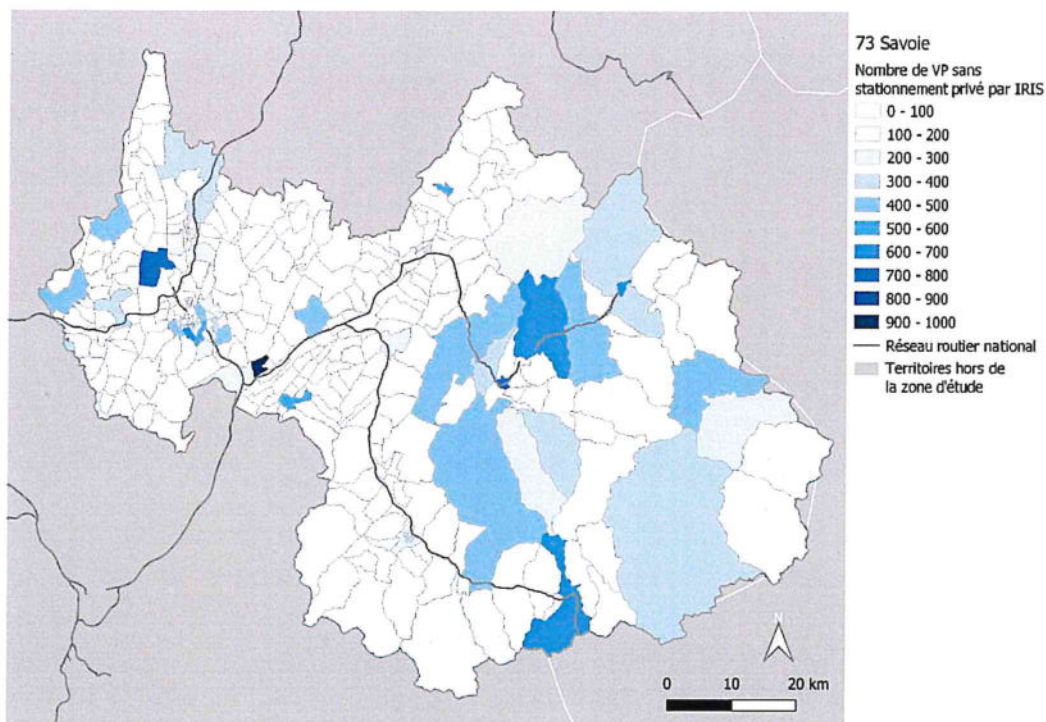
Rapport final
30/11/2022

Figure 48 Nombre estimé de véhicules immatriculés sur le territoire sans stationnement privé (2017)²⁴

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.

²⁴ Source : [Stationnement privé : Logements ordinaires en 2017 - Recensement de la population, INSEE](#)

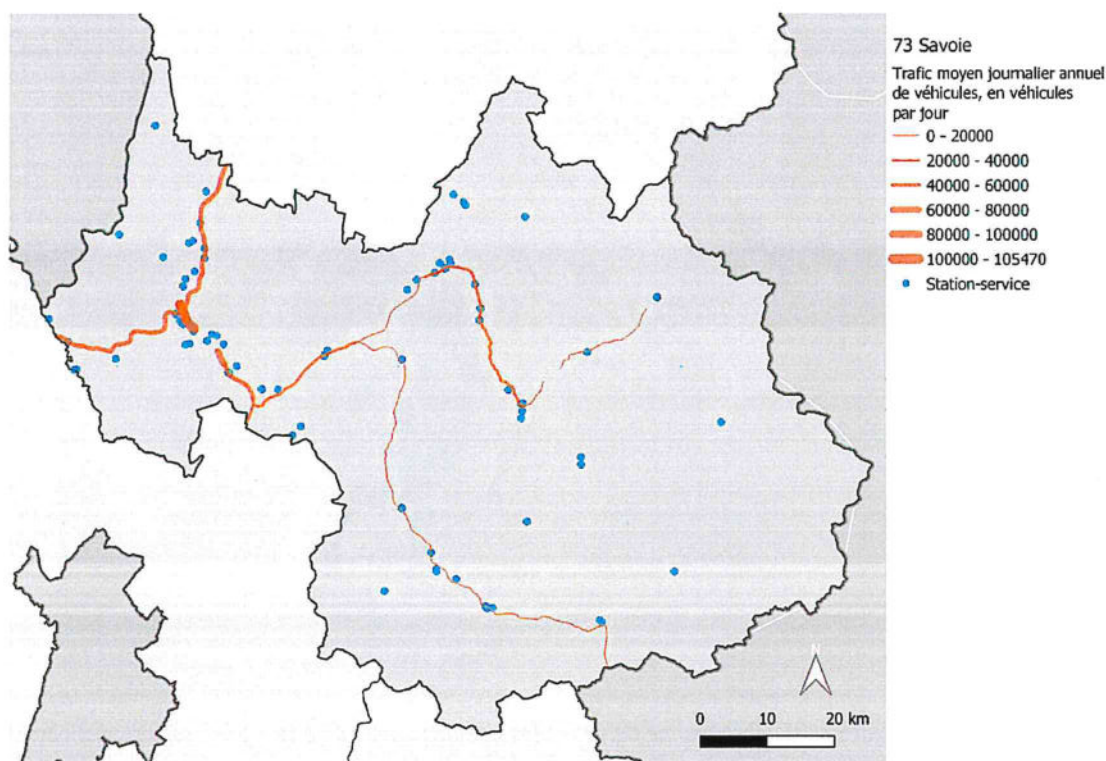
Rapport final
30/11/2022

Figure 49 Trafic routier moyen journalier annuel de véhicules en véhicules par jour²⁵ 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.

4.3 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.

²⁵ Source : Trafic moyen journalier annuel sur le réseau routier national, et Base permanente des équipements (pour les stations-services)

Une synthèse des éléments de la démarche a été consolidée ci-après, et la méthode détaillée est disponible en annexe 6.3.

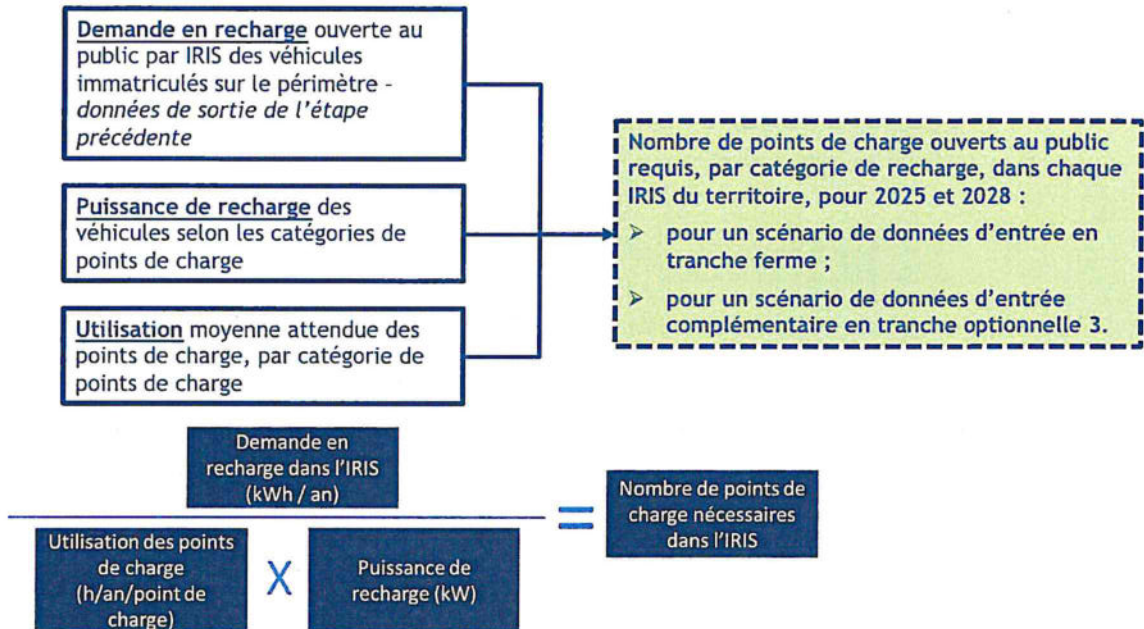


Figure 50 Synthèse de la démarche d'estimation du besoin en points de charge pour les véhicules immatriculés du territoire

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 6.3.

4.4 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 de la Savoie 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.

Rapport final
 30/11/2022

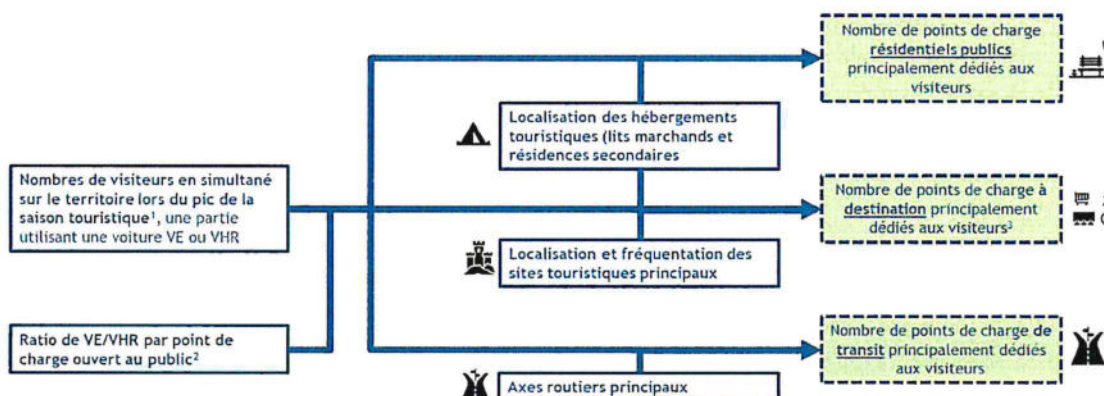


Figure 51 : Synthèse de la démarche d'estimation du besoin en points de charge pour les visiteurs (tourisme)

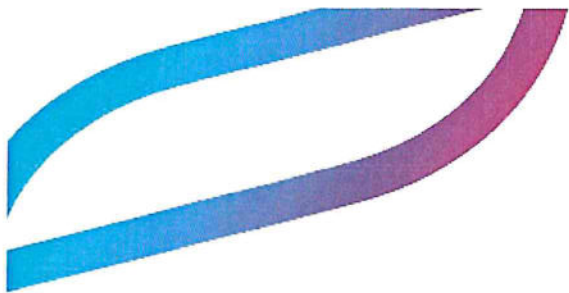
- 1 : sur la base du nombre de nuitées au pic de la saison touristique
- 2 : ratio observé pour les véhicules immatriculés sur le territoire en 2025 et 2028
- 3 : la prise en compte de la localisation des hébergements touristiques dans le besoin à destination permet de localiser les zones de destination 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 ainsi que des acteurs départementaux du tourisme ont partagé des données 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



Rapport final
30/11/2022



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 touristiques ²⁶ ;
- 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 6.4.

Une fois les données et résultats cités plus hauts ont été concaténés, la répartition des lits touristiques sur le territoire de la Savoie 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 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 837 400 lits touristiques (marchands et non marchands) sont répartis sur le territoire. Le pic touristique est estimé à environ 412 896 nuitées touristiques en simultané sur le territoire²⁷.

Fréquentations des sites touristiques

Les sites touristiques du territoire de la Savoie ont été consolidés, ci-dessous, en sélectionnant les 10 sites touristiques les plus visités.

Tableau 17 Les 10 sites touristiques les plus visités du territoire²⁸

Nom du site touristique	Nombre de visiteurs/spectateurs par an
Musée de l'Opinel	50029
Abbaye d'Hautecombe	45079
Galerie Eurêka - Espace Montagne	24844
Site Historique des grottes de Saint Christophe	18270
Hospice du petit Saint-Bernard	14643
Festival le grand bivouac	12984
Eco Musée de Hauteluce	11591
Musée des beaux-arts	10758

4.5 Résultats : besoin en points de charge ouverts au public

²⁶ [INSEE - Capacité des communes en hébergement touristique en 2022](#)

²⁷ [Savoie](#)

²⁸ [Savoie](#)

Rapport final
30/11/2022

4.5.1 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 scénario ferme d'évaluation des besoins choisis par le SDES aux horizons du SDIRVE (2025 et 2028). Ce besoin pourra être rempli par des aménageurs publics et privés.

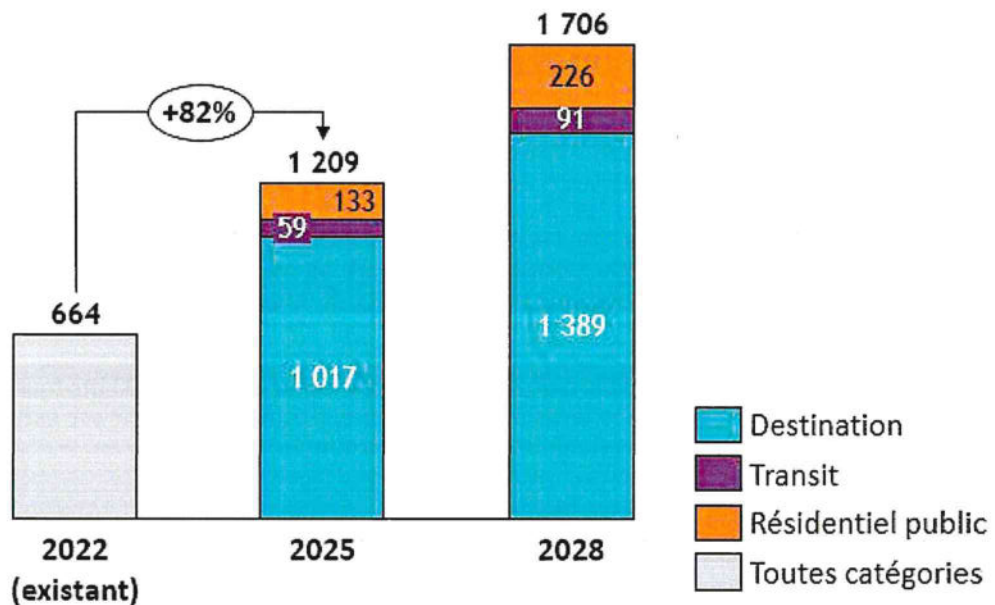


Figure 52 Nombre de points de charge ouverts au public existants et à horizon 2025 et 28 sur le territoire par catégorie de recharge

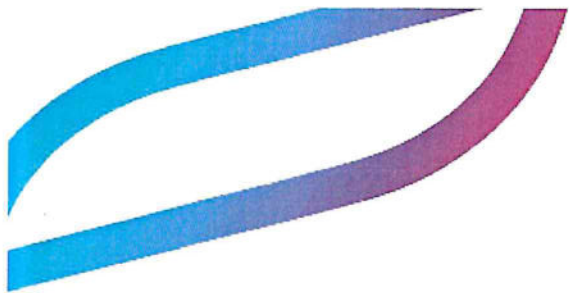
Ainsi, le besoin en point de charge ouverts au public pour l'année 2025 correspond presque au double du parc de points de charge existants (2022), pour le scénario ferme.

Environ 25% 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 les scénarios choisis 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.



Rapport final
 30/11/2022



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	Intervalle de puissance (kVA)	2025	2028
Résidentielle publique	≤ 7,4 kVA	67 (50%)	113 (50%)
	> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	66 (50%)	113 (50%)
Destination	> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	763 (75%)	1042 (75%)
	> 22 kVA et < 150 kVA	254 (25%)	347 (25%)
Transit	≥ 150 kVA	59 (100%)	91 (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	120 (18%)	67 (5%)	113 (6%)
> 7,4 kVA et ≤ 22 kVA	445 (67%)	829 (69%)	1155 (68%)
> 22 kVA et < 150 kVA	40 (6%)	254 (21%)	321 (21%)
≥ 150 kVA	59 (9%)	59 (5%)	97 (5%)

Le SDE a indiqué qu'environ 70 points de charge ouverts au public sont inscrits dans un projet de déploiement au niveau du territoire. Ces projets seront pris en compte dans la phase de stratégie.

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 territoire²⁹

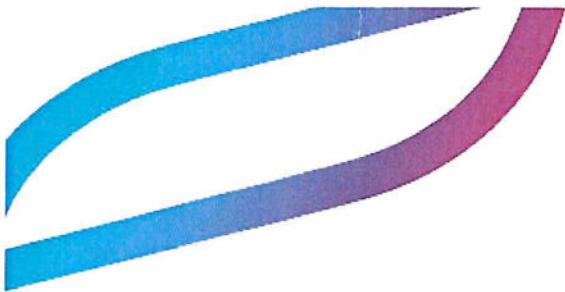
Année de projection	2022 (existant)	2025	2028
Ratio de VE & VHR par PDC - scénario ferme	10	26	41
Puissance de recharge ouverte au public requise pour atteindre les objectifs de l'UE au niveau du territoire (kW) ³⁰ - scénario ferme	5 681 kW	27 190 kW	61 319 kW
Puissance de recharge ouverte au public cumulée selon le besoin (kW) - scénario ferme	26 400 kW (existant)	46 160 kW	65 585 kW

4.5.2 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.

²⁹ Hypothèses de puissance prises en 2025 et 2028 pour chaque intervalle : 5 kW par PDC de l'intervalle $\leq 7,4$ 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

³⁰ 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.



Rapport final
30/11/2022

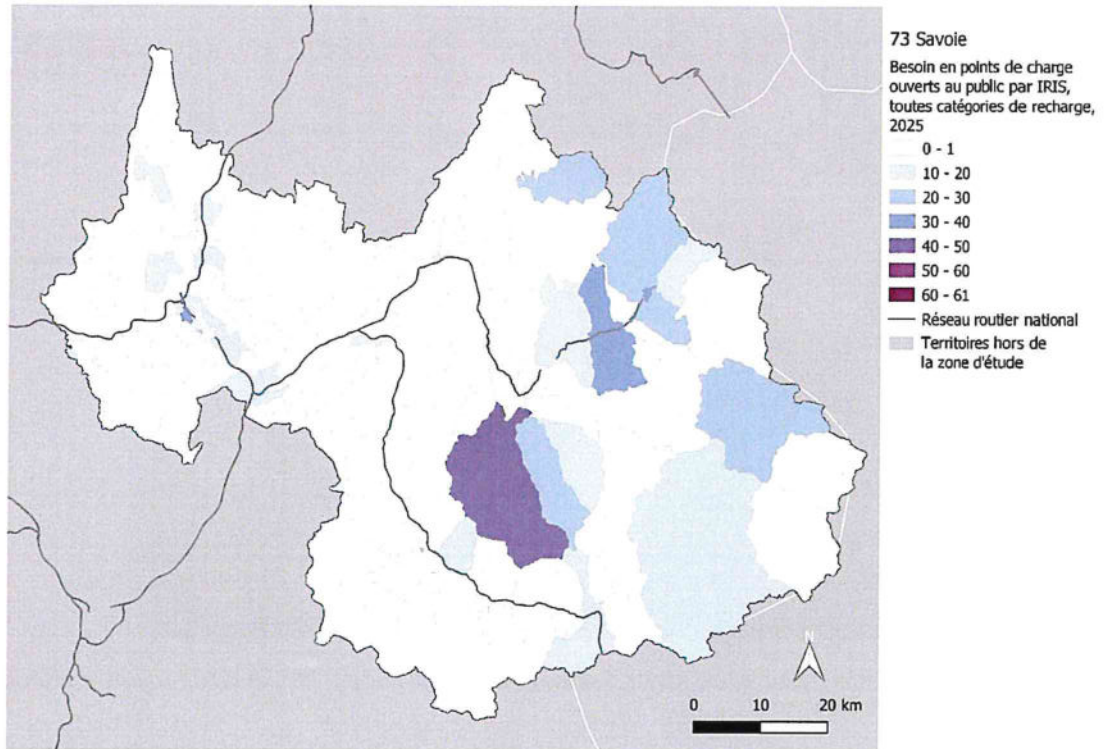
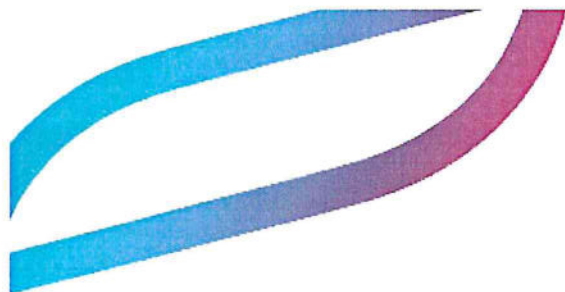


Figure 53 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - toutes catégories de recharge - scénario ferme



Rapport final
30/11/2022

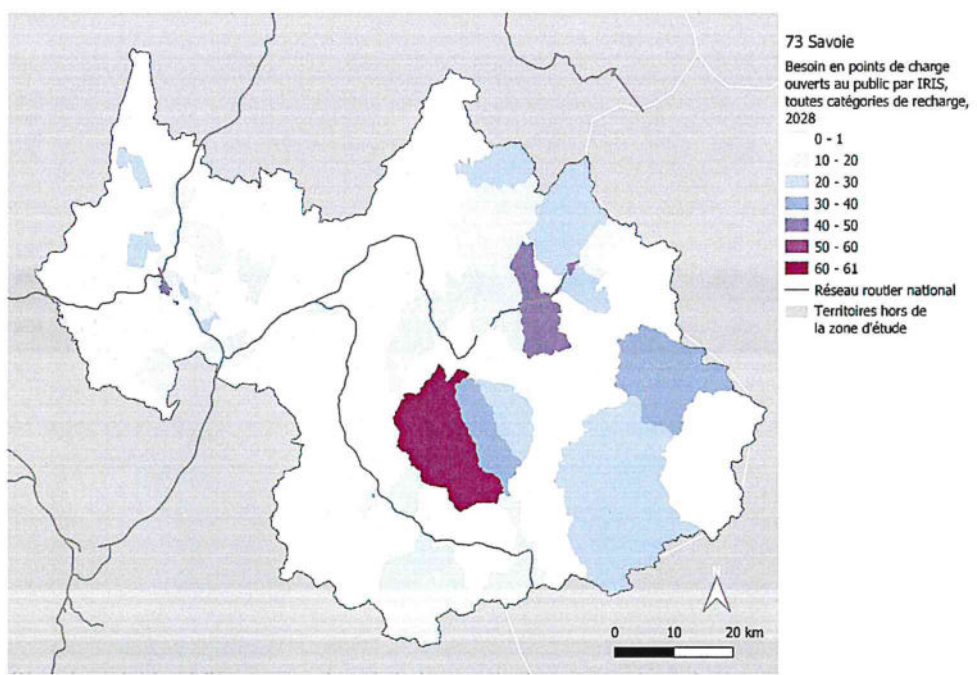


Figure 54 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - toutes catégories de recharge - scénario ferme

On observe un besoin important en points de charge dans les zones montagneuses très touristiques comme Les Belleville, mais aussi un besoin non-négligeable dans les zones périurbaines de Chambéry.

4.5.3 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.

Rapport final
30/11/2022

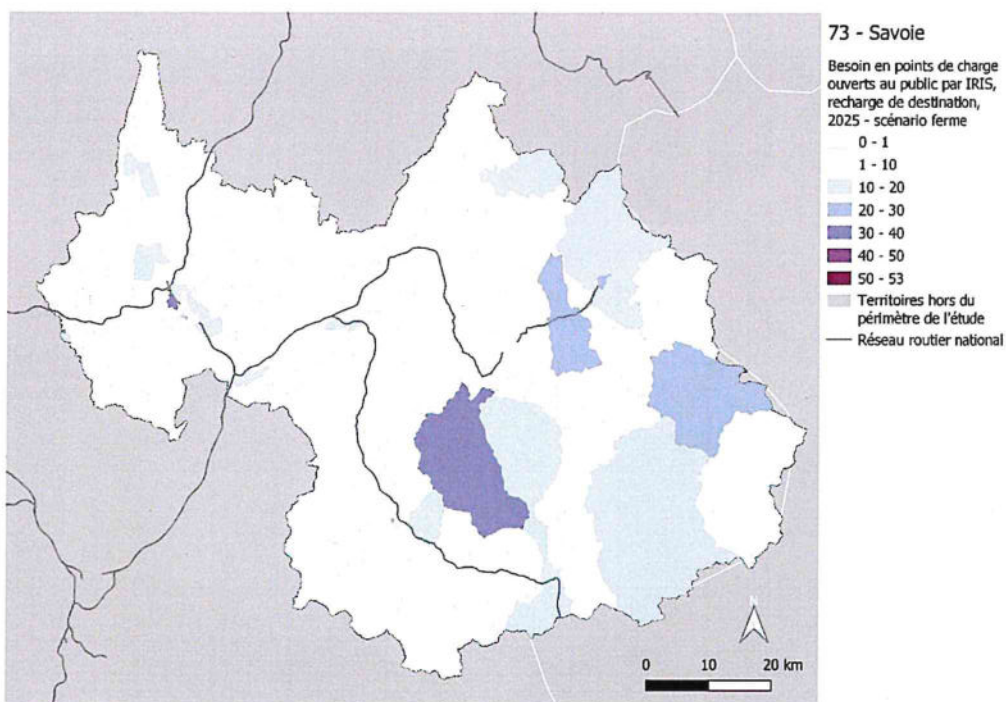


Figure 55 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge de destination- scénario ferme

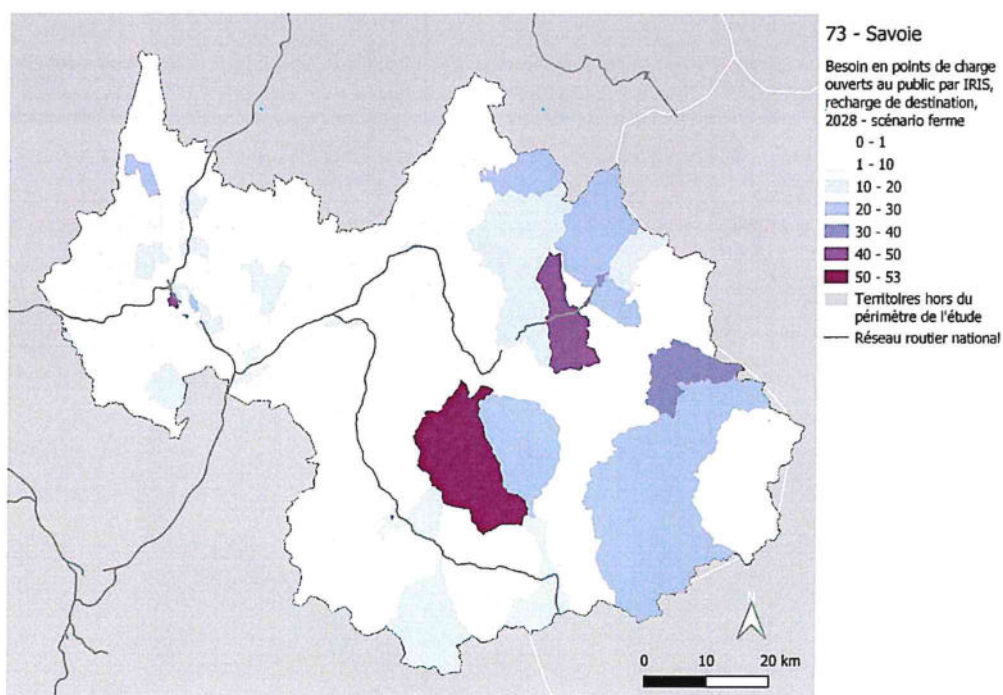


Figure 56 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge de destination- scénario ferme



Rapport final
30/11/2022

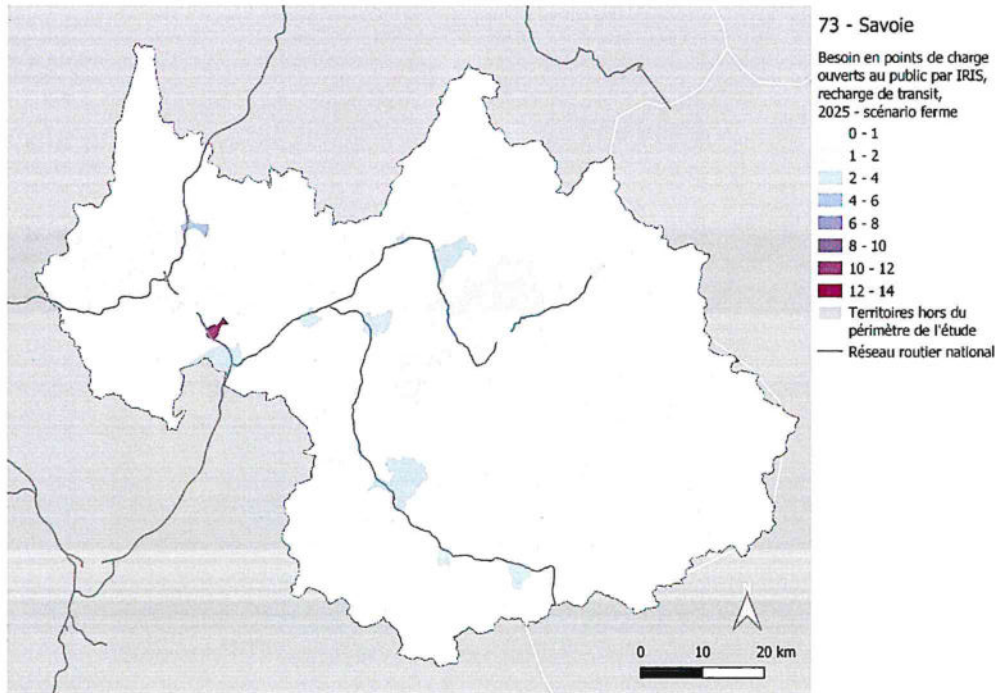


Figure 57 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge de transit- scénario ferme

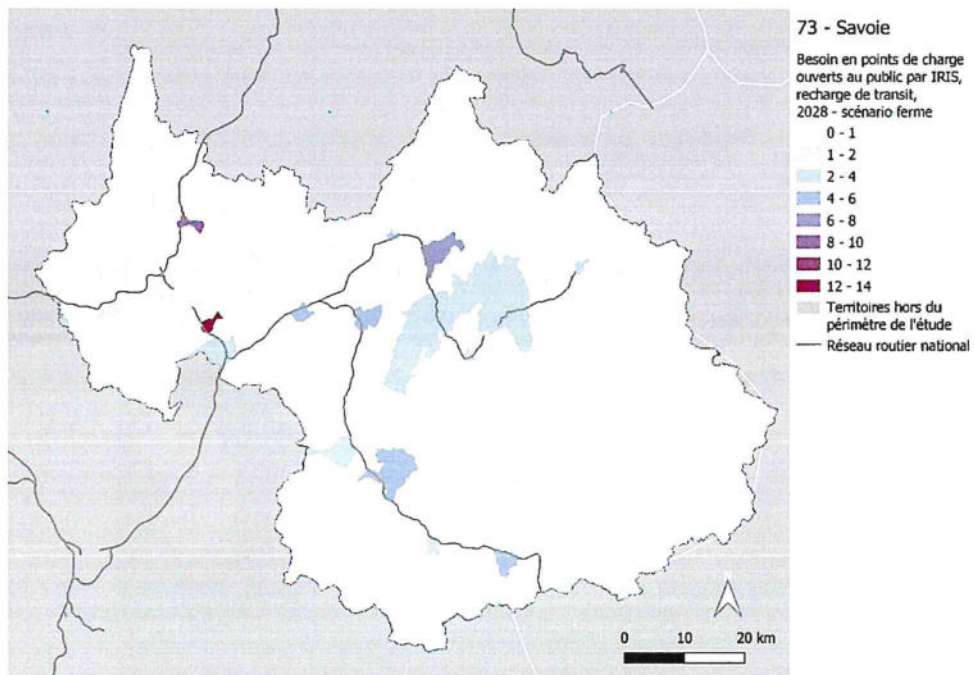


Figure 58 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge de transit- scénario ferme



Rapport final
30/11/2022

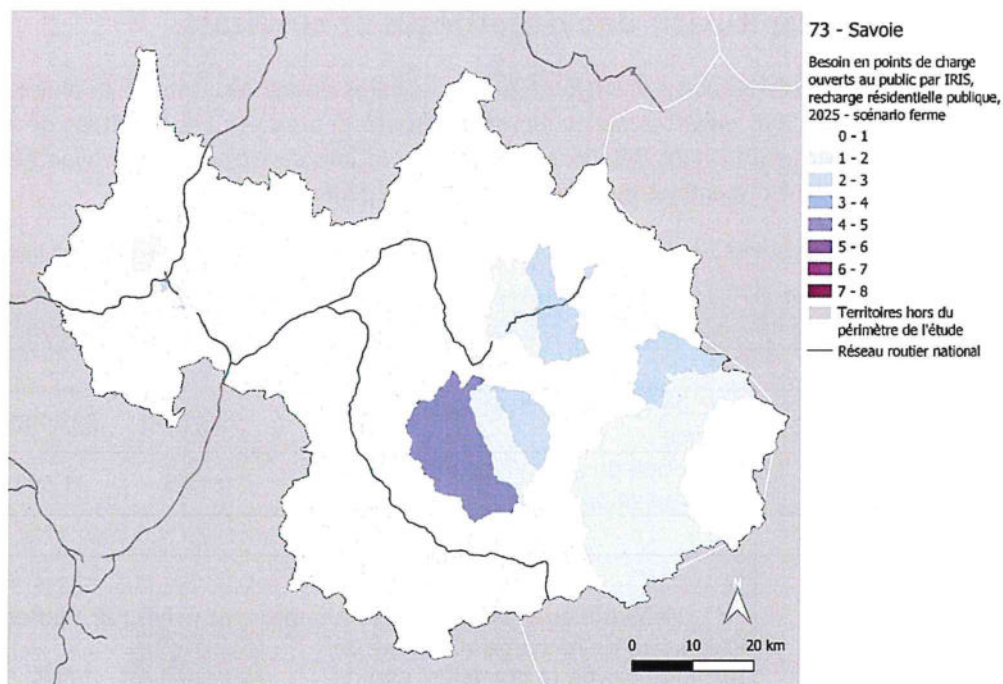


Figure 59 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2025 - recharge résidentielle publique- scénario ferme

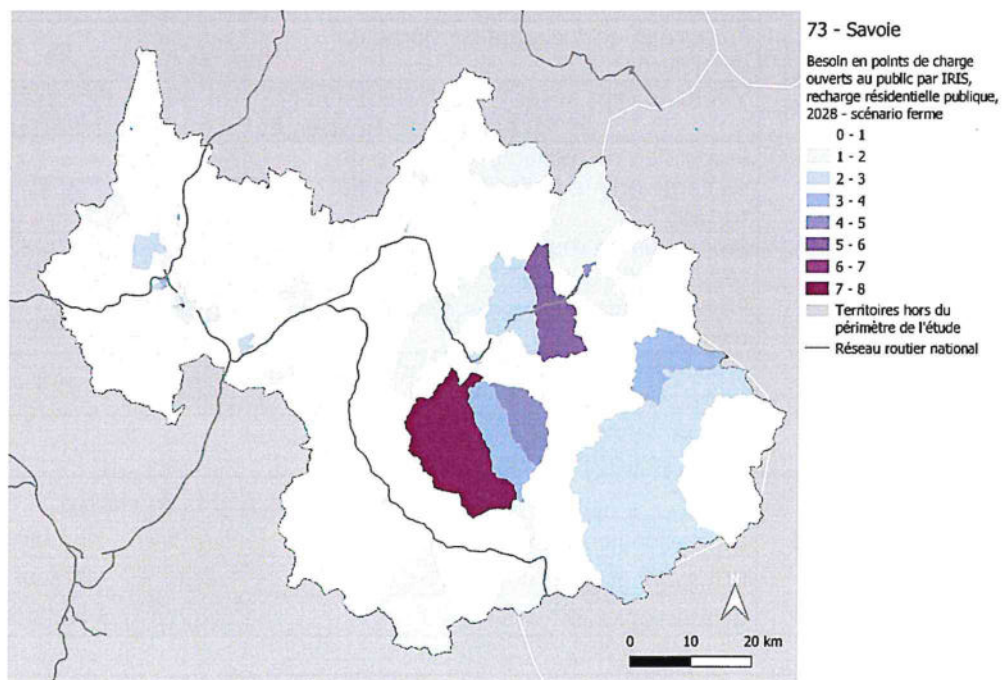


Figure 60 Besoin en points de charge ouverts au public par IRIS en 2028 - recharge résidentielle publique- scénario ferme

4.6 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 résultats de cette phase sont utilisés par le SDES dans l'élaboration des orientations stratégiques. 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 énergies	333 624	339 885	345 151
	Projection du parc VP et VUL (VE/VHR) - Scénario volontariste	6 575	31 699	69 648
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 haute - résidentiel public		4h/jour	5,5h/jour
	Utilisation haute - destination		4h/jour	5,5h/jour
	Utilisation haute - transit		3,5h/jour	5h/jour
RESULTATS : REPARTITION DU BESOIN EN	≤7,4 kVA	120 (18%)	67 (5%)	113 (6%)
]7,4 kVA; 22 kVA]	445 (67%)	829 (69%)	1155 (68%)



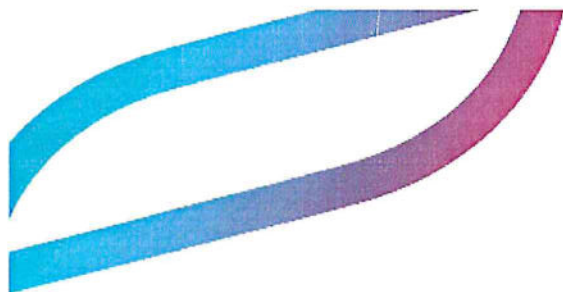
Rapport final
 30/11/2022



POINTS DE CHARGE PAR INTERVALLE DE PUISSANCE]22 kVA; 150 kVA]	40 (6%)	254 (21%)	347 (21%)
	≥150 kVA	59 (9%)	59 (5%)	91 (5%)

*Existant

RESULTATS : BESOINS EN POINTS DE CHARGE PAR CATEGORIE DE RECHARGE	Besoin en points de charge - scénario ferme			
	Besoin en points de charge total	664	1209	1706
	Besoin en points de charge résidentielle publique		133	226
	Besoin en points de charge transit		59	91
	Besoin en points de charge destination		1017	1389



5 Elaboration de la stratégie, des objectifs opérationnels et du calendrier

5.1 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

5.2 Calcul du reste-à-faire

5.2.1 Présentation de la méthode de calcul du reste-à-faire

Après avoir évalué le besoin estimé aux horizons 2025 et 2028 à l'échelle de chaque 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.

Rapport final
30/11/2022



En ce sens, il est indispensable d'analyser le reste-à-faire au niveau de chaque IRIS pour informer les décisions stratégiques.



Figure 61 : 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. Cela signifie que les points de charge déployés et en projet excèdent le besoin modélisé. Cela peut être le cas lorsque le syndicat d'énergie ou d'autres aménageurs du territoire ont réalisés des déploiements de points de charge 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 complémentaires à installer sur le territoire, tous aménageurs confondus. L'indicateur se décline également sous chaque catégorie de recharge : résidentielle publique, destination et transit.

Ainsi, au niveau du territoire, le reste-à-faire global est de 357 points de charge à l'horizon opérationnel en 2025. Le reste-à-faire s'élève à 394 points de charge en prenant en compte les 37 points de charge de transit et résidentiels publics supplémentaires par rapport au besoin. 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 l'horizon opérationnel de 2025) est présentée ci-dessous pour illustrer le calcul du reste-à-faire sur le territoire.

Rapport final
30/11/2022

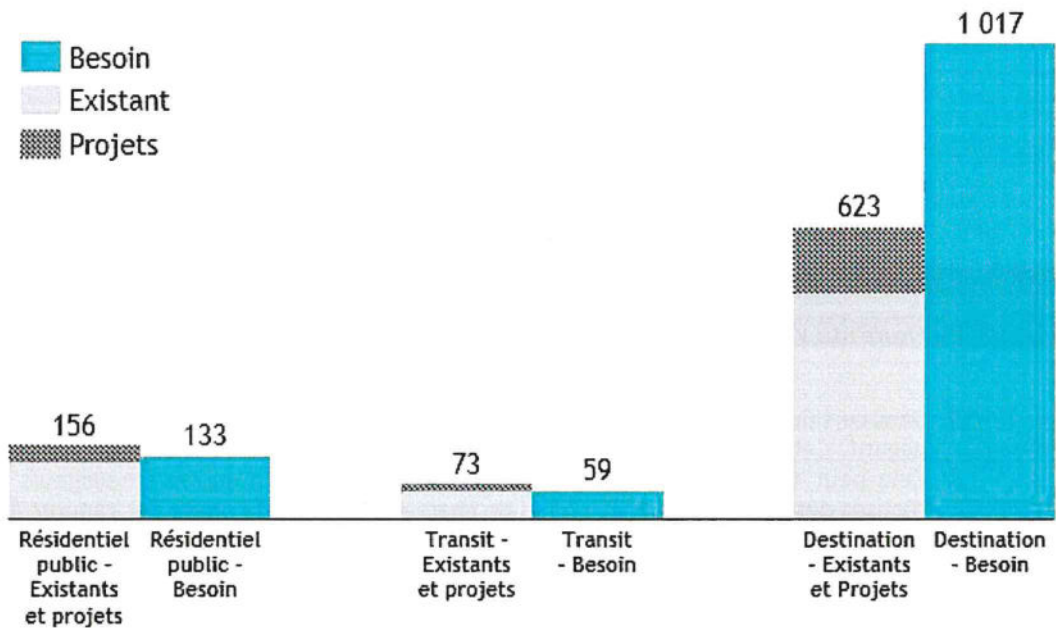


Figure 62 : Comparaison entre le besoin en point de charge, les points de charge existants et les points de charge en projet, à l'échelle du territoire - 2025

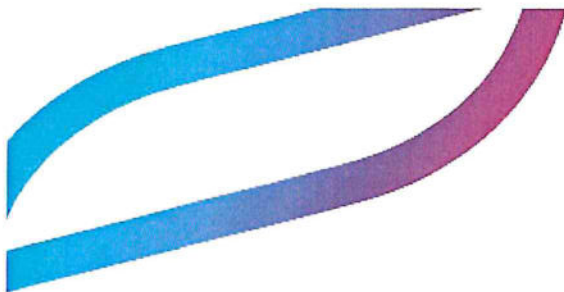
5.2.2 Répartition du reste-à-faire par IRIS

Comme souligné précédemment, l'analyse du reste-à-faire au niveau de l'IRIS est indispensable pour affiner l'analyse. Les cartographies suivantes présentent les conclusions du reste-à-faire pour 2025 et 2028, pour chaque catégorie de recharge, à la maille de l'IRIS.

5.2.2.1 Recharge résidentielle publique

Le reste-à-faire calculé pour la catégorie de recharge « 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 immédiate des logements dépourvus d'emplacements de parking privatifs. Le reste-à-faire pour la catégorie de recharge « résidentielle publique » s'élève à -23 points de charge au total à l'échéance 2025.

En ce qui concerne le territoire, malgré le reste-à-faire global négatif, on note des reste-à-faire positifs dans plusieurs communes, notamment en raison de l'enjeu de l'accès à un stationnement privatif, qui a également été remonté par de nombreuses communes lors de la phase de concertation. C'est par exemple le cas dans des communes urbaines comme Chambéry, mais également dans les territoires plus montagneux.



Rapport final
30/11/2022

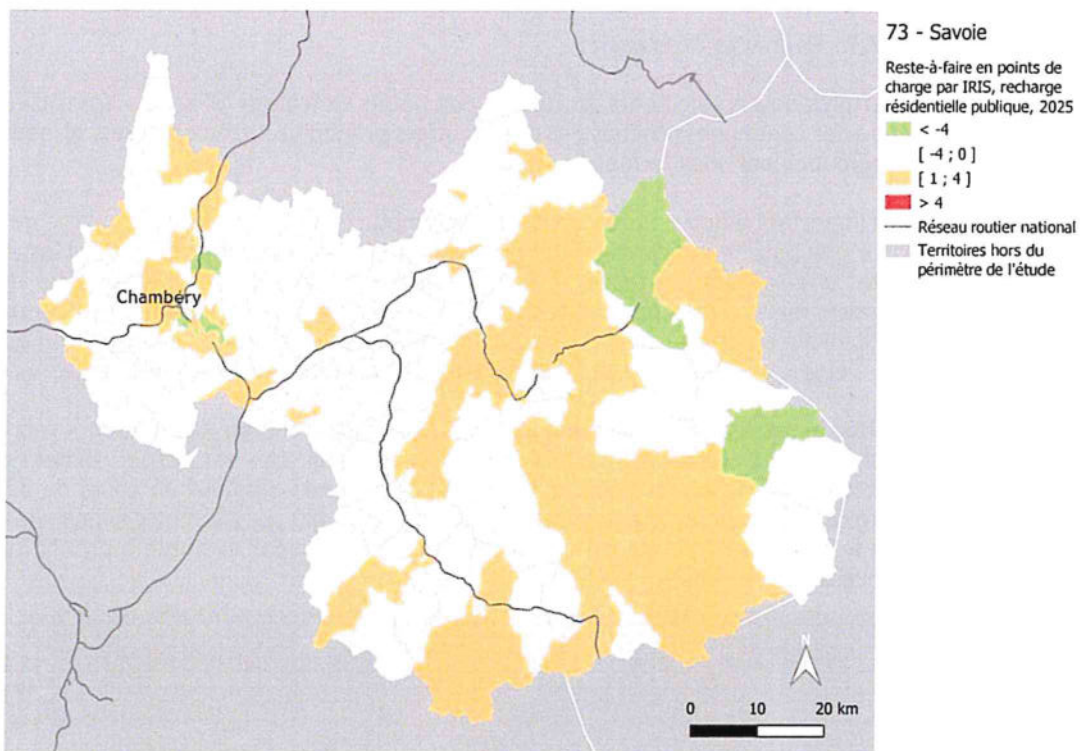


Figure 63 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge résidentielle publique

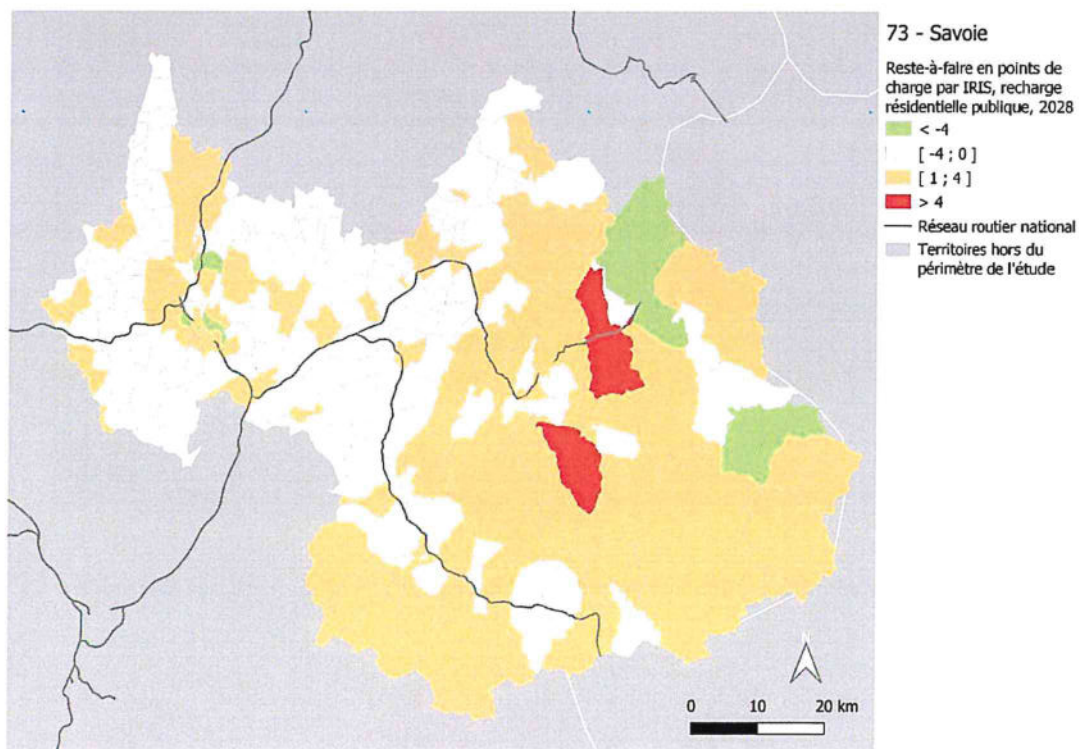
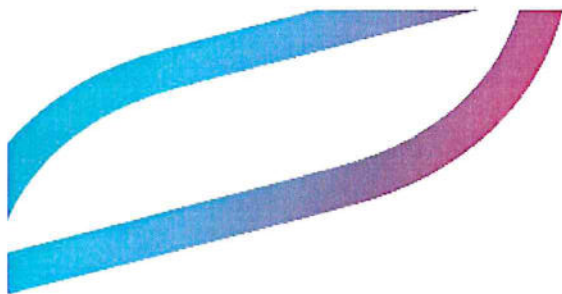


Figure 64 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge résidentielle publique



5.2.2.2 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 par exemple. En effet, l'objectif pour les utilisateurs est de trouver une solution de recharge pour récupérer rapidement de l'autonomie et poursuivre leur itinéraire, mais ne sont pas à la recherche d'une station de recharge située à proximité directe de leur domicile ou de leur travail. De fait, deux IRIS limitrophes peuvent être complémentaires : une IRIS « verte » avec un reste-à-faire négatif peut absorber le besoin d'une IRIS « rouge » voisine.

En 2025, le reste-à-faire calculé pour la catégorie de recharge « de transit » représente -14 points de charge : le reste-à-faire est toutefois négatif car le besoin dimensionné au niveau départemental est compensé par les projets de grande ampleur en cours de déploiement sur le territoire, sur les axes d'autoroute de l'A43 ou de l'A430 par exemple. On constate néanmoins des reste-à-faire positif au niveau de certaines communes, par exemple à proximité de Bourg-Saint-Maurice ou sur la N90.

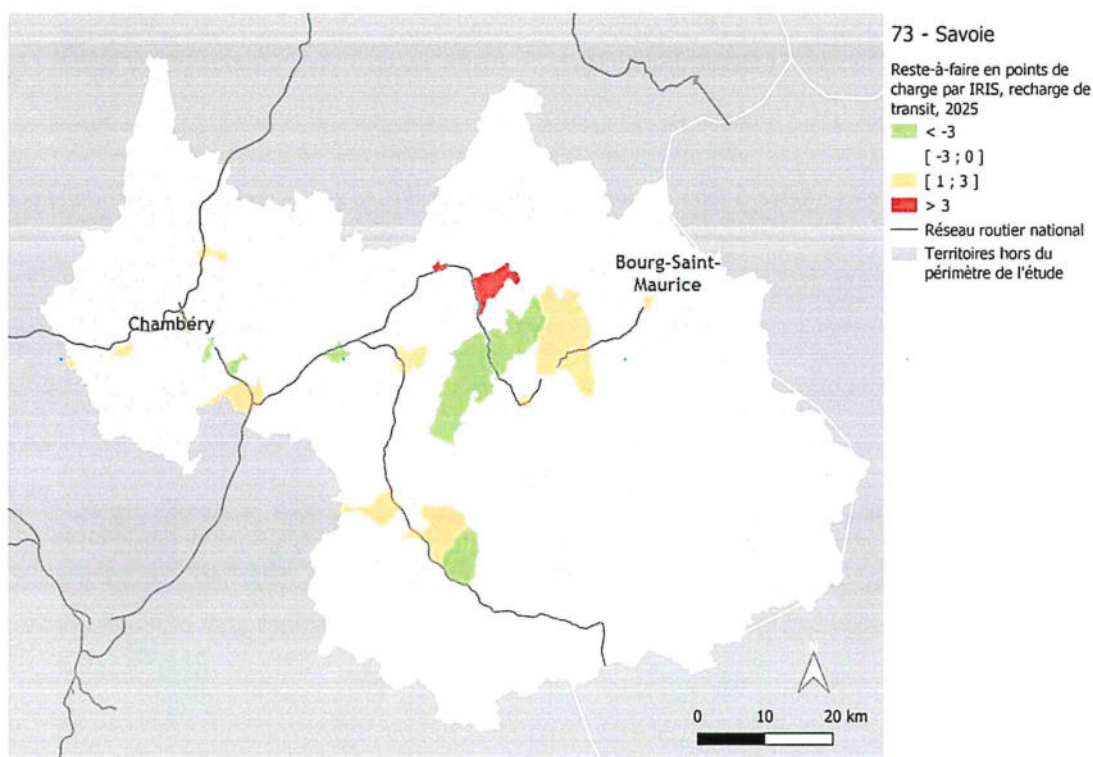


Figure 65 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge de transit

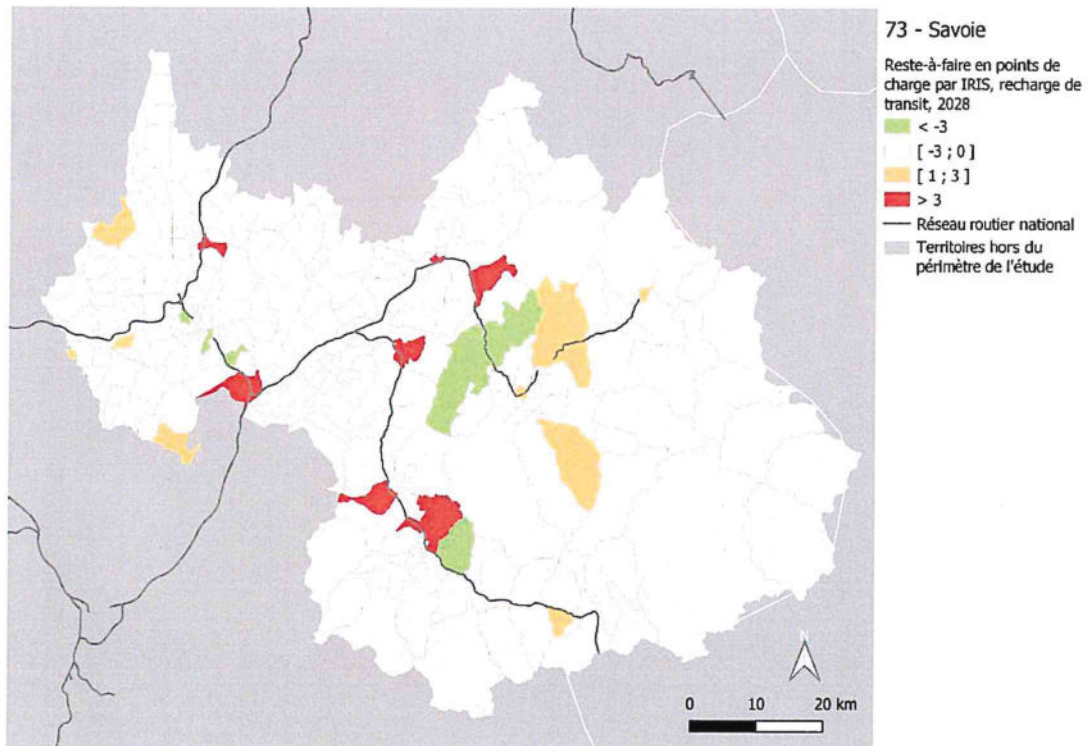


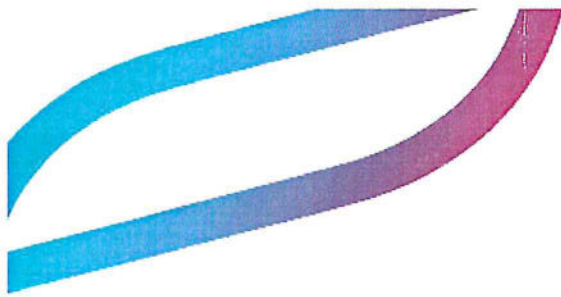
Figure 66 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge de transit

5.2.2.3 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 détaillée 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.

Le reste-à-faire pour la catégorie de recharge « de destination » s'élève à 394 points de charge au niveau du territoire à l'échéance 2025. Un fort effort de déploiement est donc à fournir dans toutes les communes, qui a été confirmé par la concertation avec ces acteurs.

Selon cette 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, pôles de transport ou encore de lieux touristiques. On voit également des restes-à-faire très importants dans les communes et stations touristiques de montagne, moins peuplées que les zones urbaines comme Chambéry.



Rapport final
30/11/2022

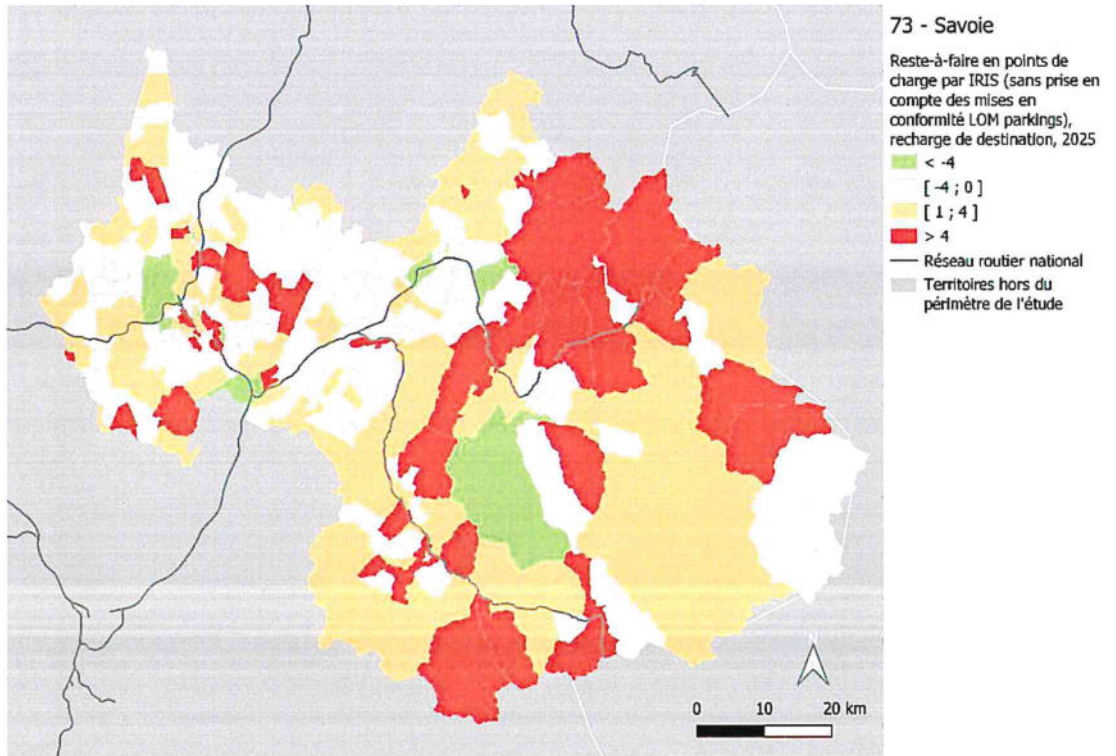


Figure 67 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2025 - recharge de destination

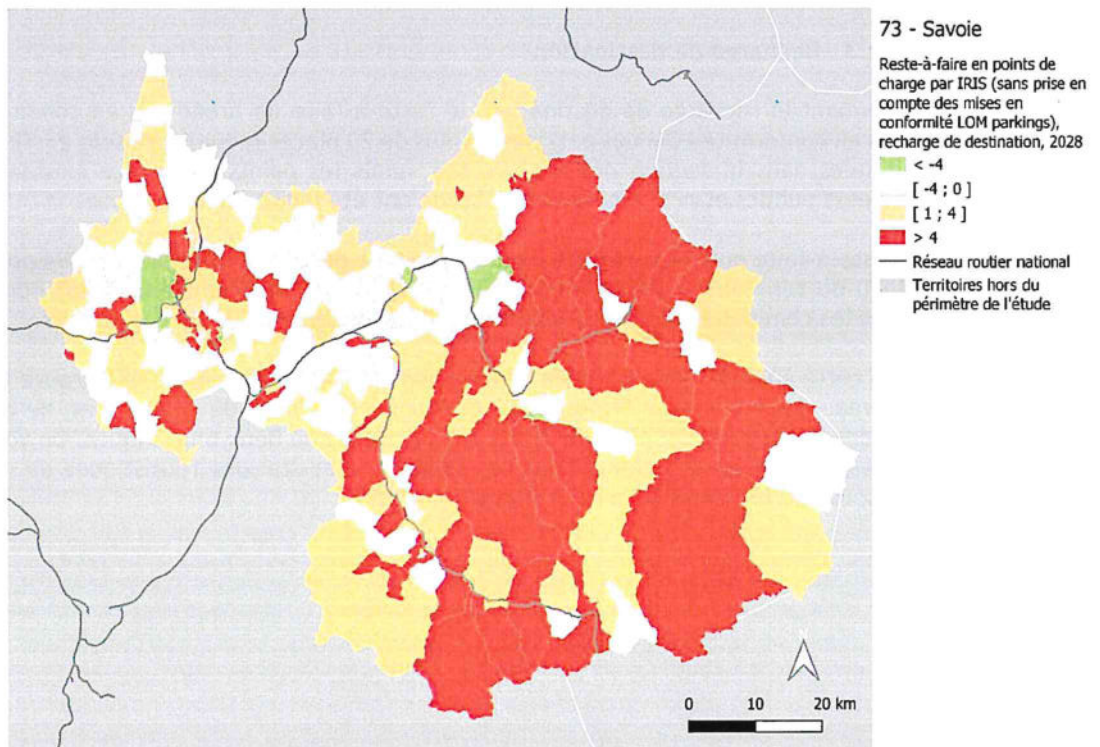
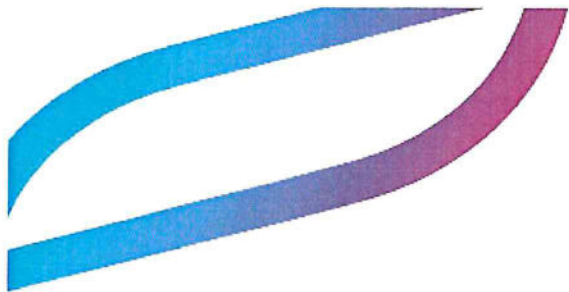


Figure 68 : Reste-à-faire en points de charge par IRIS en 2028 - recharge de destination



5.2.2.4 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 (public ou privé).

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 kilomètres d'un des points de recharge ouvert au public recensés dans la phase de Diagnostic.

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 : la disposition des infrastructures routières aura donc un impact important et est intégrée dans la réflexion stratégique du syndicat d'énergie. C'est notamment le cas pour les zones montagneuses, avec des vallées souvent proche à vol d'oiseau mais très éloignées en utilisant le réseau routier.

5.3 Obligations réglementaires

5.3.1 Equipement réseau autoroutier et national

La volonté de développement des bornes de recharge sur le réseau routier national va croissant, comme le démontre la création d'une 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 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 l'ensemble des 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 :

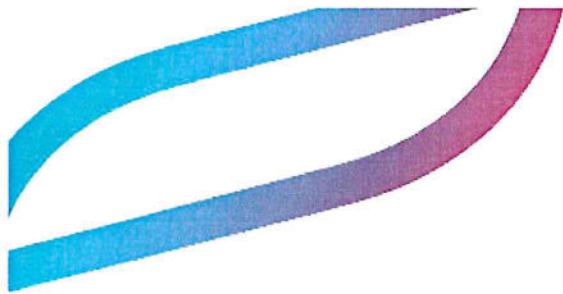
- À l'horizon 2023, inter-distance de 45 km entre IRVE rapides sur les autoroutes (concédées ou non concédées) et de 150 km sur les autres routes nationales ;
- À l'horizon 2030, inter-distance de 45 km entre IRVE rapides sur l'ensemble du RRN (autoroutes et autres routes nationales).

Dans cette optique, le Guide Schéma Directeur IRVE précise : « 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 concédées ».

L'évaluation des besoins réalisée dans le cadre du présent SD IRVE a estimé le besoin en recharge de transit en considérant notamment le trafic routier sur le RRN (voir [section 4](#)). Par ailleurs, le calcul du reste-à-faire présenté dans la section précédente a considéré les projets d'IRVE rapides sur le RRN, et notamment :

- Les bornes existantes et en projet sur certaines aires de service identifiées à la suite de la concertation avec les acteurs privés ;
- Les bornes projetées pour les autres aires de service répertoriées sur le territoire, 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.



5.3.2 Equipement des parkings loi LOM

Comme énoncé en section 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 de la Savoie. En effet, elle représenterait de l'ordre de 5 527 points de charge déployés en 2025, à mettre en parallèle avec un besoin de 1 209 points de charge pour la même échéance 2025.

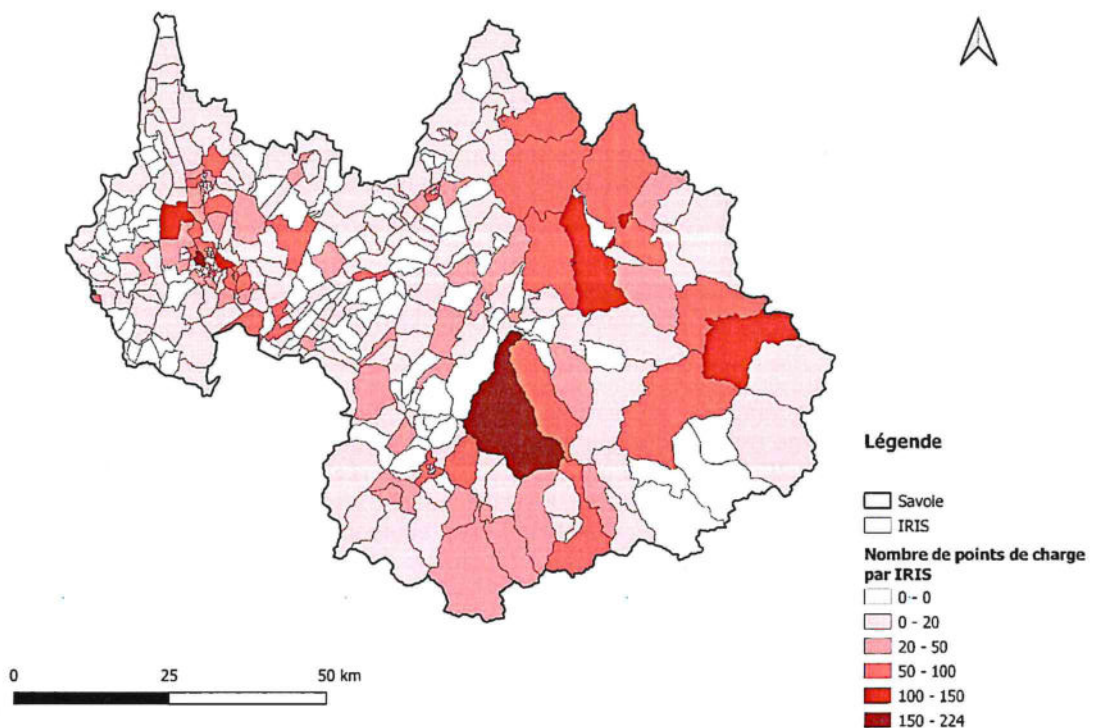


Figure 69 : Nombre potentiel de points de charge dans le cas d'une mise en conformité de 100% des parkings considérés

Aussi, l'intégration de la totalité de ces projets dans le calcul du reste-à-faire enverrait 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.

Par conséquent, 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"

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.



Rapport final
30/11/2022



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.

5.4 Stratégie territoriale et de déploiement

5.4.1 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 d'énergie ? ».

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.

Rapport final
30/11/2022

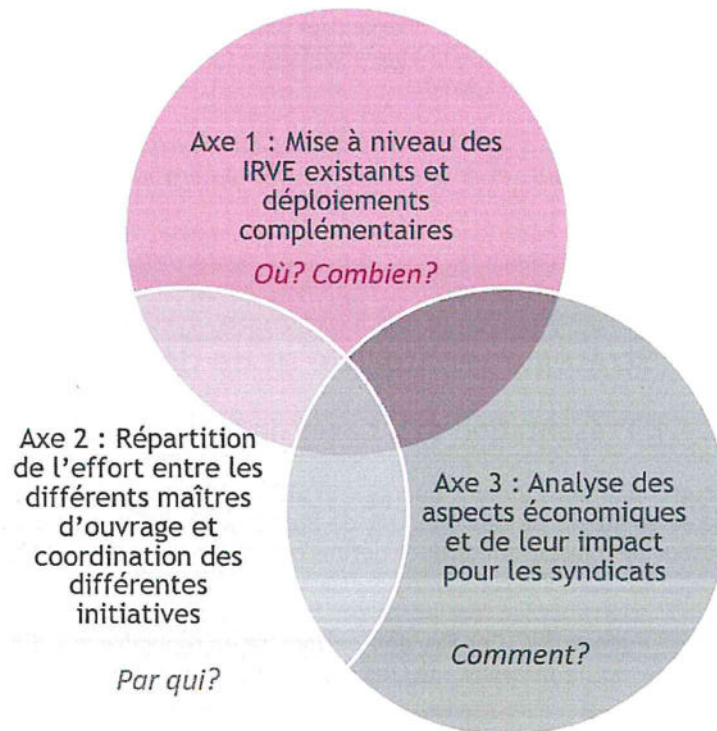


Figure 70 : Les trois axes de la stratégie territoriale

5.4.1.1 Axe 1 : mise à niveau des IRVE existants et déploiements complémentaires

Plus précisément, cet axe aborde deux volets de réflexion :

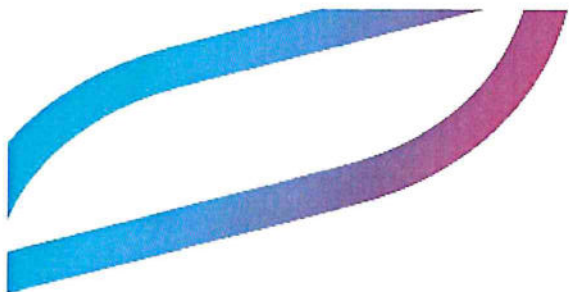
- La priorisation de l'effort d'investissement pour les nouveaux déploiements. Il s'agit de définir les catégories de recharge à privilégier (résidentielle publique, à destination ou de transit) et la logique territoriale à adopter (par exemple : homogénéité du maillage sur le territoire, priorisation 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).

5.4.1.2 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,



Rapport final
 30/11/2022



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-dessous 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	Exemple d'actions et d'orientations clés
A : Acteur observateur	<p>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.</p> <p>Publication potentielle d'une charte départementale pour suggérer des bonnes pratiques pour les bornes déployées sur le territoire (interopérabilité, tarification, etc.).</p>
B : Chef d'orchestre	<p>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.</p> <p>Campagnes de communication auprès des acteurs publics du territoire pour soutenir la mise en conformité avec le cadre réglementaire.</p>
C : Leader agile	<p>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).</p> <p>Rôle de conseil et d'accompagnement des acteurs du territoire, organisation de conférences annuelles.</p>
D : Moteur de la transition	<p>Politique active et volontariste sur les déploiements, avec une volonté d'être leader sur le territoire.</p> <p>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.</p>

5.4.1.3 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, mais également les objectifs de rentabilité poursuivis ;



Rapport final
30/11/2022



- 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.

5.4.2 Stratégie retenue par le syndicat et sa déclinaison en objectifs opérationnels

5.4.2.1 Axe 1 : Mise à niveau des IRVE existants et déploiements complémentaires

En premier lieu, il est important de mettre en avant les réflexions du SDES 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).

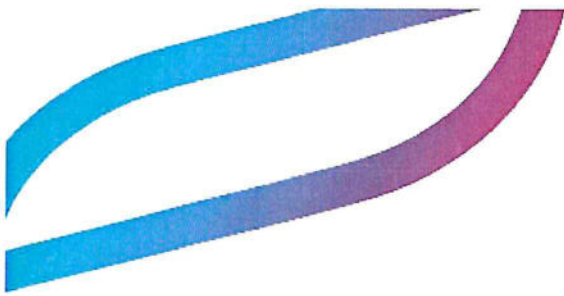
Les sections suivantes mettent en avant les enjeux clés identifiés par le SDES en ce qui concerne les points de charge sous sa maîtrise d'ouvrage. L'objectif principal est de préciser le cadre d'analyse et de détailler les orientations stratégiques du SDES, notamment pour l'échéance opérationnelle.

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. Le SDES est un aménageur récent de bornes de recharge par rapport à la plupart des autres syndicats d'énergie membres du réseau eborn, avec des déploiements qui ont débuté en 2018 : dans le cadre de la stratégie du SDIRVE, le SDES souhaite donc continuer et étendre son maillage d'IRVE ouvertes au public dans le département de Savoie, en cohérence avec les besoins des conducteurs. En effet, les déploiements actuels du syndicat d'énergie sont principalement situés sur les communes de l'ouest de la Savoie.

Pour s'assurer de cette cohérence des déploiements de bornes avec les besoins des conducteurs de VE et VHR, le SDES utilise deux outils pour décider des localisations à équiper en nouvelles bornes de recharge :

- **La phase d'évaluation des besoins (section 4), et le calcul du reste-à-faire (section 5.2)**, une approche quantitative permettant une première estimation des besoins de déploiement complémentaires de bornes de recharge ouvertes au public qui prend en compte les bornes existantes ;
- **La concertation avec les acteurs publics du territoire et notamment les demandes des communes**, qui seront mises en parallèle des besoins quantitatifs identifiés par le SDIRVE (voir point précédent). En effet, comme le précise le [guide SDIRVE](#), l'analyse de l'absence / insuffisance d'offre de recharge est réalisée à la fois via une approche quantitative (voir point précédent), et une approche qualitative via les retours de terrains des élus locaux ayant connaissance des besoins des habitants et conducteurs de passage.



Rapport final
30/11/2022



En prenant en compte ces deux critères ainsi que le réseau existant, le SDES a opté pour une stratégie de déploiement pour l'horizon opérationnel (2025) couvrant les trois catégories de recharge à des degrés divers d'importance :

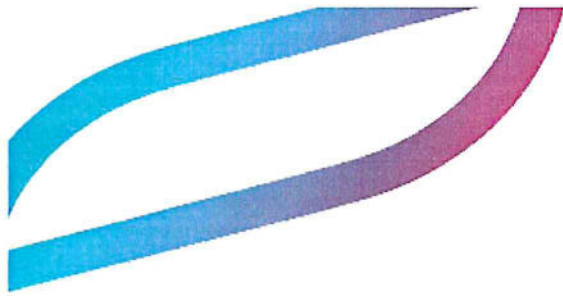
- Recharge de destination : le SDES souhaite concentrer la majorité de ses déploiements pour répondre à ces besoins ;
- Recharge résidentielle publique : le SDES réalisera quelques déploiements pour répondre à ces besoins, s'ils sont remontés et clairement identifiés notamment par le dispositif de bornes à la demande ;
- Recharge de transit : le SDES considérera des déploiements uniquement si des opportunités claires sont identifiées, sur des zones hors autoroutes à fort trafic routier.

On constate en effet que l'évaluation des besoins et du reste-à-faire a identifié la recharge de destination comme les déploiements principaux (en nombre de points de charge) nécessaires d'ici 2025 : tout le reste-à-faire à l'échelle du département (394 points de charge) est de catégorie de recharge de destination. Il faut néanmoins prendre en compte le fait que le reste-à-faire par IRIS est à considérer pour toutes les catégories de recharge, comme précisé en partie 5.2.2. Les IRVE de destination sont par ailleurs les déploiements existants principaux du SDES sur le réseau eborn, les 90 points de charge déployés par le syndicat d'énergie qui sont de puissance 22 kW, sur des localisations comme des parkings publics (centres-villes, équipements accueillant du public, etc.) ou de la voirie et répondant donc à de la demande de destination, pour des arrêts généralement de quelques heures.

Le SDES souhaite intégrer dans sa stratégie quelques déploiements de bornes de recharge à usage principal résidentiel public, pour apporter une solution de recharge aux habitants ne disposant pas de stationnement privé notamment, par exemple dans les centres-villes. Le syndicat d'énergie estime que des bornes de recharge lente ($\leq 7,4$ kVA) pourront répondre à ces besoins.

Enfin, pour la recharge de transit, le SDES ne déploiera que de façon ponctuelle des bornes de recharge rapide ou ultra-rapide, sur des localisations pertinentes hors du réseau autoroutier. En effet, le constat fait dans le cadre de l'élaboration de ce SDIRVE est notamment la forte présence d'aménageurs privés sur les axes autoroutiers : 41 points de charge ultra-rapide (≥ 150 kW) existants ont été recensés au printemps 2022 sur les autoroutes, et on estime que près d'une quinzaine de points de charge ultra-rapide supplémentaires seront déployés sur les aires de service d'ici 2023. Le SDES, volontaire sur les déploiements de bornes de transit hors autoroute, est néanmoins conscient des importants investissements nécessaires pour ce type de bornes, et sera donc attentif aux opportunités de financement, en plus de la réfaction bonifiée, pour permettre l'émergence de projets.

Dans une optique de continuer et étendre son maillage en bornes de recharge sur le département, le SDES ambitionne le déploiement d'environ 80 bornes supplémentaires d'ici l'horizon opérationnel (2025), soit jusqu'à 160 points de charge en considérant 2 points de charge par borne. Cet objectif est à mettre en parallèle avec les 90 points de charge eborn déjà déployés à date de réalisation du diagnostic, et les 70 bornes (161 points de charge, certaines bornes lentes ayant 3 ou 4 points de charge) en cours de déploiement.



Rapport final
30/11/2022



Tableau 23 : priorisation de l'effort de déploiement par le SDES à l'échéance opérationnelle de 2025 par catégorie de recharge

	Recharge résidentielle publique	Recharge de destination	Recharge de transit
Catégorie ciblée par le SDES ?	Oui, minorité des déploiements	Oui, majorité des déploiements	Si opportunités
Nombre de bornes de recharge ciblées à l'échéance opérationnelle de 2025	10 bornes (20 points de charge en considérant 2 points / borne)	70 bornes (140 points de charge en considérant 2 points / borne)	Pas d'objectifs quantifiés

Ainsi, avec 160 points de charge déployés, en plus des 90 existants et 161 en cours de déploiement du réseau eborn, le SDES pourrait avoir environ 410 points de charge en exploitation à horizon 2025 dans toute la Savoie, soit environ 1/3 des points de charge en maillage si tout le besoin (1209 points de charge à horizon 2025) est atteint par les différents aménageurs. Le syndicat d'énergie augmentera donc son positionnement en matière de nombre de bornes de recharge et de répartition géographique, puisqu'il exploite en 2022 environ 15% des points de charge ouverts au public existants, sur une partie de la Savoie uniquement, et deviendra ainsi un des « moteurs de la transition » vers la mobilité électrique.

Les bornes déployées auront des puissances cohérentes avec les besoins identifiés. Ainsi, pour de la recharge de destination, la localisation exacte de la borne et les durées de stationnement seront primordiales pour déterminer la typologie des IRVE déployées :

- Le SDES privilégiera les bornes de recharge 22 kW AC / 24 kW DC, avec deux points de charge, un permettant la recharge à courant alternatif, et l'autre la recharge à courant continu. Cette borne est très pertinente pour des arrêts d'une à quelques heures : la prise DC permet de récupérer par exemple une autonomie de 100 km en une heure, qui est le type de quantité d'électricité récupérée le plus souvent observée sur le réseau. Par ailleurs, les deux points de charge peuvent fonctionner en parallèle (par exemple à 24 kW DC et 11 kW AC) avec un raccordement de 36 kVA.
- Le SDES pourra déployer des bornes de recharge lente ($\leq 7,4$ kVA) pour répondre à des besoins de destination où les arrêts sont plus prolongés : ces bornes seraient par exemple pertinentes dans les zones de covoiturage, ou certains parkings où les arrêts sont effectués à la journée. Néanmoins, le SDES n'a pas encore identifié le modèle idéal pour répondre à ce besoin, permettant notamment l'installation de plusieurs points de charge dans un même parking sur un raccordement de 36 kVA, en assurant par exemple de la modulation de puissance. Le SDES effectuera donc une veille technologique notamment pour ce type de bornes.
- Le SDES pourra également envisager le déploiement de bornes de 50 kW dans certains cas particuliers, lorsque des arrêts plus courts sont nécessaires ou que l'usage de la borne pourra être de destination mais également de transit. Le SDES prend cependant en compte le fait que le raccordement de ce type de bornes est plus compliqué.

Pour la recharge résidentielle publique, les bornes de recharge de puissance lente seront privilégiées : des mutualisations d'usage avec les bornes de destination lente (voir ci-dessus) pourront avoir lieu, par exemple dans des parkings dans lesquels se garent à la fois des visiteurs (recharge de destination) et des résidents locaux (recharge résidentielle publique).

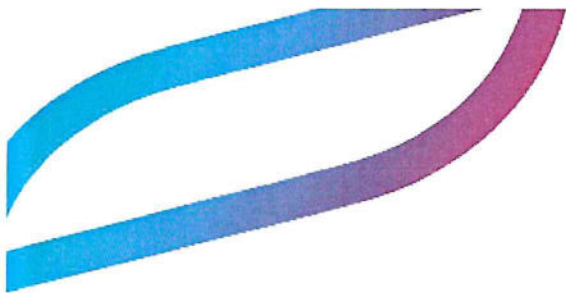


Tableau 24 : priorisation de l'effort de déploiement par le SDES à l'échéance opérationnelle de 2025 par catégorie de puissance, en nombre de points de charge³¹

	Voiries et parkings publics	Zones privées ouvertes au public	Nombre de points de charge
≤ 7.4 kVA	Environ 20 (10 bornes)	0	Environ 20 (10 bornes)
> 7.4 kVA et ≤ 22 kVA	Environ 70 ³²	0	Environ 70
> 22 kVA et < 150 kVA	Environ 70 ³²	0	Environ 70
≥ 150 kVA	Uniquement si opportunités de recharge de transit hors autoroutes	0	Uniquement si opportunités de recharge de transit hors autoroutes

Bien entendu, il faut souligner que ce plan de déploiement prévisionnel n'est pas figé dans le marbre 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 SDES se 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 deux ans après l'adoption du schéma directeur pour faire un point d'étape sur les développements réalisés.

Zones géographiques ciblées

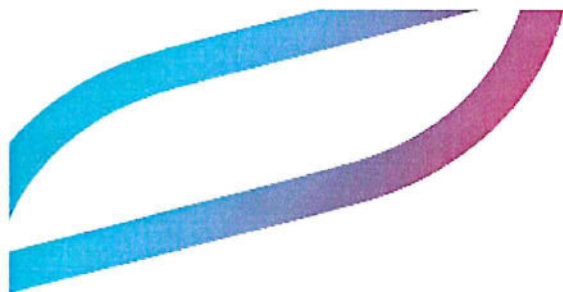
Au-delà des catégories de recharge considérées et du nombre de points de charge visés par le SDES, se pose la question des localisations à prioriser. Sur ce plan, une analyse à la fois quantitative et qualitative a été menée pour tirer profit de l'expertise des bureaux d'étude missionnés pour la réalisation du schéma directeur en matière de modélisation, mais aussi intégrer pleinement la connaissance du territoire des acteurs publics. Le SDES continuera à travailler avec les communes lors de la phase opérationnelle du schéma directeur pour déterminer les localisations des bornes.

Par conséquent, dans la lignée des éléments présentés, 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 densité de parkings de population et

³¹ Hypothèse de nombre de points de charge basée sur le nombre de bornes ambitionnées par le SDES, et en supposant 2 points de charge / borne.

³² Ambition de déploiement de 70 bornes de destination qui seront en majorité des bornes 22 kW AC / 24 kW DC, donc proposant chacune 1 PDC dans l'intervalle > 7.4 kVA et ≤ 22 kVA et 1 PDC dans l'intervalle > 22 kVA et < 150 kVA.



Rapport final
30/11/2022



d'habitants sans accès à un stationnement privé. C'est le cas dans les principaux pôles urbains du territoire (Chambéry, Aix-les-Bains), mais également dans des communes moins peuplées comme Saint-Jean-de-Maurienne ou Bourg-Saint-Maurice.

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 ainsi une correspondance dans la quasi-totalité des cas entre la modélisation et les contributions des acteurs du territoire.

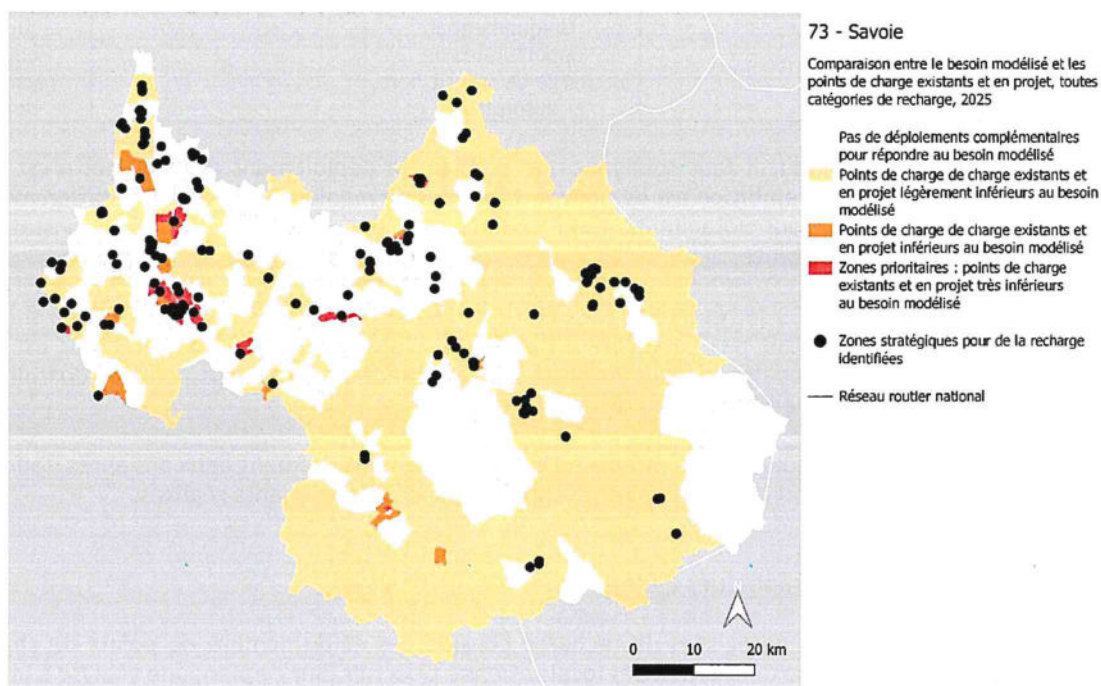


Figure 71 : Mise en parallèle des résultats du reste à faire et des contributions des acteurs du territoire

Les localisations des 80 bornes supplémentaires déployées d'ici 2025 seront donc décidées de façon concertée avec les communes. Le SDES est en contact très régulier avec ces acteurs, et les informera des résultats du SDIRVE pour par exemple proposer des déploiements. En mettant en parallèle les résultats de l'évaluation des besoins du SDIRVE, les demandes des communes notamment dans la phase post-dépôt du SDIRVE, et l'expérience du SDES sur la faisabilité technique (dont proximité du réseau de distribution d'électricité) et économique des déploiements, les sites précis seront déterminés pour continuer le maillage du département : il pourra s'agir de communes urbains, rurales, ou encore touristiques de montagne.

La faisabilité des déploiements est un point majeur pour le SDES pour permettre d'accélérer le maillage et choisir les emplacements : en effet, certaines localisations, comme les parkings souterrains à accès contrôlés et payants, sont plus compliquées pour des installations en raison des contraintes du stationnement (paiement du parking, puissance disponible, etc.) à mettre en parallèle avec les contraintes de fonctionnement de la borne.

Pour la recharge résidentielle publique, la localisation précise des bornes (au niveau de la rue) est très importante : le SDES a à disposition l'outil de « borne à la demande », mis en place pour tout

Rapport final
 30/11/2022



le réseau eborn, qui permet aux conducteurs de faire remonter en direct les localisations qui leur semblent intéressantes pour l'installation de bornes de recharge. Ce service pourra être utilisé par le SDES dans le cadre de l'identification précise et infra-IRIS de zones où le besoin en recharge résidentielle publique est important, à mettre en parallèle des analyses quantitatives effectuées dans le cadre du SDIRVE et des demandes des communes.



Figure 72 : Capture d'écran de la plateforme eborn dédiée aux bornes à la demande

En cas de déploiements de bornes de recharge de transit, les localisations seront situées hors autoroutes, donc plutôt sur le réseau secondaire, là où un besoin clair est identifié, par exemple dans des communes comme Albertville ou Chambéry.

Bien entendu, cette première analyse des zones identifiées n'est pas définitive et comme précisé, des discussions approfondies continueront avec les communes 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 d'ici 2025, pour les déploiements sous maîtrise d'ouvrage du SDES.

Mise à niveau des bornes existantes

Conformément au Guide SDIRVE, une analyse des besoins de mise à niveau des futures infrastructures à déployer par le syndicat d'énergie a été réalisée, qu'elle soit technique, technologique ou réglementaire.

Grâce aux indicateurs techniques présentés en section 2.1.5 et détaillés en annexes à la section 6.4, une liste de recommandations de mise à niveau des IRVE futurement déployées sur le 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 enfin 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.

Tableau 25 : Recommandations de mise à niveau des bornes existantes du réseau du SDE

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)



Critère	Recommandations bornes de recharge existantes	Recommandations pour futurs déploiements
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 46 bornes	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 (42 bornes)	Surveiller les annonces de fin des réseaux 3G pour une mise à niveau potentielle des bornes existantes.

Le SDES n'envisage pas pour l'instant le déplacement de bornes de recharge existantes à un autre endroit.

5.4.2.2 Axe 2 : gestion du réseau du SDE 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 SDES, 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 SDES

En premier lieu, il convient de rappeler que le réseau du SDES 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 SDES.

Toutefois, l'organisation de la DSP n'est pas forcément adaptée aux conclusions de l'évaluation des besoins. En effet, dans le cadre de la DSP, un stock de 180 bornes complémentaires avait été prévu au total sur les 11 départements, ce qui reste très limité au regard des ambitions du SDES et des autres syndicats d'énergie du réseau eborn. Le déploiement de bornes supplémentaires pourrait être envisagé en l'état, mais impliquerait de verser une compensation financière annuelle pour le délégataire.

De fait, l'objectif du SDES est de pouvoir travailler en coopération avec les syndicats d'énergie du réseau eborn pour adapter le marché aux besoins de déploiements identifiés dans le cadre des SDIRVE et permettre de réaliser l'ambition des syndicats d'énergie à l'échéance opérationnelle de 2025. Une clause contractuelle prévoit notamment la renégociation de ce seuil de déploiement, et les syndicats d'énergie travailleront avec le délégataire pour bénéficier de davantage de latitude dans les déploiements réalisés.

Rapport final
30/11/2022

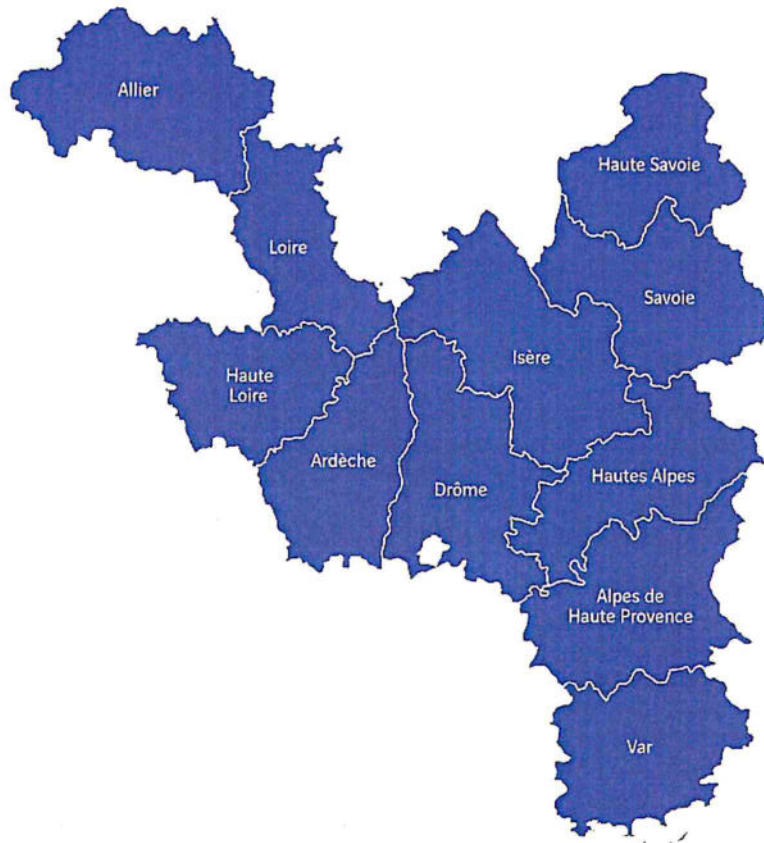


Figure 73 : périmètre géographique de la DSP eborn

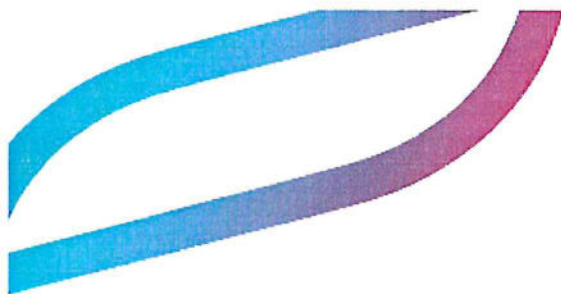
L'ampleur de la DSP eborn est un avantage pour les utilisateurs du réseau qui dispose d'une très bonne visibilité sur le service proposé lors de leurs déplacements en Savoie mais également trans-départementaux.

Rôle dans la coordination avec le secteur public

Comme précisé précédemment, le SDES a tout d'abord mis en place une coordination appuyée avec les communes de Savoie pour ses propres déploiements : le choix de localisations de bornes fait l'objet de nombreuses discussions entre les acteurs, qui ont permis un premier maillage sur une partie du département, et son agrandissement dans les mois et années à venir.

En tant qu'aménageur récent de bornes de recharge (premiers déploiements d'IRVE en 2018), le SDES souhaite rester à court terme un acteur « observateur » des déploiements des autres aménageurs publics. Le syndicat d'énergie poursuivra le développement de son réseau, tout en restant informé, avec les moyens mis à sa disposition, des développements en cours sur son territoire. En agrandissant son maillage de bornes de recharge d'ici 2025, le SDES compte ensuite avoir un rôle de plus en plus actif dans la coordination des déploiements avec les autres aménageurs, dont ceux publics, pour aboutir à un maillage tout aménageur confondu cohérent avec les besoins et sans zones blanches.

Par ailleurs, le SDES a conscience des importants déploiements potentiels de bornes de recharge que devront effectuer les communes et EPCI sur les parkings pour les mettre en conformité avec la loi LOM, et des incertitudes sur sa mise en application (voir section 0). Le syndicat d'énergie souhaite pouvoir bénéficier du retour d'expérience de ses bornes existantes (90 points de charge



Rapport final
30/11/2022



dont certains sur des parkings) et de celles en projet (dont les 80 bornes prévues dans le cadre de la stratégie SDIRVE), et connaître les modalités d'applications exactes, pour se positionner fermement sur son soutien pour la mise en conformité à la loi LOM des parkings, l'échelle des déploiements étant beaucoup plus importante.

Enfin, le SDES pourra considérer le transfert d'une borne existante d'un autre aménageur public vers le réseau eborn, si l'IRVE répond aux exigences du cahier des charges et si le syndicat d'énergie l'estime pertinente dans le cadre de sa stratégie de maillage de la Savoie. L'autre condition est le transfert de la compétence IRVE de la commune vers le SDES.

Rôle dans la coordination avec le secteur privé

De la même manière qu'avec les aménageurs publics, le SDES souhaite rester à court terme un acteur « observateur » des déploiements des aménageurs privés. L'objectif, lorsque le réseau eborn sera implanté sur la majorité du département, sera d'avoir un rôle plus proche du « chef d'orchestre » de la mobilité électrique sur le département, pour aboutir à un maillage tout aménageur confondu cohérent avec les besoins et sans zones blanches.

Enfin, pour identifier les bornes de recharge existantes sur le département, il faut en outre souligner que les données statiques 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 2022³³) : le SDES suivra les évolutions de cette base de données, qui pourront servir dans le futur pour obtenir une vision exhaustive des déploiements d'autres aménageurs.

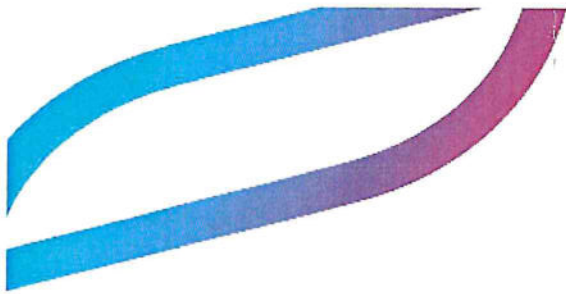
Ambitions liées à la qualité de service

Pour le SDES, 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. 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.
- **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

³³ [Baromètre de l'AVERE de la recharge](#)



Rapport final
30/11/2022



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.

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 de la Savoie, 80% de ses points de charge étaient disponibles au moins 99% du temps en février 2022. 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.

5.4.2.3 Axe 3 : implications budgétaires et économiques

En ce qui concerne l'échéance opérationnelle de 2025, les déploiements complémentaires qui seront réalisés par le SDES auront nécessairement des implications financières. L'objectif du SDES est de contribuer à répondre aux besoins identifiés sur le territoire, tout en gardant en ligne de mire l'objectif d'équilibre économique pour l'horizon 2028. Dans cette optique, le SDES envisage sur le très court terme une nouvelle redéfinition de l'ingénierie financière pour mieux répartir l'effort d'investissement, mais également le risque opérationnel.

Ingénierie financière et budget prévisionnel alloué pour l'horizon 2025

Avant toute chose, il est important de décrire l'ingénierie financière qui encadre les déploiements de bornes par le SDES, et notamment la répartition de l'effort entre le syndicat d'énergie et les communes.

Dans le but de déployer un réseau de borne au niveau du département de façon la plus rapide possible, le SDES a mobilisé des moyens financiers conséquents pour aider les communes dans les déploiements. Les modalités principales de participation des communes et du syndicat d'énergie, à date d'élaboration du SDIRVE (automne 2022), sont décrites dans le tableau ci-dessous.

Tableau 26 : Ingénierie financière des déploiements de bornes par le SDES

Frais d'investissement	Frais de fonctionnement
<ul style="list-style-type: none">• Les communes ayant transférées une partie de la TCCFE au SDES peuvent bénéficier d'une aide à l'investissement de la part du syndicat d'énergie jusqu'à 50 000 € et 5 bornes par an au maximum.• La commune prend en charge entre 0% et 50% de l'investissement, le reste est pris en charge par le syndicat d'énergie.	<ul style="list-style-type: none">• Les communes ne paient pas les frais de fonctionnement sur les 3 premières années, jusqu'à 2025. Les élus du SDES se repositionneront sur ce point à cette échéance.

Comme précisé dans la section précédente, le SDES ambitionne le déploiement de 80 bornes supplémentaires d'ici 2025. Les typologies exactes des 80 bornes à horizon opérationnel ne sont pas complètement définies, mais elles répondront en grande majorité aux besoins de recharge à destination (70 bornes estimées), et également pour des besoins de recharge résidentielle publique



Rapport final
30/11/2022



(10 bornes estimées). La recharge de transit hors autoroute pourra également faire l'objet de quelques déploiements.

Ainsi, le budget prévisionnel pour ces déploiements est estimé en supposant le déploiement de bornes à deux points de charge 22 kW AC / 24 kW DC pour la recharge de destination, et de bornes $\leq 7,4$ kVA à deux points de charge pour la recharge résidentielle publique. Ce budget est uniquement une estimation, et des variations pourront être constatées en cas de déploiements d'autres types de bornes comme des IRVE de 50 kW, et sont soumises également aux variations de prix observées sur le marché actuellement. Enfin, comme expliqué plus haut, le SDES réalise une veille technologique sur les modèles de bornes pouvant répondre aux besoins de recharge lente pour le résidentiel public, les coûts pourront donc également changer pour cette raison.

Tableau 27 : Investissements estimés pour les déploiements de bornes par le SDES

	Coût unitaire (HT)	Nombre de PDC	Investissement prévisionnel (HT)
Résidentiel public (bornes à deux PDC $\leq 7,4$ kW)	15 227 €	20 (10 bornes)	152 000 €
Destination (bornes à deux PDC 22 kW AC / 24 kW DC)	29 647 €	140 (70 bornes)	2 075 000 €
Total		160 (80 bornes)	2 227 000 €

Pour des bornes de plus haute puissance (50 kW ou plus) pour de la recharge de transit ou de destination dans certains cas spécifiques, les estimations des coûts varient fortement, allant de 30 000 € à 100 000€ suivant le type de bornes.

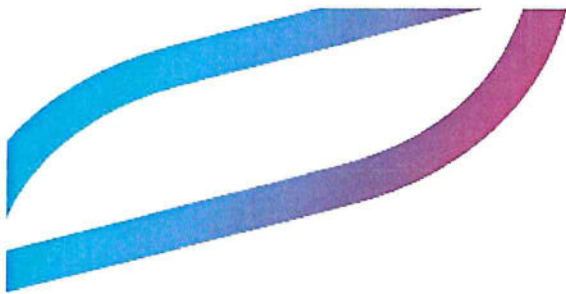
Principes de tarification

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 pour le paiement :

- 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



Rapport final
30/11/2022



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).

Tableau 28 : Tarifications proposées sur le réseau eborn (automne 2022)

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 ([26 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

Le SDES gardera une tarification compétitive face à l'offre privée, et accessible pour les conducteurs de véhicules électriques et hybrides rechargeables. Le syndicat d'énergie souhaite par ailleurs dimensionner la tarification pour éviter les véhicules ventouses, par exemple en intégrant une part de tarification à la minute en plus du paiement par kWh consommé. Si un système similaire est implémenté, cette décision doit être prise au niveau du groupement eborn.

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 SDES 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 et le partage de bonnes pratiques.

5.4.2.4 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



Rapport final
30/11/2022



d'électricité à l'échéance de moyen terme et l'informer, 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, notamment pour cibler les sites qui nécessitent le moins de travaux pour le raccordement à la maille infra-IRIS. Sur ce point, il est par ailleurs important de noter que plusieurs zones clés pour l'installation de bornes ont été identifiées par les communes en considérant la proximité du réseau de distribution d'électricité. L'identification détaillée de ces futures localisations potentielles des bornes en parallèle de l'élaboration du SDIRVE accélérera par ailleurs les démarches de demandes de raccordement avec le GRD pour commencer les déploiements de bornes dès 2023.

5.5 Fichier de données de synthèse des objectifs

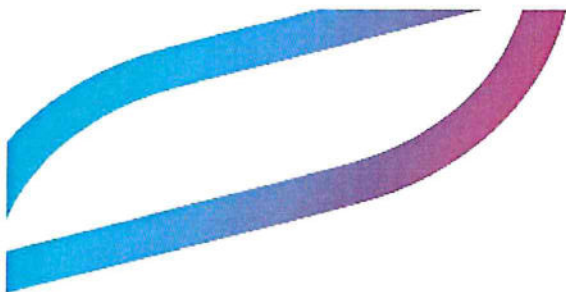
Le fichier de données des objectifs opérationnels est un fichier réglementaire au format .csv qui intègre par IRIS un récapitulatif des données clés du schéma directeur, et notamment :

- ✓ 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 SDES. 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 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



Rapport final
30/11/2022



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 SDES pour mener une étude détaillée et fixer un véritable cap pour le déploiement de l'électromobilité dans le département de la Savoie.

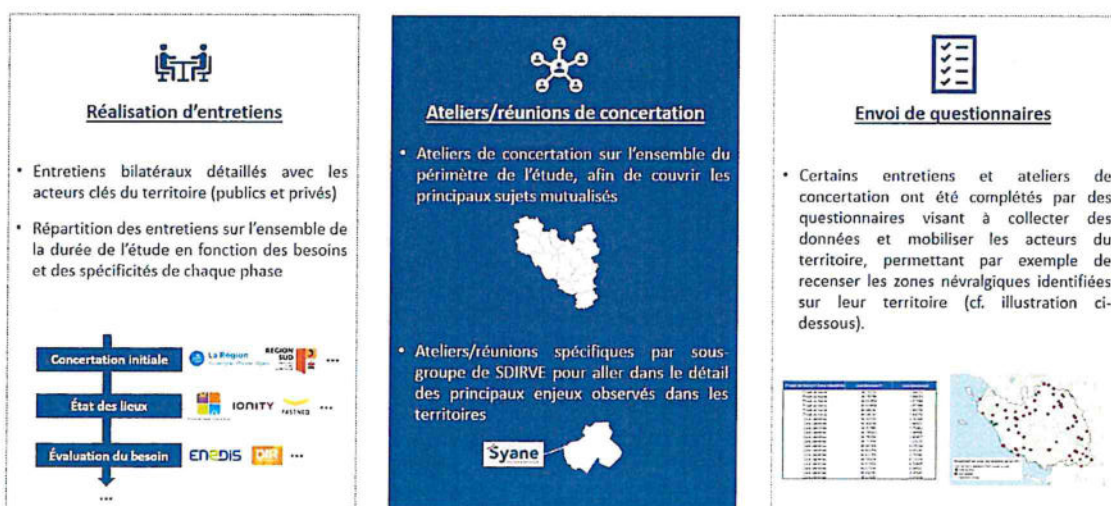
5.6 Calendrier et plan d'action propres au territoire

À compléter dans la version finale.

5.7 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



5.7.1 Phase de diagnostic

5.7.1.1 Webinaires de présentation de la démarche et collecte de données sur les IRVE existantes et en projet

5.7.1.1.1 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 territoire de la Savoie s'est tenu le 04 mai 2022.



Rapport final
30/11/2022



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, 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, 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 près de 300 pour le seul département de Savoie. Les contributions apportées par les acteurs du territoire ont été très structurantes.

Elles 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.

5.7.1.1.2 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.

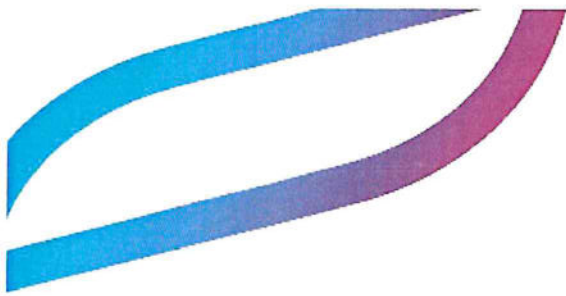
5.7.1.2 Entretiens bilatéraux avec les acteurs privés et collecte de données

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 ;



Rapport final
30/11/2022



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 (à noter toutefois que certains ont participé au webinar de présentation du SDIRVE mentionné plus haut). 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 locaux. 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 pour le court terme.

5.7.2 Phases d'évaluation des besoins, d'élaboration des scénarios et de la stratégie

5.7.2.1 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, etc.).

Deux entretiens complémentaires ont été menés avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Région Sud-PACA (respectivement les 29 et 26 septembre 2022), afin de présenter l'avancée du schéma directeur, les résultats de l'évaluation des besoins et les principaux enjeux à intégrer pour la phase de stratégie. Ces échanges ont permis de bénéficier d'une vision régionale sur les principaux axes de réflexion à intégrer dans le cadre de l'élaboration de la stratégie.

Ces entretiens ont fait l'objet de comptes-rendus détaillés, partagés à l'ensemble des syndicats d'énergie du groupement.

5.7.2.2 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 présenter l'avancée du schéma directeur et alimenter la réflexion stratégique des syndicats d'énergie, en bénéficiant notamment de retours d'associations clés de la mobilité électrique en ce qui concerne les enjeux à ne pas négliger.



Rapport final
30/11/2022



Ces entretiens ont fait l'objet de comptes-rendus détaillés, partagés à l'ensemble des syndicats d'énergie du groupement.

5.7.2.3 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 au gestionnaire du réseau 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 Enedis pour le territoire de la Savoie au mois de novembre 2022.

En outre, 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.

5.7.2.4 Webinaire à destination des acteurs privés et institutionnels

Par ailleurs, un webinaire sur les enjeux de la stratégie du 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, TE63-SIEG, SigerLy, TE38, SDE43, SDES, SEV, SDE04, SIEL-TE LOIRE ;
- 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 territoriaux).

Rapport final
30/11/2022

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 commerciaux, services publics à la maille 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 es 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>Facilité 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 diffuses</p>

Extrait d'une contribution d'un sous-groupe lors du webinaire du 30 septembre 2022, sur l'outil interactif Klaxoon

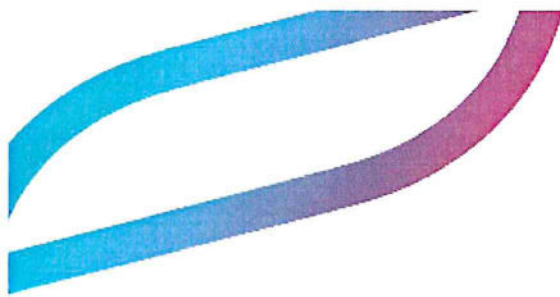
5.7.2.5 Elaboration de la stratégie sur le périmètre du syndicat d'énergie

Au-delà des étapes précédemment mentionnées, le SDES a également élaboré sa stratégie en suivant plusieurs jalons de concertation, internes et externes.

Au-delà des réunions de travail avec les équipes techniques du syndicat d'énergie, les étapes de concertation suivantes méritent d'être mentionnées :

- Un atelier de co-construction interne qui s'est tenu le 10 octobre 2022 en présence d'élus du SDES avec 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 17 novembre 2022 à destination des acteurs publics du territoire, afin de bénéficier d'un temps d'échange structurant entre les acteurs du territoire.

À l'issue de ce webinaire, les acteurs du territoire ont eu la possibilité d'apporter leurs dernières contributions, en remplissant un questionnaire en ligne.



6 Annexes

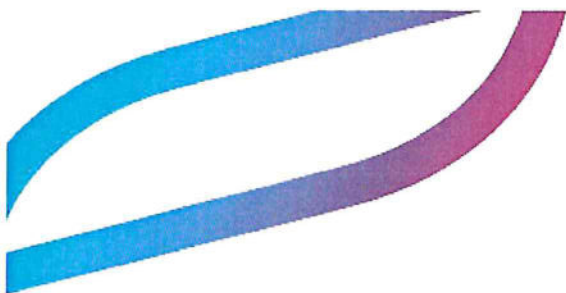
6.1 Diagnostic - liste des 20 plus grands parkings identifiés

Tableau 29 : les 20 plus grands parkings sur le territoire de la Savoie

Surface (m ²)	Capacité estimée*	Nombre de PDC	Catégorie	INSEE	Commune	Adresse	Proximité commerce
26381	747	37	public	73004	Aillon-le-Jeune	Aillon-Margériaz 1400 Arrêt Parking, Les Coqs, Aillon-le-Jeune, Chambéry, 73340	VRAI
15623	443	22	public	73150	La Plagne-Tarentaise	Base de Loisirs, Route du Plan d'Eau, Le Gothard, Bellentre, La Plagne-Tarentaise, Albertville, 73210	VRAI
24377	691	35	commerce	73031	Bassens	Centre commercial Carrefour Bassens, Rue Centrale, Zone commerciale Chambéry Est (Bassens et Saint-Alban-Leysse), Bassens, Chambéry, 73000	VRAI
16395	464	23	commerce	73054	Bourg-Saint-Maurice	Le Chatelard, Bourg-Saint-Maurice, Albertville, 73700	VRAI
33670	954	48	commerce	73065	Chambéry	Allée Pietons, Zone commerciale des Landiers (Sud), Bissy, Chambéry, 73000	VRAI
13487	382	19	commerce	73065	Chambéry	Flunch, Zone Piétonne Protégée, Zone commerciale des Landiers (Sud), Bissy, Chambéry, 73000	VRAI
14459	410	20	commerce	73065	Chambéry	Mithieux, Avenue de Villarcher, Zone commerciale des Landiers (Nord), Chambéry, 73000	VRAI
13373	379	19	privé	73065	Chambéry	P3, Rue du Mont Clergeon, La Croix Sud, Bissy, Chambéry, 73000	VRAI
24531	695	35	commerce	73011	Albertville	Centre commercial Chiriac, N 90, Albertville, 73200	VRAI
15046	426	21	commerce	73011	Albertville	Carrefour Market, Chemin de la Pierre du Roy, Conflans, Albertville, 73200	VRAI
18623	528	26	commerce	73222	Saint-Alban-Leysse	Concession Renault, Voie verte de la Leyse, Zone commerciale Chambéry Est (Bassens et Saint-Alban-Leysse), Saint-Alban-Leysse, Chambéry, 73230	VRAI
24380	691	35	commerce	73103	Drumettaz-Clarafond	Centre commercial E. Leclerc, Chemin de la Boisière, Zone commerciale de Drumettaz-Clarafond (Aix sud), La Boisière, Drumettaz-Clarafond, Chambéry, 73420	VRAI
21648	613	31	public	73296	Tignes	Parking de la Grande Motte, Le Rond-Point des Pistes, Val-Claret, Tignes, Albertville, 73320	VRAI
16526	468	23	transport	73054	Bourg-Saint-Maurice	Parking funiculaire, Avenue de l'Arc En Ciel, La Ville, Bourg-Saint-Maurice, Albertville, 73700	VRAI
14364	407	20	public	73132	Hauteluce	Foyer ski nordique, D 218B, Les Lapons, Hauteluce, Albertville, 73620	
18386	521	26	public	73304	Val-d'Isère	La Daille Heliport, D 902, Le Crêt, Val-d'Isère, Albertville, 73150	VRAI
13128	372	19	commerce	73065	Chambéry	King Jouet, Rue Eugène Ducretet, Zone commerciale des Landiers (Sud), Chambéry, 73000	VRAI
13455	381	19	commerce	73329	Voglans	Bam Freesports, Rue de la Françon, Zone commerciale des Landiers (Nord), Voglans, Chambéry, 73420	VRAI
		20	public	73065	Chambéry	Parking du Palais de Justice, 2, Place du Palais de justice, La Gare, Chambéry, 73000	
		32	public	73065	Chambéry	Parking du Château, 79, Faubourg Maché, Chambéry, 73000	VRAI

6.2 Estimation de la demande en kWh - détails

6.2.1 Demande en recharge ouverte au public sur tout le territoire des véhicules immatriculés sur le périmètre



Rapport final
 30/11/2022



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.

6.2.1.1 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.

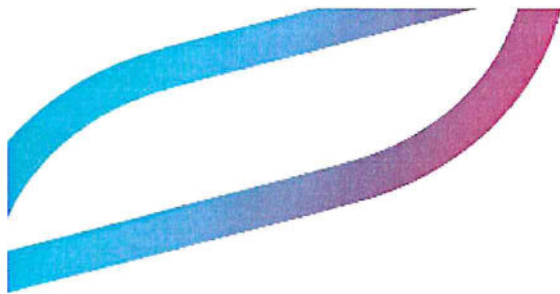
Tableau 30 : Kilométrages supposés pour l'évaluation des besoins, par type de véhicules et segment

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	Enquête consommateurs, Element Energy 2022 et Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation, Ministère de la Transition Ecologique (2020)
	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	Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation, Ministère de la Transition Ecologique (2020)
Deux-roues	-	3 016 km / an	2 964 km / an	2 912 km / an	Bilan annuel des transports en 2019 : bilan de la circulation, Ministère de la Transition Ecologique (2020)
Taxis	-	59 300 km / an	59 300 km / an	59 300 km / an	Les taxis et VTC en 2017-2018 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes
VTC	-	45 000 km / an	45 000 km / an	45 000 km / an	Les taxis et VTC en 2017-2018 - Rapport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes

6.2.1.2 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 exemple³⁴. Ces valeurs sont consolidées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 31 : Hypothèses de consommation en électricité des VE et VHR

Type de véhicules	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

6.2.1.3 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 6.5, 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.

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 32 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
------------------------	--------------------------------	---

³⁴ Données brutes véhicules, échanges avec constructeurs, projections validées dans des études gouvernementales

Rapport final
 30/11/2022



		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 4.1.1 : 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.



Rapport final
 30/11/2022



- **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 SDES 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 ;
- [Entre crochets en bleu dans le tableau] : scénario recharge à destination et de transit privilégiée.

Tableau 33 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

Rapport final
 30/11/2022



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 34 : 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%

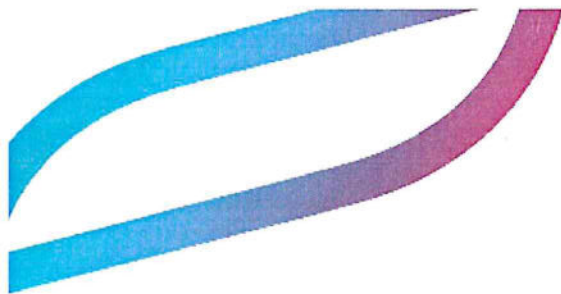
Tableau 35 : Comportement de recharge des utilisateurs qui ne disposent pas d'un stationnement privé

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% [50%]	25% [10%]	0% [0%]	25% [40%]

6.2.2 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 4.2 ;
- 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.



Rapport final
30/11/2022



6.2.2.1 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 2.2.

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.

6.2.2.2 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) ;
- 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 territoire³⁵. Pour les points de recharge de transit spécifiquement, comme expliqué plus haut, il est privilégié des « hubs » de

³⁵ 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.



recharge d'au moins 4 points quand cela est possible, plutôt qu'une multiplication de points de charge individuels.

6.3 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.

6.3.1 Puissance de recharge

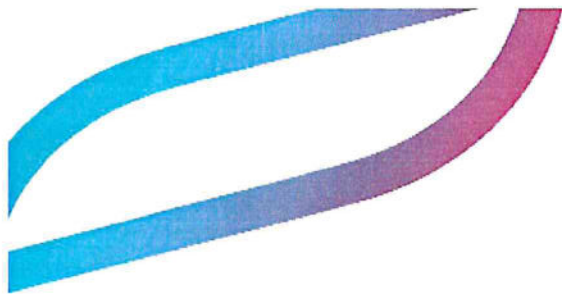
En premier lieu, il faut souligner que la puissance de recharge moyenne observée lors de la recharge, utilisée dans la modélisation, est différente de la puissance nominale qui caractérise le point de charge.

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 36 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 de recharge	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)
Destination	8 kW	12 kW	15 kW	75% d'accélérés (7-22 kW) et 25% de rapides (dont 24 kW DC)



Rapport final
30/11/2022



Transit	60 kW	100 kW	120 kW	Ultra-rapides (≥ 150 kW)
---------	-------	--------	--------	--------------------------

6.3.2 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 SDES intègre le scénario d'utilisation haute en donnée d'entrée.

Tableau 37 : Utilisation estimée des points de charge - utilisation de base

Catégorie de recharge	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.

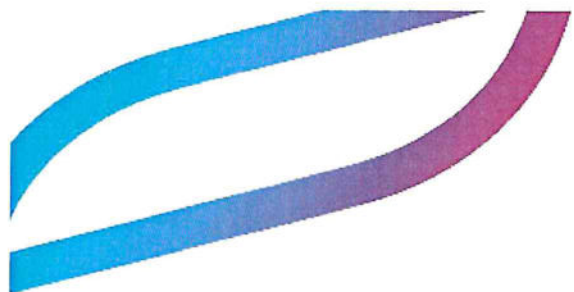


Tableau 38 : Utilisation estimée des points de charge - utilisation haute

Catégorie de recharge	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.

6.4 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 de la Savoie 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.

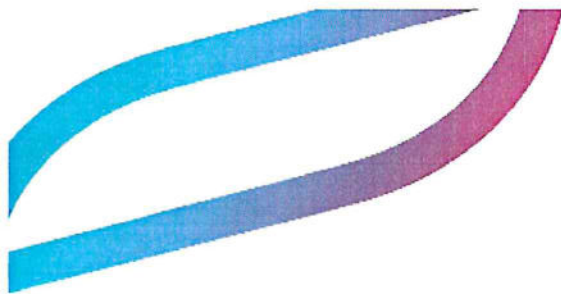
Absorption des pics de fréquentation

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, précisé en partie 4.4, 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) :



Rapport final
30/11/2022



- 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.
- Sinon, elle l'a été pour 75% du pic. **Ce pourcentage s'applique au territoire de la Savoie.**

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 territoire³⁶ ;
- 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 6.2.2).

Il est important de noter que pour le territoire de la Savoie, une fréquentation touristique importante est observée en été et en hiver. Dans le cas de stations de montagne, les IRVE installées auront notamment des utilisations différentes suivant les saisons : l'hiver, la majorité des visiteurs garent leurs véhicules pendant toute une semaine pour leur séjour, contrairement à l'été, où les durées de stationnement peuvent grandement varier.

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%³⁷
- Taux d'occupation des voitures : 2,25 personnes / voiture³⁸

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 3.3). Comme présenté sur le diagramme en section 4.4, 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 4.3).

³⁶ Le même poids est attribué à la fréquentation des sites touristiques, et au nombre de lits touristiques.

³⁷ 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](#))

³⁸ 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 ?](#))

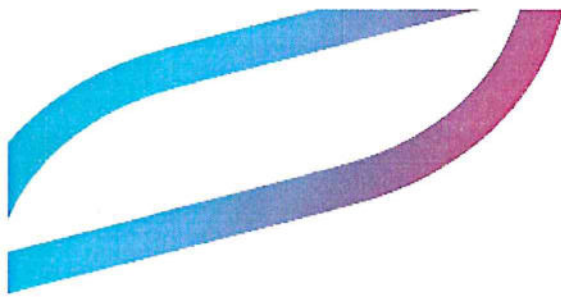
6.5 Analyse de sensibilité

6.5.1 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 39 Variations des paramètres d'entrée analysés dans l'analyse de sensibilité - paramètres technologiques, comportementaux et d'utilisation

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



Rapport final
 30/11/2022



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.

6.5.2 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.

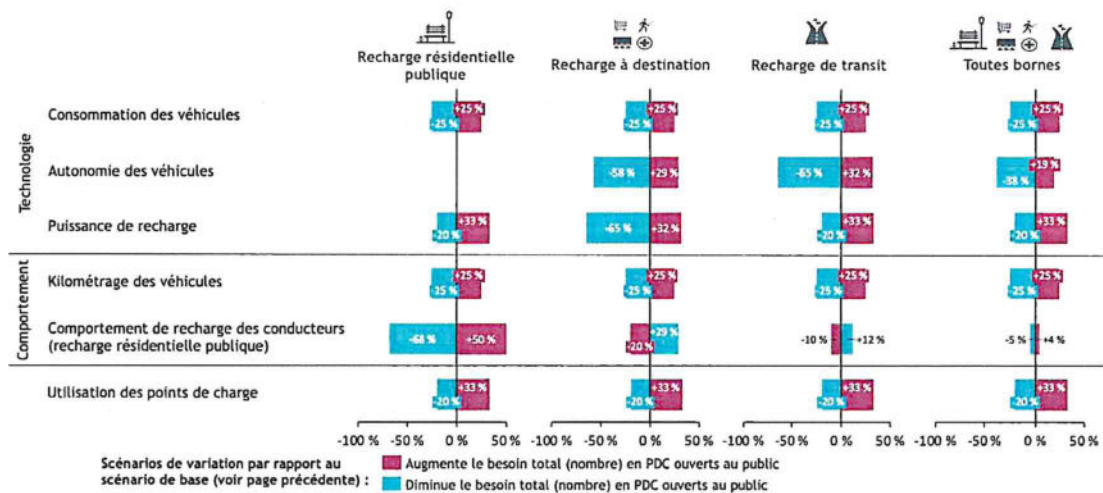


Figure 74 Comparaison du besoin en points de charge ouvert au public avec le scénario de base, hors besoin des visiteurs (tourisme)

6.6 Mise à niveau

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 5.4.2.

6.6.1 Mode de paiement

Pour payer une session de recharge, un utilisateur peut avoir plusieurs possibilités listées ci-dessous :

- **Paiement 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 ;
- **Paiement 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,



Rapport final
30/11/2022



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.

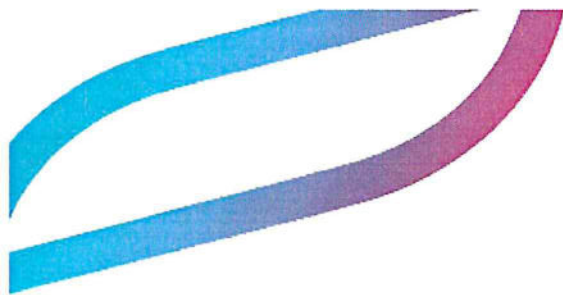
6.6.2 Mesure de la recharge

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 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



Rapport final
30/11/2022



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](#).

6.6.3 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.

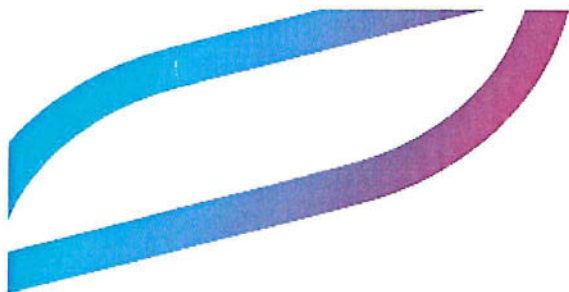
6.6.4 Protocole de communication et recharge intelligente

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](#)).



Rapport final
30/11/2022



6.6.5 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 décennie³⁹. 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 2028⁴⁰.

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

³⁹ Source : [A Complete Overview of 2G & 3G Sunsets — 1oT - Global Cellular Connectivity for IoT](#)

⁴⁰ <https://reseaux.orange.fr/actualites/arret-2g-3g-en-france>

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le



ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_19_22-DE



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Avenant n°1 à la convention
constitutive d'un groupement
d'autorités concédantes :
IRVE

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-20-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :

10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Par délibération n° CS 01-08-2020 du 26 février, le Comité Syndical a approuvé la constitution d'un groupement d'autorités concédantes créé pour le lancement du contrat de concession pour le service public de recharge pour véhicules électriques et hybrides. Ce contrat a été attribué au groupement d'entreprise Easy charge / FMET.

Il est précisé que ce groupement est coordonné par le Syndicat de la Haute-Savoie, le SYANE.

Afin de prendre en compte l'évolution du contrat, il est proposé différents ajustements à la convention.

Il s'agit de :

- ▶ Mettre à jour les missions du coordonnateur en fonction des nouveaux besoins émergents de la vie de la Délégation de Service Public et plus précisément autoriser :
 - la passation d'achats groupés nécessaires au contrôle de la DSP ou à la vie du service de recharge eborn. Ces achats mutualisés seront validés par le COPIL et payé à parts égales par chaque syndicat, chaque membre sera facturé par le coordonnateur de 1/11^{ème} du montant d'achat et en application des règles comptables et fiscales. Ces achats se feront suivant les règles de la commande publique en vigueur.

- ▶ Prévoir des dispositions pour la sauvegarde des données d'exploitation de la gestion de ces données ;
 - Dans le cadre de sa mission de contrôle, le coordonnateur sera amené à stocker et analyser les données d'exploitation de l'ensemble du périmètre du groupement. Le coordonnateur le fera dans le respect des règles de protection des données personnelles. La diffusion de ces données et de leurs traitements restera strictement interne au groupement, le coordonnateur ne s'autorisera aucune diffusion sans l'accord des autres membres
- ▶ Modification des Présidents signataires de la convention.

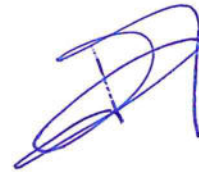
Le projet d'avenant est présenté en annexe de la présente délibération.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du 2^{ème} vice-Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ *D'approuver le projet d'avenant n°1 à la convention constitutive d'un groupement de commande d'autorités concédantes ;*
- ▶ *D'autoriser Monsieur le Président à prendre toutes décisions et à signer tous les documents afférents à cet avenant n°1.*

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN





CONVENTION CONSTITUTIVE D'UN GROUPEMENT D'AUTORITES CONCEDEANTES

Avenant n°1

Références : Ordonnance n°2018-1074 du 26 novembre 2018, Décret n°2018-1075 du 3 décembre 2018.

Le présent avenant se rapporte à la convention établie initialement entre :

- Le Syndicat Départemental d'Énergie de l'Allier (SDE 03), représenté par Monsieur Yves SIMON, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 15/02/2019,
- Le Syndicat d'Énergie des Alpes de Haute-Provence (SDE 04), représenté par Monsieur René MASSETTE, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 29/03/2019,
- Le Syndicat Mixte d'Électricité des Hautes-Alpes (SYME 05), représenté par Monsieur Albert MOULLET, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 01/03/2019,
- Le Syndicat Départemental d'Énergies de l'Ardèche (SDE 07), représenté par Monsieur Patrick COUDENE, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 21/01/2019,
- Le Syndicat Départemental d'Énergies de la Drôme (Energie SDED), représenté par Monsieur Jean BESSON, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 30/11/2018,
- Le Syndicat Énergies du Département de l'Isère (SEDI), représenté par Monsieur Bertrand LACHAT, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 11/12/2018,
- Le Syndicat intercommunal d'énergies de la Loire (SIEL-TE), représenté par Monsieur Bernard LAGET, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 14/12/2018,
- Le Syndicat Départemental d'Énergies de la Haute-Loire (SDE 43), représenté par Monsieur Jean PRORIOL, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 29/03/2019,
- Le Syndicat Territoire d'Énergie Savoie (SDES), représenté par Monsieur Robert CLERC, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 18/03/2019,
- Le Syndicat des Énergies et de l'Aménagement Numérique de la Haute-Savoie (SYANE), représenté par Monsieur Jean-Paul AMOUDRY, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 15/02/2019,
- Le Syndicat Mixte de l'Énergie des Communes du Var (SYMIELECVAR), représenté par Monsieur Jacques FREYNET, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 14/03/2019,

Ci-après conjointement désignés par « les Membres ».



PREAMBULE

Aux termes de l'article L.2224-37 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), « *sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures* » (ci-après désignée « **la Compétence IRVE** »).

Les communes peuvent en outre transférer cette compétence, entre autres, aux Autorités Organisatrice de la distribution publique d'électricité (AODE).

C'est ainsi que les syndicats Membres (SDE 03, SDE 04, SYME 05, SDE 07, SDED, SEDI, SIEL-TE, SDE 43, SDES 73, SYANE et SYMIELECVAR), qui exercent ce rôle d'AODE, se sont vus transférer la Compétence IRVE, ou ont engagé les démarches en vue de la prise de cette compétence.

Afin d'aider au développement de l'électromobilité et pour répondre à des enjeux territoriaux, ces syndicats ont lancé des projets de déploiement d'infrastructures de recharge et de services de recharges sur le domaine des collectivités de leur territoire pour lesquelles ils disposent de la Compétence IRVE. L'objectif de ces projets est de faciliter l'accès à la recharge à tous les utilisateurs de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Pour faciliter l'accès à la recharge et rassurer les utilisateurs de véhicules électriques, la cohérence des réseaux et des services de recharge est importante. Le suivi de l'infrastructure et des usages, la mise en place de services aux usagers (abonnement, support, etc...) nécessitent par ailleurs la mise en place de structures de gestion de suivi. A l'avenir des activités complémentaires à la recharge des véhicules sur les bornes publiques du réseau pourraient être développées afin de permettre de nouvelles sources de rémunération pour le service.

La réalisation des infrastructures et la gestion des services associés peuvent être mutualisées entre syndicats pour mutualiser les opérations, faciliter les échanges et l'itinérance des utilisateurs entre les réseaux, renforcer la visibilité et la compétitivité des infrastructures et réduire les coûts d'exploitation.

Service public industriel et commercial, la gestion des infrastructures de charge est une activité commerciale tournée au quotidien vers la recherche de nouveaux clients et la satisfaction des usagers. La grande majorité des consommations étant réalisée par des particuliers, bien avant les entités publiques et privées, le savoir-faire commercial est primordial pour le déploiement du service. En outre l'évolution permanente du marché de la mobilité électrique et des technologies nécessitent pour le gestionnaire d'anticiper les besoins futurs des usagers, de façon dynamique sur des temps courts.

L'équilibre technico-économique du service dépend également de la capacité du gestionnaire à optimiser l'utilisation des infrastructures du réseau vis-à-vis des opportunités et des contraintes apportées par le réseau de distribution d'électricité. Pour cela une vision globale conciliant la réalisation et l'exploitation des bornes est nécessaire.

Ces éléments incitent les syndicats précités à envisager une gestion du service sous forme déléguée au travers d'un contrat de concession de services.

L'ordonnance n°2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique consacre la possibilité de constituer un groupement d'autorités concédantes pour passer, conclure et exécuter un contrat de concession unique.



Pour ces raisons les syndicats précités ont choisi d'unir leurs efforts et de constituer un groupement d'autorités concédantes (ci-après « le Groupement »), conformément à l'article 26 de l'ordonnance n°2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique entrant en vigueur le 1^{er} avril 2019, en vue de permettre à ses adhérents de passer et exécuter un contrat de concession portant sur la délégation du service public d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques et hybrides rechargeables (IRVE).

La passation et l'exécution du contrat de concession ont été menées conjointement dans leur intégralité au nom et pour le compte de tous les Membres. Ceux-ci sont ainsi solidairement responsables, vis-à-vis du concessionnaire, de l'exécution des obligations qui leur incombent au titre de la convention et du contrat de concession, pour l'ensemble des missions exercées en leur nom et pour leur compte dans le respect de la convention de groupement établie.

La convention de groupement a été signée par les Membres entre le 28 février et le 3 avril 2019.

Le contrat de concession, attribué à SPBR1, a été notifié le 16 mars 2020.

ARTICLE 1 OBJET DE L'AVENANT

Cet avenant a pour objet de :

- Mettre à jour les missions du coordonnateur en fonction des nouveaux besoins émergents de la vie de la Délégation de Service Public ;
- Prévoir des dispositions pour la sauvegarde des données d'exploitation des membres du groupement et la gestion de ces données ;
- Modification des présidents signataires de la convention.

ARTICLE 2 ROLE DU COORDONNATEUR - ACHATS GROUPES

L'Article 4 de la Convention, relatif aux missions exclusives du coordonnateur, est ainsi complété comme suit :

« 4.1 Description des missions du Coordonnateur

[...]

Ses missions comprennent :

[...]

« gg. la passation d'achats groupés nécessaires au contrôle de la DSP ou à la vie du service de recharge eborn. Ces achats mutualisés seront validés par le COPIL et payé à parts égales par chaque syndicat, chaque membre sera facturé par le coordonnateur de 1/11^{ème} du montant d'achat et en application des règles comptables et fiscales. Ces achats se feront suivant les règles de la commande publique en vigueur.



hh. la sauvegarde et l'archivage des données d'exploitation. Dans le cadre de sa mission de contrôle, le coordonnateur sera amené à stocker et analyser les données d'exploitation de l'ensemble du périmètre du groupement. Le coordonnateur le fera dans le respect des règles de protection des données personnelles. La diffusion de ces données et de leurs traitements restera strictement interne au groupement, le coordonnateur ne s'autorisera aucune diffusion sans l'accord des autres membres.

»

[...]

4.2 Concertation avec les membres

[...]

« Les missions c, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** et gg telles que décrites à l'article 0, feront l'objet d'une consultation des Membres avec des délais de réponse raisonnables, chacun des Membres s'obligeant à donner son avis dans le délai fixé par le Coordonnateur. A l'issue de ce délai une absence de réponse du Membre vaudra acceptation sur les éléments objets de la consultation tels qu'élaborés par le Coordonnateur. »

ARTICLE 3 MODIFICATION DES SIGNATAIRES

Depuis la signature de la convention de groupement, les représentants légaux de certains signataires ont changé.

Le préambule de la convention sera donc mis à jour pour les Syndicats suivants de leur nouveau représentant :

« La présente convention est établie entre :

- Le Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de la Haute-Savoie (SYANE), représenté par Monsieur Joël BAUD-GRASSET, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 23/09/2021,
- Le Syndicat Départemental d'Énergie de l'Allier (SDE 03), représenté par Monsieur Yves SIMON, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 1/10/2021,
- Le Syndicat d'Énergie des Alpes de Haute-Provence (SDE 04), représenté par Monsieur Robert GAY, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 22/09/2020,
- Le Syndicat Mixte d'Electricité des Hautes-Alpes (SYME 05), représenté par Monsieur Jean-Claude DOU, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 10/11/2021,
- Le Syndicat Départemental d'Énergies de l'Ardèche (SDE 07), représenté par Monsieur Patrick COUDENE, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 18/10/2021,
- Le Syndicat Départemental d'Énergies de la Drôme (Énergie SDED), représenté par Madame Nathalie NIESON, agissant en sa qualité de Présidente dûment mandatée par délibération du 14/09/2021,

Avenant n°1 à la convention de groupement d'autorités concédantes - Réseau eborn



- Le Syndicat Territoire d'Energie Isère (TE38), représenté par Monsieur Bertrand LACHAT, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 11/10/2021,
- Le Syndicat Territoire d'Energie Loire (TE42), représenté par Mme Marie-Christine THIVANT, agissant en sa qualité de Présidente dûment mandatée par délibération du 20/07/2020,
- Le Syndicat départemental d'Energies de la Haute-Loire (SDE43), représenté par Mr Jean-Paul BRINGER, agissant en sa qualité de Président dûment mandatée par délibération du 26/11/2021,
- Le Syndicat Territoire d'Energie Savoie (SDES), représenté par Monsieur Michel DYEN, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 08/10/2020,
- Le Syndicat Mixte de l'Energie des Communes du Var (SYMIELECVAR), représenté par Monsieur Michel OLLAGNIER, agissant en sa qualité de Président dûment mandaté par délibération du 28/09/2021, »

Fait en autant d'originaux que de parties,

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

The logo for SLOW (Syndicat Départemental d'Énergie de l'Allier) is displayed in a stylized, italicized font.

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Départemental d'Énergie de l'Allier – SDE 03

M. Yves SIMON
Président du SDE 03

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

The logo for SLOW (Syndicat Local de l'Orne) is displayed in a stylized blue font.

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat d'Energie des Alpes de Haute-Provence – SDE 04

M. Robert GAY Président du SDE 04

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

The logo for SLOW (Service Local de l'Observatoire de l'Énergie) is displayed in blue and red.

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Mixte d'Electricité des Hautes-Alpes – SYME 05

M. Jean-Claude DOU Président du SYME 05

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

The logo for SLOW (Syndicat Départemental d'Énergies de l'Ardèche) is located in the top right corner of the page. It consists of the word "SLOW" in a stylized, blue, italicized font.

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Départemental d'Energies de l'Ardèche – SDE 07

M. Patrick COUDENE

Président du SDE 07

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

The logo for SLOW (Syndicat Départemental d'Énergie de la Drôme) is located in the top right corner of the header box. It consists of the word "SLOW" in a stylized, blue, italicized font.

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Départemental d'Energies de la Drôme – SDED

Mme Nathalie NIESON Présidente d'Energie SDED

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

The logo for SLOW (Syndicat Local de l'Orne) is displayed in blue, stylized capital letters.

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Territoire d'Energie Isère – TE38

M. Bertrand LCHAT

Président du TE38

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

 SLO

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat des Energies du Département de la Loire – SIEL-TE

Mme Marie-Christine THIVANT Présidente du SIEL-TE

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

SLOW

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Départemental d'Energies de la Haute-Loire – SDE 43

M. Jean-Paul BRINGER

Président du SDE 43

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le



ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Territoire d'Energie Savoie – SDES

M. Michel DYEN
Président du SDES

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

 SLOW

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

**Pour le Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de la
Haute-Savoie – SYANE**

M. Joël BAUD-GRASSET
Président du SYANE

Le / / 2022

Envoyé en préfecture le 20/12/2022

Reçu en préfecture le 20/12/2022

Publié le

 SLOW

ID : 073-257302232-20221213-DELIBCS_5_20_22-DE

Pour le Syndicat Mixte de l'Energie des Communes du Var - SYMIELECVAR

M. Michel OLLAGNIER
Président du SYMIELECVAR

Le / / 2022



SDES, territoire d'énergie Savoie

(Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie)
Bâtiment « 3D » 81 rue de la Petite Eau
73290 La Motte-Servolex

Extrait
du registre des délibérations du comité syndical

Séance du 13 décembre 2022

Objet :
Constitution en personne morale organisatrice (PMO) mutualisée : autorisation donnée au SDES

L'an deux mille vingt deux
Le 13 décembre à 18 heures,

Le comité syndical du SDES s'est réuni au siège social du SDES à la Motte-Servolex (73), après convocation légale, sous la présidence de Michel DYEN.

Délibération n° CS 5-21-2022

Membres :

En exercice : 40
Présents : 21
Représentés : 3
Présents et représentés ayant pris part à la délibération : 24

Étaient présents : Chantal MARTIN (pouvoir de Guillaume DESRUES), Corinne MONBEIG, Benoit BADIN (suppléant), Yves BERTHIER (pouvoir de Jean-Claude PARAVY), Roger BLANC-COQUAND, Luc BERTHOUD, André BORREL, Serge DAL BIANCO, Michel DYEN (pouvoir de Christophe RICHEL), Gérard GAYET, François MAUDUIT (suppléant), Laurent MELMOUX (suppléant), Jean-Claude PERRIER, Christophe PIERRETON (suppléant), Jean-Claude RAFFIN, Christian RAUCAZ, Rémy SAINT-GERMAIN, Pierre VALLERIX, Jean-Maurice VENTURINI (suppléant), Jean-Marc VIAL et Alain ZOCCOLO.

Date de la convocation :
10 novembre 2022

Étaient excusés : Marie-Claire BARBIER, Béatrice SANTAIS, Robert AGUETTAZ, David ATEZ, Philippe BRANCHE, Pierre BRUN, Raymond COMBAZ, George COMMUNAL, Guillaume DESRUES (pouvoir à Chantal MARTIN), François DUNAND, James DUNAND-SAUTHIER, Yves GRANGE, Jean-Louis LANFANT, Thierry MARCHAND-MAILLET, Nicolas MERCAT, Jean-Claude PARAVY (pouvoir à Yves BERTHIER), Christophe RICHEL (pouvoir à Michel DYEN), Oliver ROGNARD, René RUFFIER-LANCHE, Jean-Claude SIBUET-BECQUET, Jean-Louis SILVESTRE, Raphaël THEVENON, Serge TICHKIEWITCH et Eric VAILLAUT.

Nota :

Le Président certifie que cette délibération sera affichée au siège du syndicat et mise à disposition sur le site du SDES en décembre 2022.

Monsieur le Président a déclaré la séance ouverte.

Face au contexte énergétique actuel, les projets d'autoconsommation collectives représentent un enjeu majeur pour les territoires, afin d'augmenter la production d'énergie renouvelables et de sécuriser les prix d'achat par les consommateurs.

L'autoconsommation collective est un dispositif encadré par les textes législatifs et réglementaires. Il permet de partager de l'électricité produite localement, entre producteur(s) et consommateur(s) raccordés au réseau public de distribution, et relevant d'un même périmètre géographique proche.

Les parties prenantes d'un projet d'autoconsommation collective peuvent être des particuliers, des entreprises ou des collectivités, dont la production est le plus souvent d'origine solaire (PV sur toitures, ombrières ou PV au sol).

Les producteurs et les consommateurs, situés à une distance limitée les uns des autres doivent se réunir en une personne morale organisatrice (PMO). En charge de la gestion de l'opération, la PMO a pour rôle d'établir une convention d'autoconsommation collective avec le gestionnaire du réseau public de distribution (ENEDIS). La PMO gère les échanges de données techniques et administratives (entrée ou retrait d'un participant, définition des règles de répartition entre les participants, réception des données de production et de consommation) entre ENEDIS et les participants.

Les règles de répartition de l'électricité sont définies entre toutes les parties prenantes et chaque consommateur se voit attribuer une part de consommation de la production locale et le complément lui est apporté par son fournisseur existant d'électricité.

Il est précisé que l'arrêté du 21 novembre 2019 fixe le périmètre géographique de soutirage et d'injection des participants les plus éloignés doivent être définis à partir du point de livraison pour les sites de consommation et du point de production). Par ailleurs, en France métropolitaine, la puissance cumulée des installations de production participant à l'opération ne doit pas dépasser 3 MW.

Une dérogation peut être demandée, pour étendre le périmètre d'une opération d'autoconsommation collective à 20 km. Pour ce faire, la personne morale organisatrice de l'opération doit effectuer une demande motivée auprès du Ministère en charge de l'Énergie qui tiendra compte « de l'isolement du lieu du projet, du caractère dispersé de son habitat et de sa faible densité de population » conformément à l'arrêté du 14 octobre 2020.

L'organisation et la gestion de projet d'autoconsommation collective peuvent parfois s'avérer complexes, surtout pour des opérations de petites tailles.

A titre d'exemple de projets, une commune qui dispose d'une ou deux installations de productions sur des bâtiments communaux, souhaite autoconsommer sa production et en vendre une partie à un commerce de proximité (qui dispose d'une chambre froide qui consomme en continue).

La PMO mutualisée est une solution pour éviter la constitution d'une PMO pour chaque projet, ce qui constitue une étape administrative alourdissant et ralentissant la mise en œuvre des projets, et qui augmente aussi les coûts d'exploitation des opérations comme le rappelle des acteurs ayant développés de nombreux projets d'autoconsommation collective comme les territoires de l'ouest de la France (SYDELA, SYDEV, SDE 35, Morbihan Energies...).

Aussi, en cohérence avec ses actions de développement des énergies renouvelables et d'aide à l'achat d'électricité, le SDES souhaite se positionner comme un acteur facilitateur de la mise en œuvre de ce type de projet pour les collectivités de Savoie.

Une étude juridique pour la création d'une PMO mutualisée pour des projets d'autoconsommation collective a été réalisée par le cabinet d'avocats FIDAL, pour le compte du SyDELA, du SyDEV, du SDE35 et de Nantes Métropole en juin 2020.

Cette étude juridique conclut que des entités déjà existantes, comme le SDES peuvent avoir la qualité de PMO mutualisée. L'activité de PMO se rattache à la compétence statutaire du SDES (compétence obligatoire « électricité » pour le compte des communes) et aux activités complémentaires « énergies » qu'elle peut réaliser à titre accessoire.

La PMO exerce ses missions au titre d'une convention pluripartite, entre l'ensemble des participants et la PMO. Il s'agit d'un contrat mixte dont l'objet principal, la mise en œuvre d'une opération d'autoconsommation collective (ACC), n'entre pas dans le champ de la commande publique.

La gouvernance propre de chaque opération est garantie par l'établissement d'une convention par projet.

La convention a pour objet :

- Formaliser l'accord de l'ensemble des participants relatif à l'organisation de l'opération d'ACC ;
- Désigner l'entité ayant la qualité de PMO ;
- Fixer les règles de fonctionnement de l'opération d'ACC :
 - conditions de participation,
 - conditions de sortie,
 - périmètre géographique,
 - modalités de répartition de l'électricité,
 - conditions de vente de l'électricité,
 - modalités de transmission/confidentialité des données,
 - règlement des différends entre les participants,
 - rémunération de la PMO ;
- Autoriser la PMO ainsi désignée à avoir communication des données de comptage des participants ;
- Définir la répartition des responsabilités entre la PMO et les participants s'agissant du fonctionnement de l'opération.

Le projet de convention-type portant organisation des opérations d'autoconsommation collective est à établir et sera soumis à l'approbation du comité syndical lors d'une prochaine réunion.

Le comité syndical, après avoir entendu l'exposé du Président et en avoir délibéré, décide à l'unanimité des présents et représentés ayant pris part à la délibération :

- ▶ **D'autoriser le SDES à exercer, conformément à ses statuts, une activité de personne morale organisatrice (PMO) d'opérations d'autoconsommation collective d'énergie solaire,**
- ▶ **D'autoriser Monsieur le Président à lancer toutes les démarches nécessaires et utiles à son exécution.**

Fait et délibéré en séance les, jour, mois, an, susdits.

Pour extrait conforme,
Le Président du SDES,
Michel DYEN

