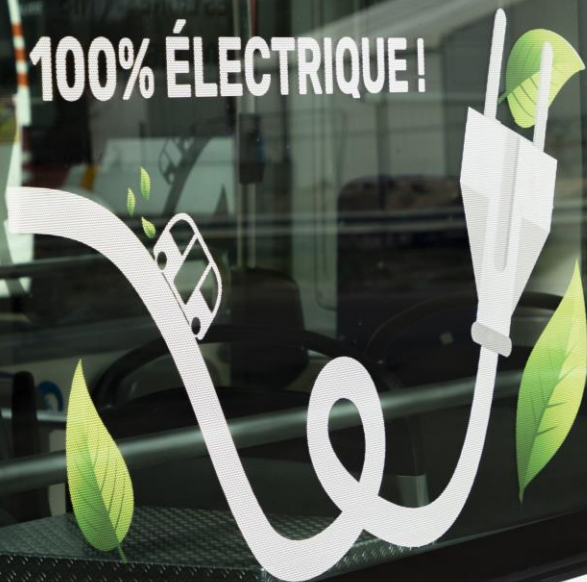


LES LIGNES MINIS
100% ÉLECTRIQUE !



L'ELECTRO MOBILITE

Quels enjeux et stratégies
pour les territoires bucco-
rhodaniens ?

LE SCHÉMA DIRECTEUR DES IRVE

UNE STRATÉGIE DE DÉPLOIEMENT À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE

Marie-Josée NAHLER

Directrice Stationnement et Nouvelles Mobilité (Métropole Aix-Marseille Provence)

**PRÉSENTATION DU SCHÉMA
DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES
DE RECHARGE POUR VÉHICULES
ÉLECTRIQUES
(SDIRVE)**



Présentation du SDIRVE 13

L'**objectif du SDIRVE, selon la loi d'orientation des mobilités (LOM) et du code de l'énergie** consiste à définir les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, pour le trafic de proximité et le trafic de diffusion.

Il s'applique aux **stations ouvertes au public**, qu'elles soient installées sur du foncier public ou privé.

Le SDIRVE des Bouches-du-Rhône, a été construit avec l'ensemble des acteurs portant la compétence IRVE sur le département:

- **Métropole AMP**
- **Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles (CCVBA)**
- **SMED13 pour Arles Crau Camargue Montagnette (ACCM) et Terres de Provence Agglomération (TPA)**

Ils ont été accompagnés par Enedis, le CEREMA, l'AVEM et l'AGAM.

Le schéma, validé par les services de l'Etat a été adopté par le Conseil métropolitain le 20 octobre 2022.

Objectifs du SDIRVE 13

octobre 2022

	Objectifs de Points de charge ¹ <u>OAP</u> ² à 2025	Rappel des Points de charge OaP en 2022	Points de charge OaP à mettre en œuvre d'ici 2025
Bouches-du-Rhône	7 380	1 608	5 772
Territoire MAMP	7 184	1 472	5 712 <i>dont 2 335 ont été remontés comme des projets à lancer ou en cours sur le foncier public et privé</i>
Territoire SMED13	144	96	48
Territoire CCVBA	52	40	12

1- Un point de charge = une place de stationnement

2 - OAP : ouvert au public

Présentation du SDIRVE 13

Dans ce cadre, la Métropole a un rôle de chef d'orchestre afin de s'assurer du suivi et de la réussite du schéma de déploiement sur notre territoire en restant en lien avec les schémas d'aménagement et de mobilité existants.

L'animation du réseau permettra d'accompagner les acteurs dans l'atteinte de leurs objectifs et mieux faire connaître la politique du territoire en matière de déploiement de ces équipements.

Ce schéma a été élaboré avec le gestionnaire du réseau public d'électricité: l'anticipation est nécessaire pour s'assurer de l'adéquation des projets avec les capacités du réseau.

La loi prévoit également que tous les travaux de déploiement de stations inscrits dans le cadre du SDIRVE bénéficient d'une réfaction de 75% du coût des travaux de raccordement par le gestionnaire.

MISE EN PLACE DU SUIVI DU SDIRVE



Mise en place du Comité Technique de suivi

Le comité technique s'est réuni en **septembre 2023** pour la première séance d'échange selon les objectifs suivants :

- Mise en place du suivi des indicateurs du SDIRVE
- Echanges sur l'actualité du domaine
- Animation du réseau des acteurs

Le comité est constitué:

- Métropole AMP
- CCVBA
- SMED 13
- Enedis
- AVEM
- CCI
- Région Sud
- Département 13
- Agam

Ce comité se réunit deux fois par an et la prochaine réunion est prévue en **mars 2024**.

Points de charges installés

septembre 2023

	Objectifs de Points de charge ¹ OAP ² à 2025	Rappel des Points de charge en Avril - 2022	Points de charge à mettre en œuvre d'ici 2025	Points de charge*
Bouches-du-Rhône	7 380	1 608	5 772	2 669 (+66% / 2022) 36% de l'objectif réalisé
Territoire MAMP	7 184	1 472	5 712	2 415 (+64% / 2022) 33% de l'objectif réalisé
Territoire SMED13	144	96	48	180 (+87% / 2022) 125 % de l'objectif réalisé
Territoire CCVBA	52	40	12	74 (+85% / 2022) 142% de l'objectif réalisé

1- Un point de charge = une place de stationnement
2 - OAP : ouvert au public

*Source : Gireve – Enedis / Chiffres à Septembre 2023

Répartition des points de charge ouverts au public

Répartition par puissance

$P \leq 3,7\text{kW}$	$3,7\text{kW} < P \leq 7,4\text{kW}$	$7,4\text{kW} < P \leq 22\text{kW}$	$22\text{kW} < P < 150\text{kW}$	$P \leq 150\text{kW}$
7%	16%	59%	9%	8%

Répartition par catégorie

Voirie	Parkings commerces	Parkings entreprises	Parkings	Autres
17%	37%	3%	41%	1%

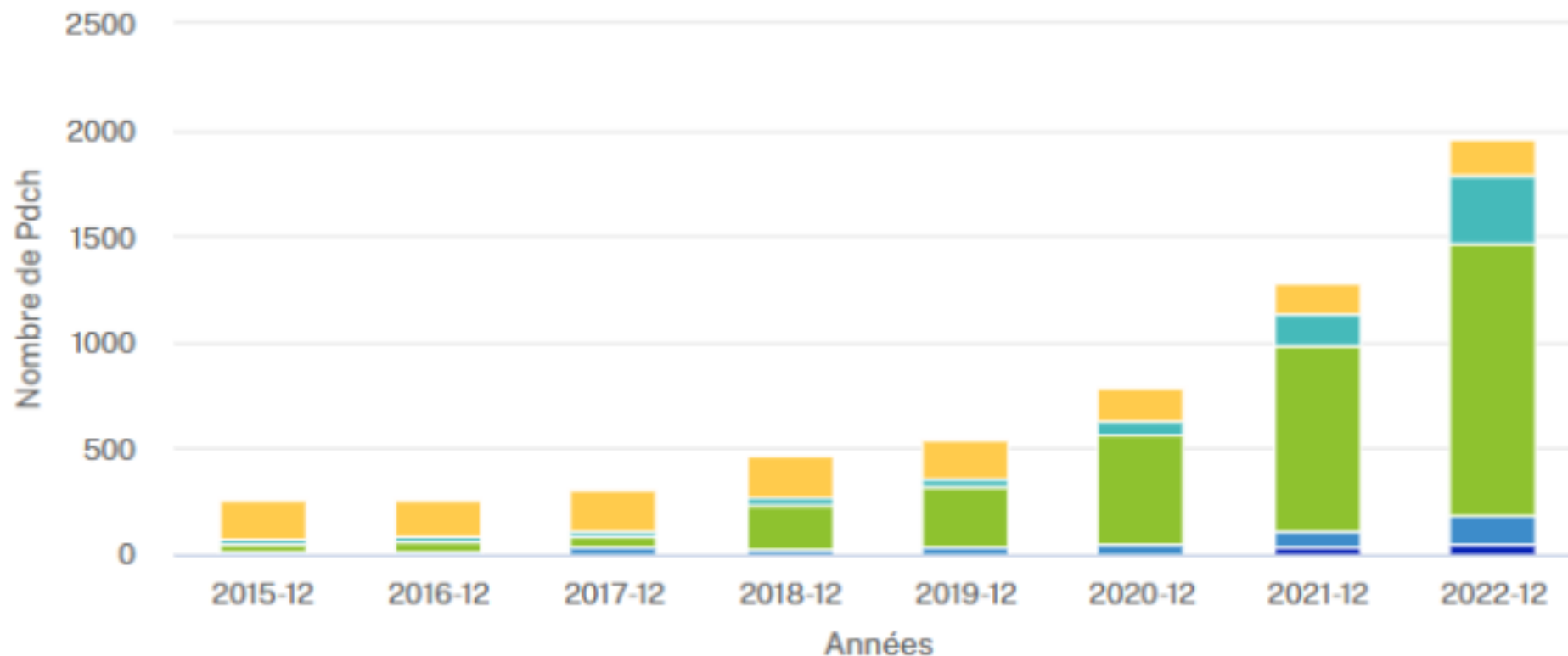
NB : chiffres pour les Bouches-du-Rhône – Sources : Enedis, Girève

Évolution du nombre de points de charge

Bouches-du-Rhône 2015-2022

Historique du nombre de PDCH AAP par puissance

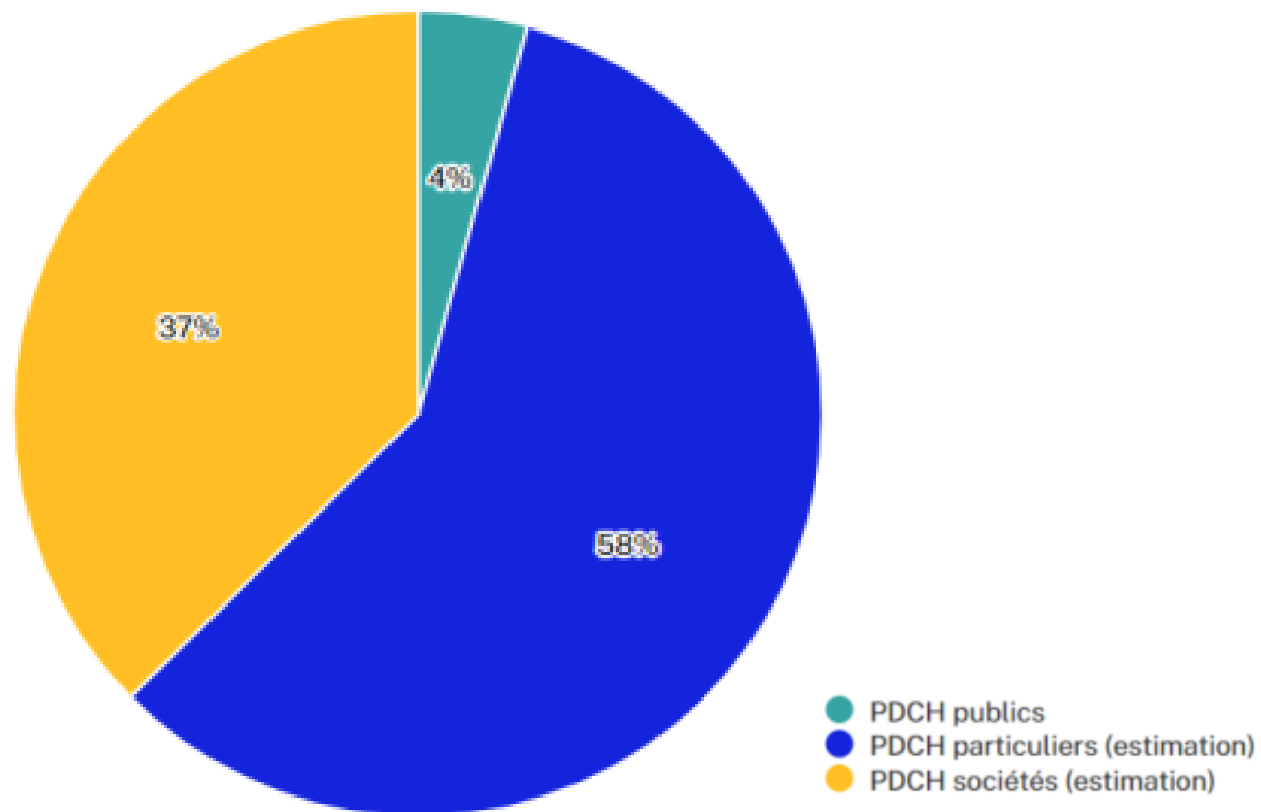
- $P \leq 3,7\text{kW}$ (AC) - Recharge lente
- $3,7\text{kW} < P \leq 7,4\text{kW}$ (AC) - Recharge normale
- $7,4\text{kW} < P \leq 22\text{kW}$ (AC) - Recharge accélérée
- $22\text{kW} < P < 150\text{kW}$ (AC/DC) - Recharge rapide
- $P \geq 150\text{kW}$ (DC) - Recharge haute puissance (HPC, ultra-rapide)



NB : chiffres pour les Bouches-du-Rhône – Sources : Enedis, Girève

Répartition des points de charge ouverts au public/privé

Bouches-du-Rhône



NB : chiffres pour les Bouches-du-Rhône – Sources : Enedis, Girève

**STRATÉGIES MISES EN
ŒUVRE POUR ATTEINDRE
LES OBJECTIFS DANS
LA SPHÈRE PUBLIQUE**



Détail sur la stratégie pour atteindre les objectifs

➤ **Métropole AMP:**

- AMI métropolitain
- Parking P+R, Immobilier d'entreprise, Parkings en ouvrage
- Réflexion stratégique sur le Réseau la Recharge

Focus AMI Métropolitain



L'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) est une procédure hors Code de la commande publique, permettant à une personne publique de solliciter l'initiative privée pour favoriser l'émergence de projets.

Dans le cadre de l'AMI lancé par la Métropole, attribué à Engie, Izivia et Total Energies, l'ensemble des travaux, de l'exploitation et la maintenance, dont les coûts investissement et fonctionnement sont totalement pris en charge par les opérateurs privés attributaires des conventions d'occupation du domaine (durée de 10 à 15 ans selon la puissance installée).

Les communes perçoivent une redevance pour l'occupation du domaine public (part fixe selon la délibération adoptée par la commune) ainsi qu'un pourcentage sur le chiffre d'affaires de l'opérateur (part variable fixée dans l'AMI).

NB: l'AMI n'est pas exclusif, la manifestation spontanée d'intérêt de la part d'un opérateur reste possible sur le territoire.



Focus sur l'AMI Métropolitain



- **7 Lots sont attribués à ce jour aux trois opérateurs pour 221 sites:**
 - **83 stations en service à ce jour**
 - **138 stations** sont en cours de déploiement ou d'étude de raccordement et seront déployées d'ici la fin du premier trimestre 2024, sur l'ensemble du territoire métropolitain.
 - Le taux de réalisation à ce jour se situe entre **30 et 46% selon les opérateurs, (38% sur le total).**
- **Une nouvelle consultation sera bientôt lancée:** plus de 120 nouvelles stations sont prévues sur le territoire d'ici fin 2024.
- **Au total, dans le cadre de l'AMI :** 450 stations seront déployées d'ici la fin de cet appel à manifestation d'intérêt, à l'horizon de juillet 2026.

Stratégie sur les parkings, les parkings relais et l'immobilier d'entreprise

Les lois LOM et Climat & Résilience imposent d'équiper les parkings et parkings relais

Parkings Relais et Immobiliers d'entreprise (en régie ou sous forme de marchés)

- La Métropole doit équiper les parkings relais existants au 1^{er} janvier 2025 ainsi que tous les parkings relais neufs en s'appuyant sur une procédure de la commande publique.
- Une réflexion est en cours pour choisir le meilleur modèle économique et support juridique pour les équiper.

Points de charge existants : 128

Objectif points de charge : 578 (P+R) et 94 (Immobilier d'entreprise)

Parcs en ouvrages faisant l'objet de délégations de service public en cours

- Le sujet pourra être traité par **voie d'avenants** dans les conditions prévues par le code de la commande publique, sachant que plusieurs délégataires ont pris les devants à ce sujet.
- Le déploiement de bornes est aussi intégré lors de chaque renouvellement de contrats de DSP.

Points de charge existants : 251

Objectifs de points de charge : 1 246

Le réseau LaRecharge

Métropole AMP

Réseau géré par la Métropole AMP:
260 Stations, dont 96 sur Marseille

Exploitation et maintenance:

Marché du SMED13 :

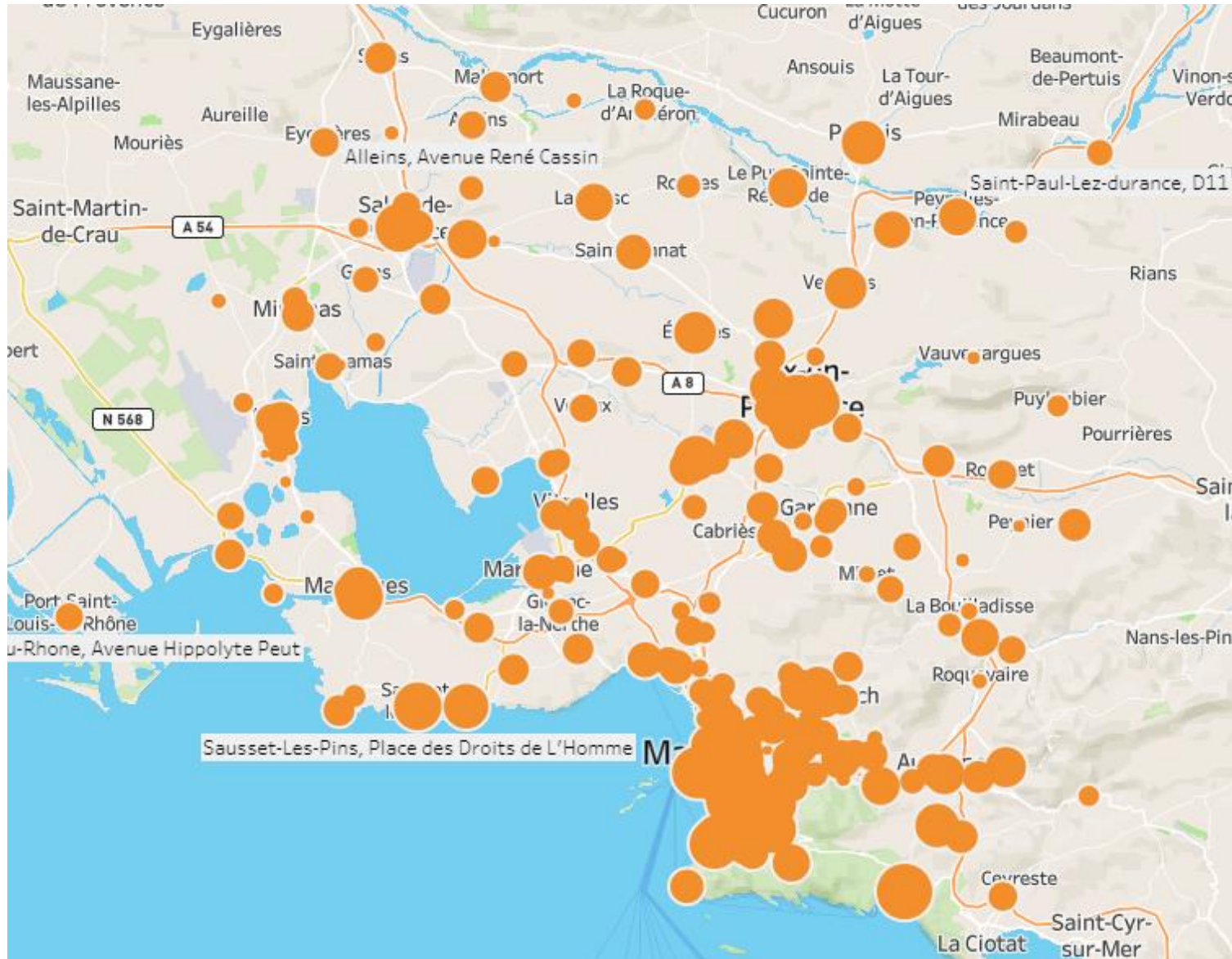
Titulaire Engie, Co-traitants SMEG et Eiffage

Fourniture d'électricité:

Marché du SMED13: **Titulaires PLUM et EDF**



Le réseau La Recharge, un maillage sur tout le territoire



Le réseau LaRecharge

Données d'exploitation sur 6 derniers mois

Taux d'occupation moyen 22%
(26% avant l'augmentation des tarifs au mois de mars 2023)

Durée moyenne de charge 2h50
(3h00 avant l'augmentation des tarifs)

Énergie moyenne par recharge 21,6 kWh

Recharges de jour 84%

Réflexion sur la stratégie

- / L'exploitation du réseau de bornes LaRecharge montre ses limites en termes de coûts d'entretien et d'électricité qui nécessitent la conduite d'une étude quant au modèle économique à retenir pour servir les besoins des usagers tout en préservant les ressources de la collectivité.
- / La tarification de la recharge doit désormais être définie à la fois au temps passé et au kwh délivré.

Stratégie du SMED 13 et de la CCVBA

SMED 13 :

- Premier schéma directeur réalisé en 2015
 - Objectif : que chaque commune dispose à minima d'une borne, puis complétée ensuite en fonction des critères démographique, économique ou touristique.
- Un seul opérateur pour l'ensemble du réseau SIMONE et une partie du réseau LA RECHARGE via un marché public qui prend fin en 2025.
- Projet court terme : ajout de 25 bornes supplémentaires dont deux rapides notamment sur les communes d'Arles et de Tarascon.

CCVBA :

- 2018 : Une volonté politique d'équiper l'ensemble des communes du territoire
- 2023 : Volonté du territoire de laisser les opérateurs privés prendre le relais

Usages des bornes sur les territoires du SMED 13 et de la CCVBA

SMED 13 :

- Un taux moyen d'occupation de 30%
- Une durée moyenne de charge 2h45.
 - Attention en revanche car il s'agit là de données moyennées si nous regardons plus dans le détail certaines borne sont très saisonnalisées et ne vont fonctionner principalement que de juin à septembre.

CCVBA :

- 2018 – 2022 : Hausse de l'utilisation ; Fréquentation touristique marquée
- 2023 : Baisse de la fréquentation, due au prix du kWh et au tarif horaire