



**EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS  
Du BUREAU SYNDICAL du 07 Février 2023  
DELIBERATION N° 2023-01**

**OBJET : Schéma Directeur des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques.**

L'an deux mille vingt-trois, le 07 du mois de Février, le Bureau Syndical du Territoire d'Energie SMEG GARD dûment convoqués le 31 Janvier 2023, s'est réuni à 10 heures dans la salle de réunion du Territoire d'Energie GARD-SMEG sous la présidence de Monsieur Roland CANAYER, Président du Syndicat.

Monsieur Patrick DE GONZAGA est élu Secrétaire de Séance

Délégués	Communes	P	A	Procuration
Roland CANAYER	MOLIERES CAVAILLAC	X		
Aimé CAVAILLÉ	ALES	X		
Joseph BLANCHER	LES PLANS	X		
Annick CHOPARD	VAUVERT	X		
Lionel JEAN	CORCONNE	X		
Richard FLANDIN	NIMES		X	
François ABBOU	PEYROLLES	X		
Jean-Luc CHAPON	UZES		X	
Elian PETITJEAN	ST MICHEL D'EUZET		X	
Maxime COUSTON	BAGNOLS SUR CEZE			X A. M. CANAYER
Patrick DELEUZE	CHAMBORIGAUD		X	
Christophe ZARAGOZA	LEDENON	X		
Patrick DE GONZAGA	LA ROUVIERE	X		
Jean-Paul BOYER	SERVIERS LABAUME	X		
Pascal PEYRIERE	CHUSCLAN	X		
Jack VERRIEZ	MIALET	X		
Lucas FAIDHERBE	ST JULIEN DE LA NEF		X	
Frédéric FORTE	FOURNES		X	
Nathalie FABIE	ST SIFFRET		X	
Aline BASTIDA	GARONS		X	
Maurice BLACHAS	GENERAC	X		
Alain FOISSE	ST PRIVAT DES VIEUX		X	
Sébastien KUBANI	SOUSTELLE	X		
Gilles TRINQUIER	AIGREMONT	X		
André MEREL	ANDUZE			X A. M. CAVAILLE
Gilles COLOMBIER	ROQUEMAURE		X	
Christian ANDRE	CAVEIRAC	X		
		<b>15</b>	<b>10</b>	<b>2</b>

P = présent - A = absent-excuses - Pro = procuration

Nombre de Membres en exercice	: <b>27</b>
Nombre de Membres présents	: <b>15</b>
Nombre de votes exprimés	: <b>17</b>

Le quorum étant atteint, le Bureau syndical peut valablement délibérer.

Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), il est demandé la réalisation de ces schémas directeurs par les autorités organisatrice de la mobilité (AOM) ou les Syndicats d'électricité.

Il a été confié la réalisation d'une action groupée au syndicat d'énergie de l'Aveyron (SIEDA).

## Schéma Directeur des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques - PAGE 2

Au-delà d'une méthodologie harmonisée régionalement, les cabinets EGIS et TACTIS ont fourni un support gardois.

Il convient maintenant de déposer ce schéma directeur Gard à la Préfecture afin de le faire valider et d'obtenir par la suite le soutien financier d'ENEDIS sur les coûts de raccordement des bornes.

En effet avec l'adoption du Schéma, nous obtenons une réfaction de 75 % des coûts de raccordement des bornes jusqu'au 31/12/2025.

Le Bureau Syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **APPROUVE** le Schéma Directeur des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques ;
- **AUTORISE** Monsieur Le Président à le déposer en Préfecture pour validation ;
- **AUTORISE** le Président ou son représentant légal à signer l'ensemble des actes nécessaires.

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits.

Pour extrait conforme

  
Roland CANAYER  
Président du TE 30 - SMEG

**REUNION DE BUREAU SYNDICAL, MARDI 7 FEVRIER 2023 à 10h00**  
**NIMES**

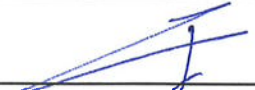
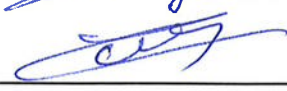

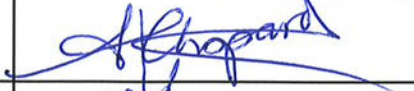


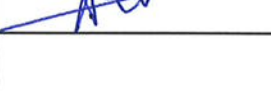
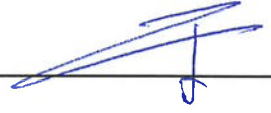
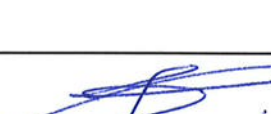

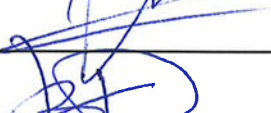
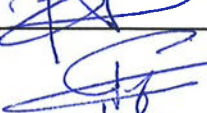
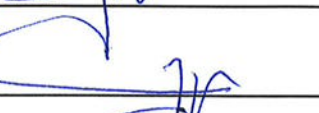



Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le 10h00

Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

NOM	FONCTION	SIGNATURE
Roland CANAYER	Président du TE 30 - SMEG	
Aimé CAVAILLÉ	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Joseph BLANCHER	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Annick CHOPARD	Vice-Présidente du TE 30 - SMEG	
Lionel JEAN	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Richard FLANDIN	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
François ABBOU	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Jean-Luc CHAPON	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Elian PETITJEAN	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Maxime COUSTON	Vice-Président du TE 30 - SMEG	P/ 
Patrick DELEUZE	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Christophe ZARAGOZA	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Patrick DE GONZAGA	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Jean-Paul BOYER	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Pascal PEYRIERE	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Jack VERRIEZ	Vice-Président du TE 30 - SMEG	
Christian ANDRÉ	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Aline BASTIDA	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Maurice BLACHAS	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Gilles COLOMBIER	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Nathalie FABIÉ	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	

REUNION DE BUREAU SYNDICAL, MARDI 7 FEVRIER 2023  
NIMES

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le 10h00



ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

NOM	FONCTION	SIGNATURE
Lucas FAIDHERBE	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Alain FOISSE	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Frédéric FORTÉ	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Sébastien KUBANI	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
André MEREL	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	
Gilles TRINQUIER	Membre du Bureau Syndical du TE 30 - SMEG	

# SD-IRVE

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE



## ORDRE DU JOUR

---

- Présentation générale du schéma et objectifs,
- Détails des 3 phases :
  - Etat des lieux,
  - Evaluation des besoins,
  - Stratégie et plans d'actions.

# Présentation générale du schéma et ses objectifs

## Présentation générale du schéma et objectifs

C'est la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui a conféré aux collectivités territoriales la possibilité de réaliser ces schémas directeurs IRVE. Le décret 2021-565 ainsi que l'arrêté pris en application des articles R.353-5-4, R.353-5-6 et R.353-5-9 du code de l'énergie du 10 mai 2021 en fixent les modalités de réalisation et de validation.

Le SDIRVE peut être réalisé par une entité titulaire de la compétence de « création et d'entretien d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) » (1er alinéa de l'article L.2224-37 du CGCT) sur son périmètre de compétence. Cela concerne initialement les communes, métropoles et communauté urbaines, mais celles-ci peuvent transférer cette compétence (2e alinéa de l'article L.2224-37 du CGCT) à d'autres entités telles que :

- Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ;
- Les autorités organisatrices de la distribution d'électricité (AODE), notamment les syndicats d'énergie ;
- Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Il est également possible de réaliser un unique SDIRVE commun entre plusieurs entités titulaires de la compétence IRVE, à condition que leurs territoires soient adjacents (article R.353-5-7 du Code de l'énergie).



# SD-IRVE à l'échelle régionale

Le SD-IRVE est réalisé à l'échelle régionale et sous la coordination du Syndicat d'Énergie de l'Aveyron (SIEDA). Son objectif principal est la réalisation d'une démarche coconstruite avec 13 Syndicats d'Énergie et les 2 Métropoles de Toulouse et Montpellier.

Via ce schéma, on recense également les parties prenantes suivantes : Caisse des dépôts et consignation (80 % du financement), la Région Occitanie et Enedis.

## Les Objectifs

- Coordonner le service de recharge entre les différentes maîtrises d'ouvrages publiques et privés ;
- Proposer un service de recharge publique cohérent avec les différentes politiques locales en vigueur ou planifiés (mobilité, protection de la qualité de l'air et du climat, urbanisme et énergie) ;
- Avoir une infrastructure de recharge publique adaptée aux besoins actuels et futurs des utilisateurs de véhicules électriques et hybrides.
- Taux de refaction Enedis (75%) jusqu'en 2025,
- Visions 2023, 2025 et 2028.

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault

## L'actualité

---

En octobre 2022, le seuil du million de véhicules hybrides rechargeables ou électriques en circulation a été dépassé (*Source AVERE – Baromètre des immatriculations*). Parallèlement, aux objectifs fixés par le contrat stratégie filière, qui orientent les constructeurs à l'arrêt du véhicule thermique d'ici 2024, le nombre de points de charge sur voirie augmente fortement (+50 % en 2 ans). **Nous passons donc d'un phénomène de niche à un phénomène de société majeur.**

## Les risques

---

- Eviter les fractures des territoires sur la mobilité décarbonée (Ex : Fibre optique),
- Porter une attention particulière au rôle des acteurs locaux, aux multiples acteurs privés (carence),
- Anticiper les dangers d'une telle effervescence, les initiatives multiples, des usagers desservis et une mauvaise gestion des fonds publics.

# Explications des 3 Phases

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault

# Explications des 3 Phases

- Etat des lieux de l'infrastructure de recharge existante**
- Prospective d'évolution des besoins**
  - o Combien de points de charge (PdC) seront nécessaires dans 3 ans ? dans 5 ans ?
  - o De quel type doivent être les PdC : lent, accéléré, rapide, AC ou DC ?
  - o Où doivent être installés les points de charge : en voirie ? sur des parkings publics ? aux abords des zones commerciales ? sur des sites touristiques ? dans des zones d'activités économiques ? sur les axes routiers ? dans des zones résidentielles ?
  - o Comment doivent être déployés les points de charge : de façon diffus avec un grand nombre de stations comportant peu de PdC chacune réparties partout sur le territoire ou de façon plus condensée, dans un nombre restreint de stations concentrant chacune un grand nombre de PdC ?
- Stratégie et plan d'actions**
  - o Qui effectue les déploiements et sur quel périmètre ? Quels acteurs sont impliqués et à quel niveau dans la chaîne de valeur ?
  - o Quel est le modèle de contractualisation de l'infrastructure : DSP, régie, SEM, SPL, etc... ?
  - o Selon quel calendrier se font les déploiements : quand doivent être déployées chacune des bornes ? Lesquelles sont prioritaires ?
  - o Comment suivre l'avancée des déploiements : quels indicateurs ? quelle méthode de suivi ?

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault



# Etat des lieux de l'infrastructure de recharge existante

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

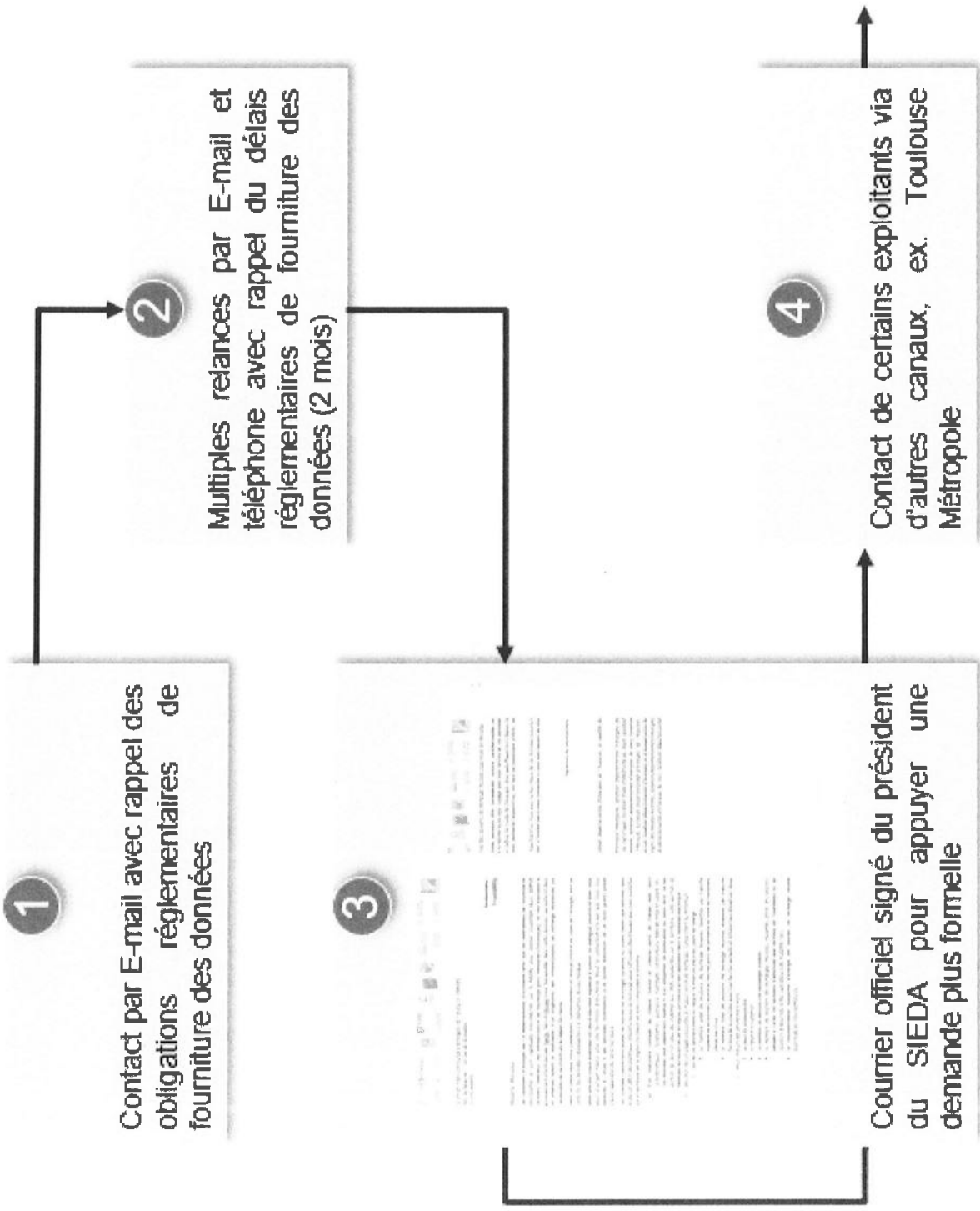
Publié le

Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

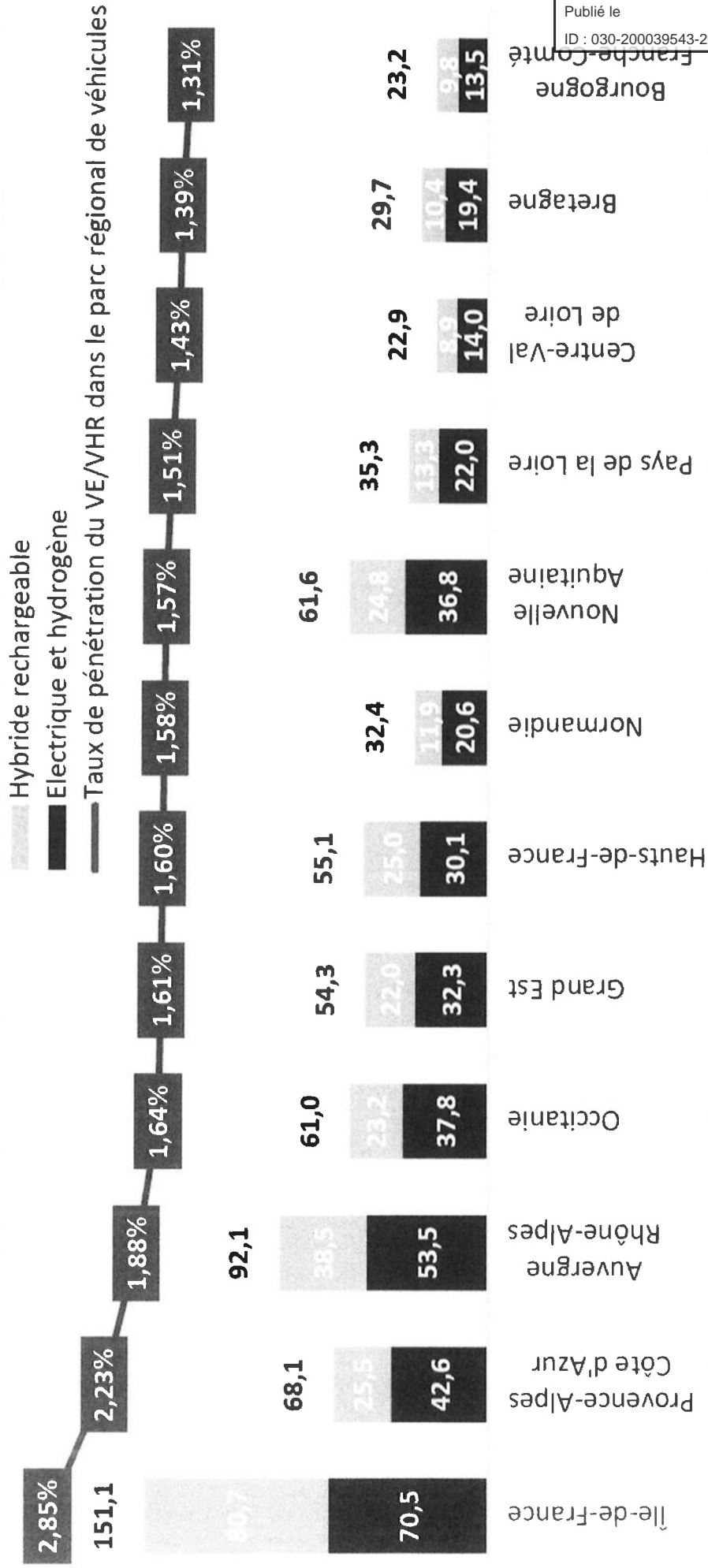


**Figure 1 : Méthodologie de récupération des données**

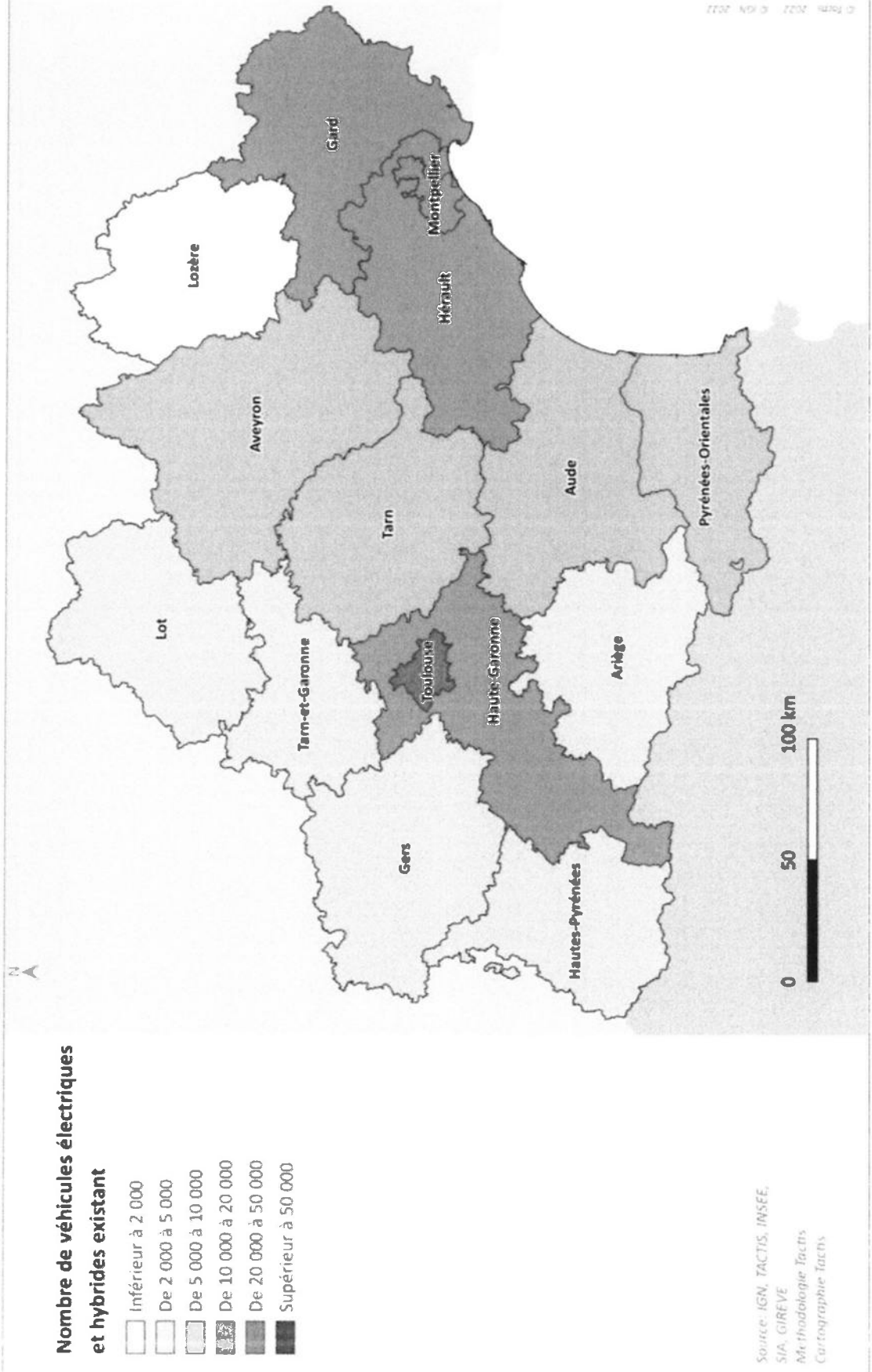


Sources:  
OPENDATA,  
baromètres  
mensuels.

**Figure 2 : Parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables en France métropolitaine (hors Corse) au 31.12.2021. (source SDES)**



**Figure 3 : Répartition territoriale du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables existant lors de la réalisation de l'état des lieux de l'étude.**



# Etat des lieux de l'infrastructure de recharge existante (Zoom Gard)

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE



**Figure 4 : Synthèse Gard**

## Identité du territoire

### Diagnostic

Une hétérogénéité du nombre d'habitants des communes

De nombreuses subventions & aides

Un fort taux d'habitations individuelles et d'emplacements privatifs

Un nombre d'emploi et de personnes actives en croissance

Un revenu médian proche de la moyenne Occitanie

Un territoire touristique, avec une importante capacité d'accueil

### Mobilité

Un nombre important de déplacements domicile-travail hors des communes de résidence

Une grande majorité des actifs utilisant la voiture pour se rendre au travail

Une augmentation du nombre de véhicules particuliers depuis 2012

Une très faible part de véhicules électriques

Une très faible concurrence des véhicules au gaz naturel

## Enjeux du territoire

Un haut % de logements collectifs dans les communes les plus peuplées

Un territoire qui attire de nombreux touristes

Beaucoup de déplacements domicile-travail en voiture

Une croissance rapide du parc de véhicules électriques

De nombreuses subventions & aides disponibles

## IRVE

Une hausse significative des charges liées à des bornes rapides lors de la période estivale

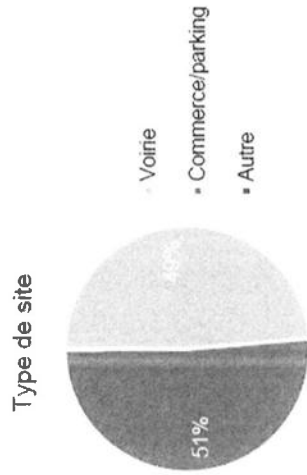
Un taux d'occupation des bornes en hausse



# Figure 5 : Synthèse Gard

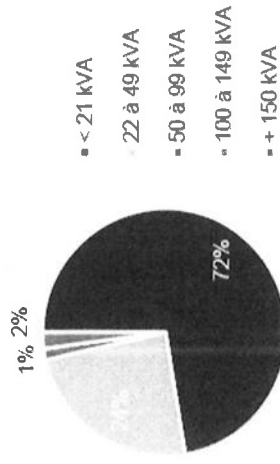
## Totalité des bornes ouvertes au public

Il existe **944 points de charge (PDC)** accessibles au public dans le Gard. (Sources: données GIREVE et de DATANEO).



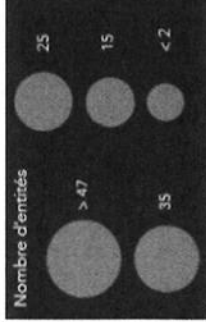
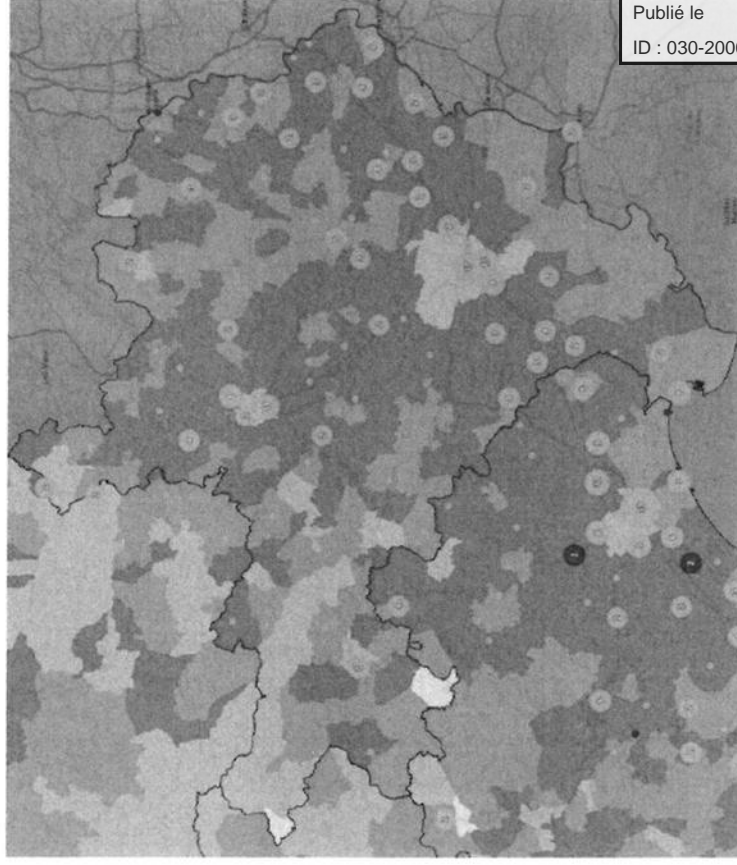
Les PDC se situent sur voirie et dans les parkings de commerces.

Distribution PDCH par puissance

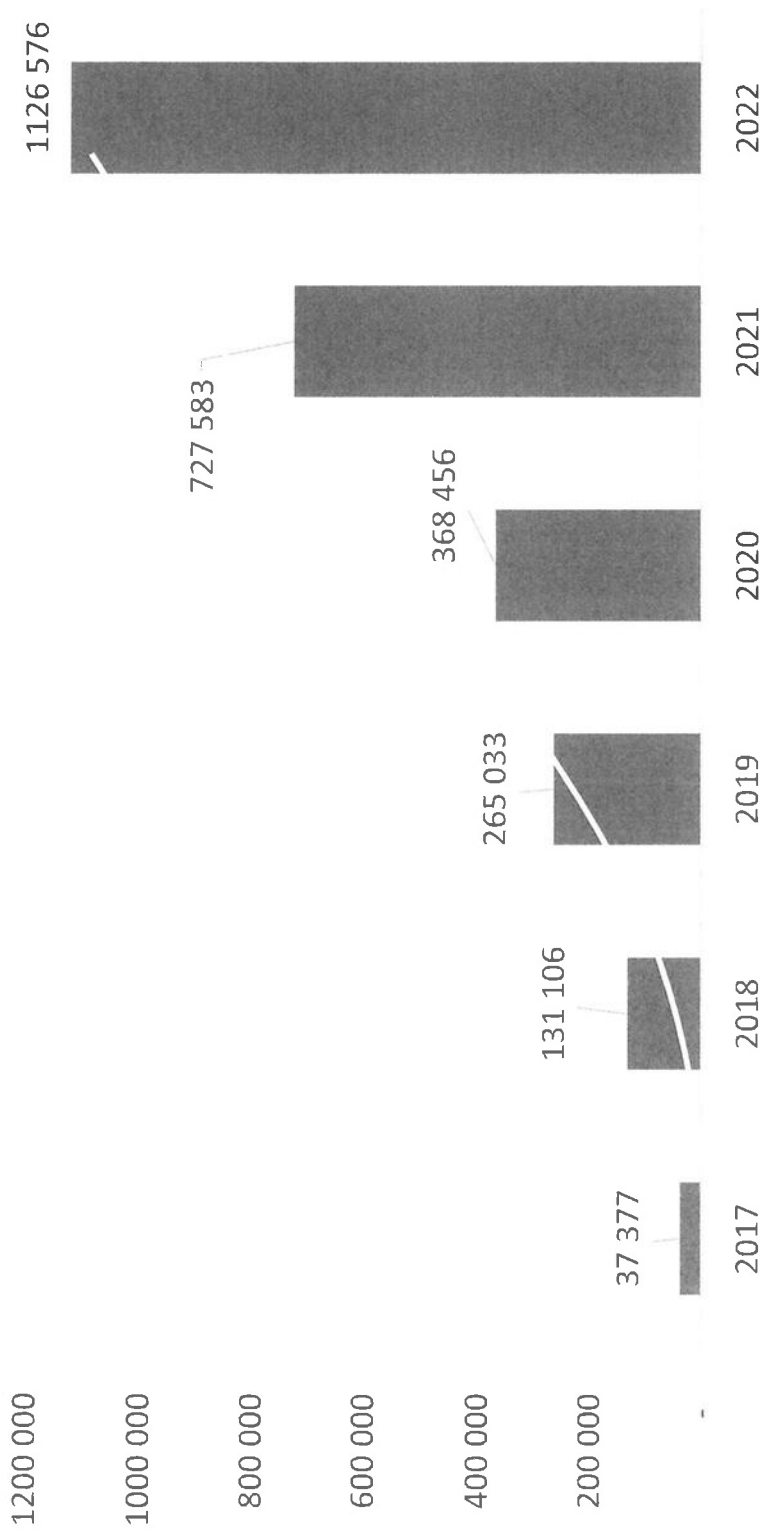


La puissance des PDC est principalement inférieure à **49 kVA**.

1 Pdc ouvert au public pour 9,3 VE/VHR (source: ufe électricité fin 2021)



# IRVE Gardoises - Kwh distribués depuis 2017



Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault

## Premières conclusions

Depuis 2020, le nombre de kwh distribués a été multiplié par 3 dans le Gard, ce qui montre la montée en puissance de la mobilité décarbonée. Notre territoire est un pôle attractif situé à proximité de trois autoroutes (A9, A54, A7 à l'est du département), très touristique avec des sites d'exception (Cévennes, Camargue, Méditerranée, Pont du Gard, Nîmes 20<sup>ème</sup> ville de France). Dans les chiffres régionaux, on note une forte surreprésentation des départements de l'ex Languedoc-Roussillon.

Etant donné, les caractéristiques de notre département, nous pensons qu'il existe un déficit au niveau de la charge ultra-rapide sur notre territoire. Aspect, qu'il faudrait gommer en lien avec l'évolution des mobilités et les coûts de l'énergie.

Sur l'année : Temps d'occupation moyen

- Accélérée (7-22KVA) : 180 minutes
- Rapide (36-50 KVA) : 60 minutes
- Superchargeur : (>50 KVA) : 36 minutes

Saison (Mai à Sept.) : Temps d'occupation moyen

- Accélérée (7-22KVA) : 174 minutes
- Rapide (36-50 KVA) : 62 minutes
- Superchargeur : (>50 KVA) : 29 minutes

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault



# Prospective d'évolution des besoins

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

## Méthodologie

Le besoin futur en IRVE ouverte au public sur le territoire a été estimé sur la base des besoins de recharge en kWh découlant de deux grands cas d'usage :

- Le cas d'usage de la recharge du quotidien : il correspond aux déplacements du quotidien (trajets domicile-travail, trajets école-domicile/travail, etc.) des résidents n'ayant pas la possibilité de se recharger à leur domicile (absence de place de parking privative) ou sur leur lieu de travail. Le besoin de recharge en kWh est estimé sur la base des distances moyennes parcourues par jour par les résidents et la consommation moyenne des véhicules électriques. Le type préférentiel de recharge associé à ce cas d'usage est la recharge « normale » à proximité du domicile (recharge plutôt longue de préférence de nuit) ou à proximité du lieu de travail (recharge longue de jour, pendant les heures de bureaux).
- Le cas d'usage de la recharge occasionnelle et en transit : ce cas d'usage englobe les déplacements des visiteurs non-résidents du territoire, comme les touristes (recharge à destination), ou les déplacements longue distance des personnes en transit (recharge en route). Le besoin de recharge en kWh est estimé sur la base des statistiques de fréquentation touristique du territoire et de statistiques de trafic sur les axes routiers principaux du territoire (routes nationales et autoroutes).



Figure 6 : Déclinaison des cas d'usages utilisés dans la modélisation des besoins.

	# en Occitanie	Cible / cas d'usage	Type de charge
1 Recharge du quotidien	<b>1</b> <b>Résidentiel</b> + <b>61 000</b> Véhicules particuliers électriques et hybrides rechargeables au 31.12.2021 <b>803 311</b> logements sans Parking <b>1 812 645</b> logements avec Parking	Charger son VE / VHR à proximité immédiate du domicile, sur des temps longs de plusieurs heures (par exemple la nuit). Ce type de service cible en priorité les logements sans parking, et marginalement les logements avec parking.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Puissance du PdC</u> : de 7 à 11 KVA AC</li> <li>• <u>Prise</u> : Type 2</li> <li>• <u>Temps de charge moyen (20% à 80%)</u> : 5h</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Puissance du PdC</u> : 50 KVA DC</li> <li>• <u>Prise</u> : Combo CCS</li> <li>• <u>Temps de charge moyen (20% à 80%)</u> : 30 min</li> </ul>
2 Recharge occasionnelle et transit	<b>2.1</b> <b>Tourisme</b> 185 millions de nuitées en Occitanie en 2021. 39 % de ces nuitées ont lieu lors du pic estival (juillet-août) + 200 lieux touristiques > 5 000 visiteurs par an	Rassurer les usagers lors de déplacements occasionnels et améliorer l'attractivité des sites touristiques et l'accueil des visiteurs avec un service de recharge rapide.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Puissance du PdC</u> : 50 KVA DC</li> <li>• <u>Prise</u> : Combo CCS</li> <li>• <u>Temps de charge moyen (20% à 80%)</u> : 30 min</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Puissance du PdC</u> : 50 KVA DC</li> <li>• <u>Prise</u> : Combo CCS</li> <li>• <u>Temps de charge moyen (20% à 80%)</u> : 30 min</li> </ul>
2.2 Transit	<b>137</b> aires de covoiturages en Occitanie recensées dans la Base Nationale des Lieux de Covoiturage <b>68</b> gares de péages	Faciliter les trajets longs avec un service de recharge rapide à proximité des grands nœuds autoroutiers et sur les aires de covoiturage, complémentaire à l'offre déployée sur les réseaux routiers concédés. L'objectif est de garantir une charge quasi complète en une trentaine de minutes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Puissance du PdC</u> : 50 KVA DC</li> <li>• <u>Prise</u> : Combo CCS</li> <li>• <u>Temps de charge moyen (20% à 80%)</u> : 30 min</li> </ul>

Figure 7 : Prospectives d'évolution du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables (en milliers) en Occitanie .

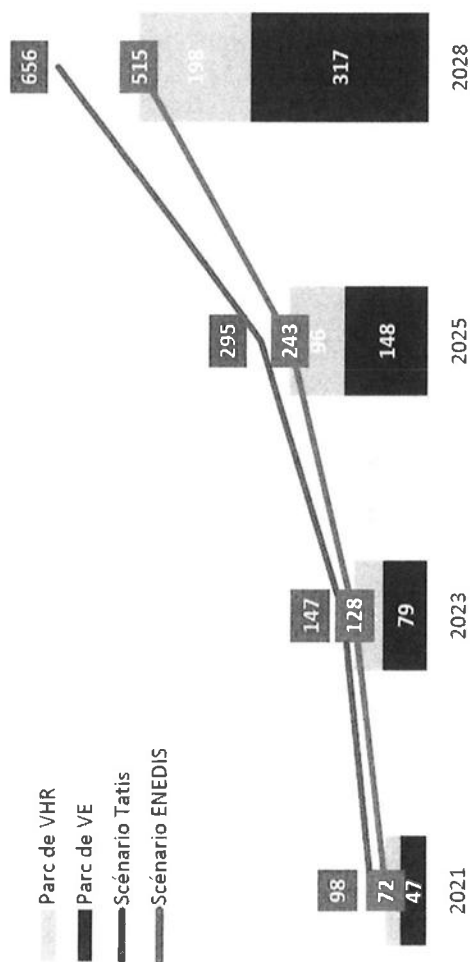
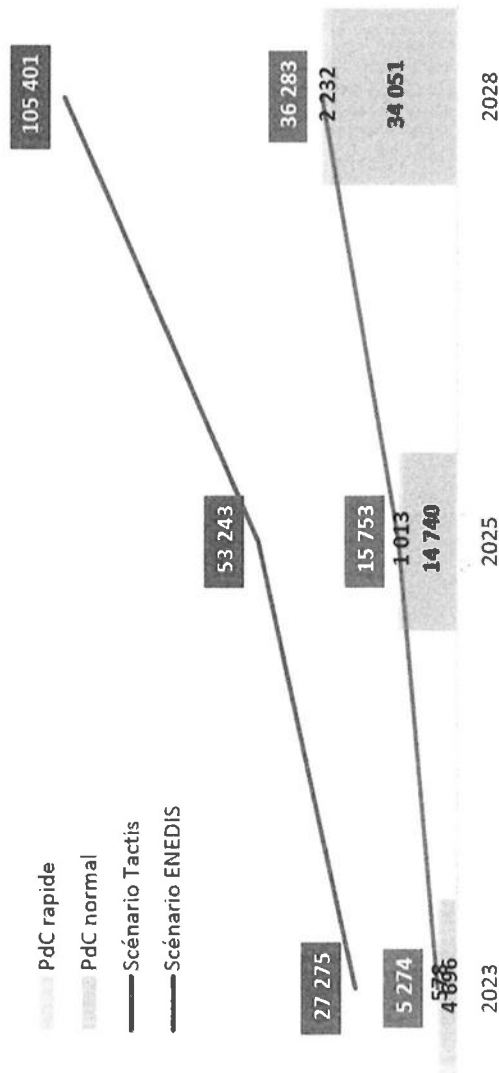


Figure 8 : Prospectives d'évolution de l'IRVE en Occitanie selon différents scénarii.



## Prospective d'évolution des besoins de recharge et de l'IRVE ouverte au public

### Le nombre de point de charge nécessaire découle de l'équilibre offre-demande :

- La demande correspond à la quantité d'électricité consommée par la mobilité électrique sur le territoire
- L'offre correspond à la quantité d'électricité que peuvent délivrer les différents points de charge de l'IRVE projetée.

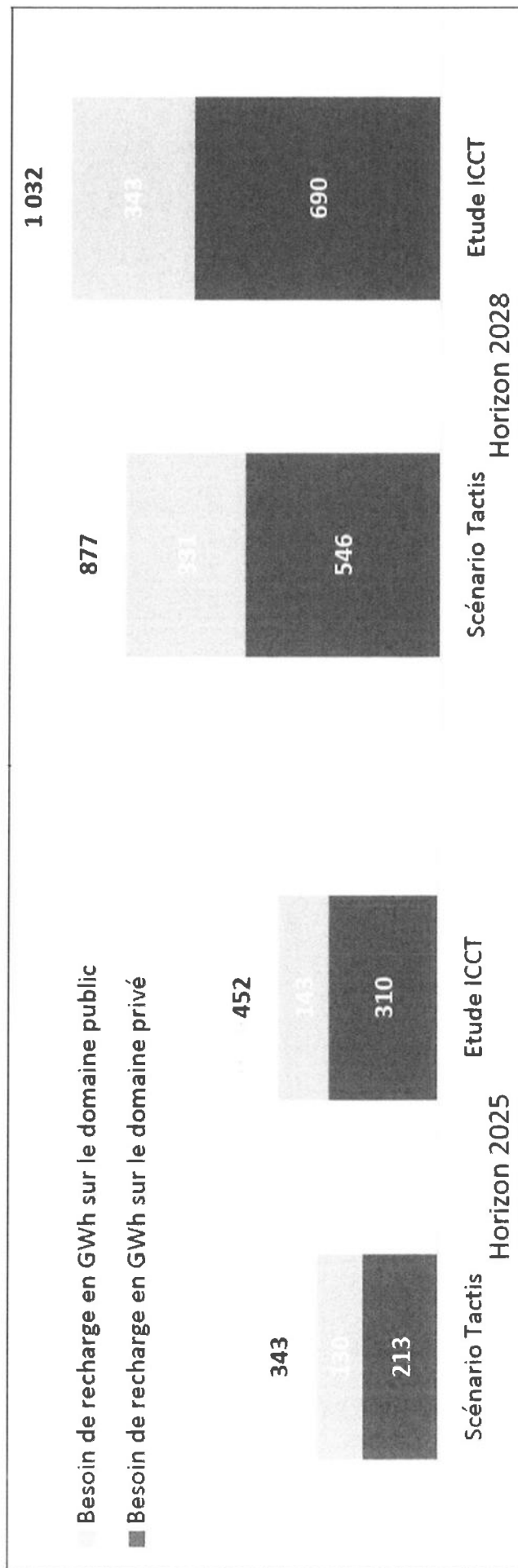
### La demande a été estimée pour les deux cas d'usages précédemment décrits sur la base :

- Des statistiques de déplacements moyens journaliers et de la consommation des véhicules électriques pour le cas d'usage « recharge du quotidien ». Le volume de kWh consommé par les résidents pour leurs déplacements du quotidien est sommé sur une période d'une semaine et l'IRVE doit être dimensionnée pour délivrer cette quantité d'électricité : cela permet de laisser de la souplesse dans les habitudes de recharge des usagers, qui sont encore très disparates et dont les évolutions comportent de nombreuses incertitudes.
- Des statistiques de fréquentation touristiques et des habitudes de recharge associées au tourisme (une recharge en arrivant à destination et une recharge avant de repartir) ainsi que des flux de circulation sur les grands axes routiers pour le cas d'usage « occasionnel et transit10 ».

Sources Tactis.

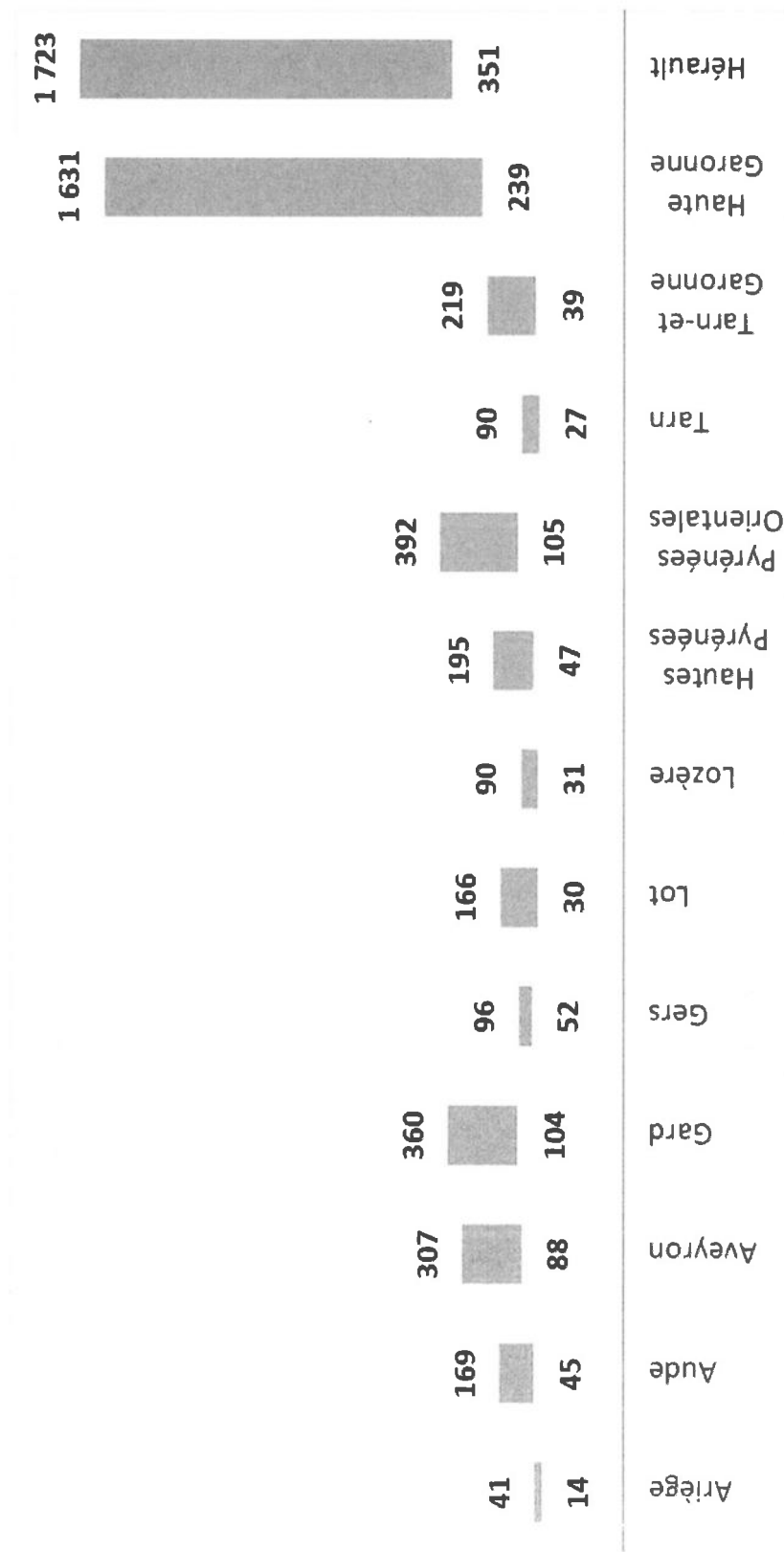


**Figure 9 : Estimations du besoin annuel de recharge (en GWh) lié à la mobilité électrique en Occitanie. Comparaison entre l'estimation réalisée par Tactis et celle de l'étude ICCT**



La recharge sur le domaine public représenterait environ 35% de ce besoin de recharge, alors qu'elle ne représente actuellement que de l'ordre de 10% de la recharge ; cet ordre de grandeur est comparable avec les prévisions de la Caisse des dépôts qui estime que la recharge sur le domaine public représentera en France entre 10% et 30% des recharges. **D'après un sondage IPSOS de 2022, la crainte de ne pas recharger son véhicule au travail ou à domicile est passé du 3<sup>ème</sup> frein en 2021 au 7<sup>ème</sup> en 2022.**

**Figure 10 : Estimation de l'impact théorique de la loi LOM sur l'équipement en PdC des parkings de plus de 20 places recensés en Occitanie (source Tactis)**



La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose à compter du 1er janvier 2025 la présence d'au moins un point de charge sur les parkings des bâtiments non-résidentiels de plus de 20 places et d'un point de charge supplémentaire par tranche de 20 places supplémentaires. Autrement dit un parking de 40 places devra être équipé d'au moins 2 PdC, un de 60 places d'au moins 3 PdC, etc.



# Prospective d'évolution des besoins (Zoom Gard)

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

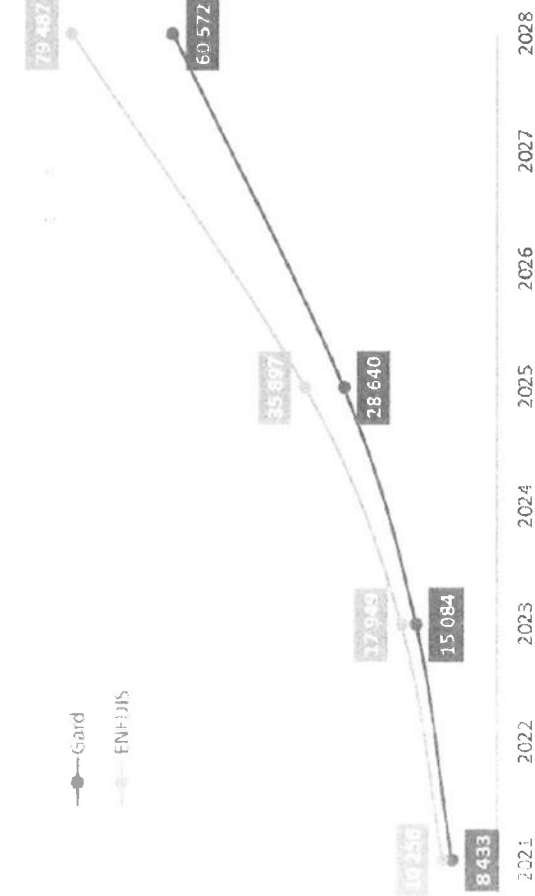
Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

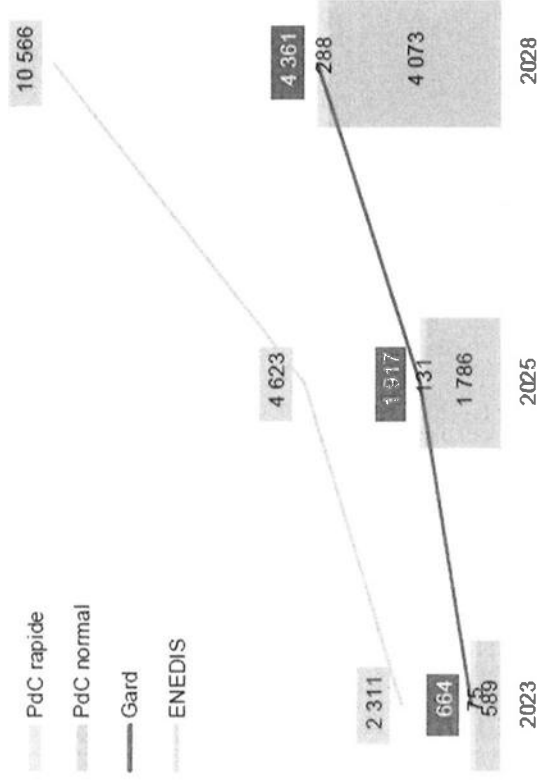
Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Evolution du parc de VE et VHR dans le Gard (en #)



Evolution du nombre de points de charge nécessaires (en #)



- Le parc de véhicules électriques serait de près de 60 600 véhicules à l'horizon 2028. Cela représente 11,8 % du parc de VE/VHR en Occitanie
- Entre fin 2021 et fin 2028, une multiplication par plus de 7 du parc de VE/VHR est attendue sur le département
- A l'horizon 2028, environ 4 400 points de charge seraient nécessaires pour couvrir la demande de recharge sur le département. 93 % de ces points de charge seraient destinés à des usages résidentiels (recharge normale) et 7 % à destination des usages touristiques et de transit (recharge rapide).

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault

## Premières conclusions

La modélisation des besoins fait remonter un besoin d'après les études 4 400 PDC, soit 2 200 bornes privées et publiques sur le Gard à l'Horizon 2028. **Un constat montre que 20 % des besoins à l'horizon 2028 serait à porter par le Privé.**

	2023	2025	2028
Nombre de VE/VHR	15 084	28 639	60 572
Nombre de PDC « Normaux » à créer	202	1 399	2 686
Nombre de PDC « Rapide » à créer	50	106	263
Investissement à réaliser (achat matériel, pose, aménagement et GC)	3,2 millions d'€	13,6 millions d'€	35,4 millions d'€

Avis TE-30 : L'investissement paraît démesuré à ce jour. Néanmoins, il a le mérite d'exister et de poser un cadre. Compte tenu de ces montants, il est indispensable de coordonner la stratégie afin d'éviter les doublons dans les investissements privés & publics.



# Stratégie et plans d'actions

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

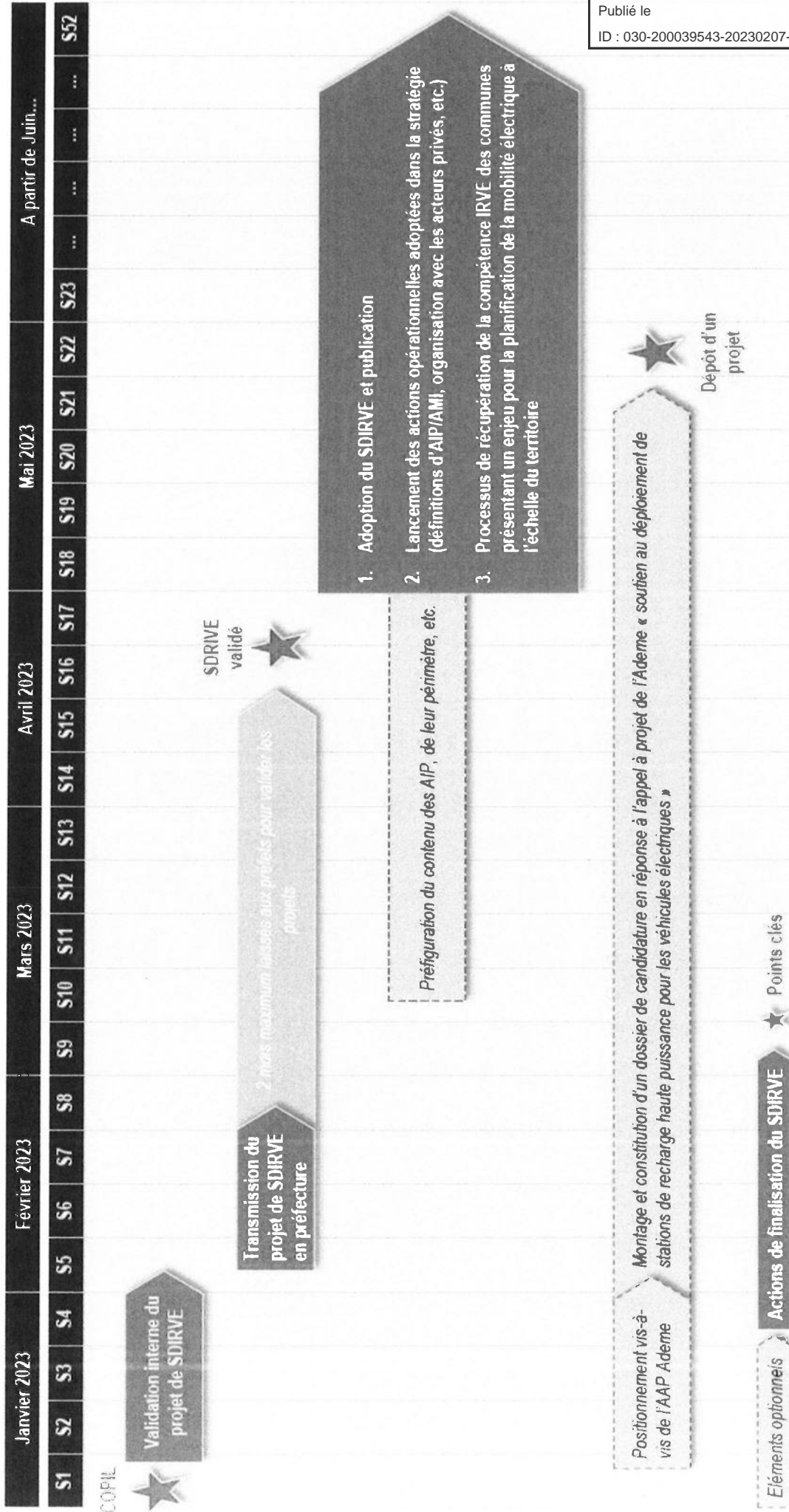
Publié le

Berger  
Levrault

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE



# Planning



## Actions communes à mettre en place dans chaque territoire de projet

- Action 1 : Après délibération du bureau syndical, transmettre le SDIRVE en préfecture
- Action 2 : Achever le transfert de la compétence IRVE des communes à l'horizon 2024 au plus tard
- Action 3 : Lancer des Appels à Initiatives Privées (AIP) et des Appels à Manifestation d'intérêts à l'échelle du territoire
- Action 4 : Constituer un centre de ressources et d'expertises pour mieux appréhender le suivi des déploiements.

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault

# Actions communes à mettre en place dans chaque territoire de projet

← Dès 2023

→ 2024

## A – Lancement d'AIP pour délimiter l'investissement privé sur domaine public

- Porter à connaissance des investisseurs privés les objectifs du SDIRVE sur l'espace public

### Principe

## A bis – Lancement d'AMI pour délimiter l'investissement privé sur domaine privé

- Porter à connaissance des investisseurs privés les possibilités du SDIRVE sur l'espace privé ouvert au public, pour obtenir la contribution de 75 % à l'investissement pour le raccordement au réseau de distribution

### Caractéristiques

- S'inscrit dans la programmation IRVE
- Rationalise l'investissement privé, en l'organisant
- Pas de coût public (initiative privée uniquement)

- S'inscrit dans la programmation IRVE
- Incite les propriétaires de parkings ouverts au public à rationaliser leur projet d'équipement via une approche globale
- Pas de coût public (initiative privée uniquement)

## B – Intervention publique sur le périmètre résiduel

- Projet reposant sur un contrat de la commande publique, qui prendrait la suite de REVEO en 2024
- Evite les doublons d'intervention privée et publique
- Economie d'échelle pour la zone de carence de l'investissement privé, pour limiter le coût du projet public

Envoyé en préfecture le 09/02/2023

Reçu en préfecture le 09/02/2023

Publié le

ID : 030-200039543-20230207-2023\_01-DE

Berger  
Levrault



## Premières conclusions

- Action 1** : Après délibération du bureau syndical, transmettre le SDIRVE en préfecture OK, action obligatoire pour lancer la démarche et bénéficier des 75 % d'ENEDIS sur les raccordements jusqu'en 2025.
  - Action 2** : Achever le transfert de la compétence IRVE des communes à l'horizon 2024 Risqué, car les communes pourraient penser qu'on va installer une IRVE dans toutes les communes. Ce qui au regard des éléments fournis dans ce power point, n'est pas du tout la logique économique et structurelle.
  - Action 3** : Lancer des AIP ou AMI
- A étudier selon les capacités d'investissements des structures intéressées. Attention à ne pas créer de fractures territoriales. (Ex de Vinci sur E-Born).
- Action 4** : Constituer un centre de ressources et d'expertises afin de suivre les déploiements. Indispensable.



## Actions en interne au TE-30

- Travail collaboratif avec Enedis pour connaître les demandes de C4 et C5 à venir ou déjà raccordées,
- Lancer une démarche auprès des établissements commerciaux (NAF 43).
- Proposer la base de données des communes visées pour un déploiement complémentaire (Nîmes, Alès, Grau du Roi, Uzès sont déjà intéressées)
- Validation de la nouvelle politique des tarifs (1<sup>er</sup> Trimestre 2023).