

Commission Paritaire de l'Énergie du SDE54

Rapport de présentation

Le 20 octobre 2022

Salle du Conseil Communautaire – C. Com. du Bassin de Pompey

1- Point sur le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge ouvertes au public pour les Véhicules Électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE)

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Électriques est encadré par plusieurs textes réglementaires :

- Le décret n° 2021-565 du 10 mai 2021 relatif aux schémas directeurs de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables qui décrit le contenu détaillé du schéma directeur
- L'arrêté du 10 mai 2021 pris en application des articles R. 353-5-4, R. 353-5-6 et R. 353-5-9 du code de l'énergie qui définit les modalités de publication des principales données de diagnostic et des objectifs opérationnels du schéma directeur
- Le décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur

La démarche d'élaboration du SDIRVE impose une large concertation des acteurs et aménageurs pour l'implantation de bornes de recharge publics et privés.

Cette concertation doit pouvoir garantir d'intégrer les politiques territoriales locales en matière de mobilité électrique et les stratégies portées par les acteurs publics et privés.

Le SDIRVE fixe un échéancier de déploiement des bornes et des ressources sur 4 à 5 ans pour les atteindre et doit être approuvé par le Préfet.

Le SDE54 a rejoint un groupement de commande interdépartemental pour l'élaboration d'un SDIRVE 54 coordonné par le Syndicat d'Énergie d'Indre et Loire (SIEIL 37).

Les membres du groupement sont les suivants :

- *Syndicat intercommunal d'Énergie d'Indre-et-Loire*
- *Syndicat Départemental d'Énergie de l'Aube*
- *Syndicat Départemental d'Énergies de l'Indre*
- *Syndicat Intercommunal d'Énergie de la Marne*
- *Syndicat Intercommunal d'Énergie de la Haute-Marne*
- **Syndicat Départemental d'Électricité de Meurthe-et-Moselle**
- *Fédération Unifiée des Collectivités Locales pour l'Électricité en Meuse*
- **Métropole du Grand Nancy**
- *Communauté urbaine du Grand Reims*

Le marché de prestation pour l'élaboration du SDIRVE est composé de deux lots :

- **Lot 1** : Animation de la démarche d'élaboration d'un schéma directeur départemental des IRVE
- **Lot 2** : Elaboration du schéma directeur départemental des IRVE et le cas échéant sa déclinaison en schéma directeur mutualisé

A l'issue de la consultation, les lots ont été attribués aux prestataires suivants :

Lot 1 : montant des bons de commande estimés pour la mission globale : **17 600 €HT**

- **GP conseil et Agence Eker** : Cabinet conseil et communication

Lot 2 : montant des bons de commande estimés pour la mission globale : **59 600 €HT**

- **TACTIS** : Cabinet de conseil pour l'aménagement numérique des territoires et smart city
- **Selas BERSAY** : Cabinet d'avocats d'affaires
- **EGIS Villes & Transports** : Cabinet international de conseils notamment liés aux solutions de mobilité
- **Mobileese** : bureau d'études spécialisés sur les questions de mobilité électrique
- **SASU Sia Partenars** : cabinet de conseils en management et d'études prospectives notamment pour les IRVE
- **Gireve** : plateforme d'interopérabilité européenne - données dynamiques de la recharge

La Banque des Territoires doit financer 80% du montant HT dans la limite de 48 000 €.

Le SIEIL coordonne le recouvrement de la subvention globale et reversera sa part au SDE54.

Un acompte de 50% devrait être versé avant la fin de l'année.

Un comité technique et comité de pilotage ont été constitués.

En Annexe A, la liste des acteurs publics et privés invités à participer.

Une note de cadrage du SDIRVE, jointe en annexe, a été corédigée.

La commission pourra faire ses remarques et les amendements qu'elle souhaiterait.

Un comité technique (Cotech) et un comité de pilotage (Copil) seront mis en place et réunis trois fois, la première fois en présentiel et les autres en distanciel.

Les CoTech :

- **le 9 novembre 2022** : présentation du cadre technico-juridique, de l'état des lieux des IRVE publiques et privées et d'un pré-diagnostic assorti de différents scénarios prospectifs ;
- **le 4 janvier 2023** : affinement des scénarios, les retours de « terrain » relatifs aux hypothèses évoquées, le plan d'actions afférent ;
- **le 8 février 2023** : discussion du plan d'actions préparatoire à la validation du SDIRVE.

Les Copil :

- 24 novembre 2022
- 18 janvier 2023
- 1er mars 2023

2- Groupement de commandes IRVE

Un groupement de commandes pour la fourniture, la pose, la maintenance, l'exploitation et la supervision de bornes de recharge pour véhicules électriques est en cours d'exécution et coordonné par la Métropole du Grand Nancy. Il se termine le 31 décembre et ne peut être prolongé.

Il a été décidé en concertation avec la Métropole et le Conseil Départemental que le SDE54 reprenne la coordination du groupement à compter du 1^{er} janvier 2023.

Dans ce cadre, le SDE54 a lancé la constitution du groupement de commandes actuellement composé des membres suivants :

Syndicat Départemental d'Electricité de Meurthe-et-Moselle (SDE54)
Métropole du Grand Nancy (MGN)
Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle (CD54)
Communauté d'Agglomération du Grand Longwy (CAGL)
Le pôle d'équilibre territorial et rural du. PAYS DU LUNEVILLOIS (PETR)
Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat (CCTLB)
Communauté de Communes du Pays de Colombey et du sud Toulinois (CCPCST)
Communauté de Communes de Moselle et Madon (CCMM)
Communauté de Communes Terre Lorraine du Longuyonnais (T2L)
Communauté de Communes Bassin de Pompey (CCBP)
Communauté de Communes Terres Tuloises (CCTT)
Communauté de Communes Cœur du Pays-Haut (CCCPH)
Communauté de Communes du Pays du Saintois (CCPS)
Communauté de communes Seille et Grand Couronné (CCSGC)
Communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA) (en attente)
Ville de Nancy
Ville de Vandoeuvre
Ville de Villers les Nancy
Ville de Pulnoy
Ville de Dieulouard
Ville de Longlville
Ville de Heillecourt
Ville de Blénod-lès-Pont-à-Mousson
Commune de Sainte Geneviève

Les membres indiqués en « gras » sont des membres qui ne participaient pas au groupement précédent.

Le groupement pourra être complété de membres supplémentaires jusqu'au moment de la notification à l'entreprise retenue.

Le marché doit aussi permettre de reprendre l'exploitation de bornes existantes posées notamment dans le cadre du marché actuel qui ont été estimées à 140 bornes pour l'ensemble du groupement et 175 bornes nouvelles à poser sur 4 ans.

Le marché est publié depuis le 08/10/2022.

Le comité du SDE54 se réunira le 21/11/2022 pour attribuer le marché après avis de la Commission d'Appel d'Offre qui se réunira le 10/11 et le 17/11.

La notification d'attribution de l'entreprise qui aura été retenue devrait intervenir au plus tôt le 05/12/2022.

Une réunion avec l'ensemble du groupement actuel se tiendra à la Métropole du Grand Nancy le 21/10 prochain afin de faire le bilan d'exécution du marché et aborder les points importants pour la continuité du service par le prochain marché, notamment la reprise des bornes existantes en supervision par un nouvel opérateur éventuel.

Actuellement sont titulaires du marché, l'entreprise Citéos (mandataire du marché) avec Izivia pour la partie supervision et monétique.

3- SPL Modulo

Lors des précédentes commissions, la Société Publique Locale Modulo a été présentée.

Un dossier de présentation de la SPL est disponible sur le site du SDE54, espace IRVE, et transmis en annexe.

Le comité du SDE54 a délibéré le 27/06/2022 pour entrer au capital de la SPL Modulo afin de pouvoir le cas échéant bénéficier des services de la SPL en 2023 et vu les délais d'entrée au capital.

La SPL est un outil qui paraît intéressant pour l'exercice de la compétence IRVE par SDE54 à compter du 1^{er} janvier 2023

Actuellement, la SPL permet l'exploitation des bornes IRVE, leur maintenance et leur supervision.

Elle exploite plus de 1400 points de charges (700 bornes) sur 11 départements dont 5 du Grand Est.

La SPL, peut fournir des bornes mais ne les installe pas. Ce qui nécessite un marché local pour la fourniture et la pose de bornes, d'où l'importance du groupement de commandes coordonné par SDE54 à compter du 1^{er} janvier 2023.

La SPL se charge de l'achat d'électricité dont le coût est couvert par le tarif de recharge supporté par les utilisateurs. Le tarif a dû être revu fin 2022 pour contenir les augmentations significatives du marché de l'électricité.

Cela signifie que les collectivités qui bénéficient de Modulo ne subissent pas directement l'évolution des coûts énergétiques mais souscrivent aux tarifs usagers de Modulo qui garantissent l'équilibre économique.

Cependant, si elles souhaitent un tarif usager différent, les collectivités prennent en charge ou bénéficient de la différence.

A titre indicatif les coûts restant à la charge des collectivités pour l'exploitation des bornes par Modulo délibérés le 27/06/2022 sont les suivants :

Coût de la prestation de base	
Borne accélérée simple	
Abonnement électrique	Coût Modulo HT/mois/PDC
18 kVA	71 €
Borne accélérée double AC/AC	
Abonnement électrique	Coût Modulo HT/mois/PDC
18 kVA	64 €
36 kVA	71 €
Borne accélérée double AC/DC	
Abonnement électrique	Coût Modulo HT/mois/PDC
36 kVA	71 €
Borne recharge rapide (abonnement 60 kVA)	
Nombre de point de charge	Coût Modulo HT/mois/PDC
1	195 €
2	125 €
3	102 €
4	90 €

Par exemple, pour une borne de recharge de 22 kW (majorité des bornes publiques installées dans le département) avec un abonnement de 18 kVA, le coût annuel restant à la charge de la collectivité qui lui est facturé s'élevait à **1536 €HT** (y compris le coût de la facture d'électricité).

Pour une borne de 50 kW avec deux points de charge (borne rapide du CD54 par exemple), le coût supporté s'élevait à 3000 €HT (y compris le coût de la facture d'électricité).

Ces coûts semblent importants notamment au regard des prix d'exploitation du groupement de commandes actuel coordonné par la Métropole : 384 €HT/borne/an (dans l'attente des nouveaux tarifs en 2023), mais qui n'intègrent pas le coût de la facture d'électricité. **Les coûts ne sont donc pas directement comparables.**

Le tarif de recharge usager fixé par Modulo (en 2022)



TARIFICATION USAGERS


Mobilité durable locale

Tarification usagers (*) : selon modèle de bornes

- Bornes 22KW AC recharge lente et accélérée (prise E/F ou prise type 2)
 - 7h>22h : 2€/heure
 - 22h>7h : 1€/heure

- Bornes 22-24KW AC/DC recharge accélérée (prise type 2/CHAdEMO/Combo)
 - Prise type 2 : 24h/24 : 2€/heure
 - CHAdEMO/ Combo: 24h/24 : 3€/heure (Tarif en cours d'expérimentation dans les Ardennes sur l'année 2021)

- Bornes supérieures à 50 kW recharge rapide (prise type 2/CHAdEMO/Combo)
 - 24h/24 : 2€/15 min

(*) Tarifs préconisés par la SPL MODULO. La collectivité actionnaire reste toutefois décisionnaire du tarif applicable sur son territoire.

Les recettes liées aux recharges sont perçues par Modulo sur ces bases et non reversées aux collectivités. Elles permettent de supporter les coûts de gestion Modulo et le coût de l'électricité.

Si la collectivité souhaite l'application de tarifs différents sur ses bornes que ceux de Modulo, elle supporte ou perçoit les différences de tarifs.

Une nouvelle stratégie de Modulo 2023/2026

Un récent conseil d'administration de Modulo a fixé une nouvelle stratégie de la SPL à horizon 2026, avec notamment une modification des tarifs usagers (y compris pour l'adapter aux achats d'électricité) et permettre une baisse des coûts supportés par les collectivités.

En 2026, les nouvelles tarifications devront permettre aux collectivités de bénéficier d'un reste à charge nul, c'est-à-dire que le tarif usager couvre les coûts d'exploitation, de maintenance et de supervision.

Evolution des tarifs Modulo à compter de 2023

Tarifs usagers


Mobilité durable locale

- Jusqu'à 25 kW (AC et DC)
 - 0,40€ / kWh + 1€ / 15min de dépassement fin de charge
 - Pas de dépassement pour les abonnés MODULO de 20h à 8h

- Au-delà de 25kW (DC)
 - 0,50€ / kWh + 3€ / 15min de dépassement fin de charge

+ 25% usager à l'acte
+ 20% usager en itinérance

Evolution du reste à charge des collectivités :

⇒ 50-60€ / PDC en 2023
⇒ 30-40€ / PDC en 2024
⇒ 10-20€ / PDC en 2025
⇒ Equilibre en 2026 : 0€ reste à charge syndicat

Soit pour une borne en coût annuel :

- 50-60€ / PDC en 2023 : 1 200 €HT à 1 440 €HT / an
- 30-40€ / PDC en 2024 : 720 €HT à 960 €HT / an
- 10-20€ / PDC en 2025 : 240 €HT à 480 €HT / an
- 0 € en 2026.

Mise en perspective d'une tarification à l'heure et au Kwh.

La tarification supportée par les usagers pour la recharge de leur véhicule électrique conditionne l'équilibre économique du service, aujourd'hui généralement déficitaire pour la puissance publique.

Cela signifie que les collectivités financent sur leurs fonds propres tout ou partie du service, ce qui est contraire à l'esprit de l'article L2224-37 du code général des collectivités (définition de la compétence IRVE) qui leur permet d'installer des bornes seulement si l'activité privée est inexistante ou insuffisante.

Dans notre département :

Le tarif de recharge du Groupement Métropole actuel : **1 €/h**

Modulo 2022 : **2 €/h** mais évolution annoncée par Modulo fin 2022 : **7 €/h** (*hausse de l'électricité*)

Modulo 2023 : **0.40 €/kWh + 1€/15 min** (abonnés Modulo)

Modulo 2023 : **0.48 €/kWh + 3€/15 min** (non abonnés Modulo)

Pour information, le prix de l'énergie vendue en 2023, sur la base de consultations lancées en 2022 par les collectivités, peut osciller entre 0.40 €/kWh (HC) et 0.90 €/kWh (HP).

A titre d'exemple, pour une borne 22 KW AC- courant alternatif (majorité des bornes en M&M) :

En courant alternatif, (AC), les véhicules chargent souvent à une puissance de 7 kW voire 11 kW (sauf la Zoé)

Recharger 30 kWh avec une puissance de 7 kW - une durée de recharge de 4h20 soit en terme de tarif :

- > 4.3 € (Métropole actuel)
- > 8.6 € (Modulo 2 €/h)
- > 30 € (Modulo 7€/h)
- > 12 € (Modulo abonnés 0.40 €/kWh)
- > 14.40 € (Modulo non abonnés 0.48€/kWh)

Sur des bornes 24 KW DC – courant continu :

En courant continu, (DC), l'ensemble des véhicules peuvent charger à une puissance de 24 kW.

Recharger 30 kWh avec une puissance de 24 kW - une durée de recharge de 1h15 soit en terme de tarif :

- > 1.25 € (Métropole actuel)
- > 2.50 € (Modulo 2 €/h)
- > 8.75 € (Modulo 7€/h)
- > 12 € (Modulo abonnés 0.40 €/kWh)
- > 14.40 € (Modulo non abonnés 0.48€/kWh)

Sur le site « *chargeprice* », des prix pratiqués, pour une recharge de 30 kWh :

- Par **TESLA** – Laxou La Sapinière charge ultrarapide – 11 minutes à 175 kW : 24 €
- Par **Freshmile** - Hyundai - Cosnes-et-Romain – 37 minutes à 50 kW : 17 €
- Par **Avia** - A4 Aire de Tardenois SUD (Direction reims) Avia non abonné : 20 €
 - cette même borne au tarif Izivia abonné : 16 €

A l'échelle du groupement de commandes actuel, la tarification en Meurthe-et-Moselle est très basse, elle doit être revue pour être plus conforme au prix de l'électricité consommée pour les recharges.

La tarification la plus juste pour adapter la technologie des bornes, des véhicules et les caractéristiques de recharge devrait plutôt être basée sur un prix au kWh.

Pour éviter les voitures ventouses, il est possible de fixer un mix tarifaire en €/Kwh et en €/h pour tenir compte du stationnement, notamment une fois la charge terminée.

Par exemple, Modulo intègre un prix à la durée à la fin de la recharge pour intégrer la durée de stationnement hors charge. C'est le temps entre la fin de charge (0 kWh fourni) et la fin de session de recharge.

La modification de la tarification de la recharge est une décision de la collectivité qui exploite la borne et nécessite un « stickage » sur les bornes indiquant le nouveau tarif (réglementation similaire aux pompes à essence).

Avantages/inconvénients de la gestion Modulo

- Avantages d'utiliser le service Modulo :
 - Un service en quasi régie : maintenance/exploitation/supervision
 - Modulo achète l'énergie : pas de facture d'électricité pour la collectivité
 - Niveau de service élevé : objectif fixé à 94% de disponibilité des bornes
 - L'utilisateur bénéficie des tarifs Modulo sur l'ensemble des bornes gérées dans les départements couverts par Modulo et pas uniquement sur le périmètre de la collectivité ou du SDE54
- Inconvénients :
 - Le modèle économique Modulo fixe la tarification de recharge
 - La collectivité peut déroger mais supporte ou encaisse la différence
 - Une collectivité ne peut pas entrer directement dans Modulo, mais elle pourra le faire via une adhésion au service à travers le SDE54, soit par un transfert de compétence, soit par une convention de gestion de service.

La commission consultative aura donc à débattre sur le choix à soumettre au SDE54 entre une gestion des bornes par Modulo ou par une gestion locale (Groupement de commandes).

En sachant, que les tarifs d'exploitation des bornes du groupement de commandes ne seront connus qu'en décembre 2022.

4- Quels positionnements et interventions financières du SDE54

Stratégie d'exploitation des bornes :

- En fonction des intérêts d'une gestion locale (marché / groupement de commandes) ou d'une gestion Modulo, les collectivités devront :
 - Se poser la question de quelle serait la meilleure gestion pour leurs bornes
 - Engager une discussion locale sur le niveau de tarification dans leur territoire

Dans ce cadre, au regard des enjeux, portés notamment par le SDIRVE et de la compétence IRVE prise par le SDE54, il est important de définir les actions et les niveaux de prise en charge par le SDE54 et quelles bornes sont concernées.

De fait au regard de la compétence fixée par l'article L2224-37 du CGCT, **le périmètre concerne les bornes ouvertes au public.**

Lors de la commission, il se présenté et débattu des hypothèses d'interventions financières des collectivités (EPCI/SDE54/financeurs).