

**DÉLIBÉRATION N° 24/06-08
COMITÉ SYNDICAL
EN SÉANCE DU MERCREDI 28 AOÛT 2024**

OBJET : VALIDATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DÉPARTEMENTAL DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE (IRVE / IRSVE) ACTUALISÉ ET AFFERMISSEMENT DE LA TRANCHE OPTIONNELLE DE MAITRISE D'ŒUVRE

L'an **DEUX MILLE VINGT QUATRE**, et le **MERCREDI 28 AOÛT à 11h00**, le Comité Syndical du SIDÉLEC Réunion s'est réuni en sixième séance annuelle sur convocation faite par le Président de l'Établissement Public, Monsieur Maurice GIRONCEL le **19 août 2024**. Clôture de la séance à **12h17**.

La séance a été ouverte par le 1^{er} Vice-Président, Monsieur Stéphan DIJOUX qui a assuré la Présidence de la séance pour les points inscrits à l'ordre du jour.

ÉTAIENT PRÉSENTS :

M. Stéphan DIJOUX, 1^{er} Vice-Président et délégué Titulaire de la Commune de Saint-Pierre / M. Yolain OLIVATE, 4^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de Saint-Paul / M. Mathieu HOARAU, 5^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de l'Étang-Salé / M. Patrice ELLAMA, 6^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de Saint-Benoît / M. Laurent RAMASSAMY, 7^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de Saint-André / M. Armand VIENNE, Membre du Bureau et délégué titulaire de la commune de la Possession / M. Pierrot CANTINA, Membre du Bureau et délégué titulaire de la commune des Aviron / M. HIPPOLYTE Henry, Délégué titulaire de la Commune du Port / M. DORO Joan, délégué titulaire de la commune de la Plaine des Palmistes / M. Jean-Denis HOARAU, délégué titulaire de la commune de la Petite-Ile / M André M'VOULAMA Délégué Titulaire de la Commune de Sainte-Marie / M. Éric ROUGET, délégué suppléant de la commune de Bras-Panon / M. Éric AH HOT, délégué suppléant de la commune du Tampon / M. Fabien AURE, délégué titulaire de la commune de Trois-Bassins.

ÉTAIENT REPRESENTÉS :

NÉANT.

SONT ARRIVÉS EN COURS DE SÉANCE :

M. Fabien AURE, délégué titulaire de la commune de Trois-Bassins, à partir du rapport n°3 à l'ordre du jour.

SONT PARTIS EN COURS DE SÉANCE :

NÉANT.

ÉTAIENT EXCUSES ou ABSENTS :

M. Maurice GIRONCEL, Président du SIDÉLEC Réunion / M. Éric DELORME, 2^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de Saint-Denis / M. Harry MOREL, 3^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de Saint-Joseph / M. Marcel DAMOUR, Membre du Bureau et délégué titulaire de la commune de Salazie / M. Bernard MARIMOUTOU, délégué titulaire de la commune de Saint-Louis / M. Jacques TECHER, Membre du bureau et délégué titulaire de la commune de Cilaos / M. Josian ZETTOR, Membre du Bureau et délégué titulaire de la commune de Trois Bassins / M. André DUPREY, Membre du Bureau et délégué titulaire de la commune de l'Entre-Deux / M. Gilles Lionel GRONDIN, délégué de la commune de Saint-Philippe / M. Dominique PANAMBALOM, Délégué Titulaire de la Commune de Sainte-Rose.

Les membres présents ont pu délibérer en exécution des Articles L. 2121-17 et L.5211-10 du code général des collectivités Territoriales, et conformément à la délibération n° 20/02-01 du Comité Syndical en séance du vendredi 24 juillet 2020.

SECRÉTARIAT DE SÉANCE :

Conformément aux dispositions de l'article L. 2121-15 du Code général des collectivités territoriales, il a été procédé à l'élection du Secrétaire de Séance pris dans le sein du Comité Syndical. M. Patrice ELLAMA, 6^{ème} Vice-Président et délégué titulaire de la commune de Saint-Benoît a été désigné par vote à main levée (à l'unanimité des votants) pour remplir ces fonctions.

Le 1^{er} Vice-Président de séance certifie que cette délibération est publiée sur le site internet officiel du SIDÉLEC Réunion et que le nombre de membres en exercice présents est de 14 sur 24.

**DÉLIBÉRATION N° 24/06-08
COMITÉ SYNDICAL
EN SÉANCE DU MERCREDI 28 AOÛT 2024**

OBJET : VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT DEPARTEMENTAL DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE (IRVE / IRSVE) ACTUALISE ET AFFERMISSEMENT DE LA TRANCHE OPTIONNELLE DE MAITRISE D'ŒUVRE

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment en ses articles L. 2113-9, L. 2224-31 et L. 2224-37 ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration ;

Vu le code de l'environnement, notamment en son article L. 229-26 ;

Vu le code de l'énergie, notamment en ses articles L. 322-8, L. 341-2, L. 353-5 et L. 353-6 ;

Vu le code des transports, notamment en ses articles L. 1214-2, L. 1231-1, L. 1231-3 et L. 1241-1 ;

Vu la loi N° 2015-992 du 17 août 2015 sur la Transition Énergétique et la Croissance Verte (TECV) ;

Vu la loi n°2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, notamment en son article 68 ;

Vu le décret n°2020-457 du 21 avril 2020 relatif aux budgets carbone nationaux et à la stratégie nationale bas carbone ;

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 680 en date du 29 Mars 2000 créant le Syndicat Intercommunal d'Electricité du Département de la Réunion - SIDELEC REUNION ;

Vu les Statuts du SIDELEC REUNION.

I - Contexte

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24/12/2019, prévoit la possibilité pour les collectivités locales de réaliser un Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE). Engagé en mars 2020, un travail approfondi a permis de construire les textes permettant la mise en œuvre des SDIRVE destiné aux collectivités et aux établissements publics.

Le Véhicule Électrique (VE) est un levier de décarbonation du secteur des transports car ce secteur est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES), avec plus de 30 % des émissions de GES du pays (+ 11,8 % entre 1990 et 2017), dont 16 % causées par nos voitures individuelles.

La part de ce secteur dans la consommation finale d'énergie en France est en constante progression : 33 % en 2015, contre 29 % en 1990 ou encore 18 % en 1970.

Diminuer l'impact environnemental de nos voitures est un levier essentiel pour lutter contre les changements climatiques et la pollution de l'air. Les principaux moyens d'agir sont :

- Maîtriser la croissance de la demande (nombre de déplacements) et réduire le nombre de véhicules en circulation, à travers notamment des politiques de sobriété de la mobilité telles que le recours au travail à distance, ou des politiques favorisant le report modal vers les modes actifs ou les transports collectifs : aménagement du territoire, développement de l'intermodalité, etc. ;
- Optimiser l'usage des véhicules en circulation, en favorisant le développement du co-voiturage et de l'autopartage ;
- Améliorer les performances des véhicules afin de les rendre moins émissifs. La récente loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM) confirme le fort engagement national sur ces trois axes pour décarboner le secteur des transports. En particulier, la France s'est engagée dans un verdissement du parc automobile, notamment par son électrification.

La Stratégie nationale bas-carbone fixe des orientations pour atteindre l'objectif de la LOM de fin des ventes des véhicules neufs à énergies fossiles en 2040, et des objectifs intermédiaires d'augmentation de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers.

Ainsi, la dernière Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE3) fixe sur le particulièrement un objectif de 660 000 véhicules électriques (VE) et 500 000 véhicules hybrides rechargeables (VHR) en circulation à fin 2023.

Pour fin 2028, l'objectif passe respectivement à 3 millions de VE et 1,8 million de VHR. La dynamique est d'ores et déjà enclenchée, puisque l'année 2020 a vu les ventes de VE et de VHR tripler, pour atteindre 11 % des ventes.

L'électrification rapide du parc de véhicules pose immédiatement la question de l'offre de recharge adéquate, pour laquelle les collectivités et établissements publics ont un rôle majeur à jouer.

Le décret n° 2021-565 du 10 mai 2021 définit la mise en œuvre des schémas directeurs de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables est pris pour l'application de l'article 68 de la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités.

L'article L. 353-5 du code de l'énergie, définit 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 local et le trafic de transit. Il 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.

II – Actualisation du rapport projet SDIRVE

Pour faire suite à leur demande émise lors du COPIL final, par courrier en date du 6 mai 2024 le SIDELEC avait sollicité l'avis des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), et aux cofinancer du SDIRVE.

La Région Réunion a émis les observations suivantes sur le projet de SDIRVE :

- 1- La nécessité d'une déclinaison précise du déploiement des 3400 points de charge que prévoit la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE), avec un calendrier précis permettant de réajuster années par années les actions à mener pour tenir les objectifs ;
- 2- La proposition d'un corridor de 20 à 30 bornes de recharge très rapides sur le littoral et la RN3 déployé à court terme ;
- 3- La proposition d'un déploiement des bornes de recharges accélérées en priorité par rapport aux bornes de recharge lentes ;
- 4- L'intégration au sein d'une description des moyens qui seront mobilisés pour assurer le taux élevé de disponibilité visé (95%) ;
- 5- L'exigence d'une interopérabilité des bornes des différents réseaux (acceptation du paiement par carte bleue).

Le présent annexe a pour objet d'apporter à la Région Réunion les éléments de réponse nécessaires. Il est toutefois rappelé en préambule :

- Que le SDIRVE n'est pas opposable réglementairement : il a plutôt vocation à prescrire des bonnes pratiques ;
- Que le SDIRVE n'a pas vocation à contraindre, mais à évaluer les besoins, en vue d'une prise en charge partielle des coûts de raccordement associés au futur réseau de bornes de recharge ;
- Que le SDIRVE a aussi vocation à être actualisé, de la même manière que la Programmation Pluriannuelle de l'Energie de La Réunion.

Observation 1 : Déclinaison précise du déploiement des 3400 points de charge prévus dans la PPE et calendrier précis d'action

Les objectifs du SDIRVE ont été élaborés en fonction de ceux fixés dans le cadre de la PPE, validée par décret.

La priorité 1 vise à rééquilibrer la couverture du territoire en équipant les centres-villes et parkings de multimodalités, soit 324 points de charge à développer d'ici fin 2025.

La priorité 1 est intégralement atteinte courant 2025, et l'installation de points de charge supplémentaires est prévue pour accélérer le déploiement et mettre la priorité sur les points de charge accélérée ; Dès

2025, la Réunion disposera d'une très bonne couverture territoriale avec un nombre triplé par rapport à novembre 2023.

La priorité 2 vise à atteindre les 1000 points de charge à La Réunion. La priorité 2 est atteinte en juillet 2026, et des points de charge supplémentaires sont installés cette année-là, toujours avec l'objectif de développer en priorité les points de charge accélérée.

La priorité 3, c'est-à-dire l'objectif fixé par la PPE, est atteint à la fin 2028, avec un développement équivalent de points de charge en 2027 et 2028.

Tableau 4 – Calendrier de déploiement des points de charge

	PDC lente (≤7,4 kW)	PDC accélérée (>7,4kW et ≤22kW)	PDC rapide (>22kW et ≤50kW)	PDC ultra- rapide (>50kW)	Total
2023 (actuel)	43	143	24	9	219
2024-2025	268	236	0*	0*	504
2026	261	361	0*	0*	622
2027	602	426	0*	0*	1028
2028	602	426	0*	0*	1028
Total	1776	1592	24*	9*	3401

Ces objectifs s'entendent tous aménageurs confondus. Le SIDELEC dispose d'un budget de 3.5 M€ pour déployer un objectif de 420 points de charge. L'identification précise de ces 420 points de charge à maille parcelle fera l'objet d'une mission complémentaire que réalisera Energies Réunion.

La représentation des objectifs de la PPE fait l'objet d'un chapitre entier du SDIRVE, et donne lieu à la représentation territoriale ci-dessous :

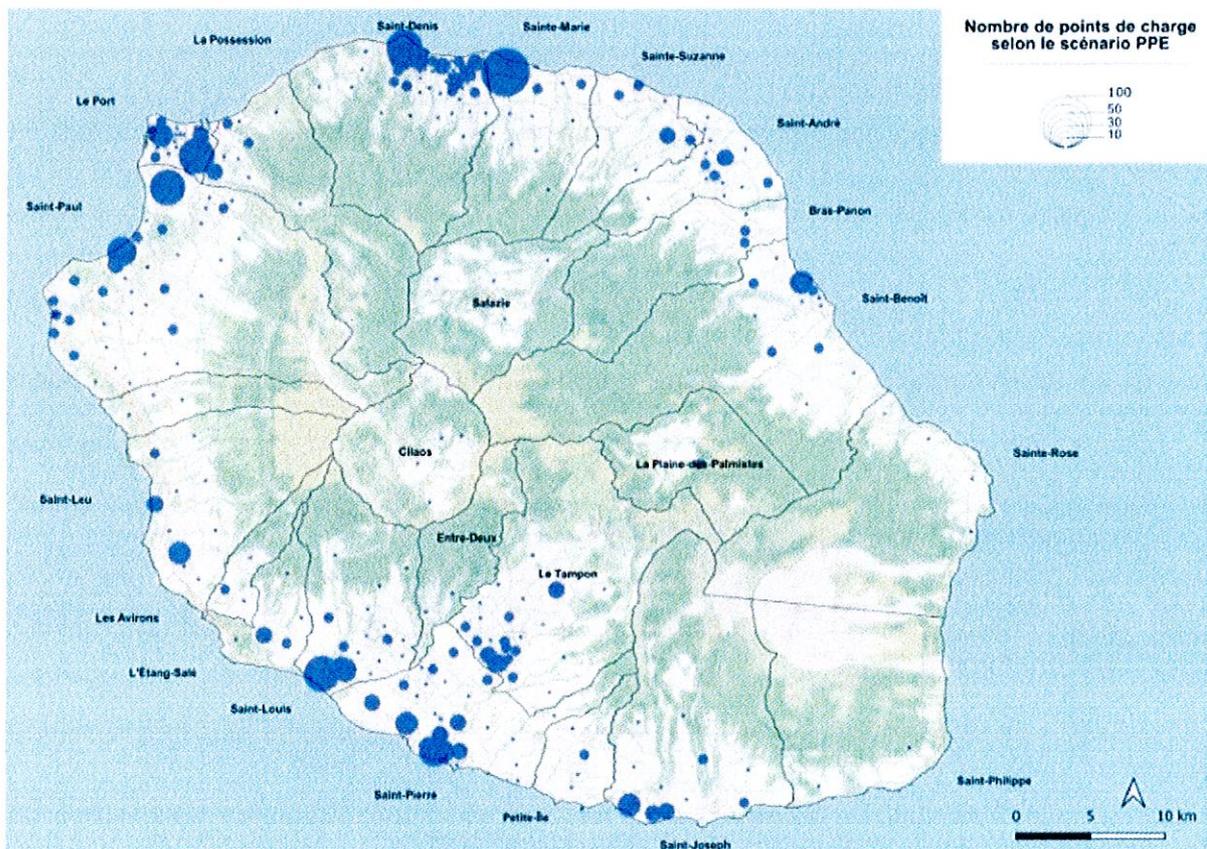


Figure 48. Représentation du nombre de points de charge d'ici 2028 dans le scénario PPE

Observations 2 : Corridor de 20 à 30 bornes de recharge très rapides déployées littoral

Comme rappelé précédemment, les objectifs du SDIRVE ont été élaborés en fonction de ceux fixés dans le cadre de la PPE, validée par décret.

Dans le contexte de Zone Non Interconnectée et compte tenu de l'état du réseau électrique du territoire, le SDIRVE prévoit le **développement du réseau d'infrastructure de recharge en ayant le moindre impact sur le réseau**. Il s'agit notamment de **minimiser les renforcements de réseau nécessaires** tout en **favorisant lorsque c'est possible les infrastructures de recharge avec alimentation photovoltaïque**.

Les travaux d'élaboration de la PPE ont permis d'évaluer les hypothèses de développement des bornes de recharge ultra rapide sur l'île. La charge ultra rapide (> à 50 kW en courant continu), n'apparaît pas nécessaire compte tenu des distances à parcourir sur le territoire par rapport à l'autonomie des véhicules, et des contraintes induites de renforcement du réseau local.

Au cours des phases de concertation, un aménageur privé (TOTAL ENERGIES) nous a précisé avoir des projets de déploiement de bornes de recharge ultra-rapide sur le territoire, sur du foncier privé, principalement sur les stations-services existantes.

Les services d'EDF SEI nous ont également indiqué avoir eu un nombre élevé de demande de raccordement pour des bornes de recharge ultra-rapides, sur tout le territoire. Malheureusement, nous n'avons pas pu obtenir plus de données chiffrées à ce sujet.

Par conséquent, bien que le SDIRVE ne puisse pas interdire la réalisation de bornes de recharge ultra-rapides sur le territoire, un consensus a été établi lors des comités de pilotage sur le fait de ne pas promouvoir cette technologie, en raison de son impact élevé en termes de coûts de raccordement pour la puissance publique.

Par ailleurs, l'état des lieux mené dans le SDIRVE démontre un taux de couverture du territoire déjà important pour ce type de borne de recharge.

Le développement des points de charge ultra rapide année par année sera suivi par le SIDELEC, et pourra le cas échéant être ajusté pour mieux s'adapter aux besoins du territoire.

Observation 3 : Favoriser la charge accélérée par rapport à la charge lente

Le SIDELEC souhaite privilégier le déploiement de recharge de type lente et accélérée plutôt que des recharges de type rapide et ultra-rapide car ces dernières assurent déjà une couverture jugée suffisante sur le territoire. Cette disposition n'interdit pas le développement de nouvelles bornes sur initiative privée mais sans aide d'EDF SEI sur le coût de raccordement.

Deux types de bornes publiques seront donc déployées dans le cadre du SDIRVE : celles à recharge lente et à recharge accélérée.

La recharge lente ($\leq 7,4$ kW, en courant alternatif), appropriée pour la recharge proche du domicile, proche du lieu de travail, des universités et sur les parkings d'intermodalité.

La recharge accélérée ($> 7,4$ kW et ≤ 22 kW), appropriée pour la recharge d'appoint, à proximité des commerces, loisirs et activités sportives.

A noter que pour la recharge accélérée, après concertation avec les aménageurs et les usagers, **le SDIRVE souhaite promouvoir l'usage du courant continu**, qui ne nécessite pas de convertisseur dans les voitures, et qui permet donc à l'ensemble des usagers qui s'y connectent de profiter du maximum de la puissance offerte (la plupart des voitures sont limitées à 11kW en courant alternatif).

La recharge accélérée en courant alternatif est discriminante pour les véhicules. Seule une marque (la Renault Zoé) peut se recharger en 22 kW alternatif.

Des points de charge accélérés à 25 kW en courant continu sont donc souhaités. Bien que réglementairement, les points de charge à 25kW soient considérés en charge rapide, le SDIRVE recommande ces points de charge dans le cadre du développement de la recharge accélérée.

Observation 4 : description des moyens mobilisés pour assurer le taux de disponibilité du service

Le taux de disponibilité d'un point de charge se définit comme le rapport entre le nombre d'heures où le point est apte à fonctionner et le nombre d'heures d'ouverture de la station de recharge.

La notion d'aptitude à fonctionner reflète la disponibilité technique du point :

- Le point est capable de délivrer le service de recharge ;
- La donnée transmise à l'utilisateur reflète bien l'état réel du point ;
- Les connecteurs principaux sont disponibles.

Lors de l'état des lieux mené en 2023, **il avait été relevé un taux de disponibilité moyen actuel de 90.1% sur l'ensemble des points de charge de La Réunion**, déjà plus élevé que la moyenne nationale (84.1%).

La figure 37 du projet du Schéma Directeur détaille que **de nombreux points de charge ont déjà un taux de disponibilité supérieur à 95%**. Néanmoins, quelques disparités territoriales subsistent.

Ainsi, la notion d'un engagement d'un taux de disponibilité élevé pour l'ensemble du réseau d'IRVE consiste tout d'abord à **identifier les points concernés par un faible taux de disponibilité et inciter les opérateurs à programmer les opérations de maintenance nécessaire à la remise en fonctionnement de ces points**.

Cela consiste aussi à **étudier les bonnes pratiques mises en œuvre sur les points où le taux de disponibilité est maximal, et les dupliquer à l'échelle du futur réseau**.

De plus, la stratégie de portage de la maîtrise d'ouvrage publique du futur réseau d'IRVE n'est pas encore connue avec précision. A ce stade, le SIDELEC dispose de plusieurs possibilités de portage : mise à disposition de foncier, concession de travaux, délégation de service public. **Les moyens mis en œuvre pour atteindre le taux de disponibilité de 95% dépendent du portage que le SIDELEC choisira, ainsi que des coûts induits d'exploitation**.

Le SIDELEC mobilisera l'accompagnement d'Energies Réunion pour l'aider à définir les moyens techniques nécessaires à l'atteinte d'un taux de disponibilité de 95% sur le futur réseau d'IRVE, au travers d'une **charte des exploitants** qui se traduira dans les exigences techniques contractuelles des contrats à passer, mais aussi dans les exigences de tarification du service.

Il peut notamment s'agir d'exiger des prestataires qu'ils détaillent un programme de maintenance approprié, tout en s'engageant sur une garantie de disponibilité, avec application de pénalités en cas de non-respect.

Observation 5 : l'exigence de l'interopérabilité des bornes des différents réseaux

L'interopérabilité se définit (par le décret 2017-26) comme la capacité d'un composant ou d'un ensemble de composants d'un système utilisé pour la recharge d'un véhicule électrique à fonctionner avec d'autres composants ou systèmes de même finalité sans restriction de mise en œuvre ou d'accès à la recharge, en respectant des interfaces standardisées ouvertes en termes mécaniques, électriques et de protocoles d'échanges de données.

Plus simplement, l'interopérabilité se veut être l'accès universel à la recharge, sans restriction technique tant au niveau de la borne que du véhicule.

Le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement Européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, dit **règlement AFIR**, adopté en 2023, prévoit, pour tous les points de recharge ouverts au public déployés à partir du 13 avril 2024, l'obligation d'avoir :

- Soit un lecteur de carte de paiement ;
- Soit un dispositif muni d'une fonctionnalité sans contact permettant de lire les cartes de paiement ;
- Soit un dispositif utilisant une connexion internet permettant une opération de paiement sécurisée, par exemple un QR Code spécifique.

Les bornes existantes ont jusqu'en 2027 pour se mettre en conformité. Les fabricants de bornes de recharge ont pour la plupart anticipé cette réglementation afin d'éviter d'avoir des opérations de maintenance corrective.

Par conséquent, l'exigence de l'interopérabilité est déjà prévue dans les textes dans le SDIRVE, et le sera aussi dans les spécifications techniques matérielles qui seront exigées par le SIDELEC sur les bornes de recharge construites dès 2025 (conformité aux normes EN 62196-2 et 62193-3 pour permettre l'interopérabilité).

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

À L'UNANIMITÉ DES MEMBRES PRÉSENTS ET REPRÉSENTÉS

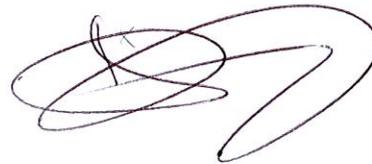
LE COMITÉ SYNDICAL

- **ARTICLE 1 : Émet** un avis favorable sur le schéma directeur actualisé pour le développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables à l'échelle départementale ;
- **ARTICLE 2 : Autorise** Monsieur le Président à affermir la tranche optionnelle de Maitrise d'Œuvre ;
- **ARTICLE 3 : Charge** Monsieur le 1^{er} Vice-Président du SIDELEC Réunion et le Directeur Général des Services de l'exécution de la présente délibération, qui sera transmise à Monsieur le Préfet du Département de la Réunion.

La présente délibération est susceptible de faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir, devant le Tribunal administratif de La Réunion, dans un délai de deux mois à compter de la date de sa publication.

Pour extrait certifié conforme

Le 1^{er} Vice-Président du SIDELEC REUNION
Monsieur Stéphane DIJOUX



PJ : Courrier transmis au Préfet le 12 août 2024.

REÇU EN PREFECTURE

le 03/09/2024

Application agréée E-legalite.com