

Note technique

**Projet de lancement d'un Schéma Directeur Départemental de
déploiement d'infrastructures de recharge
pour vélos à assistance électrique**

OBJET DE LA DEMARCHE

Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne, dans son rôle d'unique acteur public qui investit dans le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, souhaite s'inscrire dans une politique de renforcement des mobilités douces en proposant un accompagnement personnalisé à ses communes adhérentes pour l'installation de bornes de recharges de vélos à assistance électrique.

Préambule

La Nouvelle-Aquitaine, ayant une volonté forte de développer ses infrastructures cyclables, fait partie du déploiement d'itinéraires cyclables dans le cadre du réseau EuroVélo.

Le Lot-et-Garonne composé de 319 communes pour 300 000 habitants est encadré par le Périgord au nord-est, les Landes au sud-ouest, le Gers au sud et est en relation avec plusieurs polarités urbaines extérieures que sont Toulouse et Bordeaux.

C'est un territoire de transition entre le Quercy et les Landes, traversé par la Garonne et le canal latéral à la Garonne, et parcouru de plusieurs cours d'eau le reliant aux départements voisins (le Lot, le Gers et la Baïse en particulier). Il bénéficie de nombreux attraits touristiques (plusieurs communes classées parmi les « Plus beaux Villages de France »), ruraux et fluviaux, les 200 km de voies navigables étant longées par de multiples pistes cyclables.

A l'échelle régionale, Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne est le Coordonnateur du 1^{er} réseau de recharge pour véhicules électriques.

A l'échelle départementale, Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne est l'unique acteur public de Lot-et-Garonne qui investit dans le déploiement de bornes de charge pour véhicules électriques ouvertes au public et les exploite. Il dispose pour cela de la compétence « Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques » que lui ont transféré 110 communes à ce jour.

Dans ce contexte, Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne souhaite s'inscrire dans une politique de renforcement des mobilités douces pour réduire les émissions dues à la mobilité quotidienne, renforcer l'attractivité touristique du département, et enfin offrir un véritable service de mobilité avec son réseau de charge pour vélos à assistance électrique sur son territoire.

LES ENJEUX DE LA DEMARCHE

A la maille départementale, Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne œuvre en faveur du développement des véhicules électriques et ce depuis le lancement de son premier schéma directeur en 2014.

Dans son rôle d'unique acteur public qui investit dans le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, une décennie plus tard, Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne souhaite désormais accompagner ses communes membres et l'ensemble des acteurs publics du département sur le sujet des nouvelles mobilités, et en particulier sur les mobilités actives.

Cette prestation d'ingénierie, à laquelle nous aurons recours, s'articule autour de trois atouts principaux :

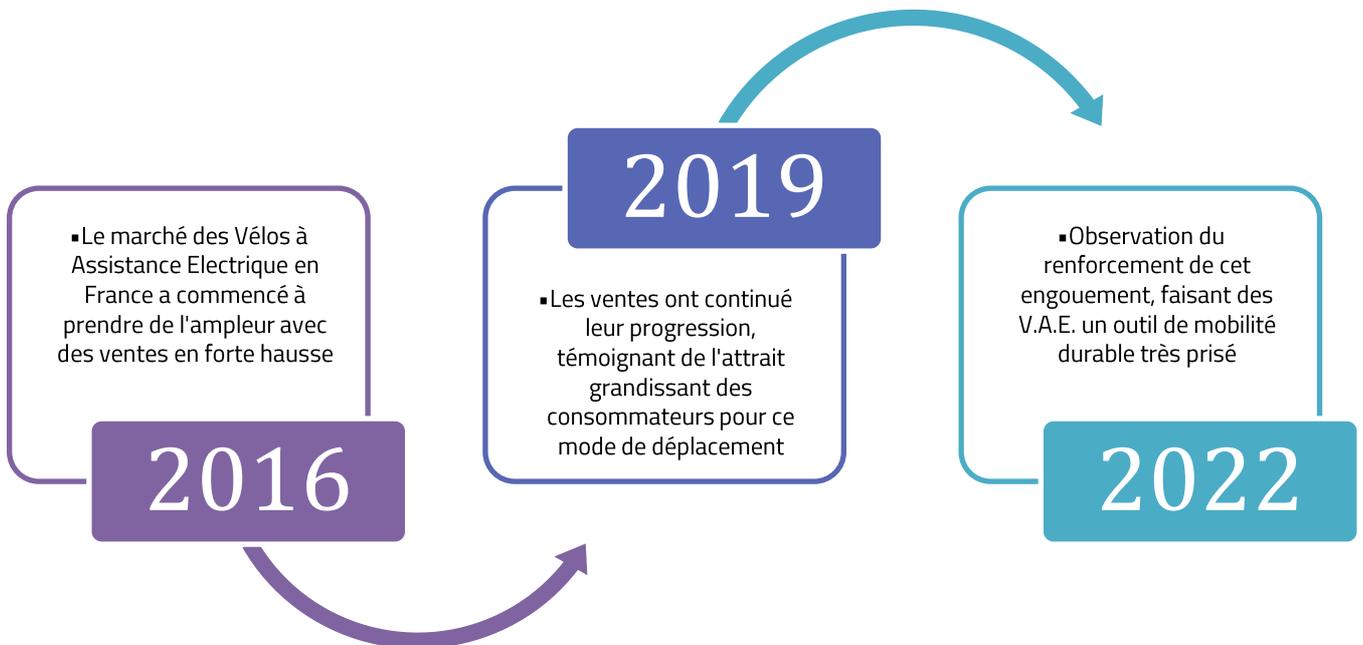
- ↳ Une ambition écologique forte et reconnue de tous
- ↳ La contribution au développement d'un nouveau service public
- ↳ L'exemplarité d'un projet, qui pourra se déployer sur d'autres départements du territoire national

L'émergence de cette nouvelle mobilité active qu'est le vélo électrique, nécessite la mise en place d'infrastructures difficiles à qualifier et quantifier avec précision (méconnaissance des comportements et des besoins).

Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne souhaite donc disposer d'une étude de potentiel déploiement de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique sur l'ensemble du département de Lot-et-Garonne.

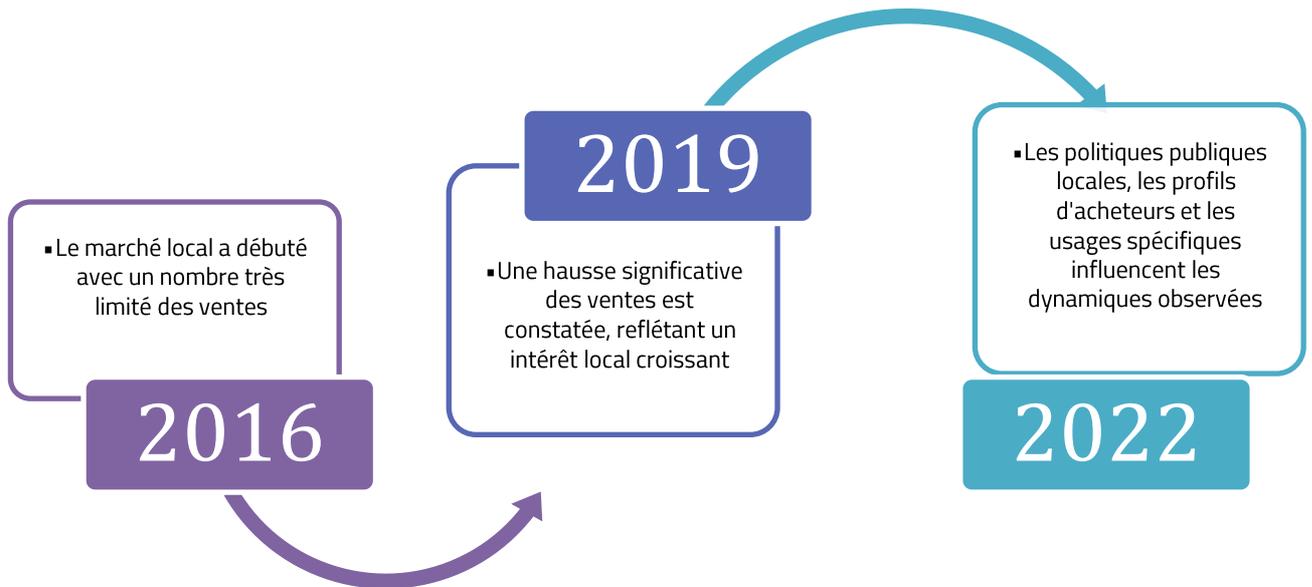
Contexte : essor de la mobilité électrique et des vélos à assistance électrique

Tendance à la hausse des usages à l'échelle nationale



Observation des usages à l'échelle départementale

En 2023, la Nouvelle-Aquitaine fait partie des 3 régions qui concentrent une part importante des ventes de V.A.E. avec l'Île de France et l'Auvergne-Rhône-Alpes.

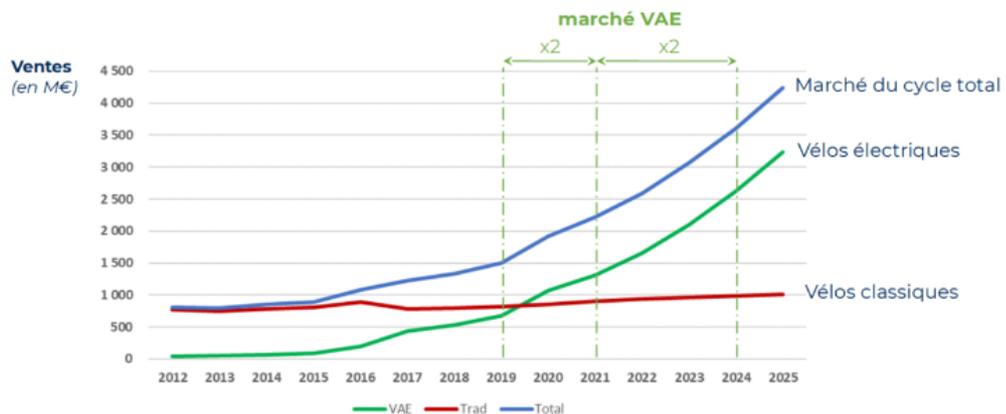


Perspective pour le marché du V.A.E.



Croissance soutenue : Le marché des V.A.E. en France devrait poursuivre sa forte expansion dans les années à venir

Une progression du marché en valeur très soutenue par le développement VAE





Innovations technologiques : De nouvelles fonctionnalités et technologies vont attirer de nouveaux utilisateurs et renforcer l'expérience des initiés.



Mobilité active : les V.A.E. s'affirment comme un outil essentiel pour la transition vers des villes plus vertes et durables.



Développement des infrastructures cyclables : Les investissements dans les infrastructures cyclables facilitent l'usage des V.A.E.

Ainsi, après une crise sanitaire s'étant transformée en crise économique et logistique durable, le marché du cycle a poursuivi sa croissance en confirmant la tendance de ces dernières années : le vélo n'est pas un effet de mode pour les Français, mais bien une révolution du transport individuel. La France se place comme l'un des marchés les plus porteurs en Europe dans les prochaines années pour le développement du vélo. Pour doper la dynamique, la place du vélo en ville est remise au premier plan des politiques locales

Intégration de notre démarche dans les politiques locales

Notre engagement envers nos communes nous pousse continuellement à nous adapter, afin de créer un dynamisme certain à l'échelle départementale.

Notre volonté de lancer un schéma directeur de déploiement d'infrastructures de recharge pour vélo à assistance électrique s'inscrit en tout cohérence avec les politiques de mobilités durables et de déploiement d'infrastructures cyclables envisagées par l'Europe, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de Lot-et-Garonne, les EPCI à fiscalité propre du département, les communes et Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne en tant que coordonnateur du 1^{er} réseau de recharge pour véhicules électriques à la maille régionale.

Les interlocuteurs locaux intéressés par notre démarche

TE 47, convaincu du bien-fondé de cette démarche, a échangé avec les principaux acteurs locaux que sont ses communes adhérentes, les EPCI, la Direction des infrastructures et de la mobilité du Département de Lot-et-Garonne, des Directions d'établissements de santé telle que la Candélie, l'Agglomération d'Agen et la Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois, Enedis, les associations locales de cyclistes et cyclotouristes, etc.

L'ensemble de ces acteurs a fait état d'un fort intérêt pour participer à des temps de travail. Ces interlocuteurs feront partie des comités de pilotage et technique, qui se réuniront à chaque phase d'avancement de la construction de ce schéma directeur, ce qui permettra de valider les travaux effectués et les orientations à prendre pour les phases suivantes.

Principaux objectifs de notre démarche

L'essor de cette nouvelle mobilité active, et le développement à l'échelle départementale du plan vélo nous oriente à mener une étude globale qui nous permettra de mieux appréhender les attentes des usagers et les besoins pour définir une stratégie de déploiement de bornes de vélos à assistance électriques sur notre territoire.

Mettre en œuvre un **schéma directeur départemental** de déploiement d'infrastructures de recharge pour vélos à assistance électrique est primordial considérant les ambitions de notre territoire. En proposant des infrastructures adaptées aux cyclistes, nous contribuons à renforcer l'attractivité de notre territoire pour les amateurs de vélo, qu'ils soient touristes ou résidents locaux.

Ce projet présente une opportunité unique de favoriser le tourisme durable, en permettant aux visiteurs de découvrir les paysages et atouts touristiques de notre territoire de manière écologique et respectueuse de l'environnement d'une part.

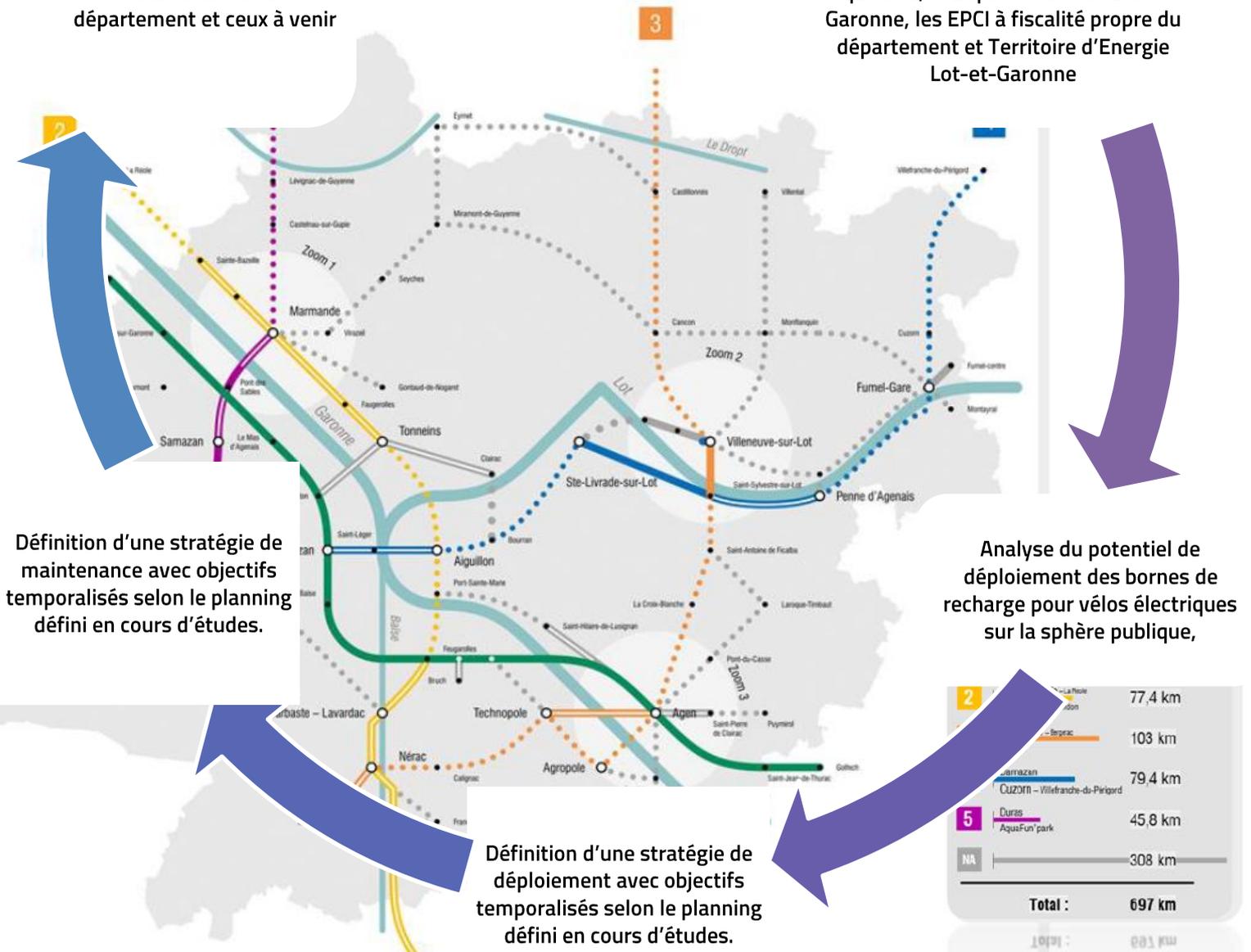
Et d'autre part, de permettre aux résidents de pouvoir se déplacer de façon plus aisée dans les petits déplacements du quotidien (domicile-travail), tout en encourageant une pratique sportive accessible à tous, et en limitant les émissions de CO₂.

Au terme de cette étude, TE 47 disposera d'un outil opérationnel d'aide à la décision qui fera référence en la matière à l'échelon départemental et qui pourra être mis à la disposition de tous les acteurs publics et privés.

Ce schéma respectera notamment les principales prescriptions suivantes :

Articulation avec les itinéraires cyclables existants sur le département et ceux à venir

Cohérence avec les politiques de mobilités durables et de déploiement d'infrastructures cyclables envisagées par l'Europe, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de Lot-et-Garonne, les EPCI à fiscalité propre du département et Territoire d'Energie Lot-et-Garonne



Définition d'une stratégie de maintenance avec objectifs temporalisés selon le planning défini en cours d'études.

Analyse du potentiel de déploiement des bornes de recharge pour vélos électriques sur la sphère publique,

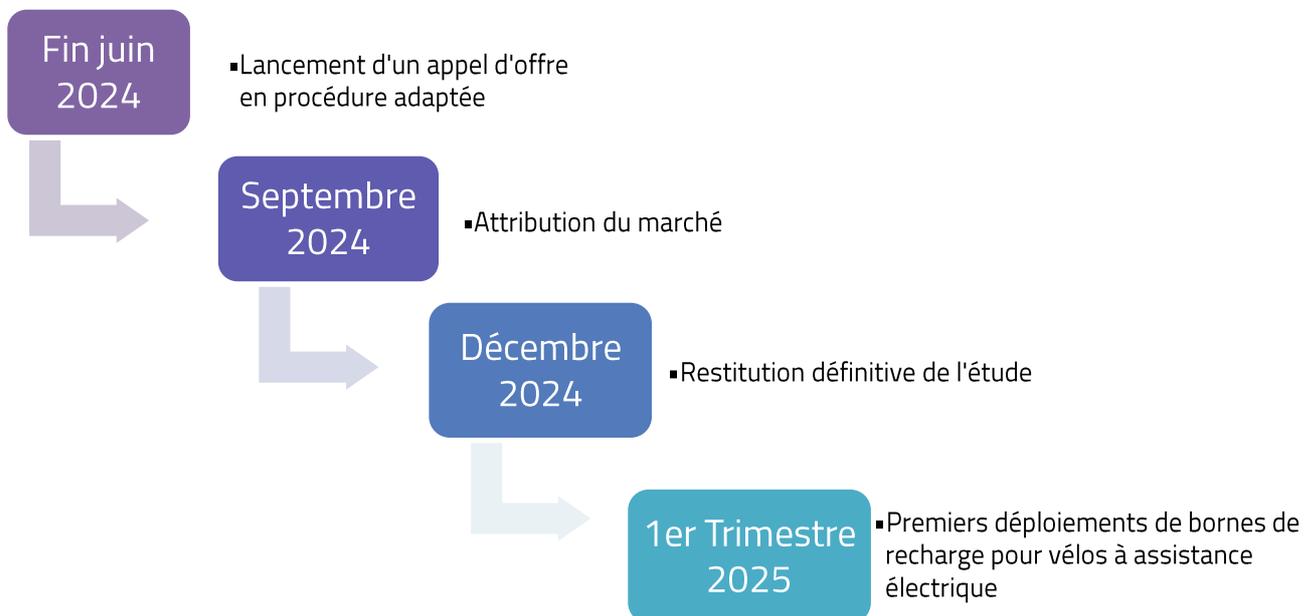
Définition d'une stratégie de déploiement avec objectifs temporalisés selon le planning défini en cours d'études.

- ↳ Considérant que le transport routier est le premier responsable des émissions de CO₂ en France,
- ↳ Considérant que dans notre département, certains administrés se retrouvent en situation de précarité mobilité ce qui limite leurs activités de vie quotidienne,
- ↳ Considérant l'attrait touristique qu'offre le Lot-et-Garonne :

Intégrer notre projet dans les ambitions de développement des mobilités durables projetées par les acteurs locaux, en menant une réflexion globale à l'échelle départementale portée par Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne, permettra d'offrir de nouvelles solutions de mobilités durables tant en zone rurale qu'en zone urbaine.

Un soutien financier au développement de ce projet, axé sur la mobilité active, permettra à Territoire d'Énergie Lot-et-Garonne, d'être soutenu dans sa démarche visant à offrir une nouvelle source de mobilité innovante et solidaire

Déroulement de notre démarche



Bilan financier prévisionnel (montants présentés en HT)

Bilan financier prévisionnel pour le lancement du Premier Schéma Directeur de déploiement de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique en Lot-Et-Garonne	
Budget prévisionnel total (100% du coût prévisionnel du projet)	27 000,00 €
Subvention Fonds vert (80% du montant éligible)	21 600,00 €
Autofinancement TE 47 (20 % du montant restant)	5 400,00 €

Coût estimatif de l'opération		
Pour être recevable, un dossier doit faire apparaître des montants identiques sur les devis ou l'APD, la délibération et le plan de financement		
Nature des dépenses les montants indiqués (sans arrondi) doivent être justifiés ajoutez des lignes si nécessaire	Nom du prestataire	Montant (HT)
Maîtrise d'œuvre / Assistance à maîtrise d'ouvrage		
Mise en œuvre du SDIRVAE et réalisation d'un rapport de synthèse		5 000,00 €
Organisation et participation aux réunions de suivi (hors COTECH et COPIL) – Coordination et moyens humains		3 000,00 €
Études		
Recensement et état des lieux des bornes ouvertes au public et usages actuels		5 000,00 €
Concertation avec les acteurs de la mobilité et de la recharge en Lot-et-Garonne		4 000,00 €
Evaluation des besoins en matière d'infrastructure ouverte au public et du développement de l'offre de recharge indépendamment du SDIRVAE		2 800,00 €
Définition de la stratégie départementale et du plan d'action à engager		3 500,00 €
Evaluation du modèle économique et tarification		3 150,00 €
Frais annexes		
Prix unitaire pour 1 réunion en visio de 2h (y compris la rédaction des ordres du jour, la gestion des convocations, la rédaction des comptes rendus)		200,00 €
Prix unitaire pour 1 réunion supplémentaire en présentiel en Lot-et-Garonne sans déplacement dédié		350,00 €
COÛT TOTAL PRÉVISIONNEL (HT)		27 000,00 €