

Compte-rendu

Groupe de travail SICECO mobilité

Réunion du 2 juillet 2025

Objet :

- Validation du Schéma mobilités durables Côte-d'Or et proposition d'actions du SICECO sur la mobilité

Présents :

Membres commission mobilité	Services SICECO
<ul style="list-style-type: none">– Philippe Algrain– Bruno Bethenod– Claude Fontaine– Jacques Jacquenet	<ul style="list-style-type: none">– Jean-Michel Jeannin– Bruno Kablitz– Thibaud Dubocage– Thomas Irlinger

Informations et échanges préalables :

- **SERM** : La démarche du service express régional métropolitain (SERM) sera lancée prochainement sur le périmètre de l'aire urbaine¹ de Dijon Métropole pour :
 - développer massivement l'offre de mobilité multimodale (ferroviaire, routier, réseau cyclable, covoiturage) dans les territoires périurbains, autour de l'ossature ferroviaire
 - Limiter la voiture et renforcer l'usage des transports en commun (implication forte du ferroviaire)

Elle implique la Métropole, la Région et les EPCI limitrophes concernés par l'aire urbaine
⇒ plusieurs EPCI dans le périmètre du SICECO

- *En complément d'information* : note en pièce jointe de Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités sur le SERM
⇒ **Position commission mobilité** : implication du SICECO à confirmer dans le cadre de la CCP EPCI :
 - Implication avec les EPCI et le Conseil Départemental
 - Voir le lien avec le réseau électrique sur les parkings de covoiturage avec recharge / aménagements mobilité (voies réservées) sur le périmètre du SICECO
 - Dans le cadre de la CCP EPCI insister sur la prise de compétence AOM pour les 4 EPCI manquantes
- **Programme ADVENIR** : propose des formations ou temps de sensibilisation sur la mobilité électrique qui sont portées par Bourgogne Franche-Comté Mobilité Electrique (BFCME) dans

¹ Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

la Région : des animations vers les publics des élus et employés des collectivités pourraient être mises en place sur le territoire par BFCME

⇒ **Position commission mobilité** : si le SICECO promeut ces formations, il doit être présent pour défendre la nécessité d'un mix énergétique dans la mobilité

- **Représentation du SICECO aux événements mobilité** :

⇒ **Position commission mobilité** : En cas d'indisponibilité du Président il faut un membre de GT mobilité qui représente le SICECO aux activités mobilités.

Sollicitation des membres par mail à prévoir dans cette situation.

- **Autres remarques** :

- *M Algrain fait remarquer que les infrastructures de transport et en particulier les routes (qui sont le support principal des déplacements) nécessiteront un effort de rénovation important qui n'est pas pris ici en compte alors que l'impact carbone et énergétique est immense, ainsi qu'un effort financier probablement intenable.*

Point IRVE - SDIRVE :

- Points principaux du SDIRVE : fort besoin de bornes de recharge lente car plus favorables pour le réseau électrique et correspondent à un besoin de recharge non satisfait à ce jour (véhicule stationné sur de longues périodes et sur voies publiques)

- La compétence infrastructure mobilité dépend de l'article suivant :

« Sous réserve *d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate* sur leur territoire, les communes peuvent *créer et entretenir des infrastructures* de charge nécessaires à l'usage de *véhicules électriques* ou hybrides rechargeables ou de navires à quai, ainsi que des points de ravitaillement *en gaz ou en hydrogène* pour véhicules ou pour navires, ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires (Article L2224-37 du CGCT) »

- La compétence est communale
- La compétence ne concerne pas uniquement la mobilité électrique
- La compétence peut être transférée de la commune vers l'EPCI, l'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) ou vers l'AODE
- Le double transfert est possible de l'EPCI vers l'AODE (exemple du SDE54 Meurthe-et-Moselle et question réponse de « France mobilité »)
- Attention la compétence du L2224-37 CGCT n'empêche pas l'installation d'un privé. La commune peut toujours faire une convention d'occupation du domaine public à la suite d'une demande d'une structure privée.

⇒ **Position commission mobilité** : point à évoquer aussi avec les EPCI en CCP et en bureau du SICECO avec deux options :

1. Statu quo : maintien des statuts actuels (la compétence est transférée par les communes)

⇒ implique implicitement un rôle moins important dans la mobilité

- a. On peut faire un appel au privé (Appel à intention d'investir (AMI) ou procédure de DSP), au titre des compétences transférées et du statut d'AODE, mais ni la représentativité sera certainement insuffisante pour couvrir la concession,
- b. En gestion, poursuite comme actuellement (gérer des bornes pour certaines communes) avec un marché qui dure jusqu'en 2028

- c. L'adhésion à MODULO (système SPL) reste possible sous réserve d'avoir suffisamment de bornes pour être intéressante
- 2. Evolution de la relation du SICECO avec les adhérents sur la mobilité : adhésion des EPCI privilégiée ⇒ **permet de renforcer le rôle dans le domaine de la mobilité (y compris gaz)**
 - a. Nécessite du temps (si modifications statuts du SICECO et EPCI) pour transfert vers les EPCI puis vers le SICECO même si des engagements informels peuvent être pris avant
 - b. Possibilité de faire une DSP ou AMI avec suffisamment d'adhérents (2027 ou 2028)
 - c. L'adhésion à MODULO est intéressante car elle peut être progressive (au fur et à mesure des adhésions par exemple)
- Rappel sur la compétence autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : actuellement 14 EPCI AOM sur les 18. La question a été soulevée sur la possibilité pour les 4 EPCI de prendre ultérieurement la compétence AOM.
 - Pour mémoire, exercer la compétence AOM : délibération au plus tard le 31 mars 2021 pour mise en œuvre le 1er juillet 2021 (reprise des actions des communes)
 - sinon compétence reprise par la Région qui devient AOM "locale" au 1er juillet 2021 (les communes peuvent continuer, sans limite dans le temps, à organiser leurs actions et prélever le versement mobilité.)

Après le 1^{er} juillet 2021, un EPCI pourra reprendre la compétence AOM uniquement dans les deux situations suivantes :

- Si la communauté de communes envisage d'exercer la compétence dans le cadre d'un syndicat mixte qui dépasse son périmètre et auquel elle prévoit de transférer la compétence. Il peut s'agir d'un transfert par exemple à un nouveau syndicat mixte créé entre plusieurs communautés de communes, d'un transfert à un PETR, de l'adhésion à un syndicat mixte AOM existant ou de l'adhésion à un syndicat mixte non AOM existant, qui devient AOM.
- En cas de fusion avec une autre communauté de communes, y compris en cas de scission.

En dehors de ces cas de figures, la compétence ne peut être reprise par la communauté de communes.

⇒ **Position commission mobilité** : Question de l'organisation territoriale à évoquer avec l'EPCI lors de la CCP EPCI

- Confirmer rôle de l'organisation de la mobilité à l'échelle EPCI
- Soutenir la prise de compétence AOM pour les 4 EPCI via un PETR ou autre système possible

Point Schéma mobilités durables Côte-d'Or :

- Des propositions d'actions à mener par le SICECO ont été présentées au groupe de travail mobilité avec les remarques suivantes :
 - Groupement de commandes pour les adhérents sur les véhicules GNV
 - Une demande de complément d'informations pour amener lors d'un Bureau ou Assemblée générale des arguments pour la proposition de reprise IRVE (solution SPL)
 - Chiffrage des bornes lentes + normales du schéma (les rapides et très rapides dans un second temps en lien également avec l'initiative privée)

- Chiffrage du renouvellement des bornes existantes

Estimation du chiffrage :

- Prix borne lente :

Borne à deux points de charge 7 à 11 kVA AC	Fourchette basse € HT	Fourchette haute € HT
Coûts de fourniture du matériel	6 000	8 000
Coûts de génie civil	6 000	8 000
Coûts d'installation	2 000	5 000
Coûts de raccordement après réfaction à 75 %	500	625
Coûts d'études, de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage	2 % des travaux	15 % des travaux
Total	14 790	24 869

- Prix borne normale :

Borne à deux points de charge 22 kVA AC et 24 kVA DC (tri-standard)	Fourchette basse € HT	Fourchette haute € HT
Coûts de fourniture du matériel	15 000	20 000
Coûts de génie civil	6 000	8 000
Coûts d'installation	2 000	5 000
Coûts de raccordement après réfaction à 75 %	2 250	2 250
Coûts d'études, de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage	2 % des travaux	15 % des travaux
Total	25 755	40 538

- Le SICECO propose de défendre un mix énergétique pour la mobilité en privilégiant les mobilités électrique et gaz (en excluant a priori les biocarburants), en développant des actions prioritairement en soutien du BioGNV et de défendre les grandes orientations ci-dessous :

⇒ Position commission mobilité :

- Validation du schéma mobilité durables avec les précisions suivantes sur le mix énergétique mobilité :
 - VL ⇒ développement vers la mobilité électrique et bioGNV
 - VUL ⇒ développement vers la mobilité électrique et bioGNV
 - PL ⇒ développement vers la mobilité bioGNV
 - BOM ⇒ développement vers la mobilité bioGNV
 - Promouvoir les solutions rétrofit gaz et électricité
- Ajout du soutien à la filière rétrofit gaz et électricité pour l'ensemble de la chaîne : production - distribution - entretien/maintenance par les garages locaux

Pièces jointes :

- note en pièce jointe de Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités sur le SERM
- Présentation du GT mobilité 2/07/25