

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
DE BETHUNE-BRUAY, ARTOIS LYS ROMANE

-ooOoo---

Le mardi 16 décembre 2025, à 19 H 00, le Conseil Communautaire s'est réuni, en l'Hôtel Communautaire de Béthune, sous la Présidence de Monsieur GACQUERRE Olivier, Président de la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane en suite d'une convocation en date du 10 décembre 2025, dont un exemplaire a été affiché à l'Hôtel Communautaire.

ETAIENT PRESENTS :

GACQUERRE Olivier, LECONTE Maurice, LAVERSIN Corinne, LEMOINE Jacky, SCAILLIE-REZ Philippe, THELLIER David, DEROUBAIX Hervé, SOUILLIART Virginie, DE CARRION Alain (jusqu'à la question n°13), PÉDRINI Léo, COCQ Bertrand, DEBUSNE Emmanuelle, DEPAEUW Didier, DRUMETZ Philippe, DUBY Sophie, DUCROCQ Alain, DUHAMEL Marie-Claude, DUPONT Jean-Michel, HENNEBELLE Dominique, GIBSON Pierre-Emmanuel, LECLERCQ Odile, LEFEBVRE Nadine, MACKÉ Jean-Marie, MANNESSIEZ Danielle, MARIINI Laetitia, MULLET Rosemonde, MEYFROIDT Sylvie, SELIN Pierre, OGIEZ Gérard, ALLEMAN Joëlle, ANTKOWIAK Corinne, BARRÉ Bertrand, BAUVAIS-TASSEZ Sylvie (jusqu'à la question n° 29), BECUWE Pierre, BERTIER Jacky, BERTOUX Maryse, BEVE Jean-Pierre, BLOCH Karine, BLONDEL Marcel, BOMMART Émilie, BOULART Annie, CANLERS Guy, CLAREBOUT Marie-Paule, CORDONNIER Francis, CRETEL Didier, DECOURCELLE Catherine, DELBECQUE Benoît, DELEPINE Michèle, DELETRE Bernard, DEMULIER Jérôme, DERICQUEBOURG Daniel, DESQUIRET Christophe, DESSE Jean-Michel, DEWALLE Daniel, DISSAUX Thierry, DOMART Sylvie, DOUVRY Jean-Marie, DUMONT Gérard, ELAZOUZI Hakim, FLAJOLLET Christophe, FOUCAULT Gregory, GAROT Line, GLUSZAK Franck, HENNEBELLE André, HEUGUE Éric, IMBERT Jacqueline, JURCZYK Jean-François, LECOCQ Bernadette, LECOMTE Maurice, LEFEBVRE Daniel, LELEU Bertrand, LEVENT Isabelle (à partir de la question n° 3), LOISEAU Ginette, MATTON Claudette, NEVEU Jean, PAJOT Ludovic, PERRIN Patrick, CARON David, PREVOST Denis, PRUVOST Jean-Pierre, ROUSSEL Bruno, SAINT-ANDRÉ Stéphane (jusqu'à la question n° 31), SANSEN Jean-Pierre, SGARD Alain, SWITALSKI Jacques, TOMMASI Céline, TOURBIER Laurie, VERWAERDE Patrick, VIVIEN Michel (à partir de la question n° 3), VIVIER Ewa, VOISEUX Dominique, WILLEMANT Isabelle

PROCURATIONS :

BOSSART Steve donne procuration à DUBY Sophie, GAQUÈRE Raymond donne procuration à DEPAEUW Didier, DELELIS Bernard donne procuration à SCAILLIEREZ Philippe, DAGBERT Julien donne procuration à DUMONT Gérard, IDZIAK Ludovic donne procuration à SOUILLIART Virginie, CHRETIEN Bruno donne procuration à THELLIER David, DELANNOY Alain donne procuration à LECONTE Maurice, DELECOURT Dominique donne procuration à DUPONT Jean-Michel, BARROIS Alain donne procuration à LECOCQ Bernadette, BERROYER Lysiane donne procuration à PRUVOST Jean-Pierre, BERROYEZ Béatrice donne procuration à GACQUERRE Olivier, DEBAECKER Olivier donne procuration à DUHAMEL Marie-Claude, DELPLANQUE Émeline donne procuration à DEWALLE Daniel, DERUELLE Karine donne procuration à LEMOINE Jacky, FACON Dorothee donne procuration à LAVER-SIN Corinne, FIGENWALD Arnaud donne procuration à LEFEBVRE Nadine, FRAPPE Thierry donne procuration à BOMMART Émilie, FURGEROT Jean-Marc donne procuration à DUCROCQ Alain, LEVEUGLE Emmanuelle donne procuration à SANSEN Jean-Pierre, MALBRANQUE Gérard donne procuration à MACKE Jean-Marie, PRUD'HOMME Sandrine donne procuration à PAJOT Ludovic, VERDOUCQ Gaëtan donne procuration à SWITALSKI Jacques

ETAIENT ABSENTS EXCUSES :

BRAEM Christel, CARINCOTTE Annie-Claude, CARRE Nicolas, CASTELL Jean-François, CHOQUET Maxime, CLAIRET Dany, COCQ Marcel, DASSONVAL Michel, DELANNOY Marie-Joséphine, DELHAYE Nicole, DELPLACE Jean-François, DERLIQUE Martine, FLAHAUT Jacques, FLAHAUT Karine, FONTAINE Joëlle, HANNEBICQ Franck, HERBAUT Emmanuel, HOCQ René, HOLVOET Marie-Pierre, HOUYEZ Chloé, LEGRAND Jean-Michel, LOISON Jasmine, MARCELLAK Serge, MARGEZ Maryse, MASSART Yvon, MERLIN Régine, OPIGEZ Dorothee, PICQUE Arnaud, POHIER Jean-Marie, PRUVOST Marcel, QUESTE Dominique, ROBIQUET Tanguy, RUS Ludivine, TAILLY Gilles, TOURTOY Patrick, TRACHE Bruno, WALLET Frédéric

Monsieur DUPONT Jean-Michel est élu Secrétaire,

La séance est ouverte,

Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane,

DELIBERATION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
16 décembre 2025

MOBILITE DURABLE

**ELECTROMOBILITE - VALIDATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES
INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES**

Monsieur le Président expose à l'Assemblée les éléments suivants :

« Vu le Projet de Territoire, approuvé par délibération n°2022/CC136 du Conseil Communautaire du 06 décembre 2022 :

Priorité n° 2 : S'adapter aux conséquences du changement climatique et protéger la nature.

Enjeu : Développer une mobilité vertueuse et 100% verte pour accompagner l'émergence d'un nouveau modèle économique.

Afin de contribuer à la transition climatique de son territoire en accompagnant la décarbonation des mobilités, la Communauté d'Agglomération s'est dotée de la compétence « Création et entretien des infrastructures de recharge pour véhicules électriques » par délibération du Conseil communautaire du 15 février 2015, ce qui lui a permis d'élaborer un premier schéma directeur d'électromobilité, arrêté par délibération n° 2018/CC068 du Conseil communautaire du 11 avril 2018. Une cinquantaine de stations comptant 100 points de charge publique ont ainsi été installées sur le territoire de la Communauté d'Agglomération.

Doté dès 2015 d'une flotte de véhicules électriques pour ses déplacements professionnels, la Communauté d'agglomération accompagne le déploiement d'une filière électromobilité sur son territoire en soutenant la mutation du CRITT M2A et du CREPIM vers les systèmes et matériaux pour la batterie électrique, la création d'une école d'ingénieur en génie électrique, l'implantation de la première gigafactory de batteries, ACC, à Douvrin sur le Parc d'Activités des Flandres et plus largement le développement des entreprises de la Vallée de l'électromobilité sur son territoire (Mov'n tec, Renault Group Electricity, ...).

Par ailleurs, pour favoriser le déploiement de l'électromobilité en l'encadrant, la Loi d'Orientation des Mobilités dite LOM du 24 décembre 2019 a invité les Communautés d'Agglomérations à se doter d'un schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) dont les contours ont été précisés par décret du 10 mai 2021. Le Conseil communautaire a ainsi approuvé le 03 juin 2022 le lancement de l'élaboration d'un schéma directeur des IRVE (SDIRVE).

Fin 2023 la Communauté d'Agglomération a confié au cabinet GIREVE une étude permettant d'établir un diagnostic du territoire, de définir une vision prospective du développement du parc de véhicules électriques au regard des orientations nationales et des particularités du territoire pour définir les besoins en bornes de recharge électrique à différents horizons : 2027 – 2029 et 2032.

Alors que le territoire disposait au moment du lancement de l'étude en mai 2024 de 400 points de charge, traduisant la montée en puissance des opérateurs privés relayant l'initiative publique de la Communauté d'Agglomération, l'étude a évalué à 1600 points de charge le besoin d'équipement pour satisfaire la montée en puissance attendue de l'électromobilité sur notre territoire (34 111 véhicules électriques attendus en 2032 contre 3 933 en 2024). Elle propose ainsi une montée en puissance progressive, ainsi qu'une répartition territoriale sur des points les plus attractifs pour des utilisateurs de recharge publique, qu'elle soit lente ($< 22\text{kV}$), rapide (50 kV) ou ultra rapide ($> 50\text{ kV}$). Ses propositions ont été prioritairement définies sur du domaine public communal ou communautaire (73 % des 1 200 bornes à installer, les autres étant fléchées sur des sites privés recevant du public (supermarché, centres de loisirs, cabinets médicaux, ...)).

Ses propositions ont fait l'objet d'une concertation étroite avec les communes à l'occasion d'une réunion plénière en janvier 2025 et d'échanges bilatéraux entre janvier et avril qui ont permis de valider les emplacements proposés.

Par ailleurs le SDIRVE comprend également un dispositif de « bornes à la demande » afin de répondre aux besoins des usagers dans les quartiers résidentiels où la recharge au domicile n'est pas possible.

Conformément au décret d'application de la loi LOM, le SDIRVE, annexé à la présente délibération, comprend ainsi :

- L'état des lieux de l'existant
- Une prospective sur la montée en puissance des véhicules électriques attendue sur notre territoire
- Le dimensionnement de l'offre de recharge électrique accessible au public pour y répondre
- Une carte localisant les points de charge à installer, leur niveau de puissance, la période souhaitée d'implantation
- Un fichier numérique regroupant toutes ces informations de manière très précise

Une fois validé par le Conseil communautaire, le SDIRVE sera transmis au Préfet du Pas de Calais pour validation. Après approbation par le Préfet, le SDIRVE sera mis en ligne et le fichier de données de diagnostic et d'objectifs opérationnels, conforme à l'arrêté du 10 mai 2021, sera publié en open data sur le site data.gouv.fr, afin que tous les opérateurs puissent en prendre connaissance.

Pour accélérer le déploiement des IRVE, un Appel à initiatives privées sera présenté à l'approbation du prochain Conseil communautaire pour une attribution au 2ème semestre 2026.

Suite à l'avis favorable de la Commission « Aménagement, Transports et Urbanisme » du 08 décembre 2025, il est proposé à l'Assemblée d'approuver le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE) et autorise le Président à solliciter le Préfet du Département du Pas-de-Calais pour la validation du SDIRVE et du fichier numérique associé. »

Monsieur le Président demande à l'Assemblée de bien vouloir se prononcer,

Sur proposition de son Président,
Le Conseil communautaire,
A la majorité absolue,

APPROUVE le projet de Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE), ci-annexé.

AUTORISE le Président à solliciter le Préfet du Département du Pas de Calais pour validation du SDIRVE et du fichier numérique associé.

INFORME que cette délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux par saisine de son auteur ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Lille, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an susdits,
Ont signé au registre des délibérations les membres présents,

Pour extrait conforme,
Par délégation du Président,
Le Conseiller délégué,

Certifié exécutoire par le Président
Compte tenu de la réception en
Sous-préfecture le : **23 DEC. 2025**

Et de la publication le : **23 DEC. 2025**
Par délégation du Président,
Le Conseiller délégué,



CHRÉTIEN Bruno



CHRÉTIEN Bruno



Communauté d'Agglomération

Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

Schéma de déploiement de l'électromobilité

Juin 2025

30/06/2025



Communauté d'Agglomération
Béthune-Bruay
Artois Lys Romane

- Schéma de déploiement 2025

 **Gireve** powering
new
mobilities

1. Lexique & Environnement de la recharge	4
a. Lexique	4
b. Description du site de recharge.....	5
c. Description des différents profils et services de recharge.....	5
d. Périmètre de l'étude et précision de lecture de cette étude	6
2. Le cadre réglementaire de l'électromobilité	8
a. Le secteur du transport.....	8
b. Evolution de la flotte de VE en France	8
c. Réglementation vers l'électromobilité	9
i. Réglementation AFIR	9
ii. Norme CAFE.....	9
iii. Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)	9
iv. Accompagnements du gouvernement	9
3. Electromobilité sur le territoire de la CABBALR	11
a. Situation de l'électromobilité sur le département du Pas-de-Calais.....	11
b. La CABBALR et son voisinage direct	11
c. Une adoption élevée des VE sur le territoire.....	14
4. Le Schéma Directeur des Infrastructures pour la Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE).....	17
a. Enjeux pour les territoires	17
b. Facteurs importants	17
c. Les objectifs au niveau national.....	17
e. Les objectifs du Schéma de déploiement de l'électromobilité.....	18
f. Phases de l'élaboration du schéma de déploiement de l'électromobilité	18
g. La concertation avec les acteurs locaux	18
h. Rappel des objectifs du schéma de déploiement de 2021	19
5. Etat des lieux des infrastructures de recharge sur la CABBALR	20
a. Localisation des services de recharge GLOBAL.....	20
b. Focus sur les services de recharge de la CABBALR-Pass Pass Electric.....	21
c. Evolution du déploiement.....	22
d. Répartition des services, par opérateurs de recharge.....	23
e. Types d'accès aux services de recharge	24
6. Etat des lieux de l'usage des infrastructures de recharge.....	25
a. Evolution de la fréquentation sur les IRVE	25
b. Fréquentation en fonction des niveaux de service	26
c. Taux d'occupation des bornes de recharge	26

d.	Analyse des modes de consommations des usagers des IRVE.....	27
7.	Evaluation des besoins et dimensionnement	29
a.	Présentation et méthodologie de l'évaluation de l'augmentation du parc de VE	29
b.	Evolution du parc de véhicules électriques sur la CABBALR	29
c.	Analyse des besoins en IRVE.....	30
i.	Synthèse de l'évaluation des besoins.....	32
d.	Concertation publique.....	32
e.	Résultat et présentation cartographique des déploiements	34
i.	Préconisation d'installations à horizon 2027.....	34
ii.	Préconisation d'installations à horizon 2029.....	36
iii.	Préconisation d'installations à horizon 2032.....	37
f.	Synthèse des déploiements.....	38
g.	Concertation privée	39
8.	Budgétisation du déploiement des IRVE à objectif opérationnel 2027	41
a.	Méthodologie appliquée pour l'estimation du budget.....	41
i.	Estimation des couts d'installation	41
ii.	Estimation des couts d'exploitation	41
b.	Résultat de l'analyse budgétaire	42
i.	Aides et subventions potentiel pour le déploiement des IRVE.....	42
9.	Stratégie de déploiement des IRVE à horizon 2027	44
a.	Déploiement progressif des bornes de recharge	44
i.	Méthodologie	44
i.	Résultat de la priorisation :	46
10.	Actions de déploiement.....	47
i.	Méthodologie pour le mode opératoire.....	47
ii.	Indicateurs de suivi et mise à jour du schéma de déploiement	47
iii.	Mise à jour du schéma de déploiement de l'électromobilité.....	49
11.	Remerciements.....	50
12.	Annexes.....	51
	Tableau des déploiements	51

1. Lexique & Environnement de la recharge

a. Lexique

Aménageur : [Décret n°2017-26] Le maître d'ouvrage d'une infrastructure de recharge jusqu'à sa mise en service ou la personne offrant un service de recharge, propriétaire ou locataire de l'infrastructure dès lors qu'elle a été mise en service.

CPO : le Charge Point Operator ou opérateur de points de charge, est chargé d'opérer et maintenir les infrastructures de recharge. Le CPO établit des tarifs de recharge avec les eMSP ainsi qu'avec les utilisateurs pour qu'ils puissent payer à l'acte s'ils ne sont pas connectés avec l'eMSP.

eMSP : le e-Mobility Service Provider ou opérateur de mobilité, fournit des services à l'utilisateur qui incluent généralement l'accès à un réseau de bornes de recharge, la gestion de la facturation, parfois la réservation de bornes de recharge, l'assistance à la clientèle et d'autres services connexes.

Superviseur CPO ou eMSP : il joue un rôle technique et se charge de garantir la transmission des données en temps réel au format décrit dans les protocoles d'échanges. Il permet la communication entre les eMSP ou les CPO selon qu'il est associé à l'un ou à l'autre. L'eMSP a pour objectif de faciliter l'expérience de recharge pour les conducteurs de véhicules électriques en leur offrant un point d'accès unique aux différents réseaux de bornes de recharge.

Plateforme d'interopérabilité : la plateforme d'interopérabilité facilite l'itinérance en connectant les opérateurs de points de charge (CPO) et les fournisseurs de services de mobilité (eMSP), en standardisant les protocoles de communication et en assurant l'échange de données entre les différents acteurs du marché. L'itinérance, dans ce contexte, fait référence à la capacité des conducteurs de véhicules électriques d'accéder et d'utiliser facilement les bornes de recharge de différents opérateurs et fournisseurs de services de mobilité, sans avoir besoin de créer de multiples comptes ou d'utiliser plusieurs applications (dans la mesure des accords d'itinérances signés).

IRVE (infrastructure de recharge des véhicules électriques) : [Décret n°2017-26] L'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données et le cas échéant la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge.

PdC (Point de charge) : [Décret n°2017-26] Une interface sur une borne de recharge associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois.

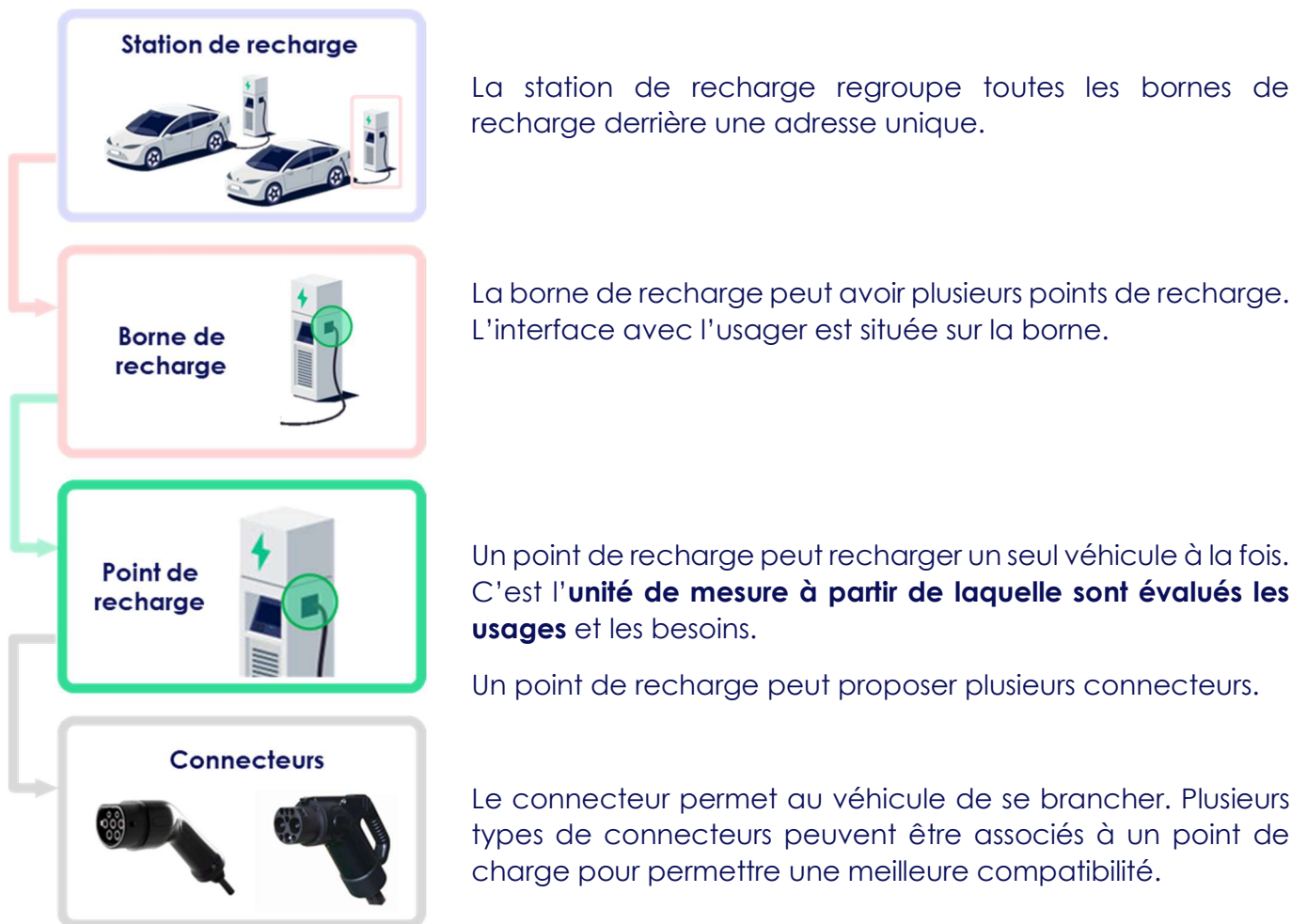
Bornes de recharge : [Décret n°2017-26] Un appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de charge et pouvant intégrer notamment des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement.

Station de recharge : [Décret n°2017-26] Une zone comportant une borne de recharge associée à un ou des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes de recharge associées à des emplacements de stationnement, alimentée par un même point de livraison du réseau public de distribution d'électricité ou par une même installation locale de production ou de stockage d'énergie et exploitée par un seul opérateur ou groupement d'opérateurs.

Borne à la demande : Une borne de recharge ouverte au public, installée sur la voie publique ou en parking public sous maîtrise d'ouvrage de l'autorité organisatrice de la mobilité locale, et pour laquelle un portail internet ou un support dédié a été mis en place par la collectivité afin de collecter les besoins des riverains faisant l'acquisition d'un véhicule électrique et de déclencher la demande d'installation d'une borne publique à proximité de sa résidence.

Ouvert au public : [Décret n°2017-26] Caractérise une infrastructure de recharge ou une station de recharge ou un point de recharge situé sur le domaine public ou sur un domaine privé, auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire n'interdit pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement. Une infrastructure de recharge dont l'emplacement de stationnement est physiquement accessible au public, y compris moyennant une autorisation ou le paiement d'un droit d'accès et une infrastructure de recharge rattaché à un système de voitures partagées et accessible à des tiers, y compris moyennant le paiement du service de la recharge sont considérées comme ouvertes au public.

b. Description du site de recharge



c. Description des différents profils et services de recharge

En fonction des types d'usages, certaines configurations de bornes de recharge sont préférées, souvent en raison du rapport coût<>besoin<>localisation des IRVE.

- **Recharge privée** : Il s'agit ici des recharges au domicile privé et des recharges en entreprise.
- **Recharge ouverte au public** : il s'agit des services de recharge situés en voirie, ou sur les zones de stationnement. Ce sont des services mis à dispositions sans discrimination

d'accès, hors tarifications particulières et contraintes d'accès (horaires d'ouvertures de la zone de stationnement).

- **Recharge en Mobilité** : il s'agit des IRVE généralement situées sur les axes majeurs de circulation, aires de services et repos, stations-services. C'est un type de recharge de nécessité, la poursuite du trajet dépendant des services disponibles. Ce profil d'usager privilégie la recharge rapide et ultra-rapide. La première vague d'installation en 2017 proposait des gammes de puissance moyenne de 50 kW par points de recharge. Depuis 2025, cette gamme tend à évoluer vers 150 kW par point de recharge, voir des gammes de puissance supérieure.
- **Recharge Domicile public** : généralement déployées dans les zones résidentielles denses en voirie, afin de répondre aux besoins d'une population locale n'ayant pas de garage privatif. Mais également certains parkings généralement situés sur des zones de transit (P+R, parking de gare) et parkings situés en zone commerciale pour une population salariée se rechargeant sur la journée.
Dans certaines communes ou certains quartiers, la population résidentielle sans garage ou parking est très importante. L'ajout de bornes de recharge peut motiver l'adoption d'un véhicule électrique assez rapidement.

Les gammes de puissances pour ce type d'usage sont relativement faibles, tournant autour de 7 kW par point de recharge.

- **Recharge d'Opportunité** : IRVE mises à disposition pour un usage secondaire, généralement associées à des services ou commerces à proximité, et positionnés sur des parkings publics ou en voirie. La gamme de puissance tourne autour de 22 kW par point de recharge.

Catégorie	Lent	Accélééré	Rapide	Ultra-rapide
Puissance (en kW)	7	11-22	22-150	> 150
Type d'usage	Domicile public	Opportunité	Mobilité	Mobilité
Durée de recharge (*)	~ 5h	1h30 - 2h	30 min – 1h	Inf. à 30 min

Synthèse des durées de recharge par profil d'usage et puissance de PdC associée [Gireve]

(*) durée de recharge pour faire 200 km. Ce chiffre peut varier en fonction du modèle de véhicule, des conditions extérieures, etc.

d. Périmètre de l'étude et précision de lecture de cette étude

PERIMETRE DE L'ETUDE

L'analyse est portée sur les 100 communes que comprend la CABBALR.

DATE D'ARRET DES DONNEES

L'arrêt des données utilisées pour produire l'**état des lieux des infrastructures de recharge** est fixé au 01/07/2025.

L'arrêt des données utilisées pour produire l'**état des lieux des comportements de recharge** sont filtrées entre le 01/06/2024 et 01/05/2025.

L'estimation des besoins se base sur les données arrêtées à mai 2024.

2. Le cadre réglementaire de l'électromobilité

a. Le secteur du transport



Le secteur des transports représente 24% des émissions directes de CO₂ (principal gaz à effet de serre) dans le monde entier et le transport routier représente ¾ des émissions du transport.



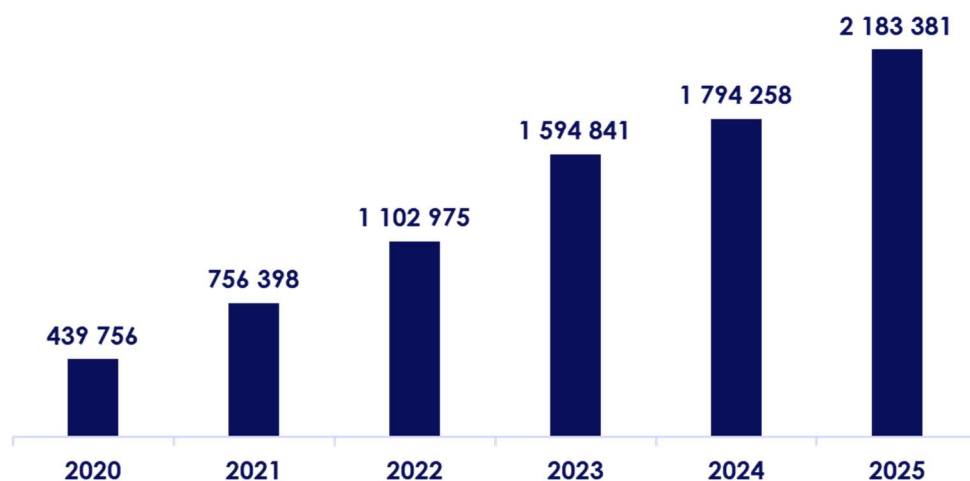
En **France**, le secteur des transports est le plus polluant : il représente un **tiers des émissions de gaz à effet de serre**, dont **94% viennent des transports routiers**. Le **transport routier** représente par ailleurs à l'échelle nationale **plus de 63% des oxydes d'azote et plus de 18% des particules fines**. On attribue chaque année entre 40 000 et 100 000 morts à la pollution de l'air.

b. Evolution de la flotte de Véhicules Electriques en France

Le nombre d'1 million de véhicules rechargeables a été dépassé en 2022. **Fin 2025, le parc de véhicules électriques représente autour de 5%** de l'ensemble de la flotte de véhicules particuliers.

En 2035, les estimations actuelles prévoient que ce ratio passe à 34.78% du total des véhicules particuliers.

Courant mars 2023, la Commission Européenne a validé **l'interdiction de la vente des véhicules thermiques** neufs pour l'année 2035.



Nombre de véhicules rechargeables ou hybrides rechargeables en France [01]

c. Réglementation sur l'électromobilité

i. Réglementation AFIR



Publié au Journal Officiel de l'Union européenne le 22 septembre 2023, le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) ou Alternative Fuel Infrastructure Regulation est entré en application depuis le 13 avril 2024. Ce règlement encadre, entre autres, le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) et vise également un **objectif général de maillage du continent en points de recharge, en particulier sur les grands axes routiers du RTE-T** (réseau transeuropéen de transport) pour les véhicules légers et lourds électriques. L'AFIR intègre également des obligations concernant le déploiement de points de recharge, notamment s'agissant de l'affichage et la transparence du prix de la recharge et des moyens de paiement. [02]

ii. Norme CAFE



CAFE: Corporate Average Fuel Economy. Il s'agit d'une norme européenne appliquée depuis le 1er janvier 2021 pour les **véhicules neufs vendus l'année précédente**. Cette réglementation fixe les objectifs **d'émissions de CO2 pour la flotte européenne** (WLTP). Des objectifs **spécifiques pour chaque constructeur** en fonction de la **masse moyenne des véhicules neufs immatriculés** au cours de l'année précédente cadrent cette norme : 81 g CO2/km en 2025 et 59 g CO2 /km en 2030.

Depuis le **2 avril 2025**, cette réglementation a été modifiée afin de laisser une plus grande flexibilité auprès de certains constructeurs. [03]

iii. Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



Publiée en décembre 2019, cette loi a pour objectif une décarbonation complète du secteur des transports terrestres à échéance 2050. Les axes sont multiples : parvenir à une augmentation de la part de marché des véhicules à faibles émissions, encadrer la fin de la vente graduelle de véhicules particulières émettrices d'émission de CO2, pour parvenir à un arrêt définitif de la vente de véhicules particuliers et utilitaires légers neufs utilisant de l'énergie fossile à horizon 2050. [04]

iv. Accompagnements du gouvernement



Dans l'objectif de promouvoir la transition vers une mobilité électrique, le gouvernement charge les Collectivités de coordonner le déploiement des infrastructures de recharge sur leur territoire. Le guide d'élaboration des **Schémas Directeurs pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques** a été publié afin d'aider les Collectivités à réaliser leur mission. [05]

Les Collectivités sont tenues d'élaborer et de publier leur Schéma Directeur, qui deviendra le support de coordination de déploiement des bornes de recharge. Au-delà de la seule publication de ce Schéma Directeur, **les Collectivités peuvent prendre des mesures incitatives pour accélérer ces déploiements**, soit en prenant en charge directement les déploiements, soit en proposant des solutions attractives pour les opérateurs de recharge privés.

Ressources

[01] - Avere, Baromètre mensuel immatriculation de VE

www.avery-france.org

[02] – Présentation de la réglementation AFIR par l'AVERE

www.avery-france.org/le-reglement-afir-est-officiellement-entre-en-application/

[03] – Présentation de la règlement CAFE par le ministère de l'écologie

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/developper-vehicules-electriques>

[04] – mesures clés de la loi LOM

www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/LOM%20-%20Mesures%20clés.pdf

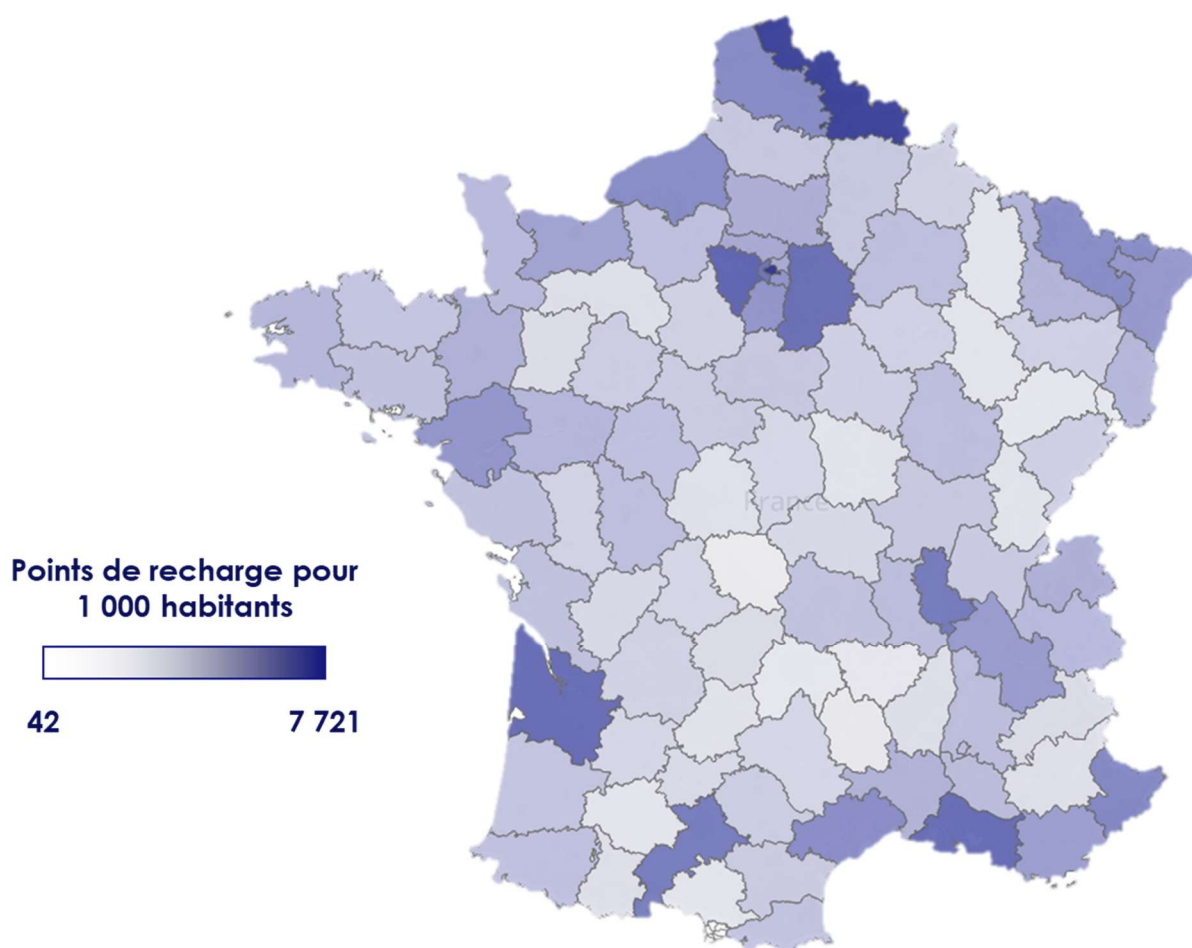
[05] – Guide du SDIRVE par le ministère de l'écologie

www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2021%20-%20Guide%20schéma%20directeur%20IRVE.pdf

3. Electromobilité sur le territoire de la CABBALR

a. Situation de l'électromobilité sur le département du Pas-de-Calais

Le Pas-de-Calais se classe parmi les départements les mieux équipés en infrastructures de recharge.



Points de recharge France [Gireve]

Fin juin 2025, la France compte plus de 160 000 points de recharge, **le département en compte 3 270**, ce qui représente environ 2,24 points de recharge pour 1 000 habitants.

b. La CABBALR et son voisinage direct

La Communauté de Béthune-Bruay Artois Lys Romane regroupe 100 communes sur son territoire qui lui ont toutes délégué en 2015 leur compétence pour la Création et l'entretien des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Ainsi il revient à l'Agglomération le rôle d'élaborer et conduire le schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE) sur son territoire.

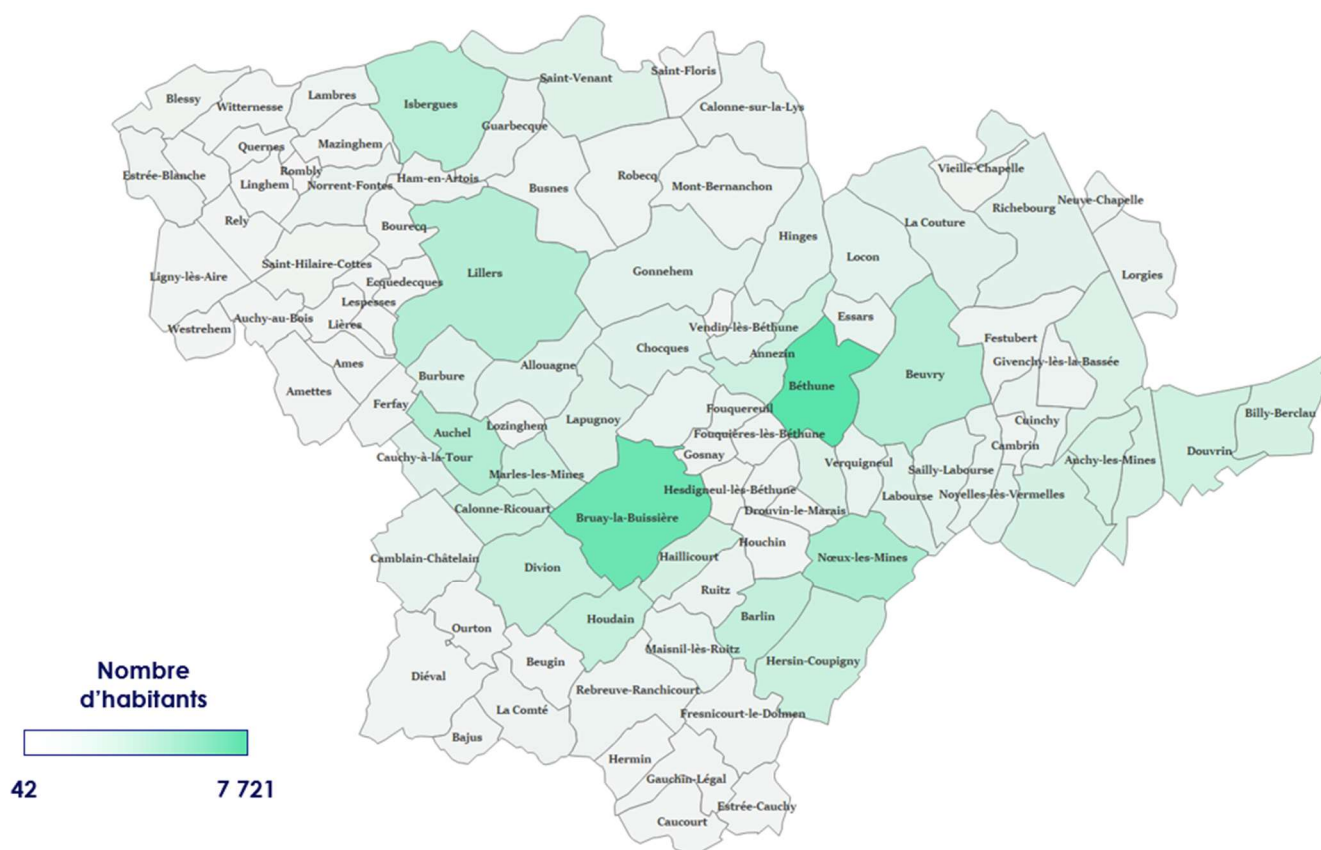
Avec 100 communes, la CABBALR est la troisième plus grande intercommunalité en France.

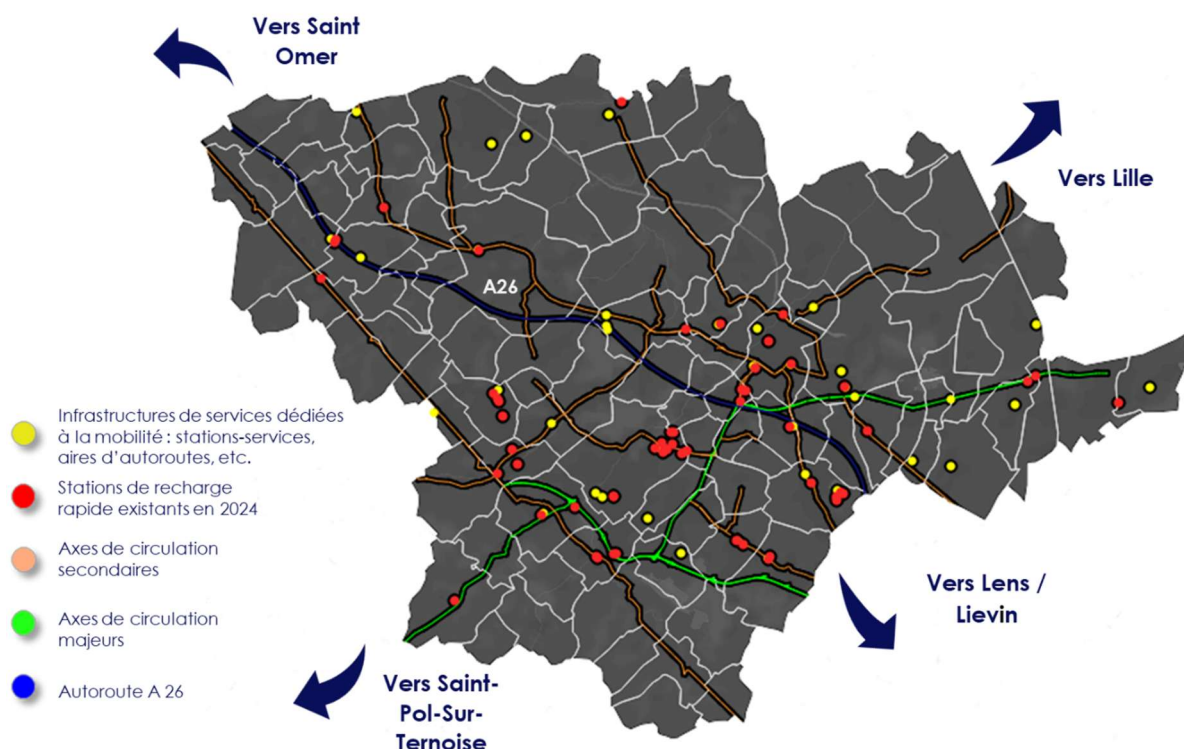
Le siège de l'EPCI est la commune de Béthune, sous-préfecture du département du Pas-de-Calais.

La CABBALR comprend sur son territoire plus de 275 000 habitants.

Profil de la CABBALR :

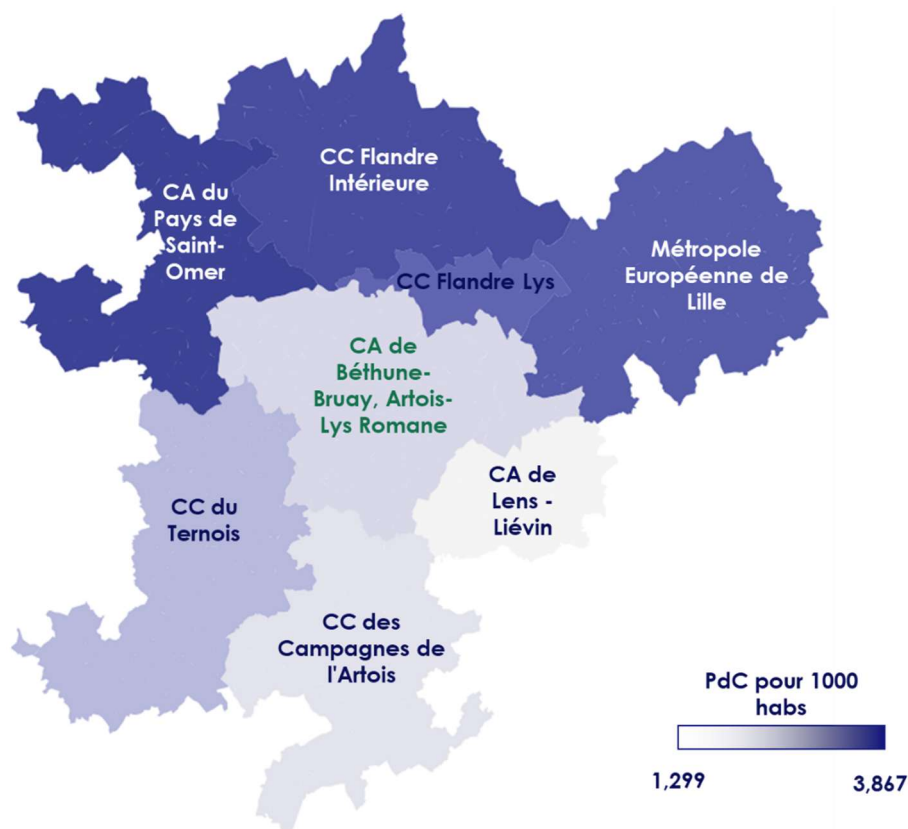
- La population active est majoritairement employée dans le tertiaire (plus de 70 % en 2021). [06]
- Depuis quelques années également, le territoire présente un fort dynamisme de création d'entreprises. [06]
- La population susceptible d'acheter un véhicule électrique dans un futur proche représente plus de 15% de la population. [07]
- Le territoire est un lieu de transit relativement important, que ce soit dans le cadre de trajets domicile-travail ou en raison de l'autoroute A26, fortement fréquentée pendant les périodes estivales. [08]





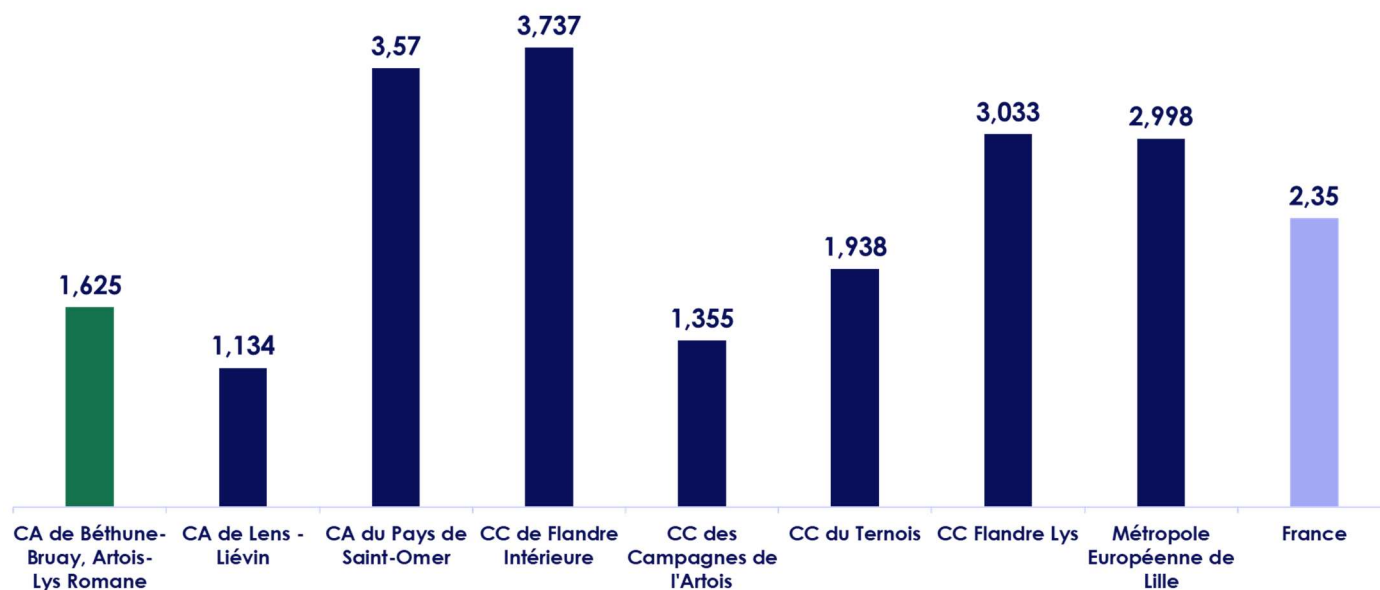
Localisation des IRVE rapides et types de site privilégiés [Gireve]

Au sein du département du Pas-de-Calais, le territoire de la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane se situe de manière stratégique entre la Métropole de Lille, Calais et Arras, est traversé par plusieurs axes de circulations majeurs, et présente ainsi une opportunité économique élevée pour le déploiement de bornes de recharge.



La CABBALR et les EPCI voisins [Gireve]

Néanmoins, avec près de 1,6 PdC pour 1000 hbts, la couverture du territoire de la CABBALR en borne de recharge est légèrement inférieure à celle **des EPCI voisins** (1,9 PdC pour 1 000 habitants en moyenne), limitant la continuité des services auprès des usagers.



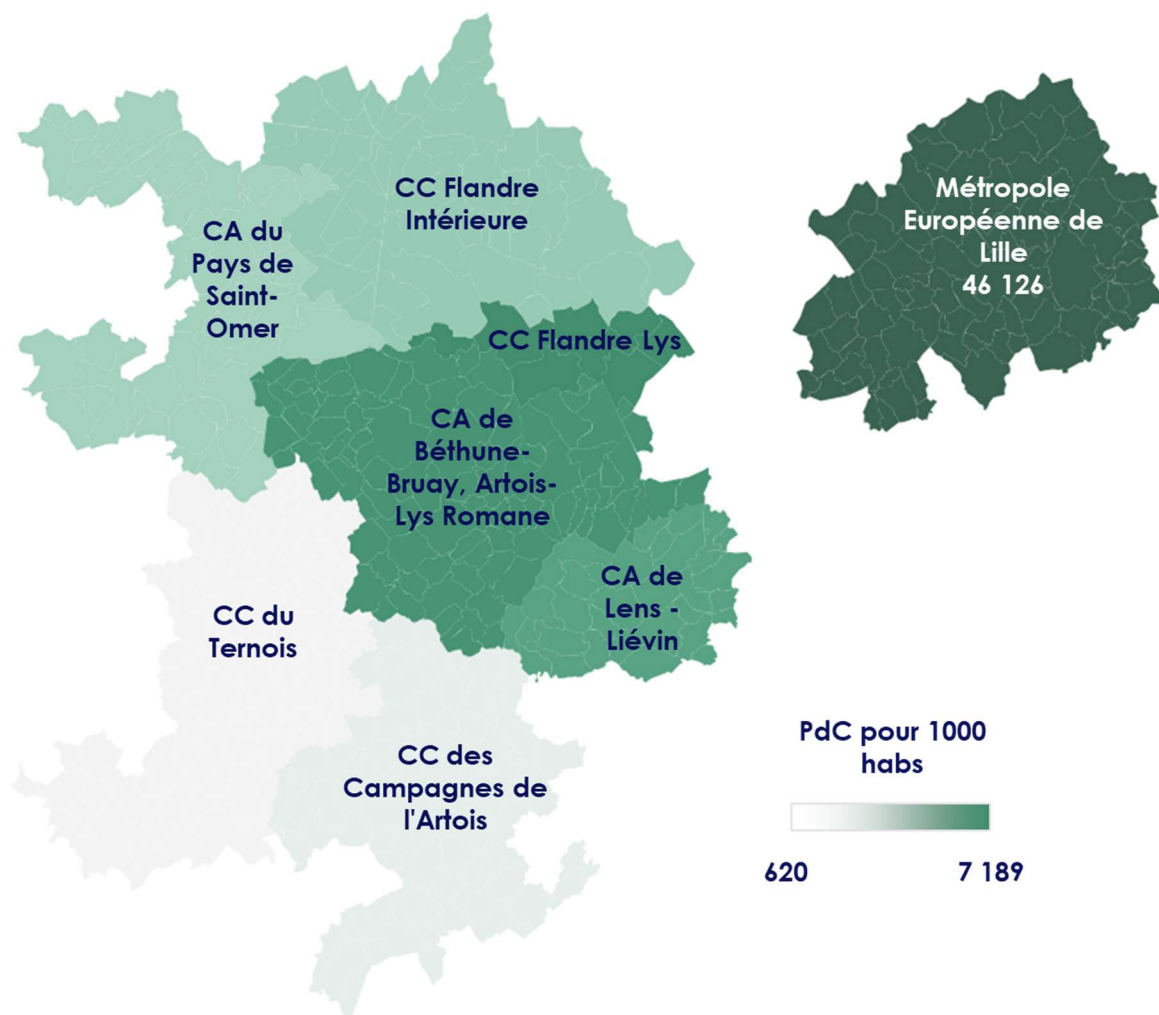
Taux de points de recharge pour 1000 habitants [Gireve]

Ce taux de couverture est par ailleurs également légèrement inférieur au **taux de couverture constaté en France de 2,35 points de recharge pour 1 000 habitants**.

c. Une adoption élevée des Véhicules Electriques sur le territoire

En tant que pôle économique majeur et présentant une population 4 fois plus importante que la CABBALR, la Métropole Européenne de Lille (MEL) est un cas un peu à part.

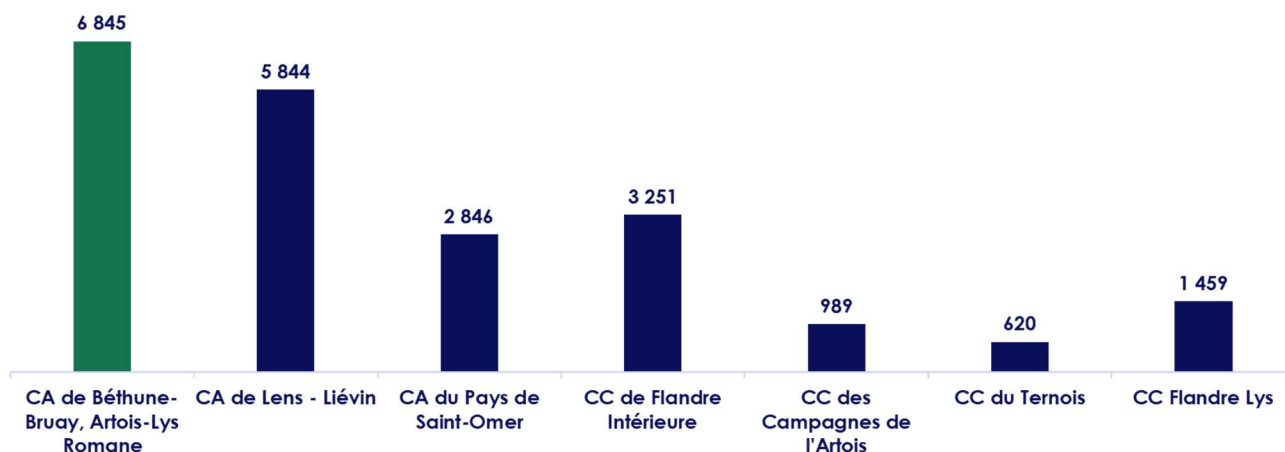
Ainsi, MEL exclue, **la CABBALR accueille la flotte de véhicules électriques la plus nombreuse** par rapport à ses voisins.



Nombre de véhicules électriques par Epci [Gireve]

Avec **6 845 véhicules particuliers électriques et hybrides rechargeables** sur le territoire de la CABBALR, démontrant une forte adoption de l'électromobilité par sa population, cet engouement contraste fortement avec le déploiement des installations de recharge existant.

En incluant la MEL, le nombre de VE atteint près de 74 000 VE en juin 2025.



Nombre de véhicules électriques par Epci [10]

En conclusion, le déploiement des infrastructures de recharge sur la CABBALR est légèrement en retard par rapport à l'accélération de l'adoption de VE constaté.

Les contextes économiques, de population, de facteurs d'attractivité, etc. influencent beaucoup sur les raisons de ce contraste, et les installations doivent être adaptées à la demande.

Il est néanmoins certain que dans un contexte national promouvant l'électromobilité, le marché de la recharge présente des opportunités élevées sur le territoire de la CABBALR.

Ressources

[06] - Données socio-démographiques

www.insee.fr/fr/statistiques/

[07] – Selon l'INSEE, le 9eme décile de population présente un revenu moyen de 33 640. Selon une étude menée par le gouvernement, la proportion de la population susceptible d'acheter un VE présente un revenu supérieur à 30 600€/an

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

[08] - Le trafic de navetteurs est élevé, notamment en raison du pôle d'attractivité que représente la métropole de Lille

www.observatoire-des-territoires.gouv.fr

[09] - Population par commune

<https://www.data.gouv.fr/>

[10] - Agence ORE

<https://opendata.agenceore.fr/>

4. Le Schéma Directeur des Infrastructures pour la Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE)

a. Enjeux pour les territoires

Le SDIRVE a pour vocation de **coordonner l'offre entre les maîtres d'ouvrage publics et privés**, en proposant une cartographie commune des besoins identifiés sur le territoire, basée sur une méthodologie établie par les services du gouvernement.

C'est également un support utilisé dans le cadre des **réflexions sur les politiques globales de mobilités** (transports ferroviaires, mobilité douce, etc.), contribuant ainsi aux projets orientés à la protection de la qualité de l'air et du climat, de l'urbanisme et de l'énergie.

Le SDIRVE a vocation à **conserver une flexibilité** pour encourager les initiatives privées de déploiement d'offres de recharge, tout en suivant **l'évolution des besoins pour le trafic local ou de transit**.

Ce schéma de déploiement de l'électromobilité se base sur la méthodologie d'élaboration d'un SDIRVE.

b. Facteurs importants

L'article 68 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) définit le contenu et la méthodologie pour l'élaboration d'un schéma directeur IRVE afin de bénéficier de la prise en charge à 75 % des coûts de raccordement au réseau électrique. [07]

Le schéma de déploiement de l'électromobilité est particulièrement sensible aux déploiements importants sur les axes routiers majeurs, et l'évolution des offres des véhicules électriques.

c. Les objectifs au niveau national

Comme évoqué précédemment, la dernière Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) fixait sur le segment des voitures particulières un **objectif de 660 000 véhicules électriques (VE) et 500 000 véhicules hybrides rechargeables (VHR)** en circulation à fin 2023. **Ces chiffres ont été largement dépassés**, puisqu'il y avait à fin 2023 plus de 800 000 VE et plus de 500 000 VHR en circulation.

En 2028, l'objectif en nombre de VE est de 3 millions. **Fin 2024, plus de la moitié de l'objectif est atteint.**

Pour conserver cette dynamique et atteindre les objectifs fixés, le gouvernement propose des mesures pour permettre aux communes d'associer leurs observations des besoins au niveau local avec des leviers attractifs à l'attention des opérateurs de recharge.

L'arrêté du 12 mai 2020 prévoyait la prise en charge à 75 % par le TURPE des coûts de raccordement des infrastructures de recharge ouvertes au public sur tout le territoire national jusqu'à fin 2021. **L'arrêté du 6 février 2023 fait prolonger ce taux de réfaction bonifié jusqu'à fin 2025 pour les collectivités ayant mis en place un schéma directeur au sens de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).**



Depuis janvier 2025, une réglementation plus exigeante est désormais appliquée concernant l'adoption progressive des véhicules à faibles émissions par les gestionnaires de flottes auto, à partir de 100 véhicules, avec des pénalités en cas de non-conformité avec cette réglementation. [11]

e. Les objectifs du SDIRVE

L'objectif principal de la collectivité territoriale ou de l'établissement public sera de **coordonner le déploiement d'infrastructures de recharge sur son territoire**, en agissant comme chef de file et en coordonnant les actions publiques et privées.

Ce schéma directeur permettra également de :

- ✓ **Favoriser l'interopérabilité**
- ✓ **Assurer une cohérence** entre la demande et l'offre
- ✓ **Éviter des investissements décorrélés** de la logique économique partagée.

f. Phases de l'élaboration du SDIRVE

- **Réaliser un état des lieux** des infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire.
- **Établir la demande future** pour la recharge des VE et VHR afin d'évaluer le nombre de points de recharge nécessaire à court, moyen et long terme.
- **Proposer un plan de déploiement** à partir des résultats des phases précédentes.

g. La concertation avec les acteurs locaux

La concertation présente comme enjeux la mobilisation des acteurs locaux, qu'ils soient privés comme les opérateurs de recharge, les enseignes commerciales etc. ou publics comme les collectivités.

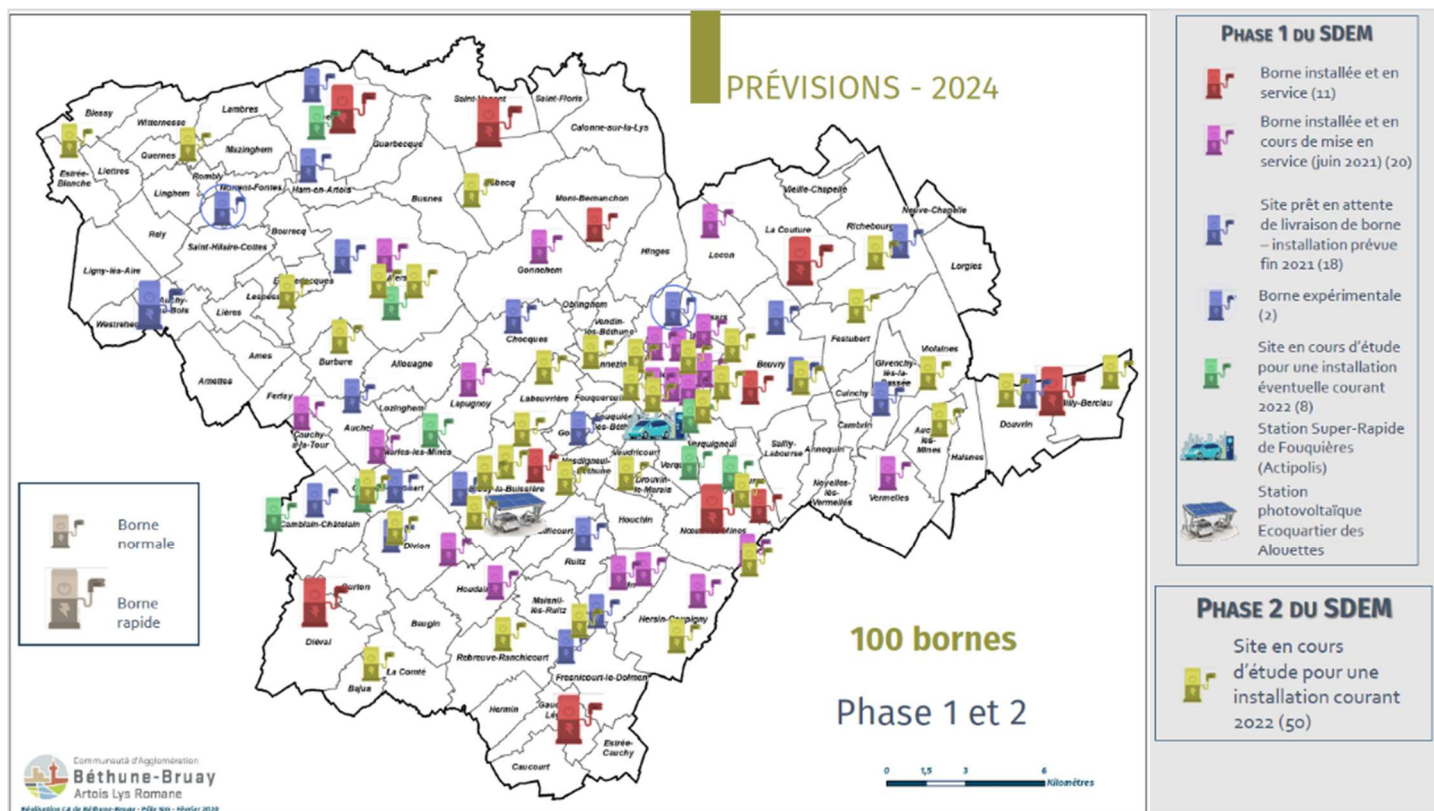
Ces acteurs ayant des stratégies ou des enjeux différents, l'intérêt de la concertation est de concilier leurs différentes démarches pour parvenir à une vision partagée.

La concertation menée dans le cadre de ce SDIRVE a permis de relever les besoins des acteurs publics locaux, de les associer au projet, et de relever les leviers incitatifs pour attirer les opérateurs privés.

Dans ce cadre, la Région, le Département, les Gestionnaires de Voiries et le Gestionnaire de réseaux publics concernés, l'autorité organisatrice de la mobilité, les acteurs publics et privés et que les aménageurs d'infrastructures de recharge ouvertes au public, ainsi que toute personne amenée à assumer des responsabilités dans le cadre du déploiement des infrastructures de recharge ont été sollicités.

h. Rappel des objectifs du schéma de déploiement de l'électromobilité de 2021

En 2015, la CABBALR prend la compétence IRVE. En 2018, un 1er plan pour le déploiement de 63 bornes de recharge est publié. En 2021, une 2ème phase de déploiement est engagée, avec un objectif de 100 bornes à horizon 2024.



Carte prévisionnelle de déploiement des IRVE déployées directement par la CABBALR, à horizon 2024
[CABBALR]

Ressources

[11] - Règlementation transformation des flottes automobiles

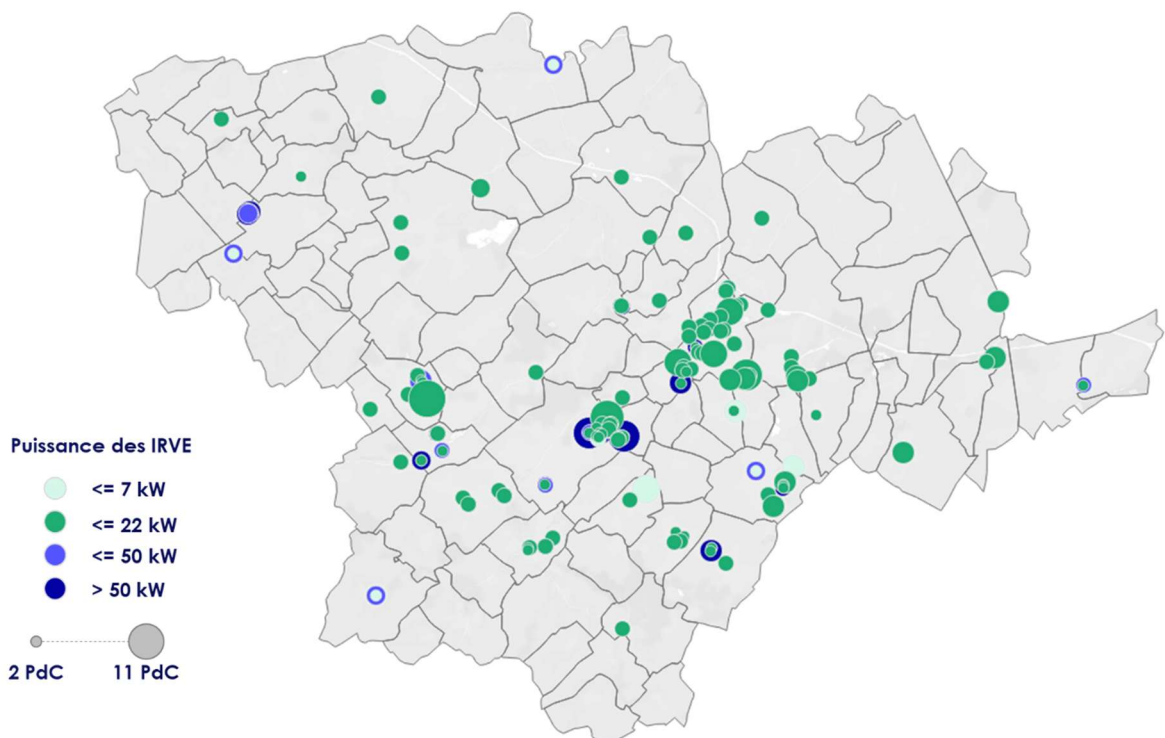
www.ecologie.gouv.fr

5. Etat des lieux des infrastructures de recharge sur la CABBALR

a. Localisation des services de recharge

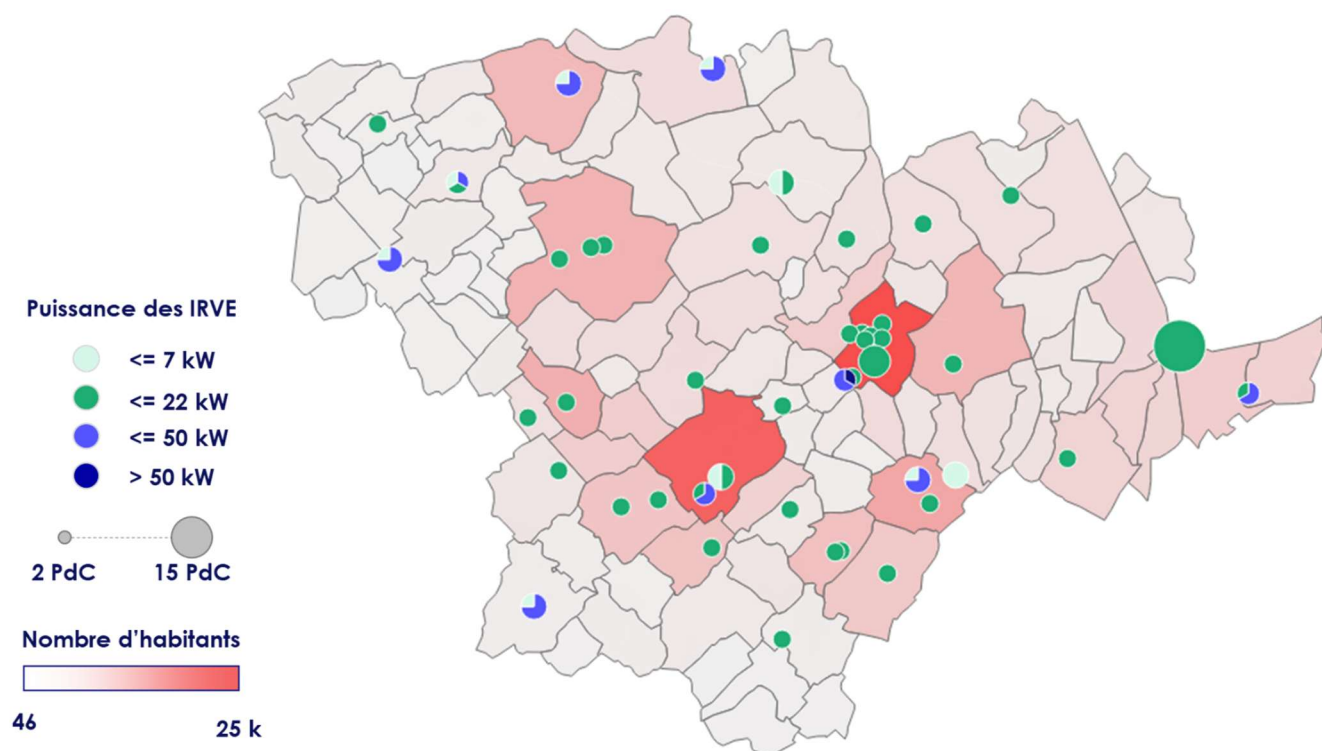
La date d'arrêt des données est fixée à juin 2025 compris.

En 2025, le déploiement constaté sur le territoire de la CABBALR, opérateurs publics et privés confondus, est de **447 points de recharge**. Logiquement centralisées sur les zones d'activités denses et/ou fortement peuplé, ces IRVE dessinent néanmoins un maillage assez régulier sur tout le territoire.



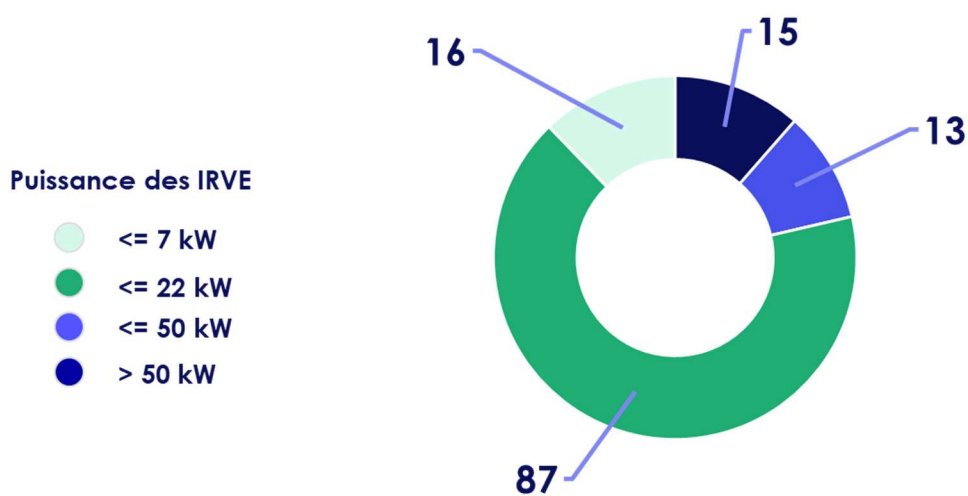
Répartition des PdC sur l'EPCI CABBALR [Gireve]

b. Focus sur les services de recharge de la CABBALR-Pass Pass Electric



Répartition des PdC de la CABBALR [CABBALR]

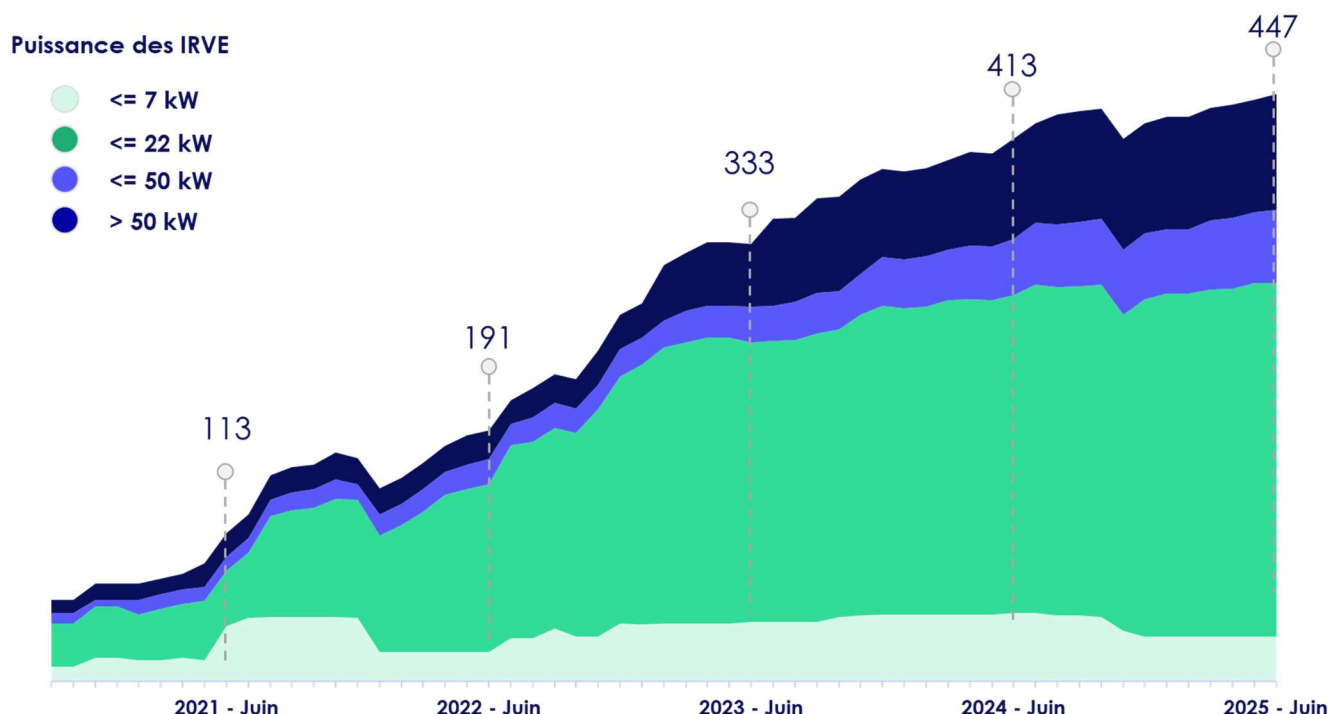
En 2025, Le réseau Pass Pass Electric / CABBALR a déployé ses services sur 32 communes de l'EPCI. au travers de Pass pass Electric / CABBALR, la Collectivité, propose 131 points de recharge à la population en 2025.



Répartition par puissance [Gireve]

c. Evolution du déploiement

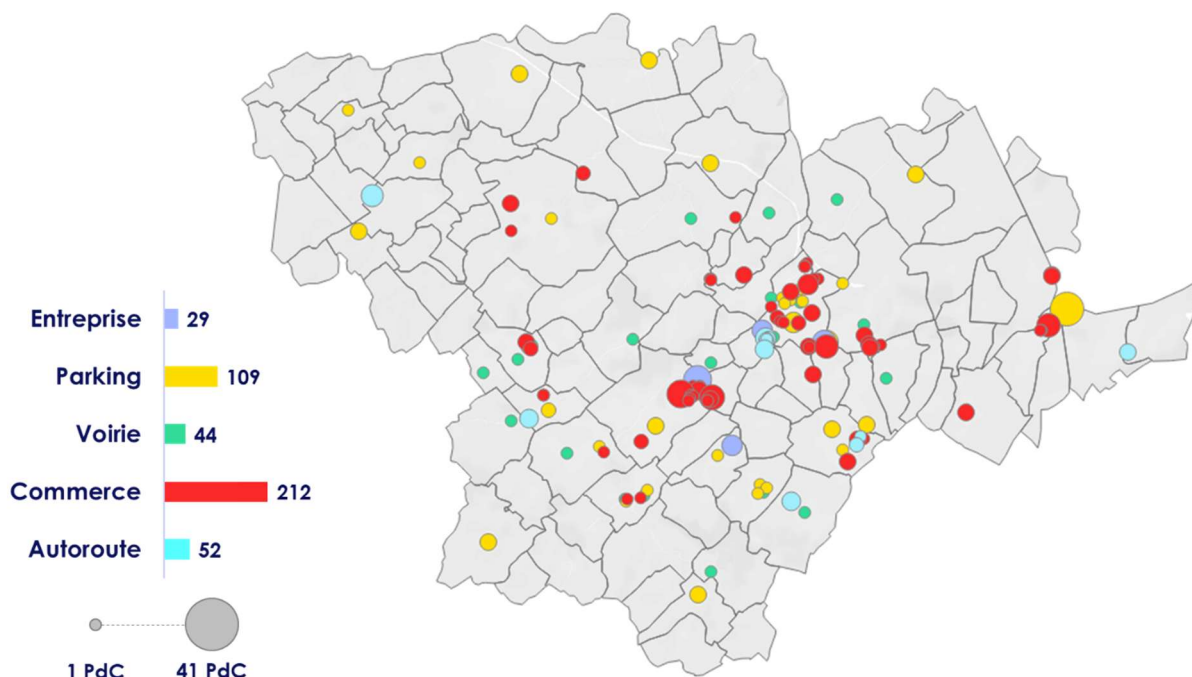
Depuis 2020, le territoire a connu une forte augmentation du nombre de stations de recharge, avec la dernière année, **des taux d'augmentation significatifs pour la recharge ultra-rapide et la recharge rapide.**



Evolution de l'installation des PdC – par puissance [Gireve]

Fin juin 2025, la répartition des points de recharge est distribuée ainsi :

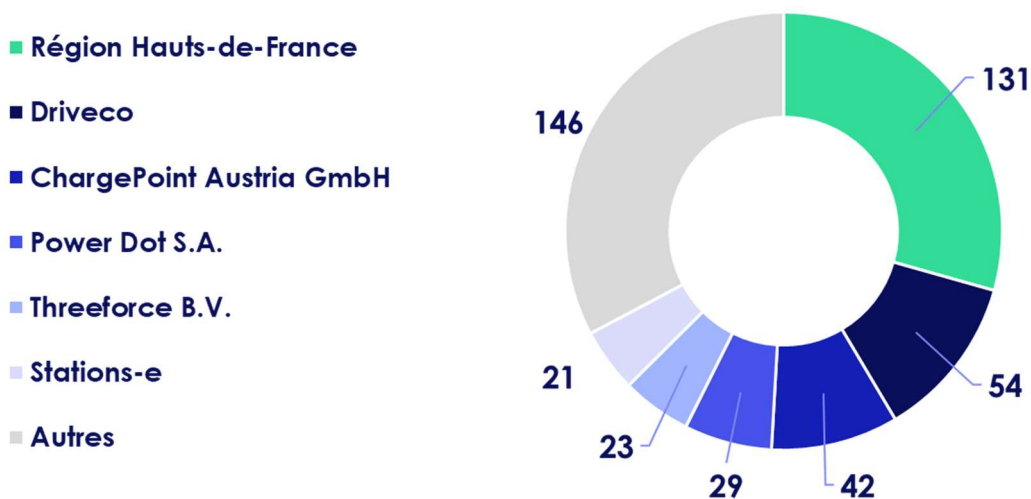
- **Puissance 7 kW - 34 PDC** : recharge lente, ces bornes de recharge sont majoritairement situées sur les parkings en voirie. Le maillage de ce type de service dédié à la population proche est faible sur le territoire de la CABBALR.
- **Puissance 22 kW - 269 PDC** : recharge accélérée, ces bornes de recharge permettent une recharge d'opportunité. Type de recharge la plus présente sur le territoire, il reste quand même quelques zones grises, limitant la continuité des services.
- **Puissance 50 kW – 56 PDC** : principalement situés sur les localisations à fortes fréquentation, le territoire est plutôt bien maillé. Ce type d'installation est cependant très plébiscité sur les zones commerciales denses : toutes les zones commerciales ne sont pas équipées sur le territoire.
- **Puissance +150 kW - 88 PDC** : le territoire est également bien couvert par ce type de service. Pour rappel, l'AFIR préconise un maillage de ce type de service tous les 60 km, sur les axes de circulations majeurs.



Nombre de PdC par type de site [Gireve]

d. Répartition des services, par opérateurs de recharge

En juin 2025, la CABBALR-Pass Pass Electric propose encore plus du quart du nombre de PdC sur le territoire. En parallèle, ce sont plus de 24 opérateurs privés qui ont déployé des IRVE sur le territoire. Un nombre important d'opérateurs peut **stimuler la compétition** au bénéfice de l'utilisateur, mais peut également présenter une **contrainte en termes d'accès** à la recharge, ainsi qu'un manque d'homogénéité **des modes de tarification**.

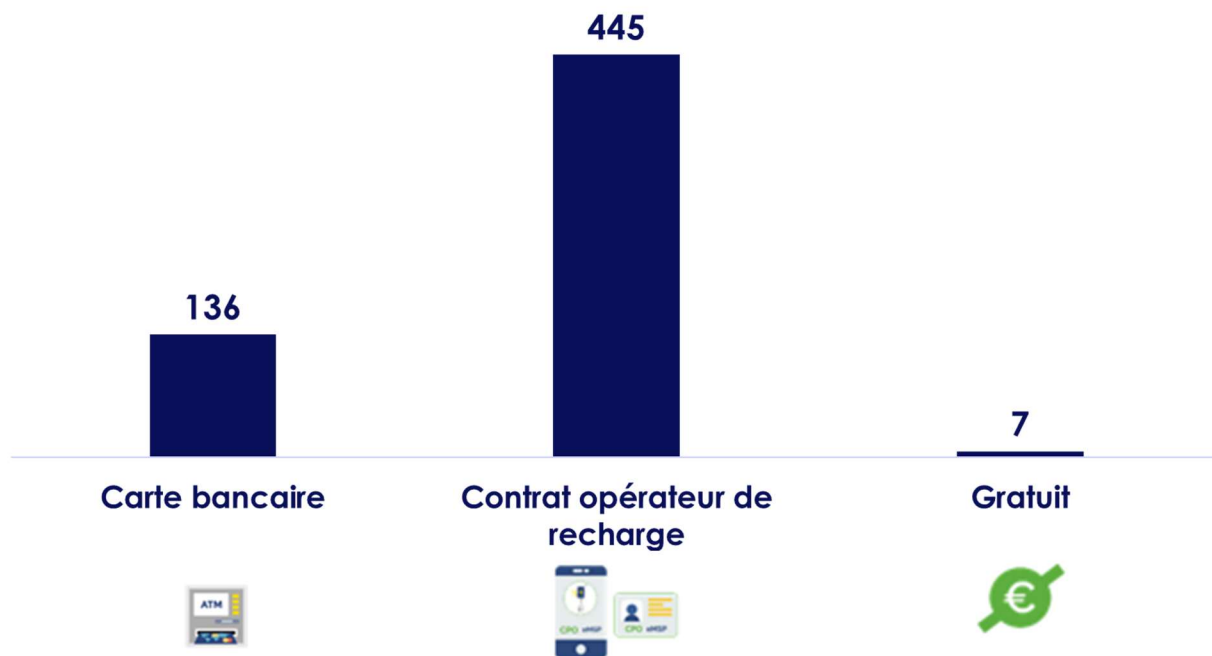


Répartition des installations (en PdC) par opérateurs [Gireve]

e. Types d'accès aux services de recharge

Les installations sont pratiquement toutes accessibles grâce à une carte d'abonnement distribuée par leur opérateur de recharge, en conformité avec le **décret sur l'accessibilité des installations de recharge**. Seules 18 installations proposent encore un service de recharge gratuit. [12]

Une installation de recharge peut proposer plusieurs modes d'identification et paiement.



Types de service d'accès aux points de recharge [Gireve]

Ressources

[12] - Décret du 12 janvier 2017 relatif aux IRVE pour véhicules électriques

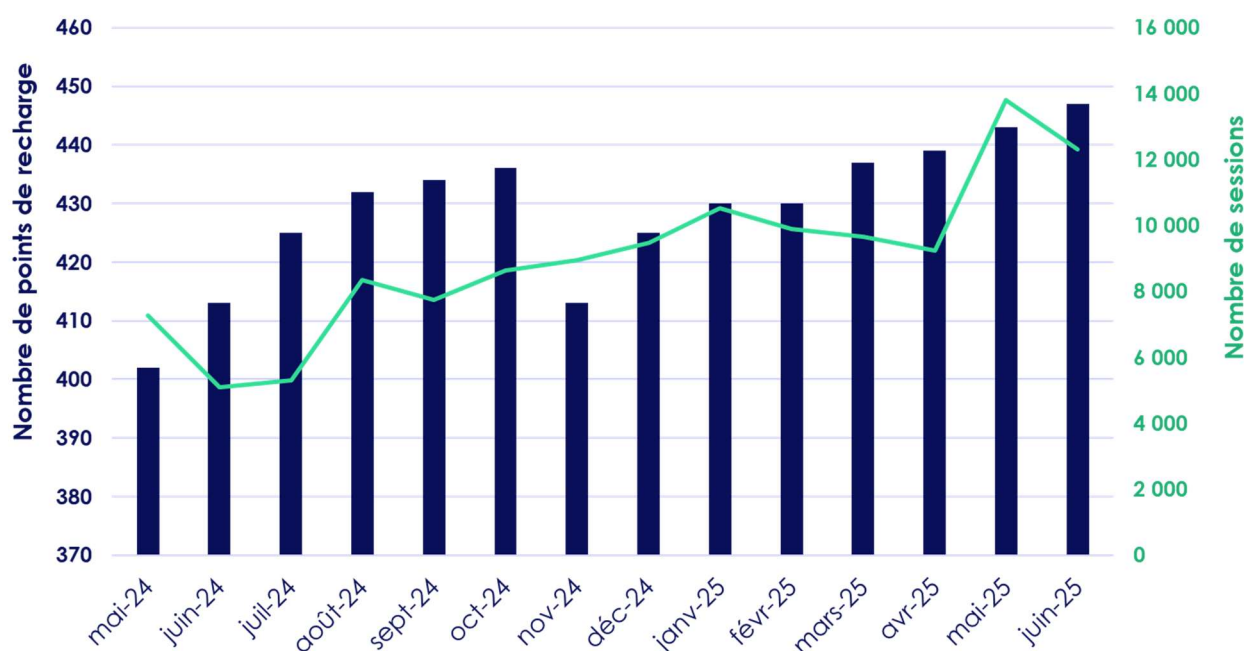
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033860620>

6. Etat des lieux de l'usage des infrastructures de recharge

a. Evolution de la fréquentation sur les IRVE

La date d'arrêt des données utilisées pour l'analyse des comportements de recharge est fixée à juin 2025 compris. Les données présentées ont fait l'objet d'un traitement interne pour compléter les données potentiellement manquantes.

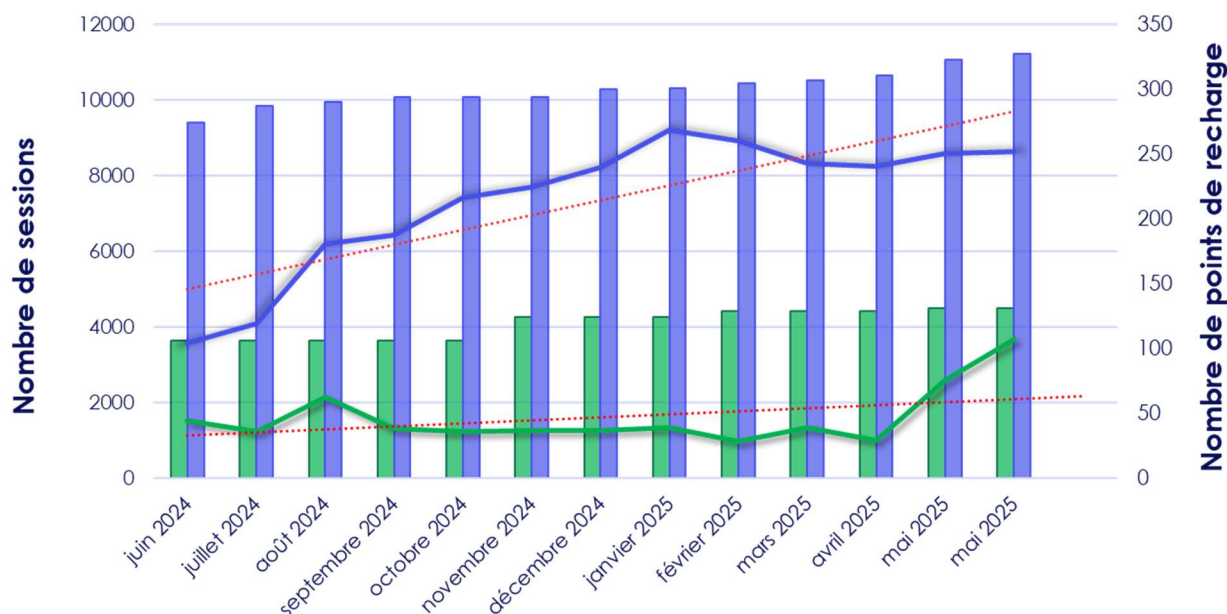
En l'espace de 12 mois, sur l'ensemble des installations présentes sur le territoire de la CABBALR et en itinérance, le nombre de sessions par mois est passé de plus de 7 000 à plus de 12 000, ce qui représente **une augmentation de plus de 70 %**. Au total, **59 681 sessions de recharge ont été effectuées sur 12 mois**.



Evolution de la fréquentation sur 12 mois glissant [Gireve]

Concernant le partage de la fréquentation des IRVE entre opérateurs publics et privés, le nombre de sessions sur les bornes de recharge opérées par la CABBALR représente près de **20 % des sessions**. Cependant, les sessions sur les IRVE publiques tendent à diminuer, en raison d'une nouvelle politique tarifaire, et un besoin qui se dirige vers des gammes de services supérieurs, malgré les augmentations constatées pendant les périodes estivales.

Pour finir, plus de 17 000 sessions ont été effectuées sur des IRVE publiques contre plus de 86 000 sur les IRVE privées.

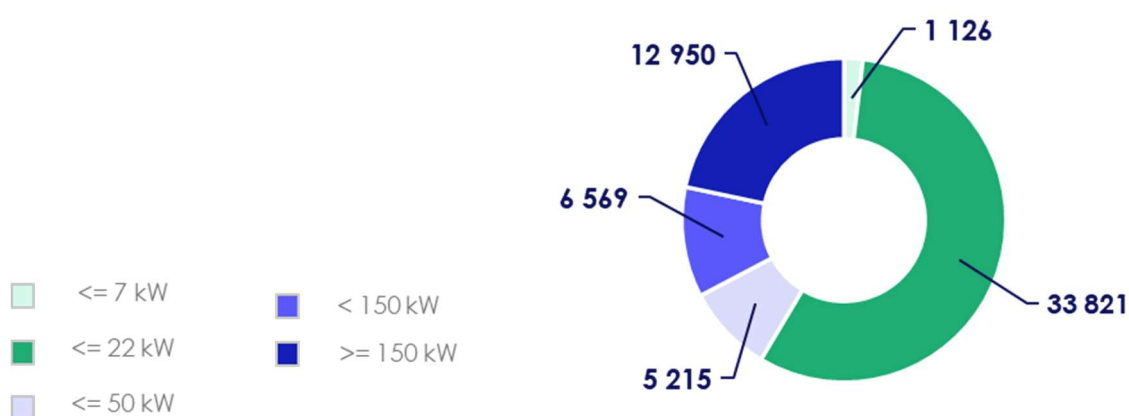


Evolution de la fréquentation, par opérateurs publics et privés, et selon l'augmentation des IRVE [Gireve]

b. Fréquentation en fonction des niveaux de service

Avec la mise en service de véhicules électriques compatibles avec des infrastructures de recharge ultra-rapide, le besoin en IRVE de ce type augmente jusqu'à devenir la norme. Ce type d'usage est surtout sollicité lors des trajets de longues durées, pour des recharges de nécessité. Cependant, la recharge accélérée reste un service incontournable pour les VE incompatibles avec les recharges rapides (généralement les recharges en DC, dont la puissance est supérieure à 50 kW). Par ailleurs, dans certains cas, le service peut se révéler moins onéreux.

Au mois de juin 202, **la part des sessions sur les bornes supérieures à 150 kW représentait 11 % des sessions**. Cette part est passée à 21,1 % des sessions en mai 2025.



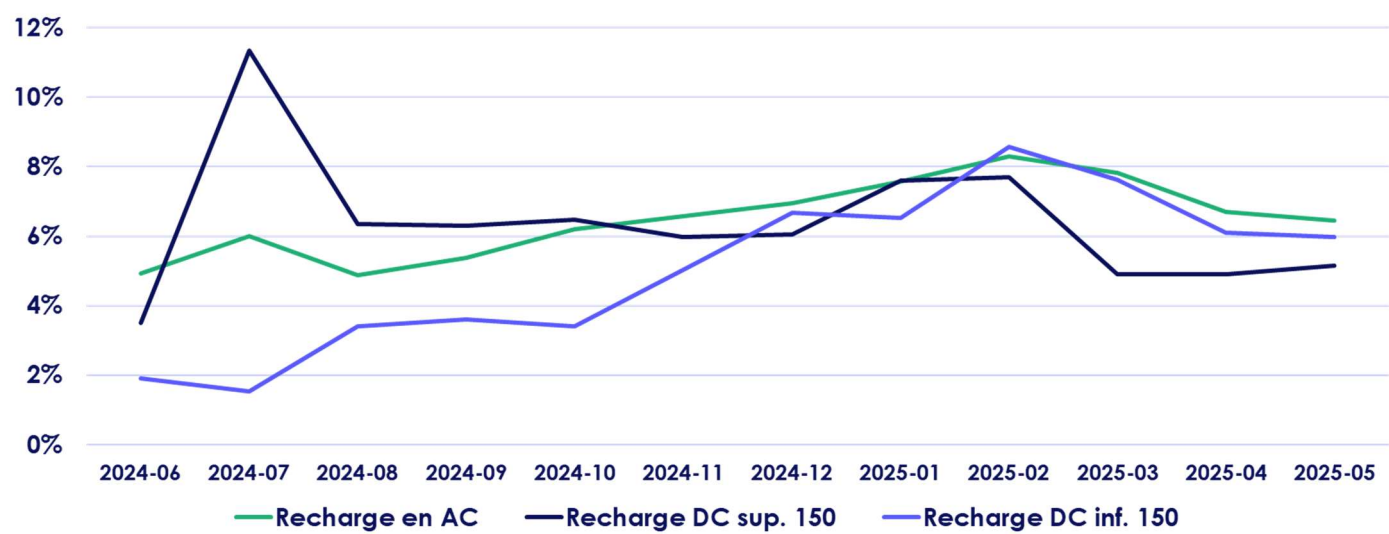
Répartition des sessions par gamme de puissance [Gireve]

c. Taux d'occupation des bornes de recharge

Le taux d'occupation des bornes de recharge est logiquement associé à certaines périodes précises telles que les périodes estivales, WE, jours de congés, mais également en fonction des puissances

disponibles. En effet, les comportements de recharge varient en fonction de la puissance délivrée, qui nécessite un temps de recharge plus ou moins long.

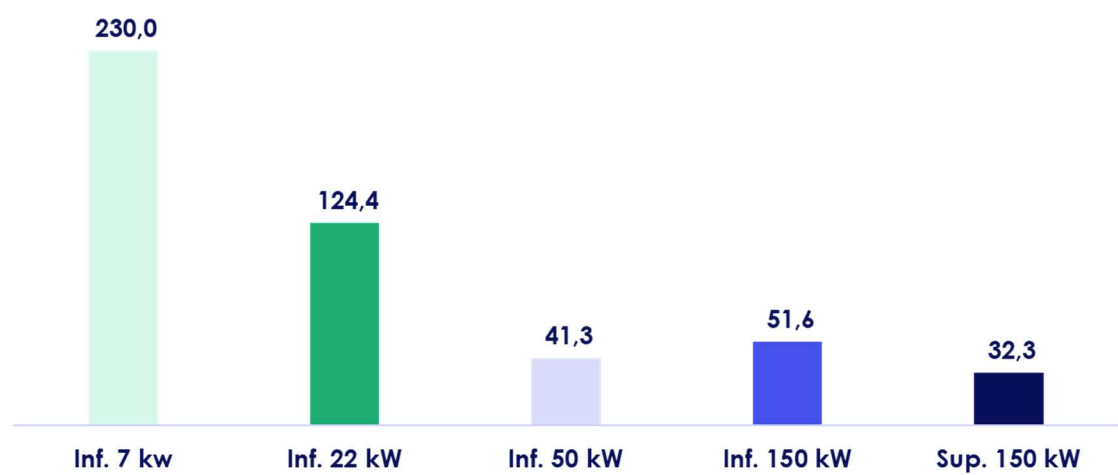
Le taux d'occupation est estimé en calculant le temps total par mois pendant lequel une voiture est branché, sur le temps total de disponibilité de la borne de recharge.



Evolution du taux d'occupation, par mois, sur 12 mois [Gireve]

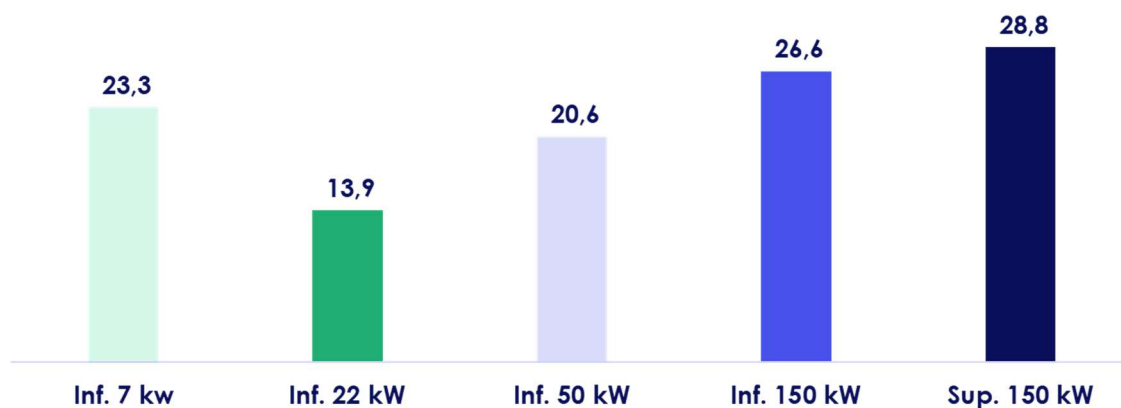
d. Analyse des modes de consommation des usagers des IRVE

La durée des sessions est relativement faible sur le territoire de la CABBALR pour les sessions effectuées sur les bornes de recharge dont la puissance est supérieure à 150 kW. Il n'est donc pas recommandé d'opter pour une tarification basée sur la durée de recharge.



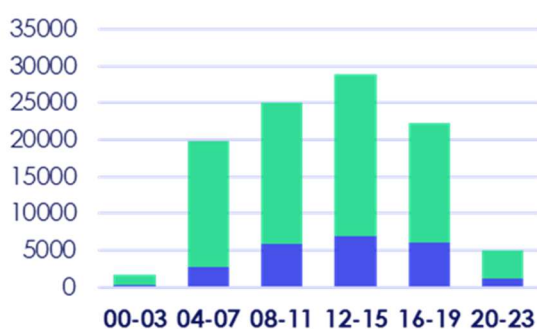
Durée moyenne des sessions par catégorie de puissance, en minute par session [Gireve]

La consommation des VE sur bornes de recharge rapide est cohérente avec les services proposés, répondant à un besoin de recharge en mobilité. En revanche, la consommation sur les bornes de recharge délivrant une puissance ≤ 22 kW est relativement faible. La tarification sur la base de l'énergie consommée est fortement promue, tant par les institutions que par les usagers. La mise en place d'une tarification basée sur l'énergie et permettant un calcul du cout final transparent pour l'utilisateur est donc fortement recommandée.

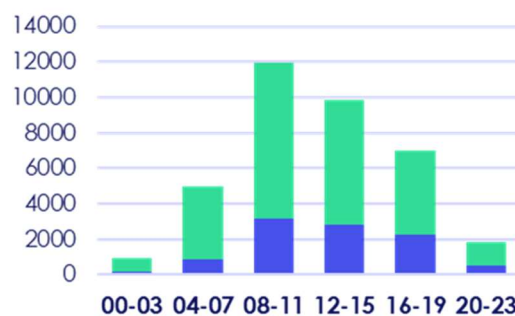


Energie moyenne délivrée par sessions, par catégorie de puissance, en kWh. [Gireve]

Sur le territoire de la CABBALR, une forte proportion de sessions sont effectuées entre 4 et 7 heures le matin. Ce comportement disparaît pendant le WE. La comparaison de la fréquentation entre les jours ouvrés et la fin de semaine indique que les installations sont actuellement en nombre suffisant pour répondre à la demande des usagers hors trajet domicile-travail. Néanmoins, sur le créneau 8-11h, le taux de fréquentation le WE sur les bornes d'usage en mobilité (~150 kW) tend à rejoindre le taux d'usage en semaine.



Jours ouvrés



Week-end

Cumul des sessions par tranche horaire [Gireve]

En conclusion, le territoire de la CABBALR est dynamique, et les usagers présentent un intérêt suivi du taux d'équipement.

La fréquentation des IRVE suit de manière majoritaire le déploiement des bornes de recharge, le taux d'évolution de la fréquentation est légèrement supérieur à la vitesse de déploiement.

7. Evaluation des besoins et dimensionnement

a. Présentation et méthodologie de l'évaluation de l'augmentation du parc de VE

L'évaluation des besoins sur le territoire de la CABBALR est effectuée en 3 phases temporelles : 2027, 2029 et 2032. La conduite de cette phase démarre par la reprise des constatations effectuées pendant la phase état des lieux, en reprenant dans un premier temps les informations récupérées sur la taille du parc de VE de chaque commune. Une fois ces données récupérées, une étude prospective est menée.

Il existe de nombreuses études prospectives sur les perspectives temporelles du nombre de véhicules électriques en France. Chaque étude propose une méthodologie qui lui est propre et qui se construit autour de différents indicateurs et hypothèses. Les données sur le nombre de véhicules sont fournies par AAA data. Il s'agit de l'organisme fournissant toutes les nouvelles immatriculations au gouvernement notamment dans le cadre du baromètre mensuel de l'AVERE. L'étude prospective se base sur le scénario de l'ICCT, une ONG internationale qui produit de nombreux rapports en lien avec la mobilité électrique. Cette ONG a produit un rapport fin 2021 qui analyse les besoins en infrastructure de recharge sur la France. [13] [14]

La méthodologie se base sur cette étude avec **l'ajout de données d'usages et externes** afin de pouvoir affiner à la maille de la commune.

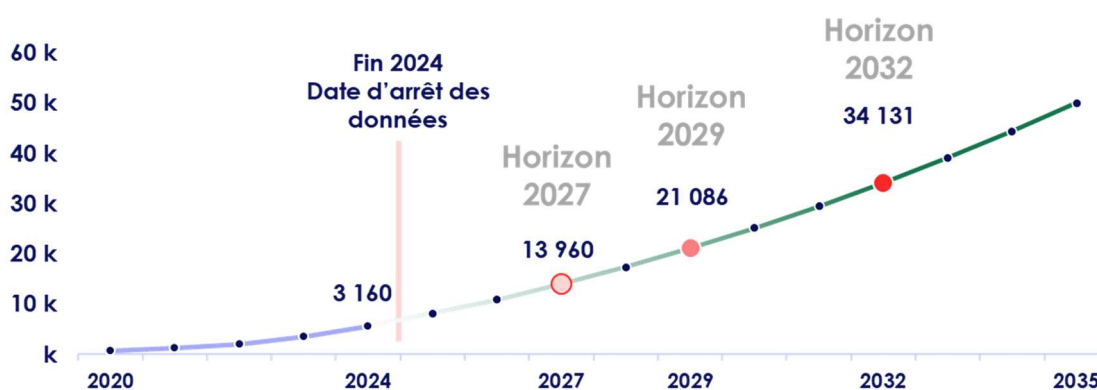
A partir d'un scénario d'évolution du parc de véhicules électriques national, l'algorithme permet de **distribuer les véhicules électriques au sein des différents découpages géographiques** en se basant sur :

- **L'historique d'évolution** du nombre de véhicules électriques à chaque maille jusqu'à mai 2024
- **La taille du marché** du véhicule (toutes motorisations confondues) de la maille à 2024.

L'exercice est réalisé sur les véhicules particuliers (VP) et sur les véhicules utilitaires légers (VUL) de manière séparée.

b. Evolution du parc de véhicules électriques sur la CABBALR

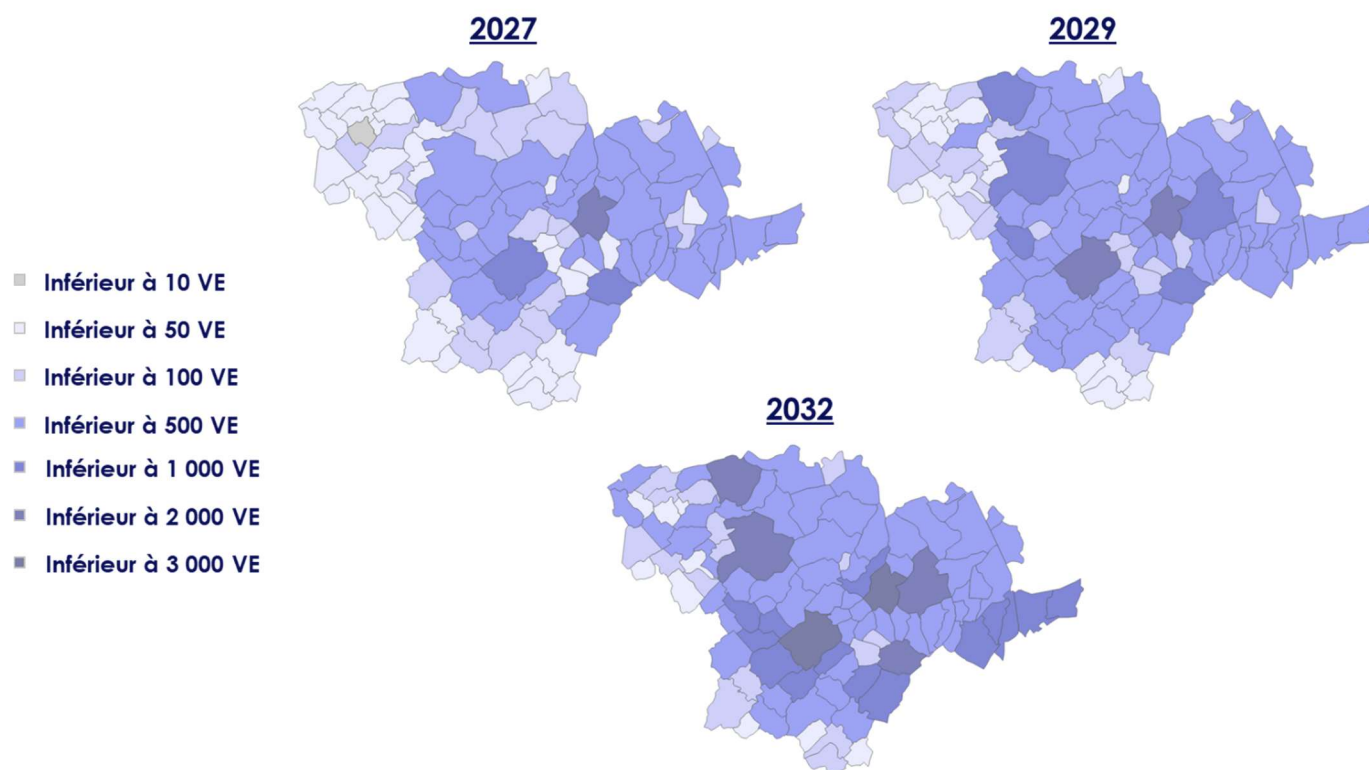
En 2024, il est estimé que le nombre de véhicules particuliers tous types de moteurs confondus sur le territoire est de 160 746. Le nombre de VE identifiés est de 3 160, ce qui représente 1,97% du parc total. A horizon 2032, le parc de VE est estimé à 34 131, soit 21,2% du parc de véhicules particuliers actuels. Il est estimé que l'augmentation du nombre de véhicules particuliers n'est pas significative à horizon 2032.



Evolution du parc de VE à échéance 2027, 2029 et 2032 [Gireve]

Le développement du parc de VE est concentré principalement sur les centres urbains denses tels que les polarités autour de Bruay-la-Buissière, Béthune, Lillers, Isbergues.

Le plafond estimé du nombre de VE par commune est de 3 000. Sur quelques communes, il n'est pas identifié d'augmentation significative des parcs.



Perspectives de développement du parc de VE, par jalon temporel et par commune [Gireve]

c. Analyse des besoins en IRVE

Une fois estimé l'évolution du nombre de VE sur le territoire de la CABBALR, l'étape suivante a consisté à dimensionner les infrastructures de recharge à partir des critères suivants :

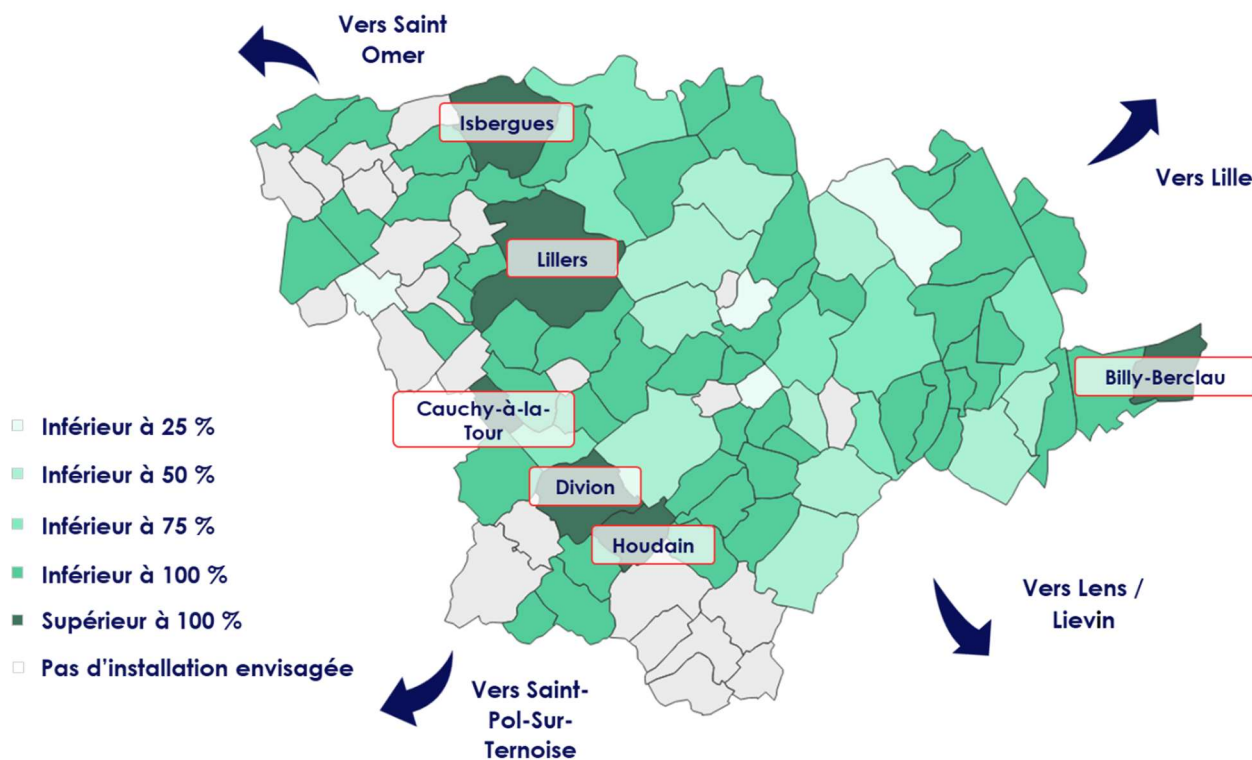
Phase d'analyse macro

La première étape est la mise en perspective des hypothèses d'usages des IRVE, en fonction des profils de recharge : **recharge domicile / de destination, recharge d'opportunité, recharge de mobilité**. Pour rappel, la description de ces profils est détaillée au chapitre 1

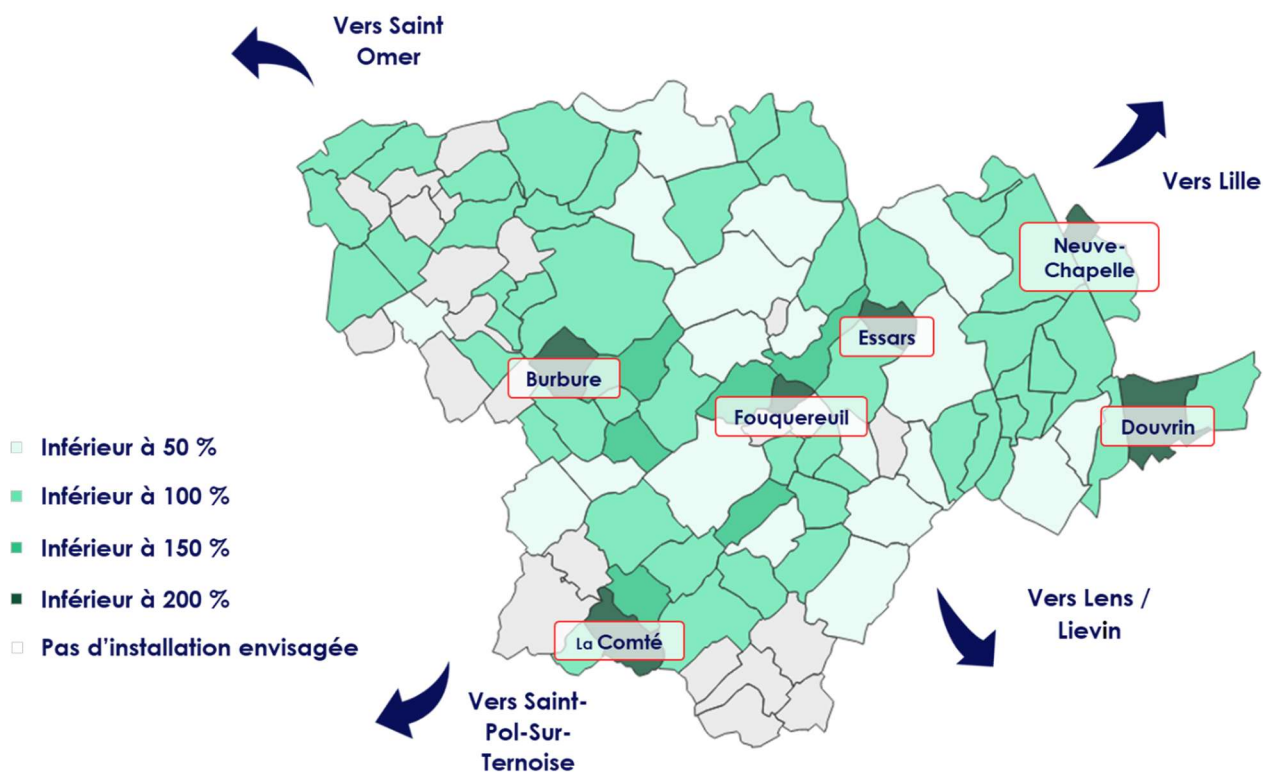
Sur la base des **données de consommation des 12 derniers mois** clos glissants précédant le démarrage de l'élaboration du SDIRVE, la puissance moyenne par type de recharge ouverte au public est déterminée. A cela est rajouté le **nombre moyen d'heures par jour d'utilisation par points de recharge**.

Une analyse supplémentaire est effectuée pour corriger les premiers résultats, en prenant notamment en compte les **facteurs d'attractivité des territoires** (tendance de la balance démographique, trafic et axes routiers majeurs, points d'intérêt, centres économiques, etc.) ainsi qu'une volonté d'harmonisation avec les communes limitrophes.

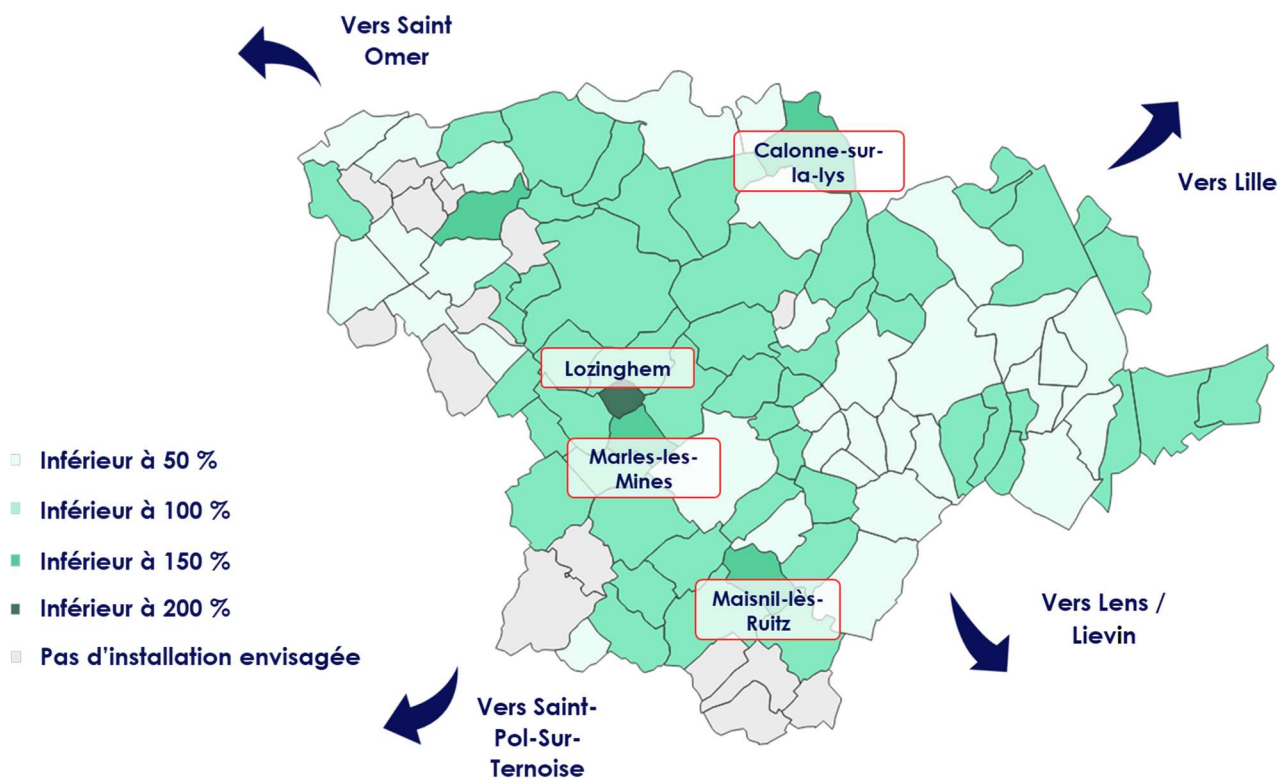
Les cartes ci-dessous présentent les résultats des estimations pour chaque échéance.



Taux d'augmentation des besoins en IRVE par commune à échéance 2027 [Gireve]



Taux d'augmentation des besoins en IRVE par commune à échéance 2029 [Gireve]



Taux d'augmentation des besoins en IRVE par commune à échéance 2032 [Gireve]

i. Synthèse de l'évaluation des besoins

A partir de l'évaluation des besoins de recharge liés au développement attendu des véhicules électriques sur notre territoire, le **nombre de points de recharge devant être disponible sur le territoire à horizon 2032 est estimé à 1600, soit environ 4 fois le parc actuel de stations**. Le tableau ci-dessous définit la montée en puissance aux 3 échéances temporelles et selon les modes d'usage, ainsi que le taux d'augmentation du nombre de points de recharge par rapport à l'échéance précédente. **Pour 2027, ce taux est calculé par rapport à la date de l'état des lieux, c'est-à-dire 2024.**

	Domicile (~ 7 kW)	Opportunité (~ 22 kW)	Mobilité (~ 150 kW)
Echéance 2027	170 (+ 233 %)	403 (+ 57 %)	108 (+ 14 %)
Echéance 2029	323 (+ 90 %)	600 (+ 49 %)	122 (+ 13 %)
Echéance 2032	558 (+ 73 %)	903 (+ 50 %)	136 (+ 11 %)

Evaluation macro des besoins par échéance jusqu'à 2032 [Gireve]

d. Concertation publique

Une fois cette analyse macro des besoins en IRVE effectuée, des concertations ont été menées, selon deux axes :

- Auprès des 100 communes de l'EPCI de la CABBALR, au travers d'un questionnaire en ligne et d'entretiens individuels,
- Auprès des acteurs privés présents sur le territoire, au travers d'entretiens individuels.

En préambule à la concertation, une analyse fine a été menée pour identifier et positionner les emplacements des stations à la maille adresse postale, en prenant en compte l'ensemble des installations existantes, et en privilégiant au maximum les emplacements situés sur les fonciers publics de la commune ou de l'Agglomération, notamment pour **permettre la mise en place des leviers incitatifs à l'attention des opérateurs privés**. Les bornes de recharge associées à la mobilité ont majoritairement été identifiées sur les zones à forte fréquentation (axes de circulations majeurs, identifiés à partir de sources publiques).

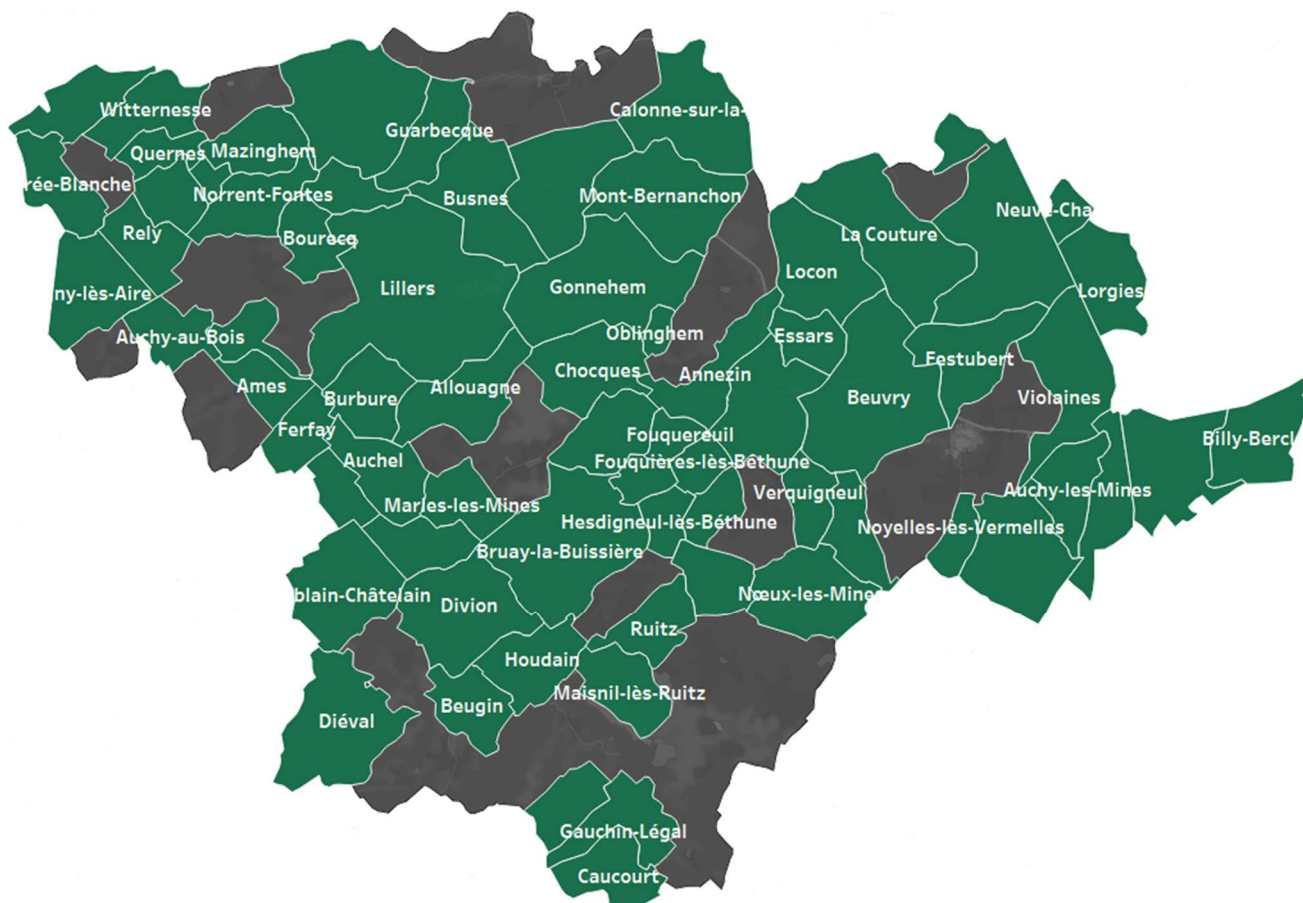
A l'issue de cette étape, la quasi-totalité du nombre de points de recharge estimés nécessaires à déployer ont été positionnés sur le territoire. **L'écart (moins de 5 % des points de recharge) est laissé à l'arbitrage de la collectivité**, en fonction des demandes spécifiques locales, des éventuelles installations en voirie, ou d'éventuels grands projets urbains. Il alimentera par exemple le dispositif de "bornes à la demande" (voir [annexe ii](#)).

La concertation a été menée par l'Agglomération auprès des 100 communes.

La conduite de cette concertation a été effectuée à l'aide d'un support interactif sur lequel étaient présentés les résultats de l'estimation fine, identifié au niveau de l'adresse postale pour chaque station, et par échéance temporel. Cette carte interactive était accompagnée d'un lien vers un questionnaire en ligne, que les responsables ou les communes pouvaient remplir rapidement.

Le 25 janvier 2025 les 100 communes ont été invitées à participer à une réunion de présentation du projet et de mode opératoire de la concertation (accès au site et réponse au questionnaire). Puis un travail très conséquent de suivi, de relance et d'accompagnement a été effectué par les équipes de l'Agglomération pour compléter les réponses obtenues directement au travers du questionnaire.

Pour finir, deux-tiers des communes ont répondu à la sollicitation.



Carte des communes ayant répondu à la concertation [CABBALR]

Les questions posées lors de cette concertation ont eu comme objectifs de :

- ⇒ **Valider la quantité et les types de services de recharge nécessaires** sur leur commune, en fonction des estimations qui leur ont été partagés.
- ⇒ **Vérifier les échéances de déploiement proposés**, afin de prendre également en compte les éventuels travaux d'urbanisme en cours ou prévu et mutualiser les installations.
- ⇒ **Sensibiliser sur le projet d'élaboration du schéma de déploiement de l'électromobilité** afin de préparer les élus locaux à une éventuelle sollicitation lors de la mise à disposition des terrains communaux.

Les retours des concertations ont contribué à ajuster le dimensionnement et le déploiement des IRVE,

Par ailleurs, ce présent schéma de déploiement de l'électromobilité s'appuie également sur le résultat des études du schéma de déploiement publié en 2021, afin de confirmer ou non les besoins de déploiement identifiés à l'époque.

Nous remercions les élus et responsables des communes qui ont participé à cette concertation. Au-delà d'une validation de la pertinence des propositions d'implantation, c'est également la démonstration d'un réel intérêt pour le développement de l'électromobilité sur le territoire.

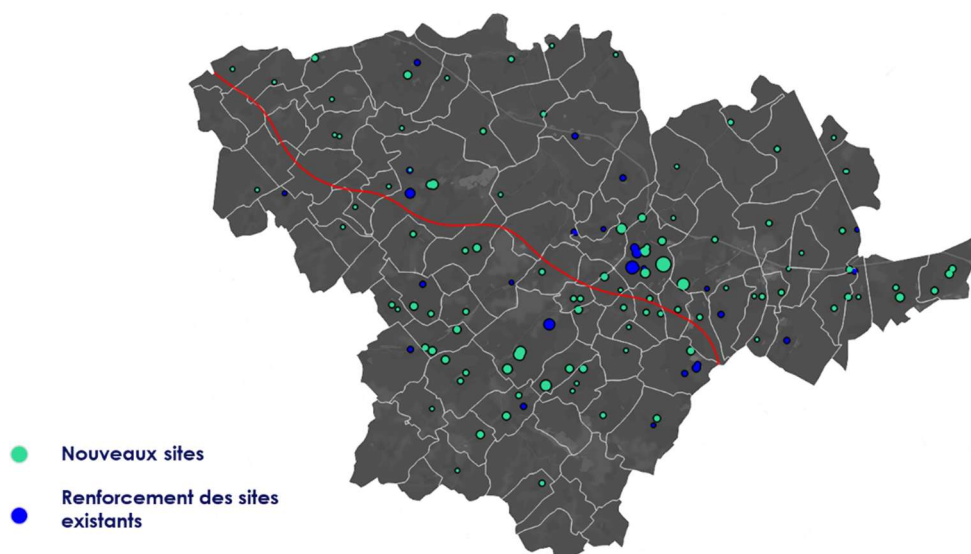
e. Résultat et présentation cartographique des déploiements

Après analyse de faisabilité avec les acteurs locaux (Enedis, la Région, les responsables territoriaux, l'Agence d'Urbanisme de l'Artois, l'office du Tourisme, Artois Mobilités), plusieurs cartes définitives de déploiements ont été produites, en fonction des échéances et services.

i. Préconisation d'installations à horizon 2027

En 2027, le parc de VE est estimé à presque 14 000 véhicules.

Il est préconisé de déployer **126 nouvelles stations** sur le territoire, pour renforcer le maillage, et **d'équiper 28 stations existantes avec des services de recharge supplémentaires**. Au total, ce sont **413 points de recharge complémentaires** qui sont attendus à cette échéance. **77 communes sont concernées** pour cette phase. Sur les 413 points de recharge à prévoir à cette échéance, 321 ont été identifiés sur le foncier public, et 92 sur le foncier privé.



Carte des déploiements prévus à échéance 2027

Au-delà de l'estimation théorique des besoins identifiés à cette phase, plusieurs facteurs extérieurs feront varier les besoins réels. Il est donc préconisé d'effectuer une veille particulière sur les aspects suivants :

- **L'évolution du cout d'achat des VE** : cette variable peut fortement impacter l'adoption par la population locale, avec un impact significatif sur les services de recharge majoritairement à "domicile public" et "d'opportunité".
- **La politique tarifaire de la recharge** : à l'heure actuelle, le cout moyen d'une recharge est encore très compétitif par rapport à l'essence. Cependant, cet aspect attractif est également soumis à une compétition entre acteurs du secteur. En fonction des tarifs pratiqués et la rareté des services, l'attractivité des stations peut varier.
- **La visibilité des services de recharge** : une autre variable joue également dans l'attractivité de la recharge électrique, à savoir la visibilité apportée aux emplacements des bornes de recharge. Cela peut se traduire par des éléments visuels forts sur chaque station, mais également une campagne de communication auprès de la population.

Depuis le 1^{er} janvier 2025, une série de mesures visant à pousser les gestionnaires de flottes à augmenter progressivement le quota de véhicule à faible émission lors du renouvellement de leur flotte est devenue effective. Ces mesures sont sanctionnées d'amendes, en cas de non-conformité à la réglementation, à chaque échéance, et en fonction de l'écart avec les objectifs définis par la réglementation.

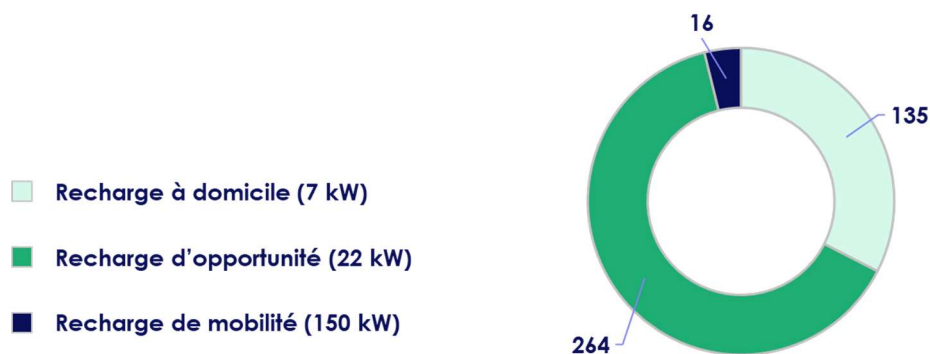
Echéance à fin	Quota de véhicules à faible émission sur l'ensemble de la flotte	Pénalité par véhicule à faible émission manquant
2025	15 %	2 k€
2026	18 %	4 k€
2027	25 %	5 k€
2028	30 %	
2029	35 %	
2030	48 %	

Table des objectifs des véhicules légers à faible émissions

Ces mesures vont également contribuer fortement à l'augmentation du trafic sur les bornes de recharge et donc les besoins de stations de recharge.

Un ensemble de recommandation est développé plus loin pour orienter les réflexions sur la promotions et l'accompagnement des bornes de recharge, ainsi que les indicateurs à suivre pour évaluer les ajustements nécessaires des préconisations de cette phase.

Cette phase de déploiement a comme objectif de répondre à la demande immédiate, et anticiper une demande très probable à moyenne échéance.

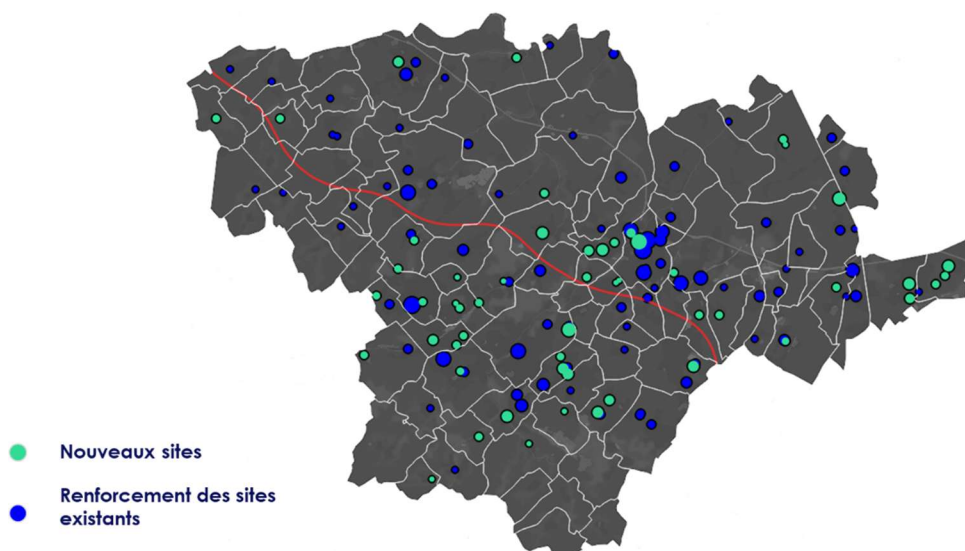


Préconisation d'installation des PdC par catégorie de puissance – échéance 2027

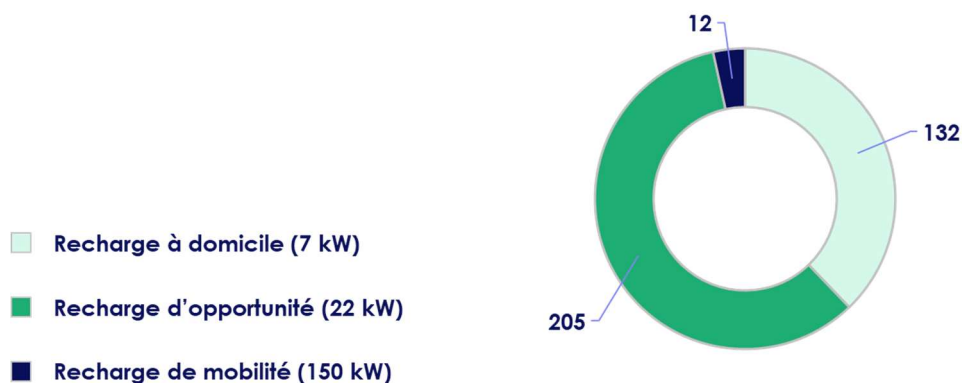
ii. Préconisation d'installations à horizon 2029

En 2029, le parc de VE est estimé à presque 21 086 véhicules.

Il est préconisé de déployer **54 nouvelles stations** sur le territoire, pour renforcer le maillage, et **d'équiper 89 stations existantes avec des bornes supplémentaires**. Au total, ce sont **349 points de recharge supplémentaires** qui sont attendus à cette échéance. **77 communes sont concernées** pour cette phase.



Carte des déploiements prévus à échéance 2029



Préconisation d'installation des PdC par catégorie de puissance – échéance 2029

A échéance 2029, l'action principale sera de renforcer les nouveaux sites déployés en 2027, afin de faire face à la montée des besoins dans les zones identifiées.

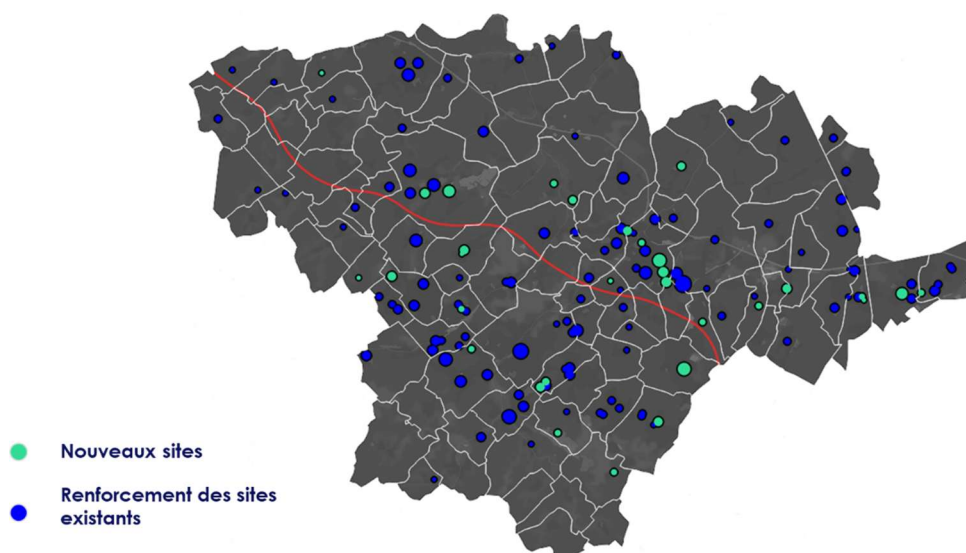
Les facteurs pouvant influencer l'impact d'une installation sur cette phase sont plus difficiles à estimer :

- Une campagne d'aides ou subvention à l'achat : pour les véhicules électriques, cela peut se révéler rapide pour en voir l'impact, mais aucune mesure en ce sens n'a été détectée à court terme.
- L'augmentation du parc de VE d'occasion : avec la montée en puissance de la vente de VE neufs, le marché des VE d'occasion devrait se développer. Ces véhicules sont encore majoritairement incompatibles avec la recharge ultra-rapide.

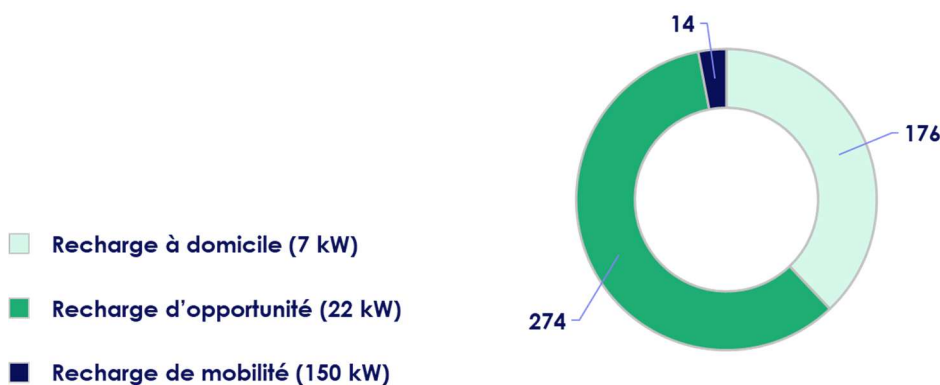
iii. Préconisation d'installations à horizon 2032

En 2032, le parc de VE est estimé à presque 34 131 véhicules.

Il est préconisé de déployer **31 nouvelles stations** sur le territoire, pour renforcer le maillage, et **d'équiper 116 stations existantes avec des services de recharge supplémentaires**. Au total, ce sont **426 points de recharge** qui sont attendus à cette échéance. **73 communes sont concernées** pour cette phase.



Carte des déploiements prévus à échéance 2032



Préconisation d'installation des PdC par catégorie de puissance – échéance 2032

A échéance 2032, la majorité des localisations identifiées comme “d’opportunité” pour l’installation des infrastructures de recharge seront équipés. Le besoin sera essentiellement orienté vers le renforcement des stations existantes.

Les facteurs pouvant influencer l’impact d’une installation à cette échéance ne sont pas suffisamment estimables. L’adoption des VE sera d’autant plus prégnante que les politiques gouvernementales renforceront leurs dispositifs de décarbonation des transports. Par ailleurs, l’impact sur le réseau électrique et les actions mises en place pour adapter la livraison d’énergie peut également jouer sur les tarifs pratiqués. **[15]**

f. Synthèse des déploiements

Au global, ces différentes analyses et travaux sur la localisation privilégiée des stations de recharge a permis de définir un emplacement précis pour plus de 1541 points de charge à horizon 2032 sur l’ensemble de l’Agglomération. Le tableau ci-dessous répartit ces points de charge par phase d’implantation et par catégorie de puissance.

Domicile	Opportunité		Mobilité
Puissance (en kW)	Autour de 7 kW	Autour de 22 kW	Autour de 150 kW
Type d’usage	Domicile public	Opportunité	Mobilité
Durée de recharge (*)	~ 5h	1h30 - 2h	Inf. à 30 min
Objectif 2027	135	264	16
Objectif 2029	12	205	132
Objectif 2032	176	274	14

(*) durée de recharge pour faire 200 km. Ce chiffre peut varier en fonction du modèle de véhicule, des conditions extérieures, etc.

Tableau prévisionnel des déploiements

Comme évoqué précédemment, le dimensionnement ainsi que la validation des localisations des IRVE ont été effectués au niveau de l’adresse précise du site d’implantation. Cette précision dans la localisation a permis une estimation fine de la faisabilité d’implantation. Cependant, en raison de projets parallèles pouvant être conduit avant le déploiement des bornes de recharge, ces estimations pourront être revues au cas par cas. Pour mémoire, le SDIRVE n’a pas un caractère prescriptif, mais apporte un éclairage aux opérateurs sur les emplacements à privilégier pour l’implantation de leurs bornes de recharge.

Concernant la capacité du réseau électrique à supporter ces installations, les informations partagées par Enedis précisent qu’aucune contre-indication n’est relevée sur le dimensionnement et les objectifs de déploiement. Cette affirmation doit cependant être nuancée au cas par cas, les capacités de charge du réseau pouvant fluctuer en fonction de la demande sur le réseau, ainsi que sur l’évolution des projets urbains avoisinants.

g. Concertation privée

La concertation s'est effectuée sous forme de réunion d'échanges avec les acteurs privés, avec en support un questionnaire non exhaustif, afin de permettre une liberté accrue sur les types de réponses et sur les informations communiquées par les acteurs privés. 24 opérateurs privés exploitants des infrastructures de recharge sur le territoire de la CABBALR ont été identifiés sur le territoire, 4 ont pu nous répondre. Ces enquêtes ont été croisées avec le résultat d'enquêtes similaires effectuées sur une période équivalente, sur des territoires ou modes de gestion similaires à ceux existant sur la CABBALR.

Nous remercions particulièrement les acteurs Powerdot, Last Mile, Atlante et Rossini Energie pour le temps qu'ils ont consacré à répondre à cette enquête.

De cette concertation se dégagent les réflexions suivantes :

- La majorité des opérateurs privés sur le territoire répondent en priorité aux appels d'offres lancés par les enseignes d'exploitation commerciales, distributeurs alimentaires, ou autres commerces possédant un parking public à forte fréquentation. Ces opérateurs privilégient l'installation de recharge de mobilité, à haute puissance de recharge (> 150 kW)
- Le marché semble s'orienter vers le regroupement des opérateurs de recharge en entité unique.
- Les acteurs possèdent ou ont majoritairement leurs préférences en matière de constructeur et modèles de bornes de recharge.

Des recommandations surtout, ont été évoquées pour permettre l'adhésion rapide des opérateurs privés, en cas de publication d'un marché pour l'installation et l'exploitation d'infrastructures de recharge (option qui n'est pas retenue à date), à savoir :

- Le panel de choix de modèles de borne de recharge ne doit pas se limiter à un catalogue qui ne contiendrait pas leurs modèles préférentiels.
- Les marchés doivent indiquer les éventuelles contraintes auxquelles ils peuvent être éventuellement exposés : contraintes de travaux en raison de sites historiques, chartes de couleurs spécifiques pour l'habillage des bornes de recharge, etc. Par ailleurs, une demande forte de communication sur les zones à risque d'inondation a été relevé : dans ces zones, une borne de recharge devra être surélevée, impliquant des coûts d'installation supplémentaires, et des problématiques d'accès PMR à prendre en compte.
- Prévoir des délais de concession suffisamment long, entre 15 et 20 ans, afin de permettre la rentabilité lente des infrastructures de recharge.
- Communiquer clairement sur les sites où sont tenus les événements ou manifestations culturelles pouvant bloquer l'accès aux stations : préciser la période concernée et le nombre de jours.

Une demande forte sur les aspects des raccordements électriques a également été remontée : communiquer la puissance disponible restant du PDL le plus proche, identifier les coûts de raccordement, etc.

Ressources

[13] Données 3A data via les rapports publiés par

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

[14] Rapport ICCT sur l'évolution des besoins en IRVE

www.theicct.org

[15] Lien vers l'article sur l'évolution des modes de consommation d'énergie

<https://observatoire.enedis.fr/article/en-2050-a-quoi-pourraient-ressembler-la-consommation-et-la-production-delectricite>

8. Budgétisation du déploiement des IRVE à objectif opérationnel 2027

a. Méthodologie appliquée pour l'estimation du budget.

L'analyse fine du déploiement des bornes de recharge permet d'identifier le nombre de points de recharge ainsi que la configuration de ces points de recharge, station par station. L'estimation effectuée se base sur une simulation des grilles tarifaires Enedis.

i. Estimation des coûts d'installation

Le coût d'installation a été élaboré en estimant les configurations de toutes les bornes nécessaires à installer sur chaque site individuellement à horizon 2027, puis en proposant une estimation des coûts matériels, travaux public et raccordement éventuels pour chaque configuration.

- ⇒ **Coûts matériels** : analyse comparative du marché des bornes de recharge, estimation des coûts moyen pour chaque typologie de bornes.
- ⇒ **Coût d'installation** (génie civil) : source ACE et Guide du SDIRVE (2021).
- ⇒ **Coût de raccordement** : Guide du SDIRVE, complétée par les informations partagées par l'acteur public Enedis.

Une pondération du montant globale a été ajoutée en fonction du nombre de bornes de recharge installées, afin de prendre en considération les éventuelles réductions pour un achat groupé.

Préconisation importante :

Il a été rappelé par Enedis que le cumul de la puissance sur un site peut nécessiter des coûts de raccordement important : à partir de 250 kVA, la technologie d'acheminement de câble sur le site évolue, et peut nécessiter le remplacement total des câbles existants.

Par ailleurs, dès lors que la puissance dépasse le seuil de 250 kVA, l'opérateur doit procéder à l'achat et la gestion d'un poste de transformation individuel autonome. Le coût de ces postes de transformation tourne autour de 80 k€.

Le coût de raccordement est ici une moyenne, il peut varier en fonction de la technologie de câble employé (en raison de la puissance demandée), et également en fonction du nombre de mètre que nécessite le raccordement.

ii. Estimation des coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation sont évalués selon les configurations de bornes de recharge, de la totalité de la puissance installée, ainsi que les coûts d'exploitation estimés pour chacune des configurations. Concernant l'estimation des tarifs électriques, l'aide apportée par Enedis a permis d'affiner fortement les analyses.

- ⇒ **Abonnement électrique** : en se basant sur la grille tarifaire Enedis, le coût de l'abonnement a été fixé en fonction de la puissance totale requise sur le site.
- ⇒ **Coût de supervision technique** des bornes : identifié en fonction des remontées des opérateurs privés, ainsi que des informations partagées publiquement (Guide du Schéma Directeur)
- ⇒ Coût de la **maintenance préventive et curative** : évalué en fonction des données partagées publiquement.

En raison de la problématique soulevée par une puissance élevée, sur la base de la grille tarifaire Enedis, le coût de l'abonnement lorsque la puissance sollicitée est supérieure à 250 kVA doit être négocié au cas par cas avec Enedis.

En raison de la versatilité des comportements de recharge, les coûts d'exploitation en relation avec la consommation d'énergie n'ont pas été pris en compte dans le calcul.

b. Résultat de l'analyse budgétaire

Pour résumé, le budget estimé pour le déploiement des bornes de recharge à chaque échéance est identifié tel que :

Echéance	Estimation macro des coûts supplémentaires d'installations	Estimation macro des coûts supplémentaires d'exploitation
2027	Entre 2,9 M€ et 3,5 M€	Entre 550 k€ et 700 k€/an
2029	Entre 2,4 M€ et 3,5 M€	Entre 590 k€ et 800 k€/an
2032	Entre 2,4 M€ et 3,5 M€	Entre 700 k€ et 900 k€/an

Des chiffres plus précis pour chaque station sont partagés dans le tableau en annexe.

Le suivi rapproché de la fréquentation des bornes de recharge existantes permettra d'évaluer s'il est nécessaire d'anticiper les installations futures et donc d'inclure la puissance cumulée jusqu'à 2032 pour procéder à des travaux de raccordement en cohérence avec la puissance totale (pré équipement de la zone de stationnement).

L'avantage d'un raccordement anticipant les besoins futurs est la mutualisation des coûts en une fois, et évite ainsi les désagréments que peuvent représenter tant la gestion administrative pour l'opérateur que les difficultés de déplacement en raison des travaux en voirie pour les riverains. Cependant, il n'est pas évident que les besoins à long terme justifient le coût des travaux initialement évalué.

i. Aides et subventions potentielles pour le déploiement des IRVE

Des aides sont disponibles pour accompagner le déploiement des bornes de recharge, notamment **les taux de réfaction du TURPE**, qui s'élève à 75 % des coûts de raccordement lorsque le déploiement est effectué sur un territoire pour lequel un Schéma Directeur a été déposé et validé en préfecture (contre 40 % le cas échéant). [16]

Selon les configurations des localisations des sites sur lesquels il est préconisé d'installer des IRVE, le **programme Advenir** peut encore subventionner partiellement les frais d'achat et d'installation des bornes de recharge. Afin d'évaluer le montant de l'aide, Advenir a partagé un simulateur prenant en considération l'ensemble des scénarios d'installation. [17]

Au-delà de l'accompagnement à l'élaboration d'un SDIRVE, la Banque des Territoires propose plusieurs programmes d'investissement, de co-investissement, ou de prêt (prêt Mezzanine), selon que le projet de déploiement répond à plusieurs critères d'éligibilité [19] :

- Un horizon d'investissement à 12-20 ans,
- Des infrastructures fiables et robustes pour diminuer les coûts d'exploitation et de maintenance,
- La garantie de l'interopérabilité et du maintien de la solution technologique déployée,
- Un engagement fort sur la qualité de service et la disponibilité des infrastructures,

- L'analyse préalable de la nature des usages,
- La sécurisation préalable des modalités de raccordement,
- La sécurisation des emplacements et de leur accessibilité,
- Une tarification cohérente avec la structure des coûts.

Ressources

[16] Présentation des modalités du TURPE

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/reduction-tarif-dutilisation-du-reseau-public-transport-deelectricite>

[17] Simulateur de subvention Advenir

<https://advenir.mobi/je-definis-mon-projet/>

[18] Présentation de la Banque des Territoires

<https://www.banquedesterritoires.fr/schemas-directeurs-de-developpement-des-infrastructures-de-recharge-laide-bonifiee-au-raccordement>

[19] Présentation des informations et liens de contact prêt Mezzanine

<https://www.banquedesterritoires.fr/produits-services/investissement/financement-infrastructures-recharge-avitaillement>

9. Stratégie de déploiement des IRVE à horizon 2027

Depuis 2015, les communes de l'Agglomération ont transféré la compétence IRVE à la Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys-Roman.

Dès lors l'ensemble des actions relatives au déploiement des bornes de recharge est du ressort de la CABBALR.

Cela se traduit de 2 façons :

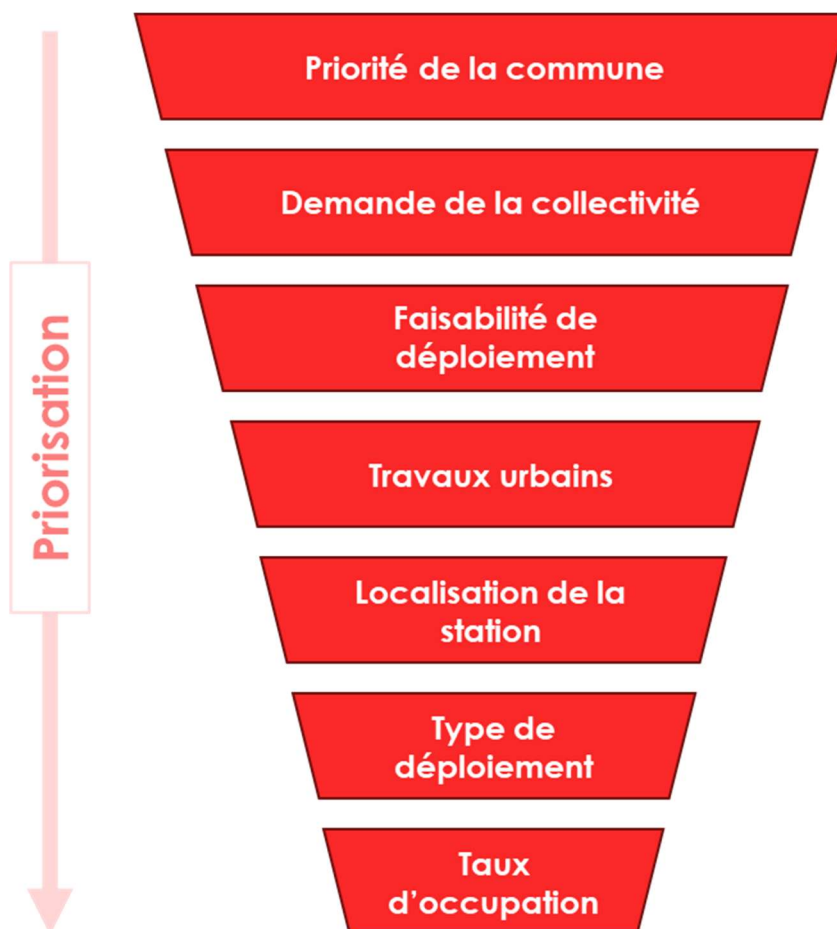
1. Les réflexions autour de la priorisation pour le déploiement progressif des bornes de recharge.
2. Le choix du mode opératoire pour le déploiement et l'exploitation des bornes de recharge.

a. Déploiement progressif des bornes de recharge

i. Méthodologie

La configuration de la CABBALR ainsi que les analyses précédentes permettent d'identifier une méthodologie répondant aux besoins détectés.

La méthodologie présentée ci-après propose une orientation pour la priorisation des installations, mais peut être sujette à des modifications en fonction des cas d'usages rencontrés.



- **Priorité de la commune**

En fonction des précédentes études, les communes ont été réparties en 3 catégories en raison des besoins identifiés, de la prévision d'installation ou de leur importance économique ou démographique.

- **Demande de la commune**

En relation avec ce Schéma de déploiement de l'électromobilité, les communes et collectivités ont pu remonter les besoins liés à des spécificités non détectées. Leurs implications dans cette démarche priorisent ces demandes.

- **Faisabilité de déploiement**

En fonction de la localisation proposée, le site peut être confronté à des problèmes urbains freinant le déploiement d'une borne (sites historiques, choix de politique locale d'urbanisation, etc.). Une infaisabilité doit reporter le déploiement, soit ultérieurement, soit sur une autre localisation.

- **Travaux urbains**

Les sites d'installations d'IRVE proposés peuvent faire l'objet de travaux urbains en cours ou à venir. Afin de mutualiser les coûts de travaux, les sites en question sont prioritaires.

- **Localisation de la station**

En raison d'une demande généralement plus importante en centre-ville, les sites qui y sont localisés sont plus prioritaires que les sites localisés en périphérie.

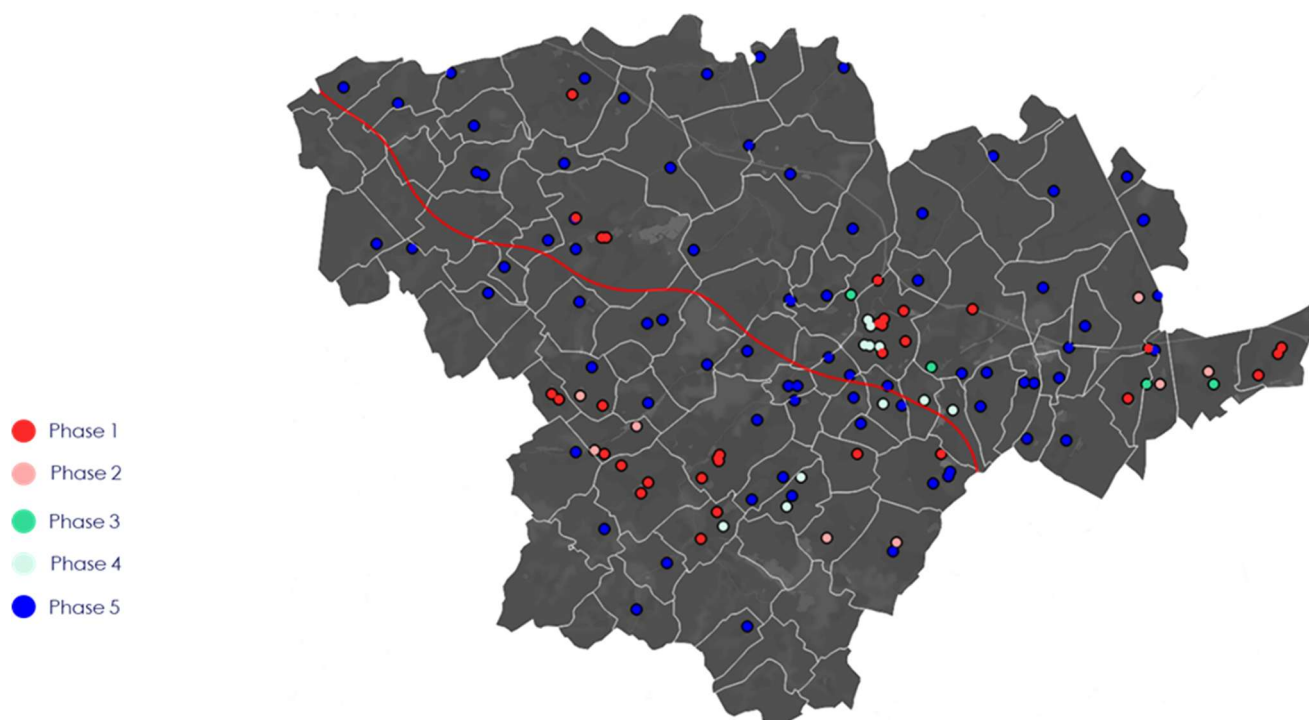
- **Type de déploiement**

L'analyse a montré que le niveau de saturation des IRVE n'est pas encore très élevé. De fait, il est prioritaire de déployer les IRVE sur de nouveaux sites, afin d'augmenter la visibilité des services de recharge, et améliorer l'adhésion à la mobilité électrique.

- **Taux d'occupation**

Il est anticipé une augmentation des usages sur certains sites. Dans ce cas, c'est le niveau du taux d'occupation qui priorise les renforcements d'installations.

i. Résultat de la priorisation :



Carte des ensembles de sites en fonction de leur priorité d'installation, en 2027

5 priorités ont été identifiées pour le déploiement progressif des infrastructures de recharge

- Priorité 1 : concerne les sites sur lesquels des besoins immédiats ont été constatés, dans des zones à forte densité de population, zone économique ou à fort potentiel touristique (centre-ville)
- Priorité 2 : concerne les sites sur lesquels des besoins immédiats ont été constatés, dans les zones périphériques (péri-urbains, densité de population moins forte, etc.), pour une recharge d'opportunité ou de mobilité
- Priorité 3 : concerne les sites pour lesquels les services existants sont estimés insuffisant à échéance 2027, dans des zones à forte densité de population, zone économique ou à fort potentiel touristique (centre-ville), pour une recharge d'opportunité ou de mobilité
- Priorité 4 : concerne les sites pour lesquels les services existants sont estimés insuffisant à échéance 2027, dans des zones à forte densité de population, zone économique ou à fort potentiel touristique (centre-ville), pour une recharge d'opportunité ou de mobilité
- Priorité 5 : Concerne les autres types de localisation, majoritairement des besoins de recharge à domicile estimés à 2027.

	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4	Priorité 5
Type de besoins	Besoins immédiat, centre-ville ou zone économique	Besoins immédiat, périphérie des centres d'activités ou agglomérations	Besoins à 2027, centre-ville ou zone économique	Besoins à 2027, périphérie des centres d'activités ou agglomérations	Besoins à 2027, Résidentiel majoritairement

10. Actions de déploiement

i. Méthodologie pour le mode opératoire

Pour assurer le déploiement des bornes prévues dans ce SDIRVE, la CABBALR fait le choix de recourir aux opérateurs privés dans le cadre d'**Appel à Initiatives Privées (AIP)**.

Ce mode opératoire permet aux candidats qui en expriment l'intérêt de se positionner sur les opportunités, en fonction des conditions proposées (mais non imposées) dans le cadre d'un cahier des charges. Il vise notamment à faciliter ces initiatives privées en mettant le domaine public à disposition d'un opérateur en vue d'une exploitation économique.

Après validation du SDIRVE par le préfet du Pas de Calais, l'Appel à initiatives privées sera lancé si possible en février 2025. Compte tenu de la durée de consultation puis celle d'analyse des propositions et de négociations éventuelles, le Conseil communautaire pourra délibérer à l'automne 2026 le choix du/des opérateurs retenus pour déployer les xxx bornes de la 1ère phase sur domaine public communal ou communautaire. Les 1ères bornes pourraient être implantées avant la fin 2026.

La CABBALR se réserve le droit de proposer des modalités différentes à chaque lot, afin d'adapter les niveaux d'exigence de services attendus en fonction des niveaux de rentabilité identifiés à moyen et long terme.

Exemple de modalité préconisée :

- Echelonnement progressif des installations, en nombre de sites et en nombre de points de recharge sur ces sites.
- Critères allégés pour les indicateurs de performance sur les sites dont le niveau de rentabilité est évalué positif à longue échéance,
- En fonction des possibilités, laisser au lauréat la possibilité de déployer les infrastructures sur d'autres localisations que celles identifiées dans le lot.

En fonction des résultats de communication sur ces AMLs, ou en fonction de changement de priorité, la CABBALR pourra également proposer ces lots sous un autre format, tels que la DSP ou la concession.

ii. Indicateurs de suivi et mise à jour du schéma de déploiement

Afin de suivre l'état de déploiement et assurer ainsi la mise à disposition des IRVE auprès des riverains et d'une population itinérante, il est préconisé d'effectuer une veille sur les sujets suivants, entre autres :

- **Nombre de points de recharge installés sur le territoire** : cet indicateur aura pour vocation à vérifier les déploiements de manière graduelle, afin de détecter les zones grises restantes, réévaluer les priorités de déploiement éventuels en fonction des déploiements effectués en dehors de la consultation du présent schéma.
- **Taux de disponibilité des installations de recharge** : bien que, dans le cadre d'un AML, il est souhaité que la responsabilité de rentabilité soit laissée à l'opérateur lauréat, une infrastructure indisponible équivalent ainsi à une perte financière pour lui, il est nécessaire de suivre cet indicateur afin de conserver une image attractive et rassurante pour les usagers, valorisant ainsi l'adoption des VE.
- **Taux d'utilisation des infrastructures** : de même que pour le taux de disponibilité, cet indicateur sera de la responsabilité de l'opérateur lauréat. Néanmoins, cet indicateur est indispensable pour suivre le développement de l'activité de l'électromobilité et permettre à la CABBALR de reprioriser si nécessaire les actions de déploiement.

D'autres indicateurs peuvent apporter au SDIRVE l'assurance d'un bon fonctionnement des équipements, avec des objectifs en vue d'améliorer l'expérience des usagers, telle qu'un indicateur portant sur le **taux de réussite de sessions**, c'est-à-dire le nombre de sessions qui n'ont pas nécessité de passer plusieurs fois le badge sur la borne (ou coupure d'accès au TPE), ou encore un **suivi des économies de CO² réalisées par l'utilisation de la recharge électrique publique**, dans le cadre de la stratégie nationale bas-carbone.

iii. Mise à jour du schéma de déploiement de l'électromobilité

Le SDIRVE a vocation à devenir le support pour l'orchestration des déploiements d'IRVE sur le territoire. Néanmoins, il n'interdit pas l'installation d'infrastructures en dehors de ce contexte, notamment pour les acteurs privés.

Ces acteurs pouvant déployer des installations en dehors de ce cadre, il est recommandé d'effectuer un suivi des déploiements parallèles, en effectuant une mise à jour régulière de l'état des lieux sur une échelle globale.

11. Remerciements

L'élaboration de ce rapport n'aurait pas pu avoir lieu sans la participation active **des acteurs publics** agissant sur le territoire, tant par leurs contributions ayant permis une compréhension fine des enjeux sur le territoire, que par leur partage d'expériences, ayant permis d'évaluer la pertinence de certaines hypothèses :

- **La Région**
- **Enedis**
- **Le Département**
- **Les communes**

Nous remercions également **la Banque des Territoires**, qui a contribué au financement de cette étude, permettant ainsi l'élaboration d'un schéma de déploiement au service de la population.

Nous renouvelons une nouvelle fois nos remerciements aux **élus locaux**, très nombreux à avoir participé à la concertation : les informations transmises contribuent à éviter les écueils de positionnement et dimensionnement des infrastructures de recharge, ainsi que la détection d'opportunités éventuelles.

Enfin, nous remercions **les acteurs privés** ayant participé à la consultation, dont les retours d'expériences ont permis d'apporter des préconisations tant en termes d'hypothèses de déploiement que dans la perspective d'élaboration d'appels à projets attractifs et pertinents.

12. Annexes

i. Tableau des déploiements

Echéance	N° de référence station	Commune	Latitude	Longitude	Suggestion de déploiement	Lent	Accélééré	Rapide	Adresse du site	Site privé / public	Type de Localisation
2027	1	Alauagne	50.530445	2.5054	Nouvelle station	1	1	0	15 Rue Du Marechal Leclerc, 62157 Alauagne	Privé	Parking Commerces
2027	4	Ames	50.541617	2.414042	Nouvelle station	1	0	0	Pl. de l'Eglise, 62190 Ames	Public	Parking Eglise
2027	6	Annequin	50.508616	2.72726	Nouvelle station	0	2	0	5 Pl. de la République, 62149 Annequin	Public	Parking Mairie
2027	7	Annequin	50.508877	2.721728	Nouvelle station	0	0	1	Nefito, 100 D941, 62149 Annequin	Privé	Parking Commerces
2027	9	Annezin	50.5408481	2.622343952	Nouvelle station	3	4	0	15 Rue Paul et François Vasseur, 62232 Annezin	Autre	Parking voirie résidentiel
2027	16	Auchel	50.50434748	2.466606072	Nouvelle station	2	2	0	4-10 D183, 62260 Auchel	Autre	Parking public centre-ville
2027	20	Auchy-les-Mines	50.503174	2.781467	Nouvelle station	0	2	0	299 Rue de Douai, 62138 Auchy-les-Mines	Public	Parking Sport
2027	25	Barlin	50.452332	2.608387	Nouvelle station	0	2	0	84 Marcel Wacheux, 62620 Barlin	Public	Parking centre culturel
2027	44	Béthune	50.530341	2.639978	Nouvelle station	0	4	0	42 Av. Jean Jaurès, 62400 Béthune	Privé	Parking DSP
2027	45	Béthune	50.52992	2.640179	Nouvelle station	0	6	0	3 Rue Aristide Bland, 62400 Béthune	Privé	Parking DSP
2027	60	Béthune	50.519824	2.640322	Nouvelle station	3	3	0	Gare de Béthune, 587 Rue Jean Baptiste Lebœuf	Public	Gare ferroviaire
2027	61	Béthune	50.53034428	2.638229079	Nouvelle station	0	2	0	19 Bis Rue des Treilles, 62400 Béthune	Privé	Parking Commerces
2027	63	Beugny	50.443051	2.516816	Nouvelle station	2	2	0	Parking en face du 8-2 Rue de la Place, 62150 Public	Public	Parking public zone résidentielle
2027	69	Beuvry	50.514451	2.688465	Nouvelle station	3	7	0	27 Rue Delbecq, 62660 Beuvry	Autre	Parking Hopital
2027	72	Billy-Berclau	50.521719	2.869589	Nouvelle station	3	0	0	Parking salle de danse, rue Paul Langevin, 62113 Public	Public	Parking public zone résidentielle
2027	73	Billy-Berclau	50.519408	2.867682	Nouvelle station	2	2	0	153 Rue du Général de Gaulle, 62138 Billy-Berclau	Public	Parking Sport
2027	77	Billy-Berclau	50.511446	2.856369	Nouvelle station	0	3	0	Parking Auchan, Rue du Général de Gaulle, 6 Privé	Public	Parking Commerces
2027	78	Blessy	50.616473	2.331308	Nouvelle station	1	0	0	35 Rue des Prés, 62120 Blessy	Public	Parking Eglise
2027	97	Bruay-la-Buissière	50.48119793	2.545964736	Nouvelle station	4	4	0	Pl. Henri Cadot, 62700 Bruay-la-Buissière	Autre	Parking public centre-ville
2027	98	Bruay-la-Buissière	50.482497	2.546884	Nouvelle station	4	4	0	Eplanade François Mitterrand, Rue Pierre Bé	Autre	Parking public centre-ville
2027	99	Bruay-la-Buissière	50.48026869	2.544424666	Nouvelle station	4	0	0	Pl. de l'Europe, 62700 Bruay-la-Buissière	Autre	Parking public centre-ville
2027	100	Bruay-la-Buissière	50.474178	2.536919	Nouvelle station	0	4	2	Intermarché, Rue Augustin Caron, 62700 Bruay	Privé	Parking Commerces
2027	103	Burbure	50.53817851	2.466309638	Nouvelle station	1	1	0	Rés Charles Delannoy, 62151 Burbure	Public	Parking Eglise
2027	106	Busnes	50.587118	2.518864	Nouvelle station	1	1	0	57-25 D187, 62350 Busnes	Public	Parking Mairie
2027	109	Calonne-Ricouart	50.484335	2.475388	Nouvelle station	0	3	0	Parking Supermarché Match, angle rue André	Privé	Parking Commerces
2027	110	Calonne-Ricouart	50.482984	2.480984	Nouvelle station	2	2	0	35 Rue de la Gare, 62470 Calonne-Ricouart	Public	Gare ferroviaire
2027	114	Calonne-sur-la-Lys	50.623567	2.618274	Nouvelle station	0	1	0	115-1 Rue de Merville, 62350 Calonne-sur-la-Lys	Public	Parking Eglise
2027	117	Cambin	50.510723	2.741622	Nouvelle station	1	1	0	7 Clos des Hélanthes, 62149 Cambin	Public	Parking Eglise
2027	120	Cauchy-à-la-Tour	50.504768	2.450451	Nouvelle station	0	2	0	Parking, 45-43 Rue Marcel Grebaut, 62260 Cai	Public	Parking public zone résidentielle
2027	121	Cauchy-à-la-Tour	50.502704	2.454827	Nouvelle station	1	0	0	2-1 Pl. Eugène Fontaine, 62260 Cauchy-à-la-Tc	Public	Parking Eglise
2027	128	Cuinchy	50.521728	2.747285	Nouvelle station	0	1	0	Pl. Arthur Lamendin, 62149 Cuinchy	Public	Gare ferroviaire
2027	133	Divion	50.47232504	2.50605169	Nouvelle station	2	0	0	1 Pl. des Martyrs, 62460 Divion	Public	Parking public centre-ville
2027	135	Divion	50.47872	2.490643	Nouvelle station	2	2	0	Parking de la Polyclinique, Divion	Public	Parking Hopital
2027	136	Divion	50.468407	2.501893	Nouvelle station	0	2	0	16 Rue Pierre Bachelet, 62460 Divion	Privé	Parking Commerces
2027	139	Douvrin	50.508416	2.830626	Nouvelle station	2	3	0	Pl. Basly, 62138 Douvrin	Autre	Parking public centre-ville
2027	143	Drouvin-le-Malais	50.493983	2.627945	Nouvelle station	1	0	0	Mairie, Sent. du Pré, 62131 Drouvin-le-Malais	Public	Parking Mairie
2027	144	Ecquedecques	50.560829	2.448525	Nouvelle station	1	0	0	Place de l'Eglise, 62190 Ecquedecques	Autre	Parking Eglise

Echéance	N° de référence station	Commune	Latitude	Longitude	Suggestion de déploiement	Lent	Accélééré	Rapide	Adresse du site	Site privé / public	Type de Localisation
2027	145	Essars	50.545973	2.660844	Nouvelle station	1	0	0	Rue du 11 Novembre, 62400 Essars	Privé	Parking Commerces
2027	149	Festubert	50.54354101	2.73240323	Nouvelle station	1	1	0	Salle des Fêtes 62149 Festubert	Public	Parking Salle Municipale (fête & autres)
2027	156	Fouquières-lès-Béthune	50.511668	2.621785	Nouvelle station	0	0	1	Cultura, Zone commerciale Actipolis, 2. 62232 F Privé	Public	Parking Commerces
2027	161	GivENCHY-lès-la-Bassée	50.529485	2.756942	Nouvelle station	1	0	0	6-3 Grand Place, 62149 GivENCHY-lès-la-Bassée	Privé	Parking Mairie
2027	168	Gosnay	50.507569	2.591596	Nouvelle station	0	2	0	1 Rue de Fouquières, 62199 Gosnay	Privé	Parking Commerces
2027	169	Gosnay	50.507546	2.586286	Nouvelle station	0	2	0	Place de la Libération 62199 Gosnay	Autre	Parking Salle Municipale (fête & autres)
2027	170	Guarbecque	50.612428	2.492029	Nouvelle station	1	0	0	Rue Delcourt, 62330 Guarbecque	Privé	Parking Commerces
2027	171	Hallicourt	50.474527	2.583631	Nouvelle station	2	2	0	Pl. Jean Jaurès, 62940 Hallicourt	Autre	Parking Mairie
2027	172	Hallicourt	50.466272	2.565482	Nouvelle station	4	4	0	2 Rue Emile Zola, 62940 Hallicourt	Privé	Parking Commerces
2027	178	Haisnes	50.50837	2.791955	Nouvelle station	0	2	1	237 Bis Rue Ignace Humblot, 62138 Auchy-les-Bains	Public	Parking Commerces
2027	179	Haisnes	50.508401	2.799533	Nouvelle station	0	2	0	11-5 Rue Roger Salengro, 62138 Haisnes	Public	Parking public centre-ville
2027	182	Ham-en-Artois	50.58873832	2.458007832	Nouvelle station	1	0	0	46-50 Rue de Lillers, 62190 Ham-en-Artois	Public	Parking Mairie
2027	183	Hemrin	50.41988232	2.562912414	Nouvelle station	0	2	0	10-100 Rue de Baraffes, 62150 Hemrin	Public	Parking Salle Municipale (fête & autres)
2027	187	Hesrin-Coupigny	50.450609	2.648575	Nouvelle station	0	3	0	25 Pl. de la Liberté, 62350 Hesrin-Coupigny	Autre	Parking public centre-ville
2027	189	Hesdigneul-lès-Béthune	50.50254255	2.590102746	Nouvelle station	2	2	0	11 Pl. du 11 Novembre, 62196 Hesdigneul-lès-B	Public	Centre de santé
2027	191	Houchin	50.482965	2.625865	Nouvelle station	1	0	0	36-38 Rue de Béthune, 62620 Houchin	Public	Parking Mairie
2027	194	Houdain	50.461763	2.54552	Nouvelle station	2	0	0	Collège, 1 Rue Louis Aragon, 62150 Houdain	Autre	Parking voirie résidentiel
2027	195	Houdain	50.451859	2.53606	Nouvelle station	2	2	0	6 Rue Henri Durant, 62150 Houdain	Autre	Parking Mairie
2027	198	Isbergues	50.613909	2.4625739	Nouvelle station	2	2	0	Parking en face de l'entrée de la gare Rue de Public	Gare ferroviaire	
2027	200	La Comté	50.426033	2.499635	Nouvelle station	1	0	0	Rue du moulin, parking proche Mairie	Autre	Parking Mairie
2027	202	Labouvrière	50.520538	2.563155	Nouvelle station	1	1	0	Rue du 11 Novembre, 62122 Labouvrière	Autre	Parking public centre-ville
2027	204	Labourse	50.49882502	2.680957545	Nouvelle station	0	2	0	38-40 Rue Achille Larue, 62113 Labourse	Public	Parking Mairie
2027	207	Lambries	50.621734	2.392876	Nouvelle station	0	2	1	Parking Intermarché, 29-125 Rue de Willemess	Privé	Parking Commerces
2027	212	Lespesses	50.551142	2.42326	Nouvelle station	1	0	0	Parking salle des fêtes 1-21 Rue de l'École, 6215 Public	Public	Parking Salle Municipale (fête & autres)
2027	215	Ligny-lès-Aire	50.55943	2.349916	Nouvelle station	1	0	0	Rue de l'église, en face de l'entrée du cimetière	Autre	Parking Eglise
2027	218	Lillers	50.568912	2.464266	Nouvelle station	0	0	1	Station service Total, D943, 62190 Lillers	Privé	Parking Commerces
2027	219	Lillers	50.561844	2.481791	Nouvelle station	3	3	0	23 Pl. Jean Jaurès, 62190 Lillers	Public	Parking public centre-ville
2027	222	Lillers	50.561784	2.4791319	Nouvelle station	2	2	0	52 Pl. de la Gare, 62190 Lillers	Public	Gare ferroviaire
2027	225	Locon	50.570407	2.66356	Nouvelle station	0	1	0	Parking devant le Parc des Sports, proche écc	Autre	Parking Sport
2027	227	Lorgies	50.56805	2.789791	Nouvelle station	0	1	0	1 Rue du Biez, 62840 Lorgies	Public	Parking Mairie
2027	228	Lorgies	50.56812	2.7906723	Nouvelle station	1	0	0	8 Rue du Biez, 62840 Lorgies	Public	Parking Mairie
2027	232	Marles-les-Mines	50.501565	2.506044	Nouvelle station	0	2	0	Place Roger Salengro, 62540 Marles-les-Mines	Autre	Parking Mairie
2027	235	Mazinghem	50.402331	2.405907	Nouvelle station	1	0	0	Le Village, 62120 Mazinghem	Public	Parking Salle Municipale (fête & autres)
2027	237	Neuv-e-Chapelle	50.583909	2.780884	Nouvelle station	1	0	0	29 Rue du Bois, 62840 Neuv-e-Chapelle	Autre	Parking Mairie
2027	248	Nœux-les-Mines	50.482872	2.67415	Nouvelle station	2	2	0	Gare, Rue Jean Moulin, 62290 Nœux-les-Mines	Autre	Gare ferroviaire
2027	249	Norrent-Fontes	50.585403	2.4076	Nouvelle station	0	2	0	44 RD 943, 62120 Norrent-Fontes	Public	Parking public zone résidentielle
2027	250	Norrent-Fontes	50.584665	2.411418	Nouvelle station	0	1	0	5 Rue Jules Ferry, 62120 Norrent-Fontes	Autre	Parking centre culturel

Echéance	N° de référence station	Commune	Latitude	Longitude	Suggestion de déploiement	Lent	Accélééré	Rapide	Adresse du site	Site privé / public	Type de Localisation
2027	251	Nouvelles-les-Vermelles	50,48836218	2,723612063	Nouvelle station	0	1	0	325-265 Rue des Résistants, 62980 Nouvelles-les-Vermelles	Autre	Parking public centre-ville
2027	253	Ourlon	50,45541	2,480793	Nouvelle station	0	1	0	553 Rue Deladennée, 62460 Ourlon	Public	Parking public zone résidentielle
2027	258	Richebourg	50,578751	2,738749	Nouvelle station	0	2	0	1 Pl. du Général de Gaulle, 62136 Richebourg	Public	Parking Mairie
2027	261	Robecq	50,595192	2,563878	Nouvelle station	0	2	0	Place Victor Berthe, 62350, Robecq	Public	Parking Eglise
2027	264	Ruitz	50,4675102	2,588724647	Nouvelle station	0	1	0	Proche Mairie, 3 Rue de Maisnil, 62620 Ruitz	Autre	Parking Mairie
2027	265	Ruitz	50,463724	2,5856626	Nouvelle station	1	0	0	Parking salles des Sports	Public	Parking Sport
2027	267	Sailly-Labourse	50,512695	2,700413	Nouvelle station	0	0	1	4 Bis Rte de Lille, 62113 Sailly-Labourse	Privé	Parking Commerces
2027	269	Saint-Floris	50,627553	2,570278	Nouvelle station	1	0	0	Parking de la Mairie de St Floris	Public	Parking Eglise
2027	272	Saint-Venant	50,621413	2,53974	Nouvelle station	0	2	0	165-101 D186, 62350 Saint-Venant	Public	Parking Sport
2027	274	Vaudricourt	50,50334202	2,623764628	Nouvelle station	1	1	0	Rés Agrestis, 62131 Vaudricourt	Public	Parking public zone résidentielle
2027	281	Verquigneul	50,502539	2,6644148	Nouvelle station	0	2	0	Sent. du Château, 62400 Verquigneul	Public	Parking public zone résidentielle
2027	284	Verquin	50,507645	2,643509	Nouvelle station	0	2	0	Leroy Merlin, Rue Jean Jaurès, 62131 Verquin	Privé	Parking Commerces
2027	285	Verquin	50,500422	2,6518006	Nouvelle station	0	2	0	Arena, ZAC du Beau Pré, 62131 Verquin	Public	Parking centre ludique
2027	286	Verquin	50,501124	2,6408476	Nouvelle station	0	2	0	33 Rue Constant Martin, 62131 Verquin	Public	Parking Eglise
2027	287	Vieille-Chapelle	50,59141	2,7041042	Nouvelle station	0	2	0	Mairie de Vieille-Chapelle	Autre	Parking Mairie
2027	289	Violaines	50,521437	2,792984	Nouvelle station	0	3	0	150 Rte nationale, 62138 Violaines	Privé	Parking Commerces
2027	291	Violaines	50,539788	2,787626	Nouvelle station	2	0	0	Pl. du Général de Gaulle, 62138 Violaines	Autre	Parking Mairie
2027	293	Wittemesse	50,61053285	2,36248275	Nouvelle station	1	0	0	42 Gr Grande Rue, 62120 Wittemesse	Public	Parking Eglise
2027	294	Gonnehem	50,55710805	2,532143944	Nouvelle station	0	1	0	22 La Place, 62920 Gonnehem	Public	Parking Eglise
2027	297	Beuvry	50,53554394	2,692014702	Nouvelle station	0	2	0	62 Rue Pasteur, 62138 Douvrin	Autre	Gare ferroviaire
2027	300	Douvrin	50,51279356	2,827473091	Nouvelle station	0	2	0	Parking du Complexe Sportif, 62 Rue Pasteur, 62138 Douvrin	Public	Parking Sport
2027	301	Auchel	50,50050301	2,479960992	Nouvelle station	0	2	0	Rue Georges Bernard, 62260 Auchel	Public	Parking public zone résidentielle
2027	303	Alouagne	50,53187358	2,514059539	Nouvelle station	2	2	0	Place Jean Jaurès, 62157, Alouagne	Autre	Parking public zone résidentielle
2027	304	Calonne-Ricourt	50,49305968	2,499496473	Nouvelle station	2	2	0	Salle Polyvalente Alfred Cordon, Boulevard de Public	Parking Salle Municipale (fete & autres)	
2027	305	Fouquieries-lès-Béthune	50,51808689	2,609711238	Nouvelle station	2	2	0	Parking du groupe scolaire Yves Dufel, 500 Rue de Public	Public	Parking public zone résidentielle
2027	306	Béthune	50,53202272	2,641153417	Nouvelle station	0	2	0	Rue Albert 1er, 62400 Béthune	Public	Parking public centre-ville
2027	307	Béthune	50,5459998	2,637946754	Nouvelle station	2	2	0	Port de Plaisance, 62660 Béthune	Public	Parking centre ludique
2027	308	Béthune	50,53513671	2,652730059	Nouvelle station	2	2	0	310-508 Av. de la Frm du Roy, 62400 Béthune	Public	Parking centre ludique
2027	309	Béthune	50,52404878	2,653475326	Nouvelle station	8	8	0	944 Rue de Lille, 62400 Béthune	Public	Parking Sport
2027	312	Ruitz	50,47423562	2,593898862	Nouvelle station	2	2	0	Village d'entrepreite, 10 Rue des Dames, 62620 f Public	Public	Parking Commerces
2027	313	Neuve-Chapelle	50,58302643	2,782452108	Nouvelle station	2	2	0	14-16 Rte du Cure, 62840 Neuve-Chapelle	Public	Parking public centre-ville
2027	314	Noeux-les-Mines	50,46433989	2,674585887	Nouvelle station	0	2	0	8 Pl. du Château d'Eau, 62290 Noeux-les-Mines	Autre	Centre de santé
2027	316	Lillers	50,56118192	2,478531481	Nouvelle station	3	3	0	2 Rue Château de Relingue, 62190 Lillers	Public	Gare ferroviaire
2027	317	Haisnes	50,49494397	2,805192184	Nouvelle station	0	2	0	Pl. Élie Reumaux, 62138 Haisnes	Autre	Centre de santé
2027	318	Maies-les-Mines	50,50141813	2,502491771	Nouvelle station	0	2	0	Rue d'Amiens, 62540 Maies-les-Mines	Autre	Centre de santé
2027	319	Annequin	50,50578391	2,719753914	Nouvelle station	0	2	0	15 Bd de la Victoire, 62149 Annequin	Autre	Centre de santé
2027	321	Auchel	50,51554245	2,454473351	Nouvelle station	0	2	0	306 Bd Emile Basty, 62260 Auchel	Autre	Centre de santé

Echéance	N° de référence station	Commune	Latitude	Longitude	Suggestion de déploiement	Lent	Accélééré	Rapide	Adresse du site	Site privé / public	Type de Localisation
2027	322	Bruy-la-Buissière	50.48051439	2.552997604	Nouvelle station	0	2	0	195 Rue Louis Dussart, 62700 Bruy-la-Buissière	Autre	Centre de santé
2027	323	Béthune	50.53142035	2.635888057	Nouvelle station	0	2	0	23 Rue Paul Bert, 62400 Béthune	Autre	Centre de santé
2027	324	Lillers	50.56906968	2.46869857	Nouvelle station	0	2	0	4 Rue du Fossé Cave, 62190 Lillers	Autre	Centre de santé
2027	325	Calonne-Ricouart	50.4965181	2.487536711	Nouvelle station	0	2	0	Rue d'Alsace Lorraine, 62470 Calonne-Ricouart	Autre	Centre de santé
2027	326	Béthune	50.52826333	2.634733384	Nouvelle station	0	2	0	1 Pl. Alexandre Morel, 62400 Béthune	Autre	Centre de santé
2027	327	Barlin	50.45706103	2.61653262	Nouvelle station	0	2	0	44 Rue Francisco Ferrer, 62620 Barlin	Autre	Centre de santé
2027	329	Saint-Venant	50.61696844	2.538179487	Nouvelle station	0	2	0	20 Rue de Busnes, 62350 Saint-Venant	Autre	Centre de santé
2027	330	Labourse	50.4993005	2.68075755	Nouvelle station	0	2	0	30 Rue Achille Larue, 62113 Labourse	Autre	Centre de santé
2027	331	Béthune	50.52743978	2.640250941	Nouvelle station	0	2	0	136 Bd Raymond Poincaré, 62400 Béthune	Autre	Centre de santé
2027	332	Calonne-Ricouart	50.49520757	2.483584058	Nouvelle station	0	2	0	Rue d'Alsace Lorraine, 62470 Calonne-Ricouart	Autre	Centre de santé
2027	333	Camblain-Châtelain	50.48339391	2.473060589	Nouvelle station	0	2	0	Village santé 65 rue Anatole France 62470 Car Public	Parking centre culturel	
2027	335	Norrent-Fontes	50.58640318	2.407351433	Nouvelle station	0	2	0	61 Route Départementale 62620 Norrent-Fontes	Parking administratif C48BALR	
2027	337	Burbure	50.53577284	2.465183657	Nouvelle station	0	2	0	2 Rue du Vaudieu, 62151 Burbure	Public	Centre de santé
2027	338	Busnes	50.59019052	2.516336611	Nouvelle station	0	2	0	240 Rue de Guarbecque, 62350 Busnes	Public	Centre de santé
2027	341	Maisnil-lès-Ruitz	50.45354261	2.689734448	Nouvelle station	0	2	0	1 Bis rue de Mulhouse 62620 MAISNILL- RUITZ	Public	Centre de santé
2027	343	Isbergues	50.61134852	2.451485785	Nouvelle station	0	2	0	668 Rue du Dr Baillet, 62330 Isbergues	Public	Centre de santé
2027	15	Auchel	50.514448	2.473723	Renforcement de la station	0	2	0	21-13 Rue d'Alouagne, 62260 Auchel	Privé	Parking Commerces
2027	18	Auchy-au-Bois	50.557796	2.370649	Renforcement de la station	1	0	0	6 Chau. Brunehaut, 62190 Auchy-au-Bois	Chc Public	Parking public zone résidentielle
2027	19	Auchy-les-Mines	50.520825	2.796775	Renforcement de la station	0	1	1	11-19 Av. Nelson Mandela, 62138 Auchy-les-M	Privé	Parking Commerces
2027	28	Béthune	50.529506	2.633765	Renforcement de la station	6	0	0	En face du Studio Théâtre, 147-71 Pl. du Maré- Public	Public	Parking public centre-ville
2027	33	Béthune	50.531753	2.632268	Renforcement de la station	4	0	0	Sur la place, proche de la rue 5002 Rue de l'At Public	Public	Parking Sport
2027	52	Béthune	50.522021	2.639003	Renforcement de la station	1	0	0	Parking Relai Nord, Av. du Maréchal Juin, 6240 Public	Public	Gare ferroviaire
2027	54	Béthune	50.522309	2.633114	Renforcement de la station	0	0	3	Lidl, Rue Jean Baptiste Lebas, 62400 Béthune	Privé	Parking Commerces
2027	55	Béthune	50.52258	2.63018	Renforcement de la station	0	11	0	Auchan, Rue du Train de Loos, 62400, Béthune	Privé	Parking Commerces
2027	68	Beuvry	50.512315	2.686108	Renforcement de la station	0	0	1	Toyota, rue des Meuniers, 62660 Beuvry	Privé	Parking Commerces
2027	90	Bruy-la-Buissière	50.495325	2.568363	Renforcement de la station	0	6	2	1115 Rue de la Libération, 62700 Bruy-la-Buiss	Privé	Parking Commerces
2027	115	Camblain-Châtelain	50.483589	2.464245	Renforcement de la station	1	1	0	11-2 Rue Jean Jaurès, 62470 Camblain-Châtel Public	Public	Parking Mairie
2027	124	Chocques	50.53874	2.588222	Renforcement de la station	1	0	0	659-571 D181B, 62920 Chocques	Privé	Parking Commerces
2027	126	Chocques	50.53919	2.58709	Renforcement de la station	0	2	0	628 Rue de Béthune, 62920 Chocques	Privé	Parking Commerces
2027	185	Hesin-Coupiigny	50.447415	2.646243	Renforcement de la station	1	0	0	Rue Lavoisier, 62530 Hesin-Coupiigny	Public	Parking Sport
2027	190	Hinges	50.56493	2.623624	Renforcement de la station	1	1	0	Parking en face de 109 Rue des Fusillés, 62232 t Public	Public	Parking Eglise
2027	193	Houdain	50.456455	2.548959	Renforcement de la station	0	2	0	Place de la Mame, 62150 Houdain	Public	Parking public centre-ville
2027	197	Isbergues	50.619552	2.469697	Renforcement de la station	0	2	0	11-5 Rue Roger Salengro, 62330 Isbergues	Public	Parking Commerces
2027	210	Lapugnot	50.515356	2.53991	Renforcement de la station	1	2	0	Petite place de parking, à la sortie de rue Cyr	Public	Parking Mairie
2027	216	Lillers	50.557663	2.464328	Renforcement de la station	3	3	0	Aire de covotlage, Rue du Général de Gaul	Public	Aire de covotlage &relai
2027	217	Lillers	50.568507	2.464051	Renforcement de la station	0	2	0	43 Rue Marfys de Libération, 62190 Lillers	Privé	Parking Commerces
2027	236	Mont-Bernanchon	50.58475	2.587524	Renforcement de la station	1	1	0	Rue des écoles, en face de l'école primaire Le	Public	Parking Sport



Echéance	N° de référence station	Commune	Latitude	Longitude	Suggestion de déploiement	Lent	Accélééré	Rapide	Adresse du site	Site privé / public	Type de Localisation
2027	239	Noeux-les-Mines	50.472015	2.669687	Renforcement de la station	2	0	0	369 Rue nationale, 62290 Noeux-les-Mines	Public	Parking Sport
2027	240	Noeux-les-Mines	50.47474	2.67852	Renforcement de la station	0	4	0	Proche Mc Donald, Rue Léon Blum, 62290 Noe	Privé	Parking Commerces
2027	241	Noeux-les-Mines	50.476332	2.67904	Renforcement de la station	0	2	0	Leclerc, Rue Léon Blum, 62290 Noeux-les-Mines	Privé	Parking Commerces
2027	266	Sailly-Labourse	50.500315	2.69666	Renforcement de la station	0	2	0	Place de l'Eglise, Station E	Autre	Parking public centre-ville
2027	275	Vendin-lès-Béthune	50.540741	2.608699	Renforcement de la station	0	1	0	Parking Carrefour 3 Rue du Renouveau, 62232	Privé	Parking Commerces
2027	277	Vermelles	50.487836	2.745849	Renforcement de la station	0	2	0	3 Rue Valtroire, 62980 Vermelles	Public	Parking public centre-ville
2027	288	Volaines	50.540555	2.798616	Renforcement de la station	0	0	1	18 Rue du 11 Novembre, 62138 Volaines	Privé	Parking Commerces

ii. Bornes à la demande

Point de recharge ouvert à tout public sur la voirie

Le programme Advenir propose une prime pour l'installation de bornes de recharge ouvertes à tout public sur la voirie ou justifiant s'insérer dans un service public de stationnement. Sont également éligibles les bornes de recharge exclusivement dédiées aux zones de stationnement des taxis.

Cette prime est réservée aux collectivités locales compétentes pour l'aménagement de la voirie. Il est toutefois fortement conseillé de déléguée à un professionnel de l'installation de bornes de recharge.

Source : <https://advenir.mobi/borne-voirie/>