



RAPPORT D'ORIENTATION BUDGETAIRE DE L'ANNEE 2026

Budget annexe pour l'activité IRVE – réseau ECOCHARGE 77

Service public industriel et commercial

Pour le débat d'orientation budgétaire

Séance du comité syndical du 12 novembre 2025

A - CADRE JURIDIQUE DES BUDGETS ANNEXES

Les budgets annexes constituent une dérogation aux principes d'universalité et d'unité budgétaire. Ainsi, parallèlement au budget principal qu'elles élaborent, les collectivités peuvent créer des régies afin de suivre l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial (SPIC) relevant de leur compétence ou d'individualiser la gestion d'un service public administratif (SPA) relevant de leur compétence. Ces régies ont pour objet d'établir le coût réel d'un service et, s'agissant des SPIC, s'assurer qu'il est financé par les ressources liées à l'exploitation de l'activité.

On peut qualifier de budget annexe le budget d'une régie, créé en vertu des dispositions de l'article L. 2221-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT), distinct du budget principal proprement dit, mais voté par l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale. Par conséquent, les budgets annexes regroupent principalement :

1. Les budgets relevant d'une régie disposant de la seule autonomie financière en vertu des articles L. 2221-11 et suivants du code général des collectivités territoriales (applicables à l'ensemble des collectivités locales en vertu des articles L. 1412-1 et L. 1412-2 du CGCT) ;
2. Les budgets relevant des régies simples ou directes, prévues par l'article L. 2221-8 du CGCT (applicable à l'ensemble des collectivités locales en vertu des articles L.1412-1 et L. 1412-2 du CGCT). Pour mémoire, il s'agit de régies créées avant 1926.

S'agissant des SPIC, le recours à un budget distinct du budget principal constitue une obligation. Les communes, les départements et leurs établissements publics sont obligés de constituer des budgets annexes propres pour la gestion de leurs services publics industriels et commerciaux (SPIC) conformément à l'article L. 2224-1 et L. 3241-4 du CGCT. Par conséquent ces budgets doivent être équilibrés en recettes et en dépenses. Ces budgets annexes sont soumis obligatoirement à une instruction spécifique M4.

Les activités soumises à la TVA peuvent être suivies sous forme de budget annexe. Afin de respecter les dispositions de l'article 201 du code général des impôts qui dispose que chaque service couvert assujéti à la TVA doit faire l'objet d'une comptabilité distincte s'inspirant du plan comptable général, il est préconisé par les instructions budgétaires et comptables que l'activité puisse être suivie de manière distincte. Par conséquent, les collectivités peuvent utiliser un budget annexe pour suivre cette activité.

Les budgets annexes des SPIC sont votés en équilibre et doivent être financés par les recettes liées à l'exploitation de leur activité (redevance, tarification usager, etc...). Les subventions sont interdites sauf exceptions législatives pour les communes. Les articles L. 2224-1 et L. 3241-4 du CGCT prévoient que les budgets des SPIC communaux, intercommunaux et départementaux, exploités en régie, affermés, ou concédés, doivent être équilibrés en recettes et en dépenses. En conséquence, les articles L. 2224-2 et L. 3241-5 du CGCT font interdiction aux communes, à leurs groupements et aux départements de prendre en charge dans leur budget propre des dépenses au titre des SPIC. Ces dispositions sont applicables aux syndicats de communes (CE, 29 octobre 1997, Société sucrière agricole Colleville). L'article L. 2224-2 du CGCT prévoit toutefois des assouplissements à ce principe pour les seules communes et leurs groupements.

Ainsi, l'interdiction de prendre en charge dans leurs budgets propres des dépenses au titre des SPIC

connaît six exceptions :

- Si les exigences du service public conduisent la collectivité à imposer des contraintes particulières de fonctionnement ;
- Si le fonctionnement du service public exige la réalisation d'investissements qui, en raison de leur importance et eu égard au nombre d'utilisateurs, ne peuvent être financés sans augmentation excessive des tarifs ;
- Si la suppression de toute prise en charge par le budget de la commune aurait pour conséquence une hausse excessive des tarifs ;
- Dans les communes de moins de 3 000 habitants et les établissements publics de coopération intercommunale dont aucune commune membre n'a plus de 3 000 habitants, aux services de distribution d'eau et d'assainissement ;
- Quelle que soit la population des communes et groupements de collectivités territoriales, aux services publics d'assainissement non collectif, lors de leur création et pour une durée limitée au maximum aux cinq premiers exercices ;
- Quelle que soit la population des communes et groupements de collectivités territoriales, aux services publics d'élimination des déchets ménagers et assimilés, lors de l'institution de la redevance d'enlèvement des ordures ménagères et pour une durée limitée au maximum aux quatre premiers exercices.

B - CONTEXTE JURIDIQUE DU RAPPORT D'ORIENTATION BUDGETAIRE

Le rapport d'orientation budgétaire (ROB) est une étape essentielle dans le cycle budgétaire annuel des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale. Consistant en un exercice de transparence, il constitue l'étape préalable à l'adoption du budget primitif d'un établissement public puisqu'il permet de discuter des orientations budgétaires annuelles de la collectivité et d'informer de sa situation.

La tenue du débat d'orientation budgétaire est obligatoire dans les régions, les départements, les communes de plus de 3 500 habitants, leurs établissements publics administratifs, les groupements comprenant au moins une commune de plus de 3 500 habitants (articles L.2312-1, L3312-1, L4311-1 et L5711-1 du Code Général des Collectivités Territoriales).

Afin d'améliorer la transparence financière, l'article 107 de la loi NOTRe du 7 août 2015 a formalisé le contenu de ce débat, en imposant à l'exécutif la réalisation d'un rapport sur les orientations budgétaires.

Le décret n° 2016-841 du 24 juin 2016 a précisé le contenu et les modalités de publication et de transmission du rapport d'orientation budgétaire.

Ainsi, le rapport doit comporter les informations suivantes :

- Les orientations budgétaires envisagées par la collectivité ;
- Les engagements pluriannuels envisagés ;
- Des informations relatives à la structure et la gestion de l'encours de dette ;
- Des informations sur la structure des effectifs et les dépenses de personnel.

Ces orientations budgétaires doivent permettre d'évaluer l'évolution ~~prévisionnelle~~ du niveau d'épargne brute, d'épargne nette et de l'endettement à la fin de l'exercice auquel se rapporte le projet de budget.

L'article 13 de la loi du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques pour 2018-2022 ajoute qu'à l'occasion du débat sur les orientations budgétaires, chaque collectivité présente ses objectifs concernant :

- L'évolution des dépenses réelles de fonctionnement ;
- L'évolution du besoin de financement annuel calculé comme les emprunts, minorés des remboursements de dette.

La loi de programmation des finances publiques (LPFP), pour les années 2023 à 2027 prévoit des mesures pour encadrer la trajectoire pluriannuelle de la dépense publique locale. Si le contrat de confiance (successeur des contrats de Cahors) est abandonné par le gouvernement, la fixation d'un objectif national d'évolution des dépenses de fonctionnement des collectivités locales et de leurs groupements (budgets principaux et budgets annexes) constitue une disposition majeure de cette loi de programmation. En outre, cette loi précise que des informations doivent figurer dans le ROB en matière de ressources humaines : structure des effectifs, éléments sur la rémunération (traitement indiciaire, régime indemnitaire, bonifications indiciaires, heures supplémentaires rémunérées, avantages en nature), durée effective du travail.

Le rapport d'orientation budgétaire porte sur le budget général et les budgets annexes de la collectivité lorsque de tels budgets annexes existent. Le budget général relève des instructions budgétaires et comptables M57 alors que les budgets annexes relèvent des instructions budgétaires et comptables M4.

Par délibération du 18 juin 2025, le comité syndical du SDESM a décidé de créer un budget annexe pour la gestion du réseau ECOCHARGE 77. Ce budget est créé à compter du 1^{er} janvier 2026.

C – COMPETENCES STATUTAIRES DU SDESM

Le SDESM est un syndicat mixte fermé à la carte qui intervient en qualité d'autorité organisatrice de la distribution publique d'énergie sur l'ensemble du département de Seine-et-Marne, au bénéfice de ses collectivités adhérentes qui lui ont transféré cette compétence.

Une révision statutaire a été engagée en 2021 pour mettre à jour les compétences du syndicat pour lui permettre de développer son expertise au profit des communes, mais aussi auprès des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Ces derniers ont en effet la charge d'élaborer et de mettre en œuvre les Plans Climat Air Energie Territorial, et les Contrats de Relance et de Transition Ecologique, désormais baptisés Contrats pour la Réussite de la Transition Ecologique.

Un arrêté préfectoral du 3 février 2022 est venu entériner les nouveaux statuts.

Ainsi, le syndicat exerce les compétences statutaires suivantes :

- Autorité organisatrice de la distribution publique d'électricité.
- Autorité organisatrice de la distribution publique de gaz.
- Etude, travaux et exploitation de toute installation produisant des énergies de source renouvelable.
- Installation, exploitation et maintenance des infrastructures de recharge pour véhicules électriques.
- Etude, travaux et exploitation de réseaux de chaleur et de froid à partir d'énergies renouvelables et de récupération. Réalisation du schéma directeur des réseaux de chaleur et de froid.

C'est au titre de la compétence Installation, exploitation et maintenance des infrastructures de recharge pour véhicules électriques que le SDESM a créé le réseau ECOCHARGE 77, considéré comme un service public industriel et commercial.

Cette compétence est exercée pour le compte de 207 collectivités (206 communes et la Communauté de Communes Brie Nangissienne qui intervient en représentation-substitution de la commune de Verneuil l'Etang) qui lui ont transféré cette compétence.

Par ailleurs, il coopère avec ses adhérents notamment pour :

- Coordonner la maîtrise d'ouvrage d'opérations de travaux.
- Assurer la maîtrise d'ouvrage de travaux.
- Coordonner ou participer à des groupements de commandes publiques ou bénéficier de mandats pour la passation et l'exécution de marchés publics. Il peut également créer des centrales d'achat au bénéfice exclusif de ses collectivités adhérentes.
- Réaliser des études, conseils et démarches d'assistance technique dans le cadre des compétences et missions exercées pour le compte de ses adhérents.

Au titre de cette coopération, le SDESM a développé une centrale d'achat permettant à ses collectivités adhérentes de bénéficier d'une prestation négociée pour la réalisation de travaux de fourniture et pose de bornes de recharge. Ces travaux sont financés par la collectivité maître d'ouvrage. Les bornes ainsi financées sont intégrées au réseau ECOCHARGE 77 qui réalise l'exploitation et la maintenance desdites bornes après transfert de la propriété de ces équipements au syndicat. A date, 8 communes ont d'ores et déjà bénéficié du dispositif.

D - LES MESURES DE LA LOI DE FINANCES 2025 POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LA MOBILITE DECARBONNEE

Au titre de la loi de finances pour 2025, le déficit public devrait être de 5,4% du PIB (contre 6,1% en 2024) avec un objectif de passer sous la barre des 3% en 2029. Le déficit de l'Etat atteindrait 139 milliards d'euros en 2025. Le poids de la dette publique est estimé à 115,5% du PIB.

L'Etat espère un redressement des comptes publics de l'ordre de 50 milliards d'euros, une diminution des dépenses publiques d'environ 23,6 milliards. Quant aux recettes, plusieurs nouvelles taxes ont été créées de manière exceptionnelle : une surtaxe exceptionnelle pour les grands groupes qui devrait rapporter environ 7,8 milliards d'euros, une surtaxe sur les rachats d'actions (+400

millions d'euros), une taxe « Tobin » réévaluée à 0,4% (+600 millions d'euros), et la CVAE maintenue et renforcée (+ 4,24 milliards d'euros).

LA MISE EN ŒUVRE DES BUDGETS VERTS

L'article 191 de la loi de finances pour 2024 a introduit une nouvelle annexe au compte administratif ou au compte financier unique (pour les collectivités ayant adopté le CFU), dite « annexe environnementale des collectivités locales » afin de mesurer l'impact des budgets locaux sur la transition écologique. Cette annexe a été précisée par le décret du 16 juillet 2024.

Cette annexe permet de valoriser les choix d'investissement réalisés par les collectivités qui ont un impact positif sur l'environnement et ainsi faciliter la planification écologique à l'échelle du territoire national, en lien avec la démarche portée par le secrétariat général à la planification écologique.

Ces budgets verts sont généralisés pour toutes les collectivités, les groupements de collectivités et établissements publics locaux de plus de 3 500 habitants. L'état annexé « impact du budget pour la transition écologique » se présente sous la forme de tableaux : un tableau par base de classification européenne et un tableau de synthèse croisant le résultat des cotations sur les différents axes.

L'annexe réglementaire reprend les six axes de la taxonomie européenne afin de définir les principaux objectifs environnementaux à prendre en compte. Ces axes sont l'atténuation, la préservation de la biodiversité, l'adaptation, la gestion des ressources en eau, l'économie circulaire et le contrôle de la pollution.

Il s'agit de s'appuyer sur la construction d'un cadre harmonisé de méthode de cotation et d'objectifs analysés qui ne concernera dans un premier temps qu'un nombre limité d'axes d'analyse (au titre de la nomenclature M57 : frais d'études, bâtiments publics et scolaires, réseaux de voirie, matériels de transport et constructions en cours) et les seules dépenses d'investissement.

Au titre des transports, le verdissement des flottes automobiles fait partie des dépenses pouvant être valorisées. Pour rappel, depuis le 1^{er} juillet 2021, les collectivités territoriales et intercommunalités qui gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 véhicules automobiles doivent s'équiper d'au moins 30 % de véhicules à faibles et très faibles émissions dans le cadre de l'acquisition ou du renouvellement annuel de leur parc.

Ces quotas vont évoluer dans les prochaines années, avec l'objectif d'atteindre :

- au moins 40% de véhicules à faibles et très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2025 ;
- au moins 70% de véhicules à faibles et très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2030.

A partir du 1^{er} janvier 2026, le quota de véhicules à très faibles émissions sera également réglementé et devra atteindre 37,4 %, puis 40 % à partir du 1^{er} janvier 2030.

LA FISCALITE SUR LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

L'arrêté ministériel du 20 décembre 2024 constatant les tarifs de certaines impositions sur les biens et services est venu préciser le tarif normal de l'accise sur les gaz naturels combustibles et les tarifs normaux de l'accise sur l'électricité.

Pour l'accise sur l'électricité, seuls les tarifs normaux concernant les catégories fiscales « ménages et assimilés » et « petites et moyennes entreprises » sont indexés sur l'inflation, pour des raisons historiques tenant à l'absorption des anciennes taxes locales sur la consommation finale d'électricité. Les deux tarifs révisés sont applicables à compter du 1^{er} février 2025, celui de la catégorie fiscale « haute puissance » demeurant inchangé.

Tarif normal du 1^{er} février au 31 décembre 2025 en €/ MWh :

Ménages et assimilés : 33,70 €/ MWh

PME/PMI : 26,23 €/ MWh

Haute puissance : 22,50 €/ MWh

Par délibérations du 6 janvier 2025, la CRE a décidé de l'évolution exceptionnelle du TURPE 6 prévue au 1^{er} février 2025, à savoir une augmentation de 7,7% du tarif de distribution (incluant l'augmentation de 9,6% du tarif de transport). Ces évolutions seront intégrées au calcul des TRVE, à l'occasion du mouvement applicable au 1^{er} février. Les TRVE sont donc fixés à 239 euros TTC /MWh au 1^{er} février, soit une baisse en moyenne de 42 euros TTC /MWh.

Quant aux différents dispositifs de soutien pour faire face à la crise énergétique et la flambée des prix (amortisseur électricité, bouclier tarifaire), ils ont disparu intégralement.

S'agissant de la part communale de l'accise sur l'électricité, une nouvelle étape de la réforme engagée en 2021 a été franchie en 2024. La réforme engagée en 2021 simplifie la gestion de cette taxe : elle est centralisée dans un guichet unique géré par la DGFIP. Cela a pour effet de simplifier les déclarations des fournisseurs d'électricité qui collectent cette taxe auprès des consommateurs finals. Les fournisseurs ne fournissent plus de déclaration trimestrielle depuis 2023.

La réforme vise également à harmoniser les tarifs de la taxe en retirant son caractère local : les taux de taxe départementale et communale seront harmonisés « par le haut ». Cette harmonisation présente un double effet : d'une part, la disparition de l'autonomie fiscale des collectivités qui ne pourront plus fixer le taux de cette taxe par délibération de leur assemblée (six valeurs existantes jusque-là : 0-2-4-6-8-8,5) ; et d'autre part, l'augmentation de leurs recettes puisque le taux retenu par l'Etat sera le plus élevé (8,5).

Cette réforme, appliquée en 2021 pour la part départementale, est généralisée à la part communale depuis le 1^{er} janvier 2023.

Il est important de rappeler que si cette recette n'est pas affectée dans les AODE communales, elle est la ressource principale des syndicats d'énergie dont le SDESM, qui l'utilise pour financer les projets menés dans les communes au titre de ses compétences statutaires et des services proposés à ses adhérents (enfouissement et renforcement des réseaux basse tension, mobilité électrique, éclairage public, performance énergétique des bâtiments publics, production d'énergie renouvelable).

La création du budget annexe pour la gestion du service ECOCHARGE 77 aura pour effet de ne plus consacrer une part du produit de la part communale de l'accise sur l'électricité au financement de cette compétence statutaire, conformément aux dispositions réglementaires applicables aux SPIC.

En revanche, l'évolution de la fiscalité sur l'électricité n'est pas sans effet sur le coût du MWh électrique et donc sur la politique tarifaire décidée par les gestionnaires de réseaux de bornes de recharge (qu'ils soient publics ou privés). Cette politique tarifaire, décidée par le comité syndical s'agissant du SDESM, a fait l'objet de modifications en 2023. Des précisions seront apportées ci-après sur les orientations de la politique tarifaire applicable à compter de 2026.

LA FISCALITE SUR LES MOBILITES

Un dispositif de soutien à l'achat et à la location de véhicules électriques à destination des personnes morales a été intégré au 1er janvier 2025 au dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), via les fiches d'opérations standardisées (révisées ou créées) pour l'achat ou la location longue durée :

- d'une voiture particulière pour 500€ en complément du bonus automobile écologique (de 4 000 € pour les déciles 1 à 5, 3 000 € pour les déciles 6 à 8 et 2 000 € pour le reste) ou d'un véhicule utilitaire léger (VUL) pour 2 500 € à 5 000 € ;
- d'un autocar ou d'un autobus électrique neuf pour 45 000 à 80 000 € pour un autocar et 30 000 à 100 000 € pour un autobus) ;
- d'un poids lourd électrique neuf pour 6 000 € à 60 000 € suivant le tonnage du véhicule.

Par ailleurs, l'acquisition par les entreprises de véhicules électriques, notamment ceux atteignant le score environnemental minimal, est incitée fiscalement via différents dispositifs : taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions, évaluation forfaitaire de l'avantage en nature lié à la mise à disposition d'un véhicule, etc.

E – LES AMBITIONS EN MATIERE DE TRANSITION ENERGETIQUE ET DE MOBILITE DECARBONNEE

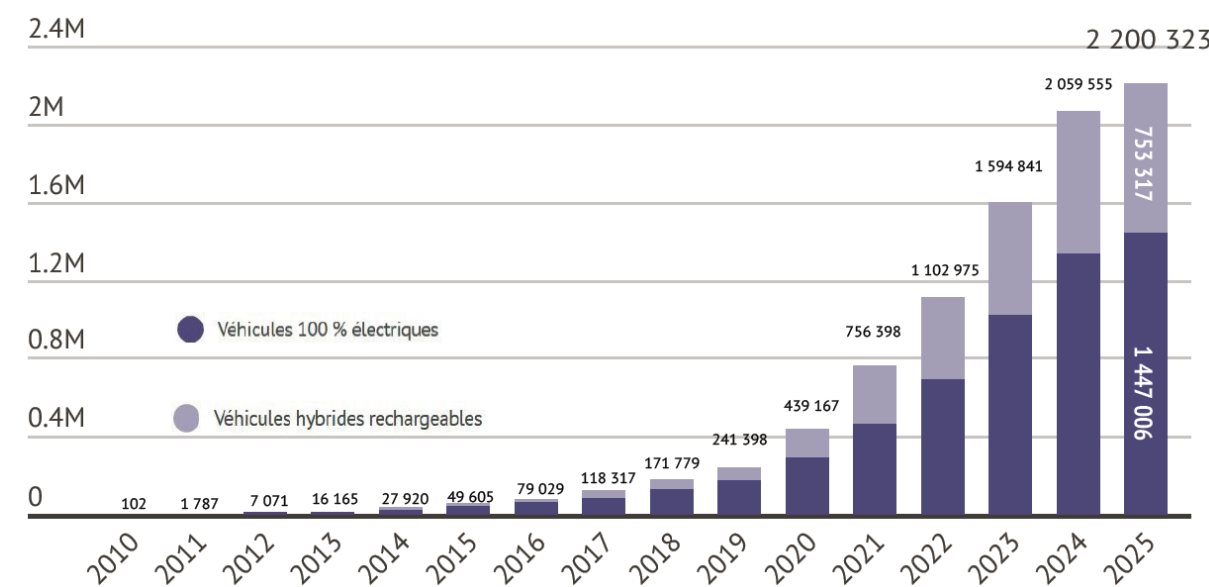
Les équilibres et les marges de manœuvre dont disposent les collectivités resteront très limités en 2025, d'autant plus avec un contexte budgétaire national instable et austère, alors que plusieurs études confirment (en particulier les analyses de I4CE, l'Agence Française de Développement et la Banque Postale) que les collectivités vont se trouver au pied d'un « mur d'investissement » impliquant de consacrer environ 12 milliards d'euros supplémentaires annuellement jusqu'en 2030 (contre à peine 6 milliards actuellement) dont 8 milliards d'euros pour le seul bloc communal. Les principales politiques publiques concernées sont : la rénovation du patrimoine bâti public, les transports (électrification du parc automobile et installations d'IRVE, développement des modes de déplacement doux, renforcement des transports en commun), réseaux de chaleur, production d'énergies renouvelables.

Ces investissements contribuent aux politiques d'adaptation au changement climatique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Plusieurs scénarios pour financer ces investissements ont été étudiés : augmenter la dette (de l'ordre de 40 à 100 milliards supplémentaires), rediriger certains investissements (en privilégiant les dépenses « vertes » au détriment des « dépenses brunes » soit environ 7 milliards redirigés annuellement), mobiliser les ressources propres (autofinancement, fiscalité locale) et s'appuyer sur les aides de l'Etat dont la pluriannualité pourrait être un axe de réflexion pour sécuriser davantage les choix d'investissement des collectivités.

Outre l'indispensable accélération de leurs investissements dans les domaines qui atténueront les effets du changement climatique, l'un des enjeux pour les collectivités territoriales sera de ne pas appliquer aux investissements favorables au climat la cyclicité habituelle des investissements locaux (qui décroissent généralement au début des mandats avant de s'accélérer et atteindre un point haut en fin de mandat). Il est donc nécessaire que les investissements démarrent au plus vite dès 2026, ce qui nécessite la finalisation d'études et la mobilisation d'une ingénierie.

Il faudrait également que les efforts consentis en matière de dépenses dites vertes soient compensées par une réduction, autant que faire se peut, de certaines dépenses dites brunes. Ainsi, s'agissant des dépenses en matière de transport et de mobilité, la réglementation sur les émissions de CO2 des véhicules pourrait inciter (voire contraindre) les professionnels à verdir plus rapidement leurs flottes, avec un effet positif sur l'équipement en véhicules utilitaires.

De même, la réintroduction de la mesure liée au leasing social (qui avait rencontré un franc succès en 2024) à compter du 30 septembre 2025, pourrait relancer le marché du véhicule léger.



Nombre de véhicules 100% électriques et hybrides rechargeables au 1^{er} mai 2025 (source AVERE-France)

En revanche, la suspension de la mise en œuvre des zones à faible émission (ZFE) dans les grandes métropoles (après adoption de la proposition de loi sur la simplification de la vie économique en juin 2025 par l'Assemblée nationale) pourrait ralentir le mouvement de conversion du parc automobile si elle devait être définitivement adoptée dans ses termes.

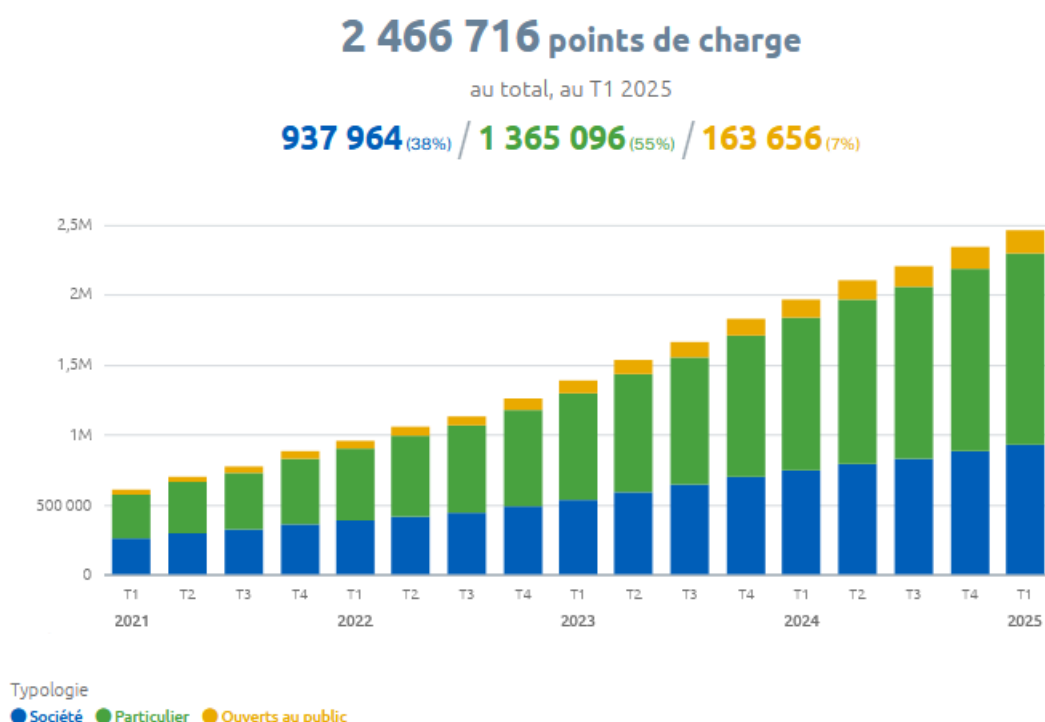
Il est possible d'affirmer que les trajectoires d'investissements climat, telles qu'élaborées par l'ADEME et France Stratégies, sont incompatibles avec la trajectoire des finances publiques avancée dans la loi de programmation des finances publiques 2023-2027 et avec les mesures budgétaires préconisées pour redresser les comptes publics, sauf à bouleverser l'équilibre de la décentralisation tant sur le plan de la gouvernance (reprise en main par l'Etat de certains choix et des politiques publiques locales, notamment en matière d'entretien du bâti scolaire) que sur celui de la quantité et de la qualité des services publics offerts aux français (hors de la sphère « climat »).

Les collectivités locales ont donc besoin d'une projection pluriannuelle et appellent de leurs vœux que l'Etat accepte d'entrer dans une logique de pluriannualité des financements et des recettes affectées aux collectivités. Une première étape en ce sens a été franchie avec la présentation de la stratégie pluriannuelle des financements de la transition écologique et de la politique énergétique nationale (SPAFTE). Ce document reste un support important et est complémentaire des projets de programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3^{ème} édition), qui n'est toujours pas publiée ; et de la stratégie nationale bas carbone (SNBC, également 3^{ème} édition).

Ces documents cadre déclinent la stratégie française pour l'énergie et le climat et le plan national d'adaptation au changement climatique. Ils restent à l'état de projets, faute de publication des textes réglementaires, eux-mêmes en attente du vote d'une loi fixant les objectifs quantitatifs et qualitatifs.

Ainsi, le projet de SNBC 3 ambitionne que les véhicules électriques représentent 66% des ventes en 2030 pour les particuliers (contre 17% en 2024) et pour le segment des véhicules professionnels, les modèles électriques représenteraient 51% des ventes d'utilitaires légers et 46% pour les poids-lourds, toujours à l'horizon 2030.

Pour accompagner ce développement, 2,2 milliards d'euros seraient consacrés pour densifier le réseau de bornes de recharges dont la dynamique reste élevée :



Source Data Enedis

L'Etat a annoncé le 16 mai dernier fixer un objectif ambitieux de 7 millions de bornes de recharge à l'horizon 2030 dont 400 000 en libre accès du grand public.

F – LES OBJECTIFS REGIONAUX ET LOCAUX AYANT DES INCIDENCES SUR LE FONCTIONNEMENT DU RESEAU ECOCHARGE 77

Conformément aux dispositions de la loi d'orientations des mobilités de 2019 prévoyant la création de schémas directeurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), le SDESM a proposé de coordonner à l'échelle départementale un travail de définition d'un SDIRVE avec un ensemble de partenaires institutionnels.

Ce travail a abouti à l'approbation de ce SDIRVE à la maille départementale lors du comité syndical du 26 septembre 2022. Soumis au préfet, ce SDIRVE a obtenu un avis favorable des services de l'Etat en décembre 2022.

Ce SDIRVE a évalué les besoins en points de charge pour véhicules électriques à trois pas de temps : 2024, 2026 et 2035. La synthèse du SDIRVE est rappelée en annexe du présent document (annexe 1).

Eu égard aux besoins évalués, aux perspectives portées par d'autres maîtres d'ouvrage, publics comme privés, et à ses capacités tant techniques que financières, le SDESM a pris l'engagement de financer le déploiement de 150 bornes de recharge (soit 300 points de charge) entre 2023 et 2026, portant ainsi le réseau de bornes d'ECOCARGE 77 à près de 350 bornes à fin 2026. Sur quatre exercices budgétaires, c'est environ quatre millions d'euros qui auront ainsi été consacrés à renforcer le réseau public de bornes piloté par le syndicat.

Outre cet effort, le SDESM a été lauréat d'un appel à projets du CAS-Facé en 2024 pour déployer des bornes rapides dans des secteurs structurants relevant du régime de l'électrification rurale. Six bornes de 100 kW auront ainsi été financées à 80% par le Facé, complétant utilement l'engagement pris par le SDESM dans le cadre du SDIRVE précité.

C'est par ailleurs dans le cadre de ce SDIRVE que deux intercommunalités ont lancé des appels à manifestation d'intérêt (AMI), privilégiant la sélection d'un opérateur privé pour déployer un réseau de bornes publiques sur leurs périmètres territoriaux respectifs. S'appuyant sur les conclusions du SDIRVE piloté par le SDESM et auquel ces deux intercommunalités ont été étroitement associées, ces AMI ont vocation à conforter l'offre publique de points de charge.

Une troisième initiative d'AMI a été initiée en cours d'année 2025, indépendante travail mené dans le cadre du SDIRVE porté par le SDESM.

Ainsi, la communauté d'agglomération Marne et Gondoire (CAMG), la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF) et Val d'Europe Agglomération (VEA) ont piloté leurs AMI. La société Izivia a été retenue pour deux des AMI (ceux de la CAMG et de VEA). Quant à l'AMI de la CARPF, il a été attribué à la société Bouygues Energies & Services.

Les ambitions portées par ces intercommunalités devraient permettre de déployer environ 270 bornes supplémentaires en Seine-et-Marne, concentrées sur leurs territoires respectifs : 113 bornes pour la CAMG, 56 bornes pour VEA et 101 bornes (dont 19 dans les communes seine-et-marnaises) pour la CARPF.

Enfin, les réseaux publics de bornes de recharge étant interdépendants, en particulier à l'échelle régionale, il est indispensable qu'ils harmonisent leur fonctionnement (offre quantitative et qualitative de bornes, politique tarifaire homogène, répartition territoriale, ...) pour faciliter le parcours de l'utilisateur électromobiliste.

Les syndicats d'énergie rassemblés au sein du pôle Energie Ile-de-France (SIPPEREC, SIGEIF, Syndicat Départemental des Energies du Val d'Oise, Syndicat d'Energie des Yvelines, SMOYS et SDESM) ont décidé de lancer un groupement de commande pour le marché d'exploitation-maintenance de leurs réseaux de bornes. Quatre de ces syndicats (SIPPEREC, SEY, SDEVO et SDESM) ont conclu ce groupement de commande en 2023 avec la société Bouygues Energies & Services.

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence Transports / Mobilité, et au titre de sa politique de soutien financier à l'électromobilité, la Région Ile-de-France a décidé, au printemps 2024, de réaliser une étude de diagnostic, d'évaluation des besoins et de stratégie régionale pour le développement des IRVE. Cette étude avait pour objectif de mieux accompagner l'écosystème des IRVE ouvertes au public, de permettre aux collectivités locales, maîtres d'ouvrage des réseaux publics, de bénéficier d'un document de référence dans l'élaboration et la mise à jour de leurs SDIRVE et de mieux planifier le déploiement des bornes à la maille régionale. Cette étude a conduit la Région à définir un schéma de cohérence des IRVE (SCIRVE), en concertation et en collaboration avec les principaux gestionnaires de réseaux publics de bornes, à savoir les syndicats d'énergie, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris.

La stratégie de la Région Ile-de-France souhaite répondre aux enjeux techniques, économiques et organisationnels du développement de l'électromobilité :

- Permettre le passage à l'échelle et la massification des mobilités bas carbone,
- Répartir le coût et le risque entre l'intervention publique et privée,
- S'inscrire en cohérence avec les objectifs du mandat de la région,
- Garantir la viabilité économique des réseaux d'initiative publique existants.

A cet effet, la Région a défini cinq axes de travail :

1. La mise à disposition de données pour les porteurs de projet en vue d'une actualisation ou d'un dépôt de leurs SDIRVE en préfecture ;
2. La poursuite de la dynamique d'animation collective initiée par le SCIRVE au travers d'une instance de gouvernance pour le suivi de l'électromobilité ;
3. La mise en cohérence des initiatives publiques afin de disposer d'un service de recharge unifié à l'échelle régionale ;
4. L'incitation au développement de l'électromobilité et de l'équipement en IRVE du domaine privé (copropriété, entreprise) ;
5. La poursuite et l'adaptation du soutien financier de la région au développement de l'électromobilité sur le territoire régional.

Ce SCIRVE se doit d'être en adéquation avec le plan des mobilités d'Ile-de-France (PMDIF) qui a été adopté en septembre 2025.

Ce PMDIF prévoit :

- La baisse de 15 % des déplacements en voiture et en 2 roues motorisés,
- L'augmentation de 15 % de la fréquentation des transports collectifs,
- Le triplement du nombre de déplacements à vélo d'ici 2030, soit 1,6 million de déplacements quotidiens à vélo supplémentaires,

- La poursuite de la dynamique de l'utilisation des transports en commun par le plus grand nombre,
- L'augmentation de la part de véhicules électriques sur les routes en Île-de-France pour atteindre 20 % en 2030,
- Le développement du covoiturage, notamment dans les territoires peu denses et faiblement desservis par les transports collectifs.

Quatorze axes et 46 actions sont inscrits dans ce plan régional.

G - BREVE ANALYSE RETROSPECTIVE 2022 – 2024 ET BILAN PROVISOIRE 2025 DES DONNEES BUDGETAIRES DU SDESM POUR LE RESEAU ECOCHARGE 77

L'analyse rétrospective de l'exécution budgétaire pour le réseau ECOCHARGE 77 est un préalable indispensable avant de présenter les perspectives budgétaires tant en fonctionnement qu'en investissement. En effet la structure du budget annuel et les évolutions financières à moyen terme ne sont jamais décorréliées des budgets antérieurs et doivent intégrer les réalisations passées.

Cette démarche de rétrospective financière est même indispensable puisque le budget annexe créé ne peut en aucun cas, s'agissant de la section d'investissement, intégrer des restes à réaliser en dépenses et en recettes des opérations inscrites au budget général 2025, lui-même pouvant reprendre des écritures des exercices antérieurs.

A ce stade, les données 2025 figurant dans les différents tableaux ci-dessous constituent des données provisoires, à date de fin septembre 2025, qui mériteront d'être consolidées courant 2026 lorsque seront achevés les travaux permettant d'établir le compte financier unique 2025 du budget annexe.

Pour autant, il convient, au plus tard le 31 décembre 2025, d'identifier les actifs et passifs (subventions perçues et à percevoir pour financer les investissements, emprunts contractés pour le financement des investissements et restants à rembourser) de cette activité, afin de les isoler des autres activités et compétences exercées par le SDESM. Par ailleurs, des dépenses supportées par le budget général (dépenses de personnel, dépenses de frais généraux) seront à refacturer au budget annexe.

Il est important de préciser que l'activité IRVE étant assujettie à la TVA, les montants indiqués dans les tableaux et propos ci-après sont exprimés en HT.

LA SECTION DE FONCTIONNEMENT

Les recettes

EVOLUTION DES VENTES DE PRODUITS – CHAP 70

	2022	2023	2024	2025 (trimestres 1,2 et 3)
706- Prestations de services	222 769,17	290 624,19	426 441,13	441 865.73
Evolution		30,46%	46,73%	+3.62%

Ce chapitre enregistre les recettes des utilisateurs du réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques ECOCHARGE 77. Une augmentation importante de 46.73% entre 2023 et 2024 est constatée. Le syndicat a encaissé 426 441 euros de recette en 2024. Le nombre de recharges est passé de 52 267 en 2023 à 55 332 en 2024. La dynamique se confirme en 2025, avec des données prenant en compte les 3 premiers trimestres de l'année.

SUBVENTION D'EXPLOITATION – CHAPITRE 74

	2022	2023	2024	2025
Montant de la participation annuelle des communes qui n'ont transféré que la compétence IRVE	0.00	4 049.00	11 509.00	22 705.00

Le chapitre 74 comprend notamment les recettes liées à la contribution budgétaire annuelle des communes conservant le produit de la part communale de l'accise sur l'électricité. Cette contribution est versée par les communes quelle que soit le nombre de compétences transférées au SDESM. Sept communes sont à ce jour adhérentes au syndicat pour la seule compétence IRVE.

EVOLUTION DES AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE- CHAPITRE 75

	2022	2023	2024	2025 (fin septembre)
75 - autres produits de gestion courante	0	0	226 102	73 558
Evolution			Non significatif	Non significatif

Ce chapitre identifie également des recettes de la TIRUERT (taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport) pour les bornes de recharge de véhicules électriques. L'encaissement en 2024 pour la TIRUERT a été de 226 102 euros dont 188 940 euros pour les exercices 2022 et 2023. Au titre de l'année 2025, les données sont provisoires mais laissent à penser que le montant à percevoir par le syndicat restera élevé.

L'Etat a engagé une réforme de la taxation des carburants fossiles pour améliorer le financement des carburants alternatifs. Une consultation a été lancée pour envisager le remplacement de la TIRUERT par un mécanisme d'incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC).

Les dépenses

Les deux principales dépenses relatives à la gestion des bornes sont les consommations électriques et la maintenance.

011 – charges à caractère général :

EVOLUTION DES CHARGES DE FOURNITURE ELECTRIQUE

	2022	2023	2024	2025 (fin septembre)
Article 60612 – énergie, électricité	237 172 €	509 880 €	465 395 €	286 418 €
Evolution		114,98%	-8,72%	Non significatif

EVOLUTION DU COMPTE 61558 – MAINTENANCE

	2022	2023	2024	2025 (fin septembre)
Article 61558 – entretien et réparations sur biens	53 461 €	152 508 €	237 816 €	232 665 €
Evolution		185,27%	55,94%	Non significatif

012 – Charges de personnel et frais assimilés :

Les coûts de personnel sont composés des salaires d'un directeur de projet et d'une chargée d'affaire soit 2 ETP. En 2024, ces charges de personnel représentent 146 064 euros.

Les mouvements de personnel entre 2022 et 2024 ne permettent pas de réaliser des comparaisons objectives.

Il faut ajouter aux charges de personnel du chapitre 012, les frais dits périphériques (ordinateurs, véhicules, téléphones, fournitures administratives, formation, restauration, quotité de travail des autres agents du syndicat intervenant pour cette compétence, à savoir le DGS, le DGA, la directrice administrative et financière, une assistante, le service SIG et le service Communication). Ces frais sont évalués à 25% du coût salarial.

Ce pourcentage sera indiqué lors de la délibération du vote du budget afin d'imputer cette dépense au budget annexe.

LA SECTION D'INVESTISSEMENT

Les recettes

Le syndicat bénéficie de subvention ADVENIR. Les premières recettes sont encaissées en 2025. Au 1/10/2025, le SDESM a encaissé 30 371 euros. Il est attendu l'encaissement de 200 000 euros sur le programme de déploiement de 2023 et 2024, qui seront vraisemblablement perçus en 2026.

Le syndicat bénéficie également d'une subvention de la région. En 2025, ont été encaissés 318 000 euros correspondants à une partie du déploiement des bornes de 2024. Il reste à percevoir le solde du déploiement de 2024 et la totalité du déploiement de 2025 soit 420 000 euros

Le syndicat encaisse également une participation des communes lors des installations de bornes sur leur territoire. En 2024, cela représentait 96 435 euros. En 2025 au 1er octobre, le syndicat a encaissé 104 110 euros.

Les dépenses

Dépenses d'investissement bornes de recharge pour véhicules électriques

	2022	2023	2024	2025 (fin septembre)
Dépenses IRVE compte 2158	297 432	249 839	1 472 875	441 162
Evolution		Non significatif	Non significatif	Non significatif

En 2022, la dépense portait sur la mise aux normes des bornes et à compter de 2023, le déploiement des bornes selon le SDIRVE, d'où des écarts difficilement comparables d'un exercice à l'autre.

LA SYNTHÈSE DE LA DETTE

En 2023, un emprunt obligataire a été affecté en totalité au déploiement des bornes (1 000 000 d'euros). En 2025, une partie d'un emprunt a également été affecté au déploiement (517 500 euros)

Montants des échéances d'emprunt à compter de 2023 (intérêt et capital) :

	2023	2024	2025	Estimation 2026 (y compris l'emprunt de 2025)
Intérêts	0	32 700.00	29 882.84	28 425.95
Capital	0	86 151.54	88 968.70	97 027.97
Total		118 851.54	118 851.54	125 453.92

H – LES ORIENTATIONS BUDGÉTAIRES POUR 2026

La préparation de ce budget annexe dédié à l'exercice de la compétence IRVE et à l'activité du réseau ECOCHARGE 77 constitue un premier exercice. Il ne s'agit pas pour autant d'une page blanche. Le budget annexe 2026 devra nécessairement tenir compte de l'activité du réseau ECOCHARGE 77 des

années antérieures en passifs comme en actifs du budget. A ce titre, des écritures ont été produites par le syndicat en collaboration avec le comptable public.

Par ailleurs, il est important de rappeler que le SDESM poursuit ses réflexions avec le SIPPEREC et le SDEVO pour la création d'une société publique locale (SPL) à qui sera confiée en affermage l'exploitation et la maintenance d'un réseau de bornes mis en commun à la maille interdépartementale.

Cette SPL sera pleinement opérationnelle en 2027 et le SDESM a prévu de lui verser 500 000 euros en sa qualité d'actionnaire (conformément aux statuts et au pacte d'actionnaire approuvés par le comité syndical du 24 septembre 2025), montant inscrit au budget général et figurant dans les restes à réaliser 2026 puisque les formalités administratives liées à la création effective de la SPL ne seront réalisées qu'au premier trimestre 2026.

Le SDESM conservera un budget annexe pour la gestion de ce SPIC au titre de ses investissements mais aussi dans ses relations avec la future SPL dont elle percevra une redevance d'affermage et une redevance de contrôle, et avec laquelle le syndicat pourra conventionner pour porter certaines missions d'études en qualité d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le respect des statuts de cette SPL et de son pacte d'actionnaires.

Le rapport d'orientation budgétaire permet de dessiner les contours du futur budget primitif de l'année à venir avec des perspectives de développement et de fonctionnement du réseau d'ores et déjà acquises mais aussi dans un contexte politique instable qui rend certaines prévisions difficiles :

- le programme de déploiement pluriannuel des bornes de recharge pour véhicules électriques a été défini dans le SDIRVE approuvé fin 2022 pour une période quadriennale 2023-2026 ;
- le prix HT lié à l'achat d'électricité est connu pour l'année 2026 (les bornes du SDESM étant rattachées au marché en groupement porté par le SIPPEREC), mais la fiscalité de l'énergie pourrait faire l'objet de mesures au titre de la loi de finances 2026, ne permettant pas pour l'instant de calculer au plus près le poste budgétaire correspondant ;
- Le coût de la maintenance (marché attribué au groupement Bouygues Energies & Services / Equans) évolue en fonction de l'indice de révision et de l'évolution du parc faisant l'objet de la maintenance ;
- La participation des communes au fonctionnement de cette activité tient compte du nombre de bornes déployées et de la fréquentation de chacune d'entre elles.

Nos investissements pourront bénéficier des aides régionales et du programme Advenir (et pour les bornes rapides, avec un financement exclusif du CAS-Facé), dont les participations seront versées en 2026 pour les investissements réalisés en 2024 et 2025, les dépenses ayant été soldées au titre des exercices antérieurs du budget général.

S'agissant du fonctionnement, outre la facturation aux usagers du réseau ECOCHARGE 77 et la contribution des communes ayant transféré la compétence IRVE au syndicat, des ressources d'ordre fiscal pourront être mobilisées : il s'agit du produit de la TIRUERT, remplacée vraisemblablement en 2027 par l'IRICC (voir précisions apportées ci-avant).

Pour rappel, les dépenses et les recettes affectées au fonctionnement comme aux investissements des bornes de recharge sont exprimées en HT, car elles sont assujetties à la TVA.

LA SECTION DE FONCTIONNEMENT

Les recettes :

Les contributions budgétaires 2026 des communes et intercommunalité (en l'occurrence la communauté de communes de la Brie Nangissienne (CCBN) agissant en représentation-substitution de la commune de Verneuil-l'Étang) conservant le produit de la part communale de l'accise sur l'électricité tiendront compte des compétences transférées au syndicat et du coût que chacune de ces compétences représente pour le SDESM.

Ainsi, conformément au projet de délibération soumis au comité syndical du 12 novembre 2025, une contribution fixe est sollicitée auprès de ces communes et de la CCBN ayant transféré la compétence IRVE.

Une contribution budgétaire annuelle variable est également demandée conformément au projet de délibération du comité syndical du 12 novembre : cette contribution intervient lorsque la recette d'une borne est inférieure à un seuil de référence défini chaque année par délibération. Enfin, une contribution budgétaire annuelle forfaitaire par borne constitue également une recette du budget annexe. Son montant est déterminé selon le calcul présenté au comité du 12 novembre 2025.

Exemple sur la base des données du budget 2025 :

DEFICIT				-222 437 (indice Y)	
CONTRIB.FIXE communes qui perçoivent la part sur l'accise électricité				104 474	
Montant du déficit à financer				-117 963 (indice B)	
NOMBRE BORNES TOTAL AU 31 DEC 2025				317 (indice T)	
COUT MOYEN DU DEFICIT PAR BORNE				372 =indice B/indice T=indice A	
CONTRIBUTION POUR BORNES PEU FREQUENTEES : recette < à		372 €		7 260 (indice C)	
CONTRIB./BORNES qqsoit le régime de la commune (perçoit ou pas l'accise sur l'élect.)				395 =(indice B-indice C)/T	

■ Une commune avec une borne exploitée dans le réseau ECOCHARGE 77 qui perçoit la part communale de l'accise sur l'électricité devra verser :

- une contribution budgétaire annuelle fixe ;
- une contribution budgétaire annuelle variable correspondant à l'écart entre la recette par borne perçue et le seuil de 372 euros ainsi qu'une contribution budgétaire annuelle forfaitaire de 395 euros par borne.

■ Une commune pour laquelle le SDESM perçoit la part communale de l'accise sur l'électricité :

- une contribution budgétaire annuelle variable correspondant à l'écart entre la recette par borne perçue et le seuil de 372 euros ainsi qu'une contribution budgétaire annuelle forfaitaire de 395 euros par borne.

Aussi, pour 2026, le montant des recettes prévisionnelles issu de ces contributions annuelles des communes et EPCI a été estimé à 230 000 euros.

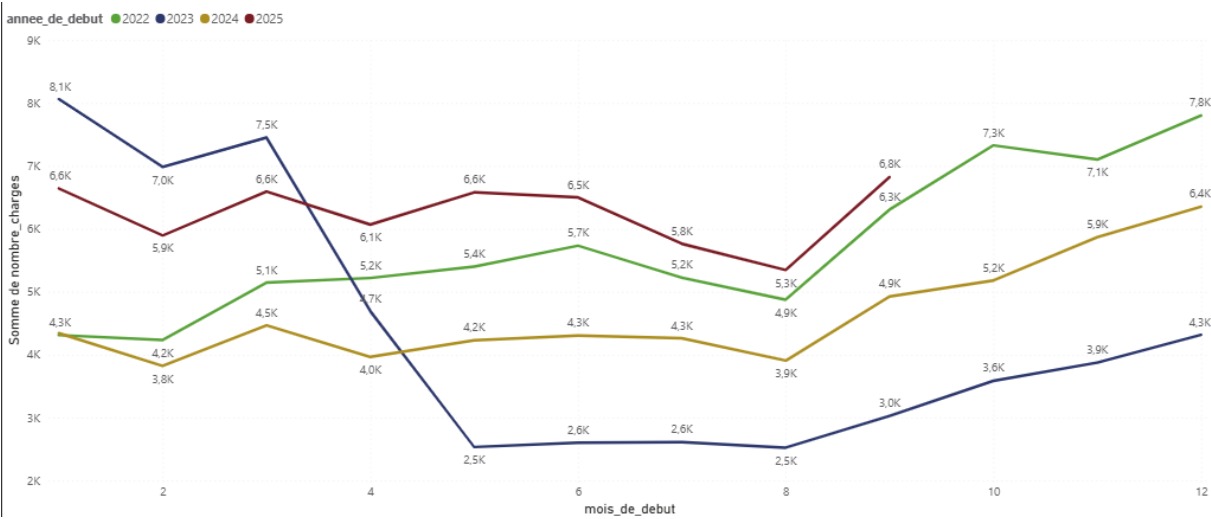
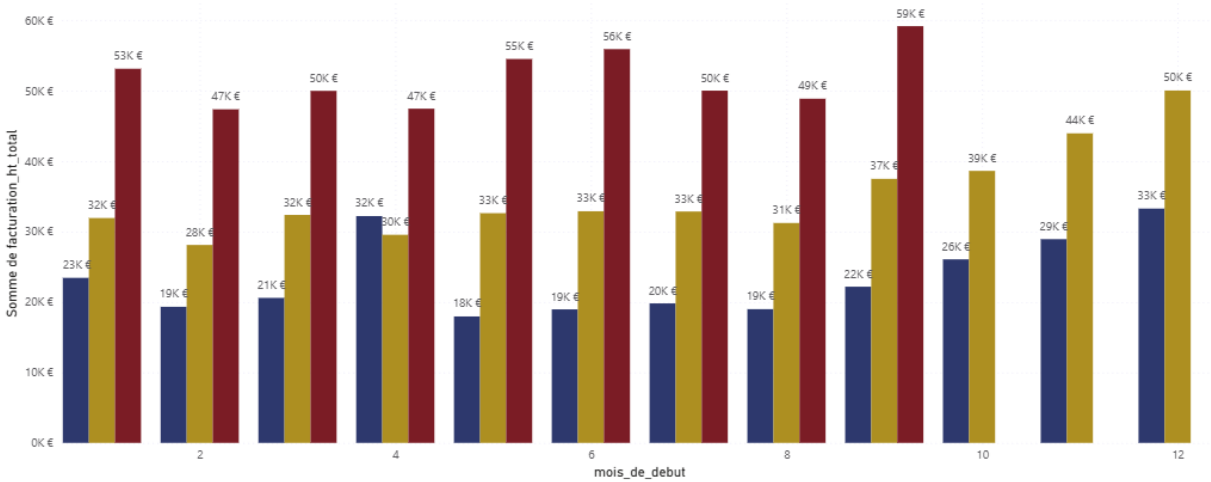
Le montant estimé de la TIRUERT sera de 120 000 euros.

La principale recette est la facturation aux usagers, abonnés du réseau ECOCHARGE 77, consommateurs occasionnels et itinérants utilisant des cartes d'abonnement d'autres réseaux (via l'application Chargemap).

Pour rappel, la politique tarifaire du réseau ECOCHARGE 77 a évolué en 2023 : les usagers sont facturés en fonction des kWh soutirés pour chaque acte de charge et des frais de fonctionnement du réseau. Ainsi, le kWh est facturé selon le barème suivant :

Recharge normale (bornes ≤ 24 kW)		
Tarif de jour 8h00 - 21h00	0,36 € TTC/kWh	+ 0,036 € TTC/mn après 3h
Tarif de nuit 21h00 - 8h00		pas de supplément
Recharge rapide (bornes ≥ 50 kW)		
Tarif 24h/24	0,46 € TTC/kWh	+ 0,20 € TTC/mn après 1h

Sommes facturables HT
annee_de_debut ● 2023 ● 2024 ● 2025



Aussi, pour 2026, le montant des recettes prévisionnelles a été estimé à 720 000 euros. A ce stade, il n'est pas prévu de réviser la politique tarifaire d'ECOCHARGE 77 en 2026.

Les dépenses :

Les dépenses dédiées au fonctionnement de l'activité IRVE sont limitées :

- Aux dépenses énergétiques,
- Aux frais d'exploitation / maintenance,
- Aux dépenses de ressources humaines dédiées.

Leur optimisation est complexe car elles sont dépendantes de la dynamique de fréquentation du réseau ECOCHARGE 77 et du volume quantitatif et qualitatif des bornes mises en service.

Néanmoins, le nécessaire équilibre financier du SPIC pourra conduire le syndicat à l'optimisation du fonctionnement du réseau en supprimant des points de charge déficitaires.

Les dépenses énergétiques seront maîtrisées grâce à un prix de l'électricité en nette diminution par rapport à 2025. Un montant de 510 000 euros est prévu.

Le contrat de maintenance, d'exploitation et de supervision du réseau ECOCHARGE 77 représentera environ 275 000 euros.

D'autres dépenses de fonctionnement, d'un montant plus faible, sont exclusivement liées à l'exercice de la compétence IRVE (dépenses liées à la mise en place de la SPL (9 508 euros), adhésion au groupement de commande d'achat d'énergie du SIPPAREC, adhésion à l'association AFUVE (500 euros), Avere-France 4 500 euros, étiquetage des bornes pour l'entreprise titulaire du contrat de maintenance, ...).

S'agissant des dépenses en matière de ressources humaines (chapitre 012), elles seront stables pour celles de ces dépenses affectées au budget annexe. Elles s'élèveront à environ 150 000 euros (correspondant à 2 ETP) auquel est ajouté les frais généraux périphériques de 37 500 euros et 51 500 euros pour le personnel du budget général (le DGS, le DGA, l'assistante et la DAF/DRH)

LA SECTION D'INVESTISSEMENT

Il convient de rappeler que, s'agissant d'un premier exercice de budget annexe, aucun reste à réaliser en dépenses et en recettes n'est inscrit. Les dépenses et les recettes, non constatées au titre de l'exercice 2025 dans le budget général et affectées à l'activité IRVE, seront donc prévues dans le budget annexe.

Les recettes

Pour ce premier exercice, les recettes permettant le financement des investissements proviendront :

1. D'une part, des subventions perçues de la part de la région Ile-de-France, du programme Advenir et du CAS-Facé,
2. D'autre part, d'un éventuel autofinancement avec le versement depuis la section de fonctionnement d'un montant permettant le financement des investissements. A ce stade, cette probabilité demeure faible.
3. Enfin, d'un emprunt d'équilibre ou d'une avance remboursable du budget général au profit du budget annexe.

S'agissant des subventions, elles doivent être perçues pour les investissements réalisés lors des exercices précédents, tant de la part de l'Etat au titre du CAS-Facé, du programme Advenir que de la région Ile-de-France. Ayant été notifiées, les montants attendus représentent : 30 000 euros restant à percevoir du CAS-Facé et 821 000 euros au titre de la région Ile-de-France (programmes de déploiement 2023, 2024 et 2025). Le programme Advenir financera également le déploiement des bornes au titre des programmes annuels antérieurs, mais aucune notification officielle ne permet, pour l'instant, de garantir le montant auquel le syndicat peut prétendre.

La contribution des communes s'élève à 88 000 euros (correspondant aux bornes déployées au titre du programme 2025).

Les dépenses

La mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (SDIRVE) s'achèvera en 2026 avec la finalisation des déploiements ayant fait l'objet d'engagements chiffrés du SDESM.

Ainsi, en 2026, 26 bornes de recharge seront déployées pour un coût estimatif de 469 000 euros HT, et un budget sera consacré pour rétrofiter le parc existant datant 2015/2016 et faire face aux éventuels sinistres, pour une enveloppe estimative de 139 000 euros HT .

Il restera à régler environ 234 000 euros HT au titre du déploiement de 2025.

S'agissant du coût des raccordements facturés par Enedis, ces derniers bénéficient d'un taux de réfaction de 75% (au lieu de 40% pour les autres raccordements) actuellement mais cette mesure s'achève au 31 décembre 2025. Aucune information officielle ne permet d'affirmer que ce taux de réfaction sera bonifié à partir du 1^{er} janvier 2026, ce qui pourrait surenchérir le coût des opérations pour la partie raccordement de l'IRVE.

Il convient de préciser que dans le cadre des études, lancées mais non finalisées, pour la création d'une SPL par certains syndicats franciliens propriétaires exploitants de réseaux de bornes de recharge, la capitalisation de cette SPL a été anticipée. En effet, l'objectif serait de rendre cette SPL opérationnelle courant 2027.

A cet effet, une somme prévisionnelle de 500 000 € avait été inscrite au budget 2025 et apparaît dans les restes à réaliser de l'exercice 2025 du budget général.

I - LES PERSPECTIVES POUR 2027 ET 2028

Les ambitions du SDESM, inscrites au SDIRVE en 2022, dans le cadre du déploiement pluriannuel 2023-2026, arrivent à échéance.

Un bilan et une évaluation de la mise en œuvre du SDIRVE devront être menés en 2026 pour convenir d'une part de la poursuite du déploiement qualitatif et quantitatif des bornes, et d'autre part de la modernisation du réseau de 1^{ère} génération (celui déployé sur les années 2016-2018), en tenant compte de la performance économique de chaque borne.

Si des efforts en investissement sont reconduits à l'issue de ce bilan-évaluation, le syndicat sera attentif aux sources de cofinancement : subventions publiques de l'Etat et de la région, opportunité de solliciter des crédits européens dans le cadre du Fonds de Transition Juste de l'Union Européenne 2021-2027 et du budget de l'Union post-2027. Outre les aides publiques, des emprunts pourront être envisagés à la condition de dégager des ressources suffisantes en section de fonctionnement avec une capacité d'autofinancement garantie.

En 2027, la SPL deviendra opérationnelle. Une délégation de service public lui sera confiée par ses actionnaires pour assurer la maintenance et l'exploitation du réseau de bornes unifiées. Cette DSP en affermage pourrait éventuellement évoluer vers une DSP concessive dès lors que les syndicats actionnaires en décideront. Il appartiendra alors à cette société de porter les investissements.

S'agissant des ressources propres du budget annexe, outre la facturation aux usagers (liée à la politique tarifaire applicable), la contribution des collectivités ayant transféré la compétence IRVE sera réévaluée annuellement, tant pour la part fixe que pour la part variable, selon les modalités décrites précédemment.

Le budget annexe devant être à l'équilibre en limitant le concours financier du budget général via une subvention d'équilibre, l'optimisation des dépenses demeurera la priorité et pourra amener le syndicat à démanteler les bornes de 1^{ère} génération dont les recettes sont inférieures à un seuil, prouvant qu'elles ne rendent pas un service commercial répondant aux attentes des usagers.

ANNEXE 1 :

SYNTHESE DU SCHEMA DIRECTEUR DES IRVE DU SDESM