



Extrait du registre des délibérations

Envoyé en préfecture le 20/11/2024

Reçu en préfecture le 20/11/2024

Publié le

ID : 064-216401471-20241114-14112024DCM04-DE

Du Conseil Municipal

Séance du 14 novembre 2024

Nombre de conseillers en exercice : 23
Nombre de conseillers présents : 20
Nombre de conseillers ayant donné procuration : 3

Convocation adressée le 08/11/2024
Affichée le 08/11/2024

L'an deux mille vingt-quatre et le quatorze du mois de novembre à 20 h 30, le Conseil Municipal de cette commune s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de séance, en session ordinaire, sous la présidence de Pascal JOCOU.

Présents : Murielle BARCOS, Vanessa BEAU, Benoît BROUCARET, Christine CHEVERRY PALUAT, Alain ÇUBURU, Mikael DACHARY, Marie DASSÉ, Sylvie DUBREUIL ELISSALDE, Fabienne ETCHEGARAY, Eric HIRIART URRUTY, Alain ITHURBIDE, Pascal JOCOU, Marie JULLIAN, David LARREGUY, Patricia LARRONDE, Sébastien LASSEGUETTE, Pierre OLÇOMENDY, Jorge RAMIREZ, Christophe SAINT-PIERRE, Véronique SANCHEZ.

Absents : Carole DAVID (procuration à Alain ITHURBIDE), Fabienne SALLABERRY (procuration à Marie DASSÉ), Stéphanie SIBERCHICOT (procuration à Patricia LARRONDE).

Le quorum étant atteint, le Conseil Municipal peut donc valablement délibérer.

Secrétaire de séance : Mikael DACHARY.

DCM04 : Transfert de compétence « Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques ou Hybrides rechargeables » à TE 64

M. Alain ÇUBURU adjoint à la voirie rappelle au Conseil Municipal que l'article 68 de la loi d'orientation des mobilités, prévoit la possibilité, pour les collectivités ou établissements publics, de réaliser un « schéma directeur de développement des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques » (SDIRVE). Il s'agit d'un dispositif qui donne à la collectivité un rôle de « chef de file » du développement des infrastructures de recharge sur son territoire, pour aboutir à une offre coordonnée entre les maîtres d'ouvrages publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée aux besoins des usagers.

Le développement d'une offre de recharge pour véhicules électriques, a pour but d'accompagner l'augmentation croissante des ventes de véhicules électriques et hybrides, constatée au cours des cinq dernières années.

Certes, les Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques et Hybride Rechargeable (IRVE) ouvertes au public, ne représentent que 15 à 20% des recharges totales, dont la plupart sont réalisées à domicile ou en entreprise, mais les IRVE ouvertes au public sont essentielles pour certains types d'usages (tourisme, itinérance, etc.), pour rassurer l'utilisateur et pour accompagner l'effort global de transition vers une mobilité moins carbonée.

A l'échelle départementale notamment, le réseau actuel d'IRVE ouvertes au public, dont 260 points de charge installés en Béarn et Pays Basque par TE 64, a effacé une partie des craintes des usagers décidant d'utiliser un véhicule électrique ou hybride rechargeable. D'autres facteurs expliquent également l'augmentation des achats de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, notamment l'amélioration de l'autonomie et de l'efficacité des technologies, l'apparition de véhicules électriques dans la majorité des marques à des prix moins élevés, les aides à l'achat, les sujets relatifs à la qualité de l'air, l'évolution des prix des énergies fossiles et la sensibilisation du public aux enjeux de décarbonation.

Envoyé en préfecture le 20/11/2024

Reçu en préfecture le 20/11/2024

Publié le



ID : 064-216401471-20241114-14112024DCM04-DE

Dans les Pyrénées-Atlantiques, le SDIRVE a été porté par TE 64, qui s'est appuyé sur des acteurs publics et privés du département pour réaliser ce schéma qui a fait l'objet d'une validation en décembre 2023.

Bien entendu, la réglementation encadre le contenu du SDIRVE qui doit comprendre :

- › Un diagnostic (état des lieux, évaluation de l'évolution des besoins, évaluation du développement de l'offre de recharge, aspects de réseau d'électricité, etc.) ;
- › Les priorités et objectifs en matière d'IRVE ;
- › Une approche géographique et économique du déploiement d'IRVE ;
- › Un calendrier d'actions ;
- › Un dispositif de suivi et de mise à jour.

Aussi, ce schéma a permis d'arrêter des préconisations opérationnelles, quant à la stratégie de déploiement des IRVE sur le département, afin de répondre à la demande des usagers au cours des années à venir (échéances 2025, 2030 et 2035), par un premier déploiement de 900 points de charge à court terme.

L'objectif est dorénavant de concrétiser ces orientations, par le déploiement des équipements nécessaires sur l'ensemble du territoire en Béarn et Pays Basque, l'articulation des maîtrises d'ouvrages publiques et privées étant au cœur de la stratégie de déploiement.

Au travers des consultations menées auprès des communes du département par TE 64 ainsi qu'auprès d'ENEDIS, gestionnaire du réseau de distribution électrique qui coordonne les raccordements des bornes, il apparaît que l'offre privée d'IRVE à installer sur le domaine public dans le département, est à ce jour encore faible, donc insuffisante ou inadéquate, ce qui caractérise une carence de l'initiative privée en la matière

Or, l'article L.2224-37 du Code Général des Collectivités Territoriales, indique que la collectivité peut « créer et entretenir ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation » d'IRVE « sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate ».

Article L2224-37

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

Elles peuvent transférer cette compétence aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ou de réduction des émissions *polluantes ou de gaz à effet de serre*, aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité visées à l'article L. 2224-31, aux autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au titre III du livre II de la première partie du code des transports et, en Ile-de-France, à Ile-de-France Mobilités.

Sans préjudice des consultations prévues par d'autres législations, l'autorité organisatrice du réseau public de distribution d'électricité ou de gaz et le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité ou de gaz émettent un avis sur le projet de création d'infrastructures de charge ou de points de ravitaillement en gaz soumis à délibération de l'organe délibérant en application du présent article.

Sur la voirie communale, lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public et équipées de dispositifs de recharge pour véhicules électriques, un pourcentage minimal de l'ensemble de ces places, arrondi à l'unité supérieure, est accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le pré-équipement de places de stationnement pour la recharge de véhicules électriques tient compte de cette obligation. Le pourcentage de places accessibles est défini par arrêté ministériel.

Envoyé en préfecture le 20/11/2024

Reçu en préfecture le 20/11/2024

Publié le



ID : 064-216401471-20241114-14112024DCM04-DE

Lorsque la compétence mentionnée au premier alinéa a été transférée aux établissements publics de coopération intercommunale exerçant les compétences en matière d'aménagement, de demande d'énergie ou de réduction des émissions polluantes ou de gaz à effet de serre ou aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution d'électricité mentionnées à l'article L. 2224-31 ou aux autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-1 du code des transports ou, en Ile-de-France, à l'autorité mentionnée à l'article L. 1241-1 du même code, son titulaire peut élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables dans le cadre prévu à l'article L. 353-5 du code de l'énergie. »

Le schéma réalisé a mis en évidence l'intérêt que présente l'organisation d'une initiative supra-communale de déploiement des IRVE sur le territoire. Cette initiative supra-communale devant permettre notamment d'assurer :

- Une couverture géographique et des choix de puissances pertinents pour les bornes de recharge, ayant un impact direct sur l'expérience des usagers en matière de connectivité ;
- L'harmonisation technologique et tarifaire du réseau de bornes de recharge, influant directement sur l'accessibilité du réseau d'IRVE pour les usagers ;
- L'optimisation des aspects financiers et techniques par la mutualisation des opérations d'investissement et de fonctionnement, impactant directement le modèle économique (économies d'échelle) et influant ainsi sur la pérennité du réseau d'IRVE et la tarification finale de la recharge pour l'utilisateur ;
- Une efficace coordination avec les autres aménageurs d'IRVE du territoire, et notamment avec le déploiement d'IRVE par des maîtrises d'ouvrage privées (exemples : supermarchés, aires d'autoroute, ...)
- La planification cohérente et coordonnée de l'expansion du réseau d'IRVE dans le temps, permise par une vision territoriale prenant en compte l'utilisation du réseau existant d'IRVE, les projets d'installation des autres aménageurs, l'évolution technologique et des besoins des usagers.

La mise en place d'une initiative supra-communale, entre ainsi en résonance avec la nécessité d'une solidarité territoriale, garantissant l'égalité d'accès au service, aspect souligné par Monsieur le Préfet dans l'avis émis sur le SDIRVE.

Cependant, aucun Syndicat des Mobilités ou EPCI à fiscalité propre du département n'ayant manifesté la volonté de mener cette initiative sur son territoire, le Bureau de TE 64 après une analyse technico-économique, vient de valider le portage de ce projet structurant par le Syndicat à l'échelle départementale.

La commune est par conséquent sollicitée pour se positionner sur le transfert de la compétence IRVE à TE 64, dans le cadre des dispositions de l'article L.2224-37 du CGCT.

Si la commune transfère la « compétence IRVE » à TE 64 dans les conditions fixées par ses statuts, celui-ci assurera la maîtrise d'ouvrage du projet, sachant que pour intervenir dans ce domaine, le mode opératoire retenu par TE 64 est la Délégation de Service Public de type concessif. Cela signifie que le futur délégataire assurera l'investissement en lieu et place de la collectivité, exploitera le service (maintenance technique, supervision, paiement de l'électricité) et se rémunérera exclusivement via le prix de la charge dont s'acquittera l'utilisateur auprès de lui. La collectivité ne contribuera donc pas financièrement à ce projet.

La procédure correspondante sera lancée à la rentrée 2024 et se traduira, compte-tenu des délais impartis, par une attribution de la Délégation en avril 2025, ce qui permettra d'engager une part significative du déploiement envisagé avant la fin de l'année 2025.

Les conditions du transfert de compétence, ont été validées par le Comité Syndical de TE 64 le 17 septembre 2024 et intégrées dans une convention, traduisant les conditions techniques, administratives, juridiques et financières de transfert et d'exercice de la compétence IRVE, celle-ci étant annexée à la présente délibération.

Le Conseil Municipal,

Vu le contenu du SDIRVE publié sur la plateforme open data gouvernementale des données publiques (www.data.gouv.fr),

Envoyé en préfecture le 20/11/2024

Reçu en préfecture le 20/11/2024

Publié le



ID : 064-216401471-20241114-14112024DCM04-DE

Vu les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales et notamment

Vu les statuts de TE 64 et notamment l'article 2.f)

Vu la convention d'application des conditions techniques, administratives, juridiques et financières de transfert et d'exercice de la compétence IRVE annexée à la présente,

Considérant l'intérêt que présente pour la commune, ce transfert de compétence en faveur de TE 64, permettant à la commune de s'inscrire dans la feuille de route départementale de la mobilité électrique,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **DÉCIDE** de transférer la compétence « Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques ou Hybrides Rechargeables » à TERRITOIRE D'ENERGIE PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (TE 64), pour la mise en place d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des IRVE nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dont l'exploitation comprend l'achat d'électricité nécessaire à l'alimentation des équipements.
- **APPROUVE** le principe d'installation d'IRVE sur le territoire communal par TERRITOIRE D'ENERGIE PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (TE 64), dans les conditions fixées par la convention d'application des conditions techniques, administratives, juridiques et financières de transfert et d'exercice de la compétence IRVE,
- **PRÉCISE** que la présente délibération sera notifiée au Président de TE 64,
- **DONNE** mandat à Monsieur le Maire, pour signer toutes les pièces nécessaires à la mise en œuvre du transfert de compétence et à la mise en place d'IRVE sur le domaine communal.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Pour extrait certifié conforme.



Le Maire,
Pascal JOCOU

Envoyé en préfecture le 20/11/2024

Reçu en préfecture le 20/11/2024

Publié le



ID : 064-216401471-20241114-14112024DCM04-DE

COMPÉTENCE « CRÉATION, ENTRETIEN ET EXPLOITATION » DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE NÉCESSAIRES À L'USAGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES RECHARGEABLES (IRVE)

CONVENTION D'APPLICATION DES CONDITIONS ADMINISTRATIVES,
JURIDIQUES, TECHNIQUES ET FINANCIÈRES D'EXERCICE DE LA
COMPÉTENCE

Table des matières

PRÉAMBULE.....	- 3 -
CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	- 4 -
1.1 - Objet.....	- 4 -
1.2 - Définition de la compétence	- 4 -
1.3 - Modalités et conditions de transfert et reprise de la compétence	- 4 -
1.4 - Patrimoine existant	- 5 -
1.4.1 - <i>Transfert de compétence avec des IRVE propriété de TE 64 actuellement implantées dans les communes, uniquement sous convention d'occupation du domaine public :</i>	- 5 -
1.4.2 - <i>Transfert de compétence avec des IRVE déjà implantées mais propriété de la commune :</i>	- 5 -
1.4.3 - <i>Transfert de compétence avec des IRVE déjà implantées mais propriété d'un tiers :</i>	- 5 -
1.5 - Durée de la convention de transfert.....	- 6 -
CHAPITRE 2 - CRÉATION DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE	- 6 -
2.1 - Travaux d'investissement.....	- 6 -
2.2 - Mise à disposition du domaine public ou privé communal.....	- 6 -
CHAPITRE 3 - ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE	- 7 -
3.1 - Étendue des prestations d'entretien	- 7 -
3.2 - Dépannage et réparation.....	- 7 -
3.3 - Autres opérations de maintenance et d'entretien.....	- 7 -
3.4 - Entretien des emplacements attachés aux infrastructures.....	- 7 -
3.5 - Travaux de la commune et situations impactant le fonctionnement des IRVE	- 7 -
3.6 - Dommages causés aux infrastructures.....	- 8 -
3.7 - Cartographie et suivi du patrimoine.....	- 8 -
3.8 - Déplacement, suppression ou modification d'ouvrages.....	- 8 -
3.8.1 - <i>Déplacement ou suppression à l'initiative du délégataire :</i>	- 5 -
3.8.2 - <i>Déplacement ou suppression à l'initiative de la commune :</i>	- 5 -
3.8.3 - <i>Modification de l'ouvrage :</i>	- 5 -
CHAPITRE 4 - GESTION DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE.....	- 9 -
4.1 - L'accès aux infrastructures de charge, le stationnement	- 9 -
4.2 - La supervision des infrastructures de charge	- 10 -
4.3 - La fourniture d'électricité.....	- 10 -
CHAPITRE 5 - FINANCEMENT	- 10 -
5.1 - Contribution au financement des investissements et des coûts d'exploitation par la collectivité.....	- 10 -

5.1.1 Cas des IRVE installées sur proposition de TE 64 dans le cadre du SDIRVE ...	- 10 -
5.1.2 Cas des IRVE installées hors SDIRVE à la demande expresse des communes ..	- 11 -
5.1.3 Cas des IRVE installées par un tiers mandaté par la commune	- 12 -
CHAPITRE 6 - MODIFICATION - RECOURS	- 12 -
6.1 - Modification de la convention de transfert de compétence	- 12 -
6.2 - Recours	- 12 -
CHAPITRE 7 - LEXIQUE.....	- 13 -
ANNEXE 1- 14 - Répartition des contributions au financement des investissements et au fonctionnement des IRVE	- 14 -
ANNEXE 2- Convention d'occupation du domaine public.....	- 15
-	
ARTICLE 1 - Objet de la convention	- 15 -
ARTICLE 2 - Désignation des emplacements mis à disposition.....	- 16 -
ARTICLE 3 - Destination du ou des emplacements.....	- 16 -
ARTICLE 4 - Etat des lieux	- 16 -
ARTICLE 5 - Caractère personnel et incessible de la convention	- 16 -
ARTICLE 6 - Durée de la convention	- 16 -
ARTICLE 7 - Résiliation.....	- 16 -
ARTICLE 8 - Démarches administratives préalables aux travaux d'installation des infrastructures de recharge	- 17 -
ARTICLE 9 - Propriété	- 17 -
ARTICLE 10 - Litiges	- 17 -
ANNEXE 2 bis - Etat des lieux d'implantation.....	-18 -

PRÉAMBULE

Dès 2013, le syndicat mixte départemental Territoire d'Énergie Pyrénées-Atlantiques (TE64), alors dénommé le SDEPA, s'est doté de la compétence « Infrastructures de charge pour véhicules électriques » avec pour objectif d'impulser la dynamique de l'électromobilité au niveau local, de répondre au besoin croissant de recharge et d'assurer la cohérence du maillage départemental. Ainsi, dès 2015, un plan de déploiement de 130 bornes de recharge a été décidé, déploiement mis en œuvre entre 2016 et 2019.

Les bornes mises en place se sont inscrites dans le réseau régional de mobilité électrique MOBiVE, porté par l'Entente des Syndicats d'Énergie de Nouvelle Aquitaine, sachant que ce réseau est présent sur dix départements. MOBiVE est à la fois un opérateur d'infrastructures (près de 800 bornes en Nouvelles-Aquitaine en accès ouvert à tous les usagers) et un opérateur de mobilité avec plus de 6 000 abonnés.

Le déploiement de bornes par les membres de MOBiVE s'est opéré soit à la maille régionale pour la mise en place de « super chargeurs » (puissance supérieure à 100 kW), soit à la maille départementale dans le cas de points de charge de puissance inférieure à 100 kW.

Depuis mai 2024, l'exploitation, la supervision et la gestion de la monétique sont confiées à l'échelle régionale à l'Opérateur de Mobilité COGELUM IDF. La maintenance technique des bornes est effectuée dans le 64, par la société SDEL pour le secteur Pays-Basque et par la société CEGELEC pour le secteur Béarn. Le réseau actuel, déployé sur la base d'une l'étude de 2015, n'a pas évolué depuis 2019.

La déclinaison opérationnelle du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (SDIRVE), a vocation à faire évoluer le maillage existant au travers d'une nouvelle initiative de TE 64 portée dans les communes par transfert de compétence.

CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 - Objet

Le présent document a pour objet de définir les conditions administratives, techniques, juridiques et financières d'exercice de la compétence « création-exploitation-maintenance-supervision-gestion technique et financière » des bornes « IRVE » actuelles et futures, propriété de TE 64 ou mises à disposition, sans restriction d'accès et ouvertes en permanence au public, pour la recharge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Par ce transfert, la collectivité membre accepte sans réserve les conditions techniques, administratives, juridiques et financières d'exercice de la compétence par TE 64 telles que fixées par le Comité Syndical et le Bureau de l'établissement dans le cadre du choix du mode de gestion projeté à ce jour : Délégation de Service Public.

Tout autre mode de gestion (régie notamment), impliquera la validation de nouvelles conditions techniques, administratives, juridiques et financières d'exercice de la compétence par TE 64 de la part de la collectivité membre.

1.2 - Définition de la compétence

La compétence recouvre l'investissement (travaux de création/adaptation) et le fonctionnement (maintenance, exploitation, gestion du patrimoine, supervision et interopérabilité, consommation d'électricité, commercialisation des services de recharge, etc.) des IRVE.

L'exercice de la compétence par TE 64 s'applique aux infrastructures de charge ouvertes au public et à tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables, intégrées au réseau de TE 64 dans le cadre du service organisé par TE 64.

Les infrastructures peuvent être déployées en domaine public ou sur le domaine privé de la collectivité, mis à disposition par la collectivité sans restriction d'accès.

1.3 - Modalités et conditions de transfert et reprise de la compétence

En application de l'article 2.f) des statuts de TE 64 et conformément à l'article L.2224-37 du CGCT, le transfert de compétence IRVE intervient par délibération de l'organe délibérant du membre concerné.

La délibération de chaque collectivité relative audit transfert, emporte acceptation sans réserve par chacune d'elle des présentes conditions administratives, techniques, juridiques et financières.

1.4 - Patrimoine existant

Le transfert de compétence entraîne, de plein droit, la mise à disposition à titre gratuit au syndicat des biens meubles et immeubles nécessaires à l'exercice de la compétence transférée conformément à l'article L.1321-1 du CGCT.

1.4.1 - Transfert de compétence avec des IRVE propriété de TE 64 actuellement implantées dans les communes uniquement sous convention d'occupation du domaine public :

Les IRVE situées sur le territoire des communes sous convention d'occupation du domaine public avec TE 64, sont automatiquement intégrées au transfert de compétence sans condition d'évaluation préalable.

A compter du transfert de compétence de la commune, la convention initialement passée entre le syndicat et la commune devient caduque et les règles du présent document s'appliquent.

1.4.2 - Transfert de compétence avec des IRVE propriété de TE 64 actuellement implantées dans les communes uniquement sous convention d'occupation du domaine public :

Les infrastructures de charge ouvertes au public sans restrictions d'accès, préexistantes sur le territoire communal lors du transfert de compétence, font l'objet, préalablement à leur mise à disposition, d'une évaluation portant sur l'état technique des installations, le coût éventuel de leur remise aux normes ou mise à niveau, les capacités d'interopérabilité avec les autres infrastructures de charge du réseau départemental, afin d'évaluer la possibilité de leur intégration à ce réseau et de leur prise en exploitation via le service organisé par TE 64.

Le coût de cette évaluation est pris en charge par TE 64.

TE 64 se réserve le droit de ne pas intégrer dans le transfert de compétence, une ou des bornes dont les caractéristiques techniques seraient trop éloignées de son réseau, dont le coût de la mise à niveau serait estimé trop important ou dont le mode de gestion actuel ne permettrait pas un transfert de patrimoine.

La mise à disposition éventuelle de ces infrastructures de charge dans les conditions précédemment évoquées, dans le cadre du transfert de la compétence IRVE, sera constatée par un procès-verbal établi contradictoirement entre TE 64 et la commune qui a transféré la compétence, au vu de cette évaluation.

En cas de reprise ultérieure de la compétence par la commune, les bornes propriété de cette dernière au moment du transfert sont restituées à la commune qui devra alors en assurer la gestion.

1.4.3 Transfert de compétence avec des IRVE déjà implantées mais propriété d'un tiers

Les infrastructures de charge ouvertes au public sans restrictions d'accès, préexistantes sur le territoire communal lors du transfert de la compétence, et propriété d'un tiers, font l'objet, si le tiers est favorable à la mise à disposition des équipements, préalablement à leur mise à disposition, d'une évaluation portant sur l'état technique des installations, le coût éventuel de leur remise aux normes ou mise à niveau, les capacités d'interopérabilité avec les autres infrastructures de charge du réseau départemental afin d'évaluer la possibilité de leur intégration à ce réseau et de leur prise en exploitation via le service organisé par TE 64.

Le coût de cette évaluation est pris en charge par TE 64.

TE 64 se réserve le droit de ne pas intégrer dans le transfert de compétence, une ou des bornes dont les caractéristiques techniques seraient trop éloignées de son réseau, dont le coût de la

mise à niveau serait estimé trop important ou dont le mode de gestion actuel ne permettrait pas un transfert de patrimoine.

La mise à disposition éventuelle de ces infrastructures de charge dans les conditions précédemment évoquées, dans le cadre du transfert de la compétence IRVE, sera constatée par un procès-verbal établi contradictoirement entre TE 64, le tiers et la commune qui a transféré la compétence au vu de cette évaluation.

En cas de reprise ultérieure de la compétence par la commune, les bornes sont restituées au tiers concerné qui reprendra alors la gestion des équipements.

1.5 - Durée de la convention de transfert

La présente convention est établie sans limitation de durée.

CHAPITRE 2 - CRÉATION DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE

2.1 - Travaux d'investissement

Les travaux d'investissement portent sur la mise en place de nouvelles IRVE ou l'adaptation d'infrastructures de charge existantes.

Ils sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de TE 64 par délégation à un tiers, et comprennent notamment :

- la fourniture et la pose d'une ou plusieurs bornes ;
- les autorisations administratives nécessaires à la mise en place et l'exploitation de l'IRVE ;
- le génie civil et le raccordement au réseau de distribution publique d'électricité et de télécommunications ;
- l'aménagement avec réalisation de signalétiques horizontales et verticales ;
- l'équipement des bornes en systèmes de télégestion et interopérabilité.

L'implantation doit répondre notamment aux critères principaux suivants :

La commune mettra à disposition du délégataire de TE 64 un emplacement approprié :

- o permettant de rendre visible au plus grand nombre l'infrastructure de recharge,
- o se traduisant par une surface suffisante pour recevoir le nombre d'infrastructures de recharge souhaité et le stationnement de véhicules électriques. Chaque infrastructure est conçue pour accueillir simultanément deux véhicules, nécessite une surface d'environ 35 m² pour son implantation et est conçue de façon à permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- o disposant de la capacité du réseau public de distribution d'électricité. Au cas par cas, TE 64 arbitrera entre la nécessité de travaux de raccordement au réseau électrique (extension, renforcement) ou la recherche d'un autre emplacement.
- o se situant à proximité de lieux de vie et de services (proximité de commerces, services publics, zones d'activité...) pour une utilisation optimale des infrastructures.

2.2 - Mise à disposition du domaine public ou privé communal

La collectivité concernée par la création d'une nouvelle infrastructure de charge sur son territoire, met à disposition de TE 64 les biens nécessaires à l'exercice de la compétence transférée et notamment les espaces de stationnement devant supporter les infrastructures de charge. Cette mise à disposition est constatée par une convention selon le modèle présenté en annexe 2 et 2 bis.

CHAPITRE 3 - ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE

3.1 - Étendue des prestations d'entretien

TE 64 organise la gestion technique, administrative, patrimoniale des infrastructures de charge avec le délégataire du service public.

TE 64 et son délégataire ont la faculté d'interrompre le service pour toutes opérations de mise en conformité et de maintenance des ouvrages ainsi que pour les réparations urgentes qui requièrent les équipements. Quand les circonstances exigent une intervention immédiate, TE 64 ou son délégataire sont autorisés à prendre d'urgence les mesures nécessaires et bénéficient pour ce faire, de toutes facilités de la part de la collectivité ayant transféré la compétence (arrêté, permission de voirie, etc...).

De son côté, la commune s'interdit formellement toute intervention sur les infrastructures. En cas d'inobservation, la responsabilité de TE 64 ou de son délégataire ne saurait être retenue si un accident ou dysfonctionnement se produisait sur l'installation.

L'entretien des IRVE comprend :

- Les opérations d'entretien préventif,
- Les prestations de dépannage et réparation y compris réparation en cas de sinistre,
- Toute opération technique nécessaire au bon fonctionnement des infrastructures.

3.2 - Dépannage et réparation

Pour faciliter le repérage des dysfonctionnements, chaque infrastructure est dotée d'un système de communication permettant de renvoyer des informations vers un dispositif de supervision pour son exploitation et ainsi informer de la disponibilité et/ou des défauts de fonctionnement éventuels des infrastructures.

Les délais de dépannage et d'intervention sont fixés dans le contrat de délégation de service public en fonction de la nature des dysfonctionnements. La collectivité en est informée si le délai d'immobilisation de la borne est supérieur à 10 jours.

3.3 - Autres opérations de maintenance et d'entretien

Au titre des opérations de maintenance préventive, le délégataire programme des interventions sur les infrastructures, notamment pour effectuer :

- un nettoyage,
- des mises à jour techniques et logicielles,
- les vérifications et contrôles électriques nécessaires.

3.4 - Entretien des emplacements attachés aux infrastructures

Les collectivités ayant mis à disposition les emplacements attachés aux infrastructures de charge s'engagent à assurer un entretien régulier de ceux-ci, notamment en s'assurant de la propreté des places de stationnement et de leur déneigement éventuel.

3.5 - Travaux de la commune et situations impactant le fonctionnement des IRVE

Dans le cas où la commune doit procéder à des travaux non urgents sur son domaine, elle doit en avvertir le syndicat et son délégataire 3 mois à l'avance et proposer dans la mesure du possible une solution d'accès pendant toute la durée des travaux. En cas d'urgence, des informations sont communiquées par la commune pour trouver une solution opérationnelle.

3.6 - Dommages causés aux infrastructures

Les dommages consécutifs à un accident, un acte de vandalisme, un vol ou un évènement météorologique sont gérés par le délégataire :

- **Le tiers est identifié et se déclare auprès de TE 64 ou du délégataire** : TE 64 ou son délégataire, traitent directement le dossier. Les travaux sont réalisés par le délégataire et financés par l'assureur du tiers ou le tiers lui-même.

- **Le tiers est identifié mais ne se déclare pas** : Le délégataire porte plainte et déclare le dommage. Si le tiers est reconnu responsable du dommage, le dossier est traité de la même façon que dans le cas précédent. Si le tiers n'est pas reconnu responsable, les travaux sont alors réalisés et financés par le délégataire.

- **Le tiers n'est pas identifié** : Le délégataire porte plainte et déclare le dommage, les travaux sont alors réalisés et financés par le délégataire.

La collectivité fait diligence pour signaler à TE 64 ou son délégataire, tout sinistre constaté sur les infrastructures de charge sur son territoire en lui fournissant un rapport d'état des lieux. Le rapport précise notamment la description des dommages : conséquences sur les biens et les personnes.

3.7 - Cartographie et suivi du patrimoine

Le délégataire de TE 64 élabore et actualise, en fonction de l'évolution des installations, une cartographie numérique géoréférencée des ouvrages.

Le délégataire se charge de déclarer les ouvrages auprès du Guichet Unique et de répondre aux Déclarations de Travaux (DT) et Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux (DICT). Le délégataire met à disposition différents types d'informations afférentes aux infrastructures de charge :

- Il rend disponibles les données sur l'infrastructure déployée et toutes ses évolutions afin qu'elles soient répertoriées dans un répertoire central ouvert ;
- Il renvoie les données essentielles sur l'infrastructure déployée à la plateforme open data gouvernementale des données publiques (www.data.gouv.fr) de façon à ce qu'elles puissent faire l'objet d'un recensement national.
- Il rend disponible, auprès d'une plateforme nationale ouverte, les informations relatives à la géolocalisation, au mode de charge, à la puissance délivrée, à la disponibilité et au mode de tarification des infrastructures de charge.

3.8 - Déplacement, suppression ou modification d'ouvrages

S'il y a nécessité de déplacement ou de protection d'une infrastructure de charge ou de son environnement (borne, réseau, équipements), les travaux de déplacement ou de modification des ouvrages correspondants sont réalisés par le délégataire après accord de la commune.

Le cas échéant, la charge financière des travaux de déplacement est répercutée au demandeur du déplacement d'ouvrage dans les conditions ci-après :

3.8.1 Déplacement ou suppression à l'initiative du délégataire

Le délégataire peut décider de déplacer à son initiative une borne de recharge qui est manifestement sous utilisée.

TE 64, le délégataire et la commune s'efforceront alors, dans la mesure du possible, de trouver un autre emplacement plus pertinent sur le territoire communal. Si ce n'est pas possible, le délégataire en accord avec TE 64 et la commune, se réserve le droit de supprimer la borne. Les coûts inhérents à cette décision sont alors pris en charge par le délégataire.

3.8.2 Déplacement ou suppression à l'initiative de la commune

Dans le cas où des travaux projetés par la commune pour des impératifs d'utilisation de l'espace, liés à des nécessités publiques ou des aménagements publics, impliquent le déplacement de l'IRVE, ceux-ci sont pris en charge par la commune et réalisés par le délégataire.

3.8.3 Modification de l'ouvrage

Le Délégataire peut pendant la durée d'exécution du présent Contrat, proposer à TE 64 des modifications sur les bornes (augmenter leur puissance de raccordement, les déplacer, les remplacer ou apporter d'autres modifications techniques/fonctionnelles, etc.) qu'il prendra financièrement à sa charge.

Toute proposition de modification doit faire l'objet d'un point lors d'une réunion de suivi technique pour être abordée conjointement, y compris avec la commune.

Toute modification de l'ouvrage demandée par toute personne morale autre que TE 64, pour peu qu'elle soit acceptée par TE 64, est réalisée par le délégataire.

Les coûts inhérents sont pris en charge par la personne morale à l'origine de la demande de modification.

CHAPITRE 4 - GESTION DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE

4.1 - L'accès aux infrastructures de charge, le stationnement

La/le Maire de la commune devra prendre un arrêté afin de réserver un ou des emplacements pour le stationnement provisoire des véhicules en charge.

Cet arrêté précisera que l'arrêt ou le stationnement :

- des véhicules thermiques,
 - des véhicules électriques ou hybrides rechargeables non raccordés à la borne,
- est interdit et considéré comme gênant au sens de l'article R.417-10 du code de la route.

La commune veillera à ce que les emplacements ne soient pas utilisés à d'autres fins que celle de la recharge de véhicules électriques (voitures tampons), notamment en prévoyant la verbalisation en cas de non-respect de la destination de l'emplacement ou de durée d'utilisation abusive de l'emplacement.

La commune s'engage à laisser accessible les infrastructures de charge aux usagers 24 heures sur 24, tous les jours de l'année. L'accès aux infrastructures permet l'ouverture des trappes d'accès aux prises et le verrouillage de sécurité.

Des situations d'indisponibilités pourront néanmoins être envisagées (manifestations, événements culturels ou sportifs, élagages...). La commune s'engage à informer au préalable le délégataire et à réduire autant que possible la durée de ces interventions. Dans ces situations, les bornes seront laissées en place mais les places de parking seront neutralisées.

L'accès aux infrastructures de charge est permis à tout usager après identification sur l'infrastructure. Pour ce faire, l'accès est possible avec un badge de type RFID fourni par un opérateur agréé ou une application internet dédiée.

Le système d'identification sera couplé avec un système de paiement.

Le réseau construit et exploité par le délégataire de TE 64 accueille tout usager, qui pourra bénéficier du service de charge sur la totalité des infrastructures exploitées.

Concernant la gratuité ou non du stationnement par la commune, pour les places réservées aux IRVE, la décision fera l'objet d'une concertation entre cette dernière et TE 64 ainsi que son délégataire.

A contrario, si la borne posée a bénéficié d'une subvention imposant la gratuité du stationnement pour les usagers, la gratuité s'imposera de fait à la commune jusqu'à la fin de l'obligation définie par le financeur.

4.2 - La supervision des infrastructures de charge

Le service géré par le délégataire comprend un outil de supervision permettant la collecte et l'envoi d'informations.

4.3 - La fourniture d'électricité

L'exploitation des infrastructures de charge comprend l'achat d'énergie nécessaire à leur fonctionnement.

Le délégataire procède au choix du fournisseur d'énergie. Les contrats de fourniture d'électricité sont au nom du délégataire. Les consommations, abonnements et prestations relatives à la fourniture, afférents aux infrastructures de charge, sont pris en charge par le délégataire.

CHAPITRE 5 - FINANCEMENT

5.1 - Contribution au financement des investissements et des coûts d'exploitation par la collectivité

Les dépenses globales dites **d'investissement** pour l'installation d'IRVE comprennent :

- le matériel et ses équipements de communication et d'interopérabilité,
- le génie civil lié au raccordement électrique,
- les frais de raccordement aux réseaux de communication et au réseau électrique,
- la signalétique,
- les travaux, les coûts d'études, de maîtrise d'œuvre, de coordination sécurité et protection de la santé, de contrôle technique.

Les dépenses globales dites **de fonctionnement** pour les IRVE comprennent :

- la maintenance préventive et corrective
- l'exploitation, la gestion et la supervision
- les dépenses énergétiques (abonnements + consommations)

5.1.1 Cas des IRVE installées sur proposition de TE 64 dans le cadre du SDIRVE

Dans le cas d'installation d'une ou plusieurs IRVE sur le territoire d'une commune, répondant aux critères du 2.1 du présent document, le financement sera assuré en totalité par le délégataire du service, que ce soit en investissement comme en fonctionnement.

En contrepartie du service de charge fourni, le délégataire perçoit la totalité des recettes des charges payées par l'utilisateur. Ces recettes contribuent au financement des dépenses de fonctionnement des infrastructures de charge.

5.1.2 Cas des IRVE installées hors SDIRVE à la demande expresse des communes

Cette possibilité d'installation à la demande est ouverte et destinée aux communes souhaitant renforcer leur politique d'aménagement du territoire. Ces communes seront ainsi invitées par TE 64 à travailler et à se concerter avec le tissu économique local pour lui proposer des lieux d'implantation d'IRVE à la demande. Le déploiement de ces IRVE « à la demande » fera l'objet de propositions motivées par les communes souhaitant en bénéficier.

Les dossiers de demande, concernant des bornes par définition hors schéma, seront instruits par TE 64 qui s'appuiera sur l'expertise de son délégué afin d'émettre un éventuel avis favorable avec/sans modifications de la proposition, ou bien un avis défavorable.

L'instruction des dossiers de proposition d'IRVE à la demande des communes auprès de TE 64 comprend la prise en compte :

- Du transfert de compétence de la commune à TE 64 ;
 - De la localisation et du potentiel de fréquentation estimé du site proposé ;
 - De la nature du foncier et des conditions d'occupation dont le Délégué bénéficiera dans le respect des stipulations de l'Annexe 2 de la présente convention ;
 - De la présence à proximité, d'autres places de stationnement évitant la concurrence entre véhicules thermiques et électriques ;
 - De la possibilité d'aménager des places accessibles aux personnes à mobilité réduite, tel que le prévoit la réglementation (largeur : 3,3 mètres ; longueur : 5 mètres ; pente < 2% ; revêtement non meuble et non glissant ; trottoir n'empêchant pas l'accès à la borne) ;
 - De la proximité d'autres projets d'implantation aboutis ou à venir, qui réduiraient la pertinence et la fréquentation du site et/ou l'équilibre du maillage d'IRVE exploité ;
 - Des contraintes de raccordement aux réseaux électriques et de la disposition des équipements nécessaires au fonctionnement du site (armoie électrique, signalétique, protection des Bornes, transformateur, etc.) ;
 - De l'évaluation des risques de nuisances, générés par l'afflux de véhicules pour les sessions de charge ;
 - De la qualité du réseau GSM permettant la communication de la Borne de recharge ;
 - De la présence de sites d'intérêt culturel, patrimonial, touristique, économique à proximité ;
 - De la présence de services connexes, publics ou privés (exemple : restauration, sanitaires, mobilier urbain, services publics et administrations, etc.) à proximité ;
 - De l'accessibilité permanente 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 des points de charge ;
 - De l'évolution potentielle du site dans les documents d'urbanisme (exemple : mise en place future d'une rue piétonne).
- En cas d'obtention d'un avis favorable de la part de TE 64 et du Délégué celui-ci poursuivra la réalisation du projet.

Dans ce cas, aucune dépense d'investissement ne sera mise à la charge de la commune.

Les dépenses de fonctionnement feront l'objet d'un bilan annuel établi par le délégué de TE 64 et sera fourni à la commune. Aucune dépense de fonctionnement

ne sera refacturée à la commune. L'intégralité des recettes afférentes au service de charge, continuera d'être perçue par le délégataire.

- En cas d'avis défavorable émis par TE 64, la collectivité à l'origine de la sollicitation pourra toutefois décider de maintenir sa demande d'installation.

Dans ce cas, l'intégralité des dépenses dites d'investissement seront à la charge de la commune, déduction faite des aides extérieures et participations éventuelles. Les dépenses de fonctionnement feront l'objet d'un bilan annuel établi par le délégataire de TE 64 et fourni à la commune. L'intégralité des charges d'exploitation fixes (hors énergie) seront refacturées à la commune, déduction faite des recettes afférentes au service de charge qui continueront d'être perçues par le délégataire.

La réalisation du projet s'opèrera sous maîtrise d'ouvrage de TE 64 via son délégataire, avec maintenance et supervision gérée par le délégataire.

La réalisation des travaux sera préalablement conditionnée, à la décision favorable de l'organe délibérant de la commune qui validera le projet et sa contribution financière au titre de l'investissement, sur la base d'un plan de financement qui lui sera transmis par le délégataire et sous contrôle de TE 64.

La contribution financière de la commune sera calculée sur la base du montant TTC de la dépense.

Le paiement de la contribution de la commune à l'investissement, sera effectué au bénéfice du délégataire, à l'achèvement des travaux d'investissement et sur présentation de facture.

Les charges d'exploitation fixes seront facturées à la commune, annuellement par le délégataire

5.1.3 Cas des IRVE installées par un tiers mandaté par la commune

Afin de favoriser le développement et la densification des IRVE sur le territoire de la commune, il n'est pas exclu d'autoriser d'autres maîtres d'ouvrage à installer des bornes sur le domaine public communal.

La commune s'engage à soumettre à l'examen et à l'autorisation de TE 64 et de son délégataire, préalablement à la réalisation, tout projet de création d'infrastructures de charge pour véhicules électriques porté en maîtrise d'ouvrage par un tiers mandaté par ses soins.

En cas de validation du projet, une autorisation sera délivrée à la commune qui dès lors traitera directement avec le tiers. Aucun financement ne sera alors assuré par le délégataire du service, que ce soit en investissement comme en fonctionnement, et aucune recette ne sera également perçue par ce dernier.

CHAPITRE 6 - MODIFICATION - RECOURS

6.1 - Modification de la convention de transfert de compétence

Le présent document peut être adapté et validé par les instances syndicales, Bureau ou Comité.

6.2 - Recours

Tout litige résultant de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention est du ressort du Tribunal Administratif de Pau.

CHAPITRE 7 - LEXIQUE

Borne (puissance)	Borne de recharge normale : jusqu'à 22 kW Borne de recharge accélérée : entre 22 et 50kW Borne de recharge rapide : à partir de 50kW Borne de recharge ultra rapide : jusqu'à 150kW
IRVE	Infrastructure de Recharge pour Véhicules Electriques
Prises	Type 2 pour la recharge en courant alternatif (AC) sur les bornes normales et accélérées Combo CCS pour la recharge rapide en courant continu (DC) sur les bornes rapides et ultra-rapides
Usager	Utilisateur du service de charge, qu'il soit ou non propriétaire du véhicule et à condition qu'il soit en possession du badge
VE	Désigne tout véhicule électrique ou hybride rechargeable, ainsi que les deux-roues (vélo, scooter, moto, ...) électriques
VHR	Désigne tout véhicule hybride rechargeable

A Pau le

A

le

Pour TE 64

Pour la commune

Le Président

La/le Maire

Barthélémy BIDÉGARAY

ANNEXE 1

Répartition des contributions au financement des
travaux de mise en service des bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides

La contribution des communes aux dépenses d'investissement et de fonctionnement pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides est fixée comme suit :

TOUT TYPE DE BORNES

		Montant de la contribution par borne				Recettes des charges	
		Investissement		Fonctionnement			
		Déléga taire	Comm une	Déléga taire	Comm une	Déléga taire	Comm une
Bornes installées à l'initiative de TE 64 dans le cadre du SDIRVE (5.1.1)		100 %	Néant	100 %	Néant	100 %	Néant
Bornes installées sur le domaine communal par le délégataire à la demande expresse des communes en dehors du SDIRVE (5.1.2)	<i>Avis favorable émis par TE 64 à la demande de la commune</i>	100 %	Néant	100 %	Néant	100 %	Néant
	<i>Avis défavorable émis par TE 64 à la demande de la commune</i>	Néant	100 %	Néant	100 %	100 %	Néant

ANNEXE 2

Convention d'occupation du domaine public communal pour l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (IRVE)

Entre :

TERRITOIRE D'ENERGIE PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (TE 64), représenté par son Président Barthélémy BIDÉGARAY dûment habilité par délibération du Comité Syndical du 17 septembre 2024 ainsi que son délégué

dûment habilité en vertu de

,

Ci-après dénommés TE 64 et son délégué,

ET

La commune desituée, gestionnaire du domaine public, représentée par son Maire, dûment autorisé par la délibération du conseil municipal du

Ci-après dénommée la commune,

- Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L1321-1 et L2224-37,
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
- Vu la délibération du Comité syndical de TE 64 en date du 17 septembre 2024 et ses modifications ultérieures fixant les conditions administratives, techniques et financières d'exercice de la compétence IRVE par TE 64,
- Vu la délibération du conseil municipal de en date du adoptant le transfert de compétence pour « la mise en place et l'organisation d'un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables ».

Considérant que :

- Le délégué de TE 64 doit installer une ou plusieurs infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables (désignée ci-après « IRVE ») sur le domaine public communal,
- L'installation de cette ou ces infrastructures, constitue une occupation du domaine public communal nécessitant la conclusion d'une convention,

Les parties conviennent de ce qui suit :

ARTICLE 1 - Objet de la convention

Sans préjudice des règlements adoptés par l'autorité de police chargée de la circulation et du stationnement sur le domaine public occupé, le présent document a pour objet de fixer les conditions d'occupation du domaine public par les infrastructures nécessaires au service de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables et leurs éventuels accessoires (protections mécaniques, panneaux d'information...) dans le cadre du projet de déploiement d'infrastructures de recharge de TE 64.

Cette convention emportant occupation du domaine public, celle-ci est conclue à titre personnel. Elle est précaire et révocable pour tout motif d'intérêt général, conformément aux dispositions de l'article L.2122-3 du Code général de la propriété des personnes publiques.

ARTICLE 2 - Désignation des emplacements mis à disposition

La présente convention d'occupation du domaine public est accordée sur le (s) site(s) XXXX suivant(s) délimité(s) sur le plan annexé à la présente (annexe 2 bis) :

- [Références cadastrales de l' (ou des) emplacement(s) et plans en annexe identifiant clairement le ou les emplacements, le nombre de bornes de recharge et la surface des emprises].

ARTICLE 3 - Destination du ou des emplacements

L'autorisation est uniquement accordée à l'occupant en vue de créer, entretenir et exploiter un réseau de X infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables.

ARTICLE 4 - Etat des lieux

TE 64 et son délégataire, déclarent avoir une parfaite connaissance desdits lieux et les accepter en l'état. Un état des lieux réalisé de manière contradictoire par les parties avant l'entrée en vigueur de ladite convention est annexé.

ARTICLE 5 - Caractère personnel et incessible de la convention

La présente convention est accordée à titre personnel et exclusif à TE 64 et son délégataire.

ARTICLE 6 - Durée de la convention

En raison de la domanialité publique des lieux et conformément aux articles L2122-2 et 3 du Code général de la propriété des personnes publiques (CG3P), l'occupation du domaine public est temporaire et la présente convention présente un caractère précaire et révocable.

La convention est conclue pour une durée initiale de 15 ans à compter de sa signature, renouvelable expressément par période de 5 ans sans pouvoir excéder trente ans.

ARTICLE 7 - Résiliation

Résiliation en cas de suppression de l'ouvrage : La présente convention sera résiliée de plein droit si le ou les ouvrages visés venaient à être supprimés.

Résiliation en cas de litige : Chacune des parties peut résilier la présente convention en cas de manquement de l'autre partie à une ou plusieurs de ses obligations. La résiliation peut être prononcée deux mois après mise en demeure restée en tout ou partie sans effet pendant ce délai.

La durée du préavis est de trois mois.

Cette résiliation doit respecter le principe du contradictoire. Ainsi, la commune, d'une part, ou TE 64 et son délégataire, d'autre part, doivent avoir été mis en mesure par l'autre partie, de présenter leurs observations préalablement à la notification de la résiliation.

La Commune se réserve le droit de résilier la présente convention pour des impératifs d'utilisation de l'espace, pour réalisation d'aménagements publics ou pour tout motif d'intérêt

général, en respectant un préavis de six mois et en participant au déplacement ou suppression du matériel dans le cadre du 3.8.2. de la convention.

ARTICLE 8 - Démarches administratives préalables aux travaux d'installation des infrastructures de recharge

Le délégataire est tenu d'informer du calendrier des travaux d'installation des infrastructures de recharge, dès qu'il en a connaissance, d'une part l'autorité titulaire du pouvoir de police chargée de la circulation et du stationnement sur le domaine public occupé, d'autre part la collectivité gestionnaire du domaine public, si l'exécutif de celle-ci n'est pas lui-même titulaire de ce pouvoir de police.

ARTICLE 9 - Propriété

TE 64 et son délégataire demeurent propriétaires de la ou des bornes ainsi que de l'ensemble des accessoires, conformément au contrat de concession.

ARTICLE 10 - Litiges

Dans le cas de litiges survenant entre les parties pour l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties conviennent de rechercher un règlement amiable. A défaut d'accord, les litiges sont soumis au tribunal administratif de Pau.

PJ : Annexe avec Liste du ou des sites et place(s)

A Pau le

A

le

Pour TE 64

Pour la commune

Le Président

La/le Maire

Barthélémy BIDÉGARAY

ANNEXE 2 bis - Etat des lieux d'implantation

Parking de à(Commune).....

1. Plan portant les références cadastrales de l' (ou des) emplacement(s) et identifiant clairement le ou les emplacements et le nombre de bornes de recharge sur le domaine public pour lequel la convention est signée].
2. Etat des lieux (les photos intégrées à l'annexe font office d'état des lieux).
3. Parking payant ou pas
4. Parking existant ou pas, avec tracé des places.