

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du 11 mars 2024

Délibération n° 2024-2196

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Approbation du schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) de la Métropole de Lyon - Subvention de fonctionnement de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) pour le financement des études

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Rapporteur : Monsieur Fabien Bagnon

Président : Monsieur Bruno Bernard

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 23 février 2024

Secrétaire élu(e) : Madame Fanny Dubot

Présents : Mme L. Arthaud, M. B. Artigny, Mme F. Asti-Lapperrière, M. P. Athanaze, Mme C. Augey, M. M. Azcué, M. B. Badouard, M. F. Bagnon, M. L. Barge, M. N. Barla, Mme É. Baume, M. Y. Ben Itah, M. I. Benzeghiba, M. B. Bernard, M. P. Blache, Mme S. Blachère, M. P. Blanchard, M. Y. Blein, Mme L. Boffet, Mme D. Borbon, Mme Y. Bouagga, Mme F. Bouzerda, Mme N. Bramet-Reynaud, Mme C. Brossaud, M. R. Brumm, Mme V. Brunel, M. J. Bub, M. F-N. Buffet, Mme C. Burillon, Mme M-C. Burriland, Mme M-A. Cabot, M. F. Camus, M. J. Camus, Mme C. Cardona, Mme M. Carrier, Mme S. Chadier, M. P. Chambon, M. P. Charmot, M. M. Chihi, M. P. Cochet, M. C. Cohen, Mme G. Coin, Mme B. Collin, M. G. Corazzol, Mme D. Corsale, Mme D. Crédoz, Mme C. Crespy, Mme C. Creuze, Mme L. Croizier, M. H. Dalby, M. P. David, M. R. Debû, Mme F. Delaunay, M. G-L. Devinaz, M. M. Diop, M. I. Doganel, M. G. Doucet, Mme V. Dubois Bertrand, Mme F. Dubot, Mme C. Dupuy, Mme H. Duvivier Dromain, Mme M. Edery, Mme M. El Faloussi, Mme C. Etienne, Mme M. Fontaine, Mme S. Fontanges, Mme R-F. Fournillon, Mme L. Fréty, Mme N. Frier, M. A. Galliano, M. G. Gascon, Mme H. Geoffroy, Mme N. Georgel, M. C. Geourjon, M. C. Girard, Mme V. Giromagny, M. S. Godinot, M. S. Gomez, M. M. Grivel, Mme A. Groperrin, M. F. Groult, M. P. Guelpa-Bonaro, Mme M. Guerin, M. T. Haon, Mme S. Hémain, Mme B. Jannot, Mme Z. Khelifi, M. D. Kimelfeld, M. J-C. Kohlhaas, Mme C. Lagarde, M. L. Lassagne, Mme M. Leцерf, M. M. Le Faou, M. L. Legendre, M. J-M. Longueval, M. V. Lungenstrass, M. M. Maire, M. C. Marguin, M. R. Marion, M. P-A. Millet, M. J. Mône, M. V. Monot, Mme V. Moreira, Mme D. Nachury, M. F. Novak, Mme C. Panassier, M. R. Payre, M. L. Pelaez, Mme J. Percet, M. É. Perez, Mme N. Perrin-Gilbert, Mme I. Petiot, M. G. Petit, Mme M. Picard, Mme M. Picot, M. G. Pillon, Mme S. Popoff, M. E. Portier, Mme C. Pouzergue, Mme É. Prost, M. C. Quiniou, M. M. Rantonnet, M. J-C. Ray, Mme A. Reveyrand, Mme V. Roch, M. T. Rudigoz, Mme S. Runel, Mme M. Saint-Cyr, Mme V. Sarselli, Mme J. Sechaud, M. L. Seguin, M. J-J. Sellès, Mme N. Sibeud, Mme C. Subai, M. F. Thevenieau, M. Y-M. Uhlrich, Mme L. Vacher, M. C. Van Styvendael, M. É. Vergiat, Mme B. Vessiller, M. M. Vieira, M. M. Vincent, Mme M. Vullien, M. D. Vullierme, Mme S. Zdorovtsoff.

Absents excusés : Mme F. Benahmed (pouvoir à Mme C. Creuze), M. J-L. Da Passano (pouvoir à M. D. Kimelfeld), Mme N. Dehan (pouvoir à Mme F. Dubot), Mme I. Perriet-Roux (pouvoir à M. Y. Blein), M. J. Smati (pouvoir à Mme C. Dupuy).

Conseil du 11 mars 2024**Délibération n° 2024-2196**

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Approbation du schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) de la Métropole de Lyon - Subvention de fonctionnement de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) pour le financement des études

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 21 février 2024, exposant ce qui suit :

I - Contexte et enjeux

Depuis sa création au 1^{er} janvier 2015, la Métropole est compétente pour les infrastructures de recharge des véhicules électriques (IRVE) et autorité organisatrice des réseaux d'énergie et concédante de la distribution publique d'électricité.

Le territoire de la Métropole est confronté à des enjeux globaux d'adaptation climatique, d'amélioration de la qualité de l'air, de maîtrise de l'énergie et celui de la transition énergétique pris en compte dans les politiques métropolitaines, notamment celles de l'énergie, de la mobilité et du développement urbain.

Le transport routier, tous véhicules confondus, y représente aujourd'hui le 1^{er} secteur émetteur :

- de gaz à effets de serre (GES), avec une part de 30 % en 2019. La voiture particulière représente, à elle seule, plus de la moitié des émissions de GES (55 % en 2020). Ces émissions, qui comprennent celles de gaz carbonique (CO₂), contribuent fortement à l'accélération du changement climatique,

- de particules fines, dont les oxydes d'azote avec une part de 60 % de particules fines dans les émissions globales dont plus de la moitié émises par les voitures particulières. L'exposition chronique à ces particules contribue à l'augmentation des risques de maladies cardiovasculaires et respiratoires et des décès prématurés imputables à la pollution atmosphérique.

Ce secteur est, également, le 1^{er} consommateur d'énergie fossile issue de produits pétroliers et la voiture particulière représente 57 % de ces consommations en 2020.

Ainsi, le plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Métropole, approuvé par délibération du Conseil n° 2019-4006 du 16 décembre 2019, et le schéma directeur des énergies, approuvé par délibération du Conseil n° 2019-3489 du 13 mai 2019, ont identifié la sobriété et la décarbonation du système de mobilité et de transports comme des axes stratégiques.

Ces documents prévoient de donner, au sein du mix énergétique, une impulsion au développement de l'électromobilité. Celle-ci bénéficie, aujourd'hui, d'un bien meilleur bilan énergétique et environnemental que la mobilité thermique traditionnelle sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule avec des consommations d'énergie plus faibles et des émissions de CO₂ nulles à l'usage pour les véhicules entièrement électriques.

Le plan de protection de l'atmosphère de l'État pour l'agglomération lyonnaise révisé en 2022 comporte également des actions et des objectifs pour encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers et soutenir le déploiement de réseaux de bornes de recharge électriques et de stations multi-énergies.

Une action d'accompagnement du déploiement des motorisations propres, avec un objectif d'installation estimé de 900 bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'espace public à horizon 2020, a été inscrite au PCAET de 2019.

Ainsi, afin de relever ce défi de transition énergétique, la Métropole s'est, notamment, engagée, dès 2018, via un appel à projets et une convention avec le groupement Demeter et la société Izivia filiale d'EDF, dans l'étude et le déploiement d'un réseau d'IRVE sur son domaine public de voirie. Ce déploiement a été réalisé en concertation avec les communes métropolitaines. Le réseau Izivia Grand Lyon, dont les 1^{ères} stations sont ouvertes depuis 2020, sera achevé courant 2024 avec plus de 200 stations et 770 points de charge ouverts au public. Ce réseau connaît une croissance régulière de son usage avec plus de 15 000 recharges mensuelles fin 2023.

La Métropole apporte également son soutien à la création de nouvelles stations multi-énergies sur son territoire à proximité des voiries rapides au travers de la mise à disposition de foncier via des appels à projets à des opérateurs spécialisés dans la distribution de carburants alternatifs et d'énergie électrique sous forme de points de recharge très rapides à destination, principalement, des flottes de poids lourds et de véhicules utilitaires.

A ce déploiement, il convient d'ajouter celui dans les parcs de stationnement publics en ouvrage, notamment ceux exploités par Lyon Parc Auto, qui comportent plus de 200 places équipées de bornes et les stations de recharge sur domaine public opérées par la Compagnie nationale du Rhône.

Parallèlement, de nombreux opérateurs privés déploient des stations de recharge ouvertes au public sur foncier privé et le secteur des pétroliers a débuté une mutation très progressive de ses stations-service de la distribution exclusive de carburants fossiles vers celle de l'électricité en partie ou en totalité.

Le plan de mobilité des territoires lyonnais en cours d'élaboration pour 2024, en collaboration avec SYTRAL Mobilités, vise également à la réduction des consommations énergétiques et des émissions de polluants de la voiture individuelle, dont la part modale doit se réduire en faveur de solutions alternatives de mobilité durable.

Le plan local d'urbanisme et d'habitat en vigueur de la Métropole a pour objectif, au travers des orientations de son projet d'aménagement et de développement durable, d'aller vers une organisation urbaine et des mobilités plus économes d'espace et d'énergie limitant les GES.

La Métropole a également mis en place, depuis 2020, une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) qui limite progressivement la circulation et le stationnement des véhicules les plus polluants sur une partie du territoire et qui favorise la transition vers l'usage de véhicules avec de plus faibles émissions.

Le marché de l'automobile, et celui des véhicules utilitaires, est aujourd'hui en profonde mutation et engendre une forte croissance des besoins de recharge de véhicules électrifiés rechargeables liée, notamment, :

- au niveau européen :

. à l'obligation aux constructeurs de réduire les émissions de CO₂ de leurs véhicules vendus dans le cadre de l'effort collectif pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques,

. à l'approbation en 2021 du Pacte vert pour l'Europe qui révisé la législation du climat, de l'énergie et des transports avec la fin de la vente des voitures thermiques neuves en 2035 dans l'Union européenne et l'objectif de baisse de 45 % des émissions de CO₂ liée au transport routier à l'horizon 2030 ;

- au niveau national, à la mise en œuvre des orientations de la stratégie nationale bas carbone et l'objectif d'une électrification complète du parc de voitures d'ici 2050 ;

- à la maturité de la technologie des batteries au lithium qui permettent de meilleurs niveaux de performances en autonomie, durée de vie et recyclabilité des batteries ;

- à la réorientation massive des investissements des constructeurs automobiles vers le véhicule électrique et l'ensemble de l'écosystème électromobile ;

- à l'investissement croissant des grands constructeurs de poids lourds dans le camion électrique dont la fabrication se lance progressivement avec la constitution d'un réseau de recharge rapide au niveau européen et national ;

- aux diverses aides à l'achat de véhicules électrifiés au niveau national et local.

Même si le prix moyen d'un véhicule électrique neuf, encore élevé aujourd'hui, reste le principal frein à son acquisition, la dynamique de la transition vers la mobilité électrique est désormais engagée. Cela se confirme en France avec une part de marché des ventes de véhicules électrifiés, passée de 3 % en 2019 à 26 % en 2023. Le parc français de véhicules électrifiés rechargeables a dépassé 1,5 million de véhicules électrifiés fin 2023, dont désormais plus d'un million de véhicules 100 % électriques, soit 2,5 % du parc automobile total français de 38 millions de véhicules.

Cette part devra atteindre 15 % d'ici 2030 en France pour le respect de ses objectifs climatiques selon le Secrétariat général à la planification écologique.

Le cap des 100 000 points de charge ouverts au public en France a été dépassé en 2023 avec un objectif gouvernemental ambitieux de 400 000 points de charge ouverts au public d'ici 2030. Cela représentait, fin 2022, un ratio en France de 1,2 points de charge pour 10 véhicules électriques contre 0,82 sur le territoire métropolitain. L'Union européenne recommande un ratio d'un point de charge pour 10 véhicules électriques pour répondre à cet usage.

Si l'essentiel de la recharge des véhicules électrifiés se fait à domicile ou en entreprise, encore plus de 40 % des ménages ne disposent pas de stationnement privatif sur le territoire métropolitain et les longs trajets nécessitent des recharges hors domicile ou entreprise. La couverture du territoire en IRVE ouvertes au public demeure donc fondamentale pour permettre l'accompagnement d'un développement massif prévisible des véhicules électrifiés.

II - Cadre réglementaire et contenu

Dans ce contexte, et en application des dispositions de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM, et de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, la Métropole a souhaité engager l'élaboration de son SDIRVE. Elle a recouru à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée en 2022 au bureau d'études Systra France pour le réaliser en conformité aux articles R 353-5-1 à 9 du code de l'énergie et qui comporte :

- un diagnostic de l'existant,
- une évaluation de l'offre et des besoins de points de charge à moyen terme,
- une stratégie territoriale et des objectifs de déploiement chiffrés avec un 1^{er} horizon cible retenu de fin 2026 révisable tous les deux ans,
- un dispositif de suivi et d'évaluation.

Le SDIRVE donne à la collectivité ou à l'établissement public un rôle de chef d'orchestre du développement de l'offre de recharge ouverte au public sur son territoire.

Il doit permettre d'aboutir à une offre de recharge :

- cohérente avec les politiques locales de mobilité, le PCAET et les orientations d'urbanisme,
- en adéquation avec l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local et de transit,
- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés.

Il permet, également, de faire bénéficier, dès son approbation, aux maîtres d'ouvrage publics ou privés de points de charge ouverts au public, d'un taux de réfaction bonifié à hauteur de 75 % de leurs coûts de raccordement des bornes de recharges au réseau public de distribution d'électricité.

Conformément aux textes, le projet de SDIRVE a été élaboré en concertation avec les acteurs concernés de son territoire et, notamment, :

- les autorités organisatrices de la mobilité, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités,
- le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité, Enedis,
- les principaux acteurs publics et privés aménageurs d'infrastructures de recharge existantes ou futures ouvertes au public,
- les services de l'État concernés comme la direction départementale des territoires du Rhône,
- les syndicats d'énergie qui couvrent des territoires limitrophes déjà engagés dans l'élaboration de leur propre SDIRVE : le Syndicat intercommunal de la gestion des énergies de la région lyonnaise pour huit communes du Rhône hors Métropole à l'ouest et le Syndicat départemental d'énergies du Rhône pour les communes du Rhône hors Métropole à l'est.

Cette concertation a donné lieu entre octobre 2022 et mars 2023 à des interviews des acteurs et à deux ateliers de travail thématiques collectifs.

La démarche d'élaboration du SDIRVE a été présentée aux Maires de la Métropole dans le cadre de la Conférence métropolitaine des Maires du 16 janvier 2023.

III - Le diagnostic et la stratégie territoriale de déploiement des IRVE

Les chiffres de janvier 2023 du parc de véhicules électrifiés et de l'équipement en points de charge ouverts au public du territoire de la Métropole font apparaître :

- une part des véhicules électrifiés dans la flotte totale de 4,3 % supérieure aux moyennes nationales avec un parc de 33 000 véhicules électrifiés dont 18 000 entièrement électriques,
- un nombre total de points de charge existants de 1 200,
- un nombre de points de charge déjà actés ou engagés, y compris ceux liés au respect des obligations de la loi LOM pour les parcs publics de stationnement, de 800, soit une offre totale existante ou déjà actée de 2 000 points de charge.
- un taux de points de charge publics ouverts par véhicule électrique de 0,6 encore inférieur au ratio préconisé de 1,0 et concentré dans le centre de l'agglomération,
- un taux de points de charge issus de l'initiative publique majoritaire (75 %), dont 53 % pour le réseau public Izivia sur voirie. Les points de charges ouverts au public sur terrains privés ne représentent que 25 %.

À l'issue du diagnostic, quatre grandes priorités de déploiement des IRVE ouvertes au public ont été définies :

- améliorer le niveau de couverture du maillage actuel,
- accompagner l'électrification du parc automobile en équipant les secteurs denses,
- accompagner la mise en œuvre de la ZFE-m, notamment pour les charges à destination des usagers professionnels et occasionnels,
- répondre à la demande liée aux flux de transit sur le territoire.

1° - Objectifs opérationnels du schéma directeur

Les besoins ont été évalués sur la base d'une projection de 63 000 véhicules électrifiés sur le territoire à fin 2026 dont 35 000 véhicules entièrement électriques soit une offre cible totale de 3 500 points de charge ouverts au public à cet horizon en application du ratio de 1 pour 10 préconisé par l'Union Européenne.

En déduisant l'offre existante ou actée, il en résulte un besoin total de 1 560 nouveaux points de charge ouverts au public à cette échéance.

La répartition des besoins estimés est opérée par typologie réglementaire de puissance de charge qui distingue :

- la charge lente jusqu'à 7 kW (3 heures de charge pour 150 km d'autonomie),
- la charge moyenne entre 7 kW et 22 kW (1 heure de charge pour 150 km d'autonomie),
- la charge rapide au-delà de 22 kW (30 minutes de charge pour 150 km d'autonomie),
- la charge très rapide au-delà de 150 kW (15 minutes de charge pour 250 km d'autonomie).

La présentation des objectifs du schéma directeur est détaillée dans le tableau suivant qui regroupe par typologie de recharge :

- l'offre existante de points de charge issue du diagnostic,
- celle déjà actée lors du diagnostic incluant les obligations de la LOM sur les parcs de stationnement,
- les projections du besoin de 1 560 nouveaux points de charge ouverts au public à l'échéance du SDIRVE de fin 2026.

	Charge lente ≤7 kW	Charge moyenne >7kw et ≤22 kW	Charge rapide ≥22 kW	Charge très rapide ≥ 150 kW	Total
points de charges existants - janvier 2023	670	260	220	10	1 160
répartition en pourcentage	58 %	22 %	19%	1 %	
points de charge déjà actés - janvier 2023	+ 330	+ 380	+ 50	+ 40	800
répartition en pourcentage	42 %	47 %	6 %	5 %	
<i>Total</i>	<i>1 000</i>	<i>640</i>	<i>270</i>	<i>50</i>	1 960
déploiement points de charge					
objectifs à fin 2026	+ 540	+ 560	+ 230	+ 230	+ 1 560
répartition en pourcentage	35 %	35 %	15 %	15 %	
<i>dont Lyon/Villeurbanne</i>	<i>+ 50</i>	<i>+ 50</i>	<i>+ 10</i>	<i>+ 10</i>	+ 120
<i>dont reste du territoire</i>	<i>+ 490</i>	<i>+ 510</i>	<i>+ 220</i>	<i>+ 220</i>	+ 1 440
Total points de charge à fin 2026	1 540	1 200	490	280	3 520

Le volume cible, la localisation, la typologie et les modalités de déploiement des points de charge à créer sur le territoire ont été définis à l'échelle globale de l'agglomération et déclinés à celle des territoires des conférences territoriales des maires, des communes et jusqu'à l'îlot statistique IRIS (îlot regroupé pour l'information statistique).

Une cartographie et un découpage à l'îlot IRIS illustrent, dans le rapport du SDIRVE, la répartition territoriale potentielle des objectifs de niveau de déploiement des points de charge.

2° - Articulation des initiatives publiques et privées

Les objectifs de déploiement de nouveaux points de charge ouverts au public évalués pour l'horizon de fin 2026 doivent se répartir entre ceux d'initiative publique (sur voirie publique et dans les parcs de stationnement publics) et ceux d'initiative privée sur domaine privé (stationnement privé, commerces, hôtellerie, équipements de loisirs, réseaux des stations de carburant des énergéticiens, etc.).

Le scénario retenu propose un rééquilibrage de la répartition entre les deux initiatives. Ce scénario suit la tendance actuelle d'une part de l'offre d'IRVE ouvertes au public qui augmente sensiblement pour l'initiative privée. Après une première impulsion portée principalement par la Métropole, ce scénario se base sur l'accélération du déploiement par les opérateurs privés du fait de la demande forte de nombreux acteurs privés du territoire.

Ainsi, sur le besoin identifié de plus de 1 500 points de charge, près de 600 (soit 40 %) sont prévus à déployer potentiellement sous initiative publique : sur domaine public de voirie ou en parc de stationnement public au-delà des obligations légales. Cette orientation permettrait de maintenir un niveau de déploiement important et homogène de l'offre publique de points de charge pour une meilleure couverture du territoire, notamment dans les secteurs peu denses et moins attractifs pour les opérateurs privés.

3° - Avis de la Préfecture du Rhône

Conformément aux obligations réglementaires, le projet de SDIRVE a été soumis pour avis à la Préfète de la région Auvergne Rhône-Alpes, Préfète du Rhône le 14 novembre 2023.

Après instruction, les services de l'État ont rendu un avis favorable sur ce projet. Cette validation a été assortie d'observations et de recommandations prises en compte dans la version finale du SDIRVE.

IV - Accompagnement du déploiement des IRVE dans l'habitat collectif privé

La Métropole a également souhaité engager, conjointement à celle du SDIRVE, une étude spécifique sur les besoins et les modalités d'équipement en points de recharge dans l'habitat collectif privé qui est majoritaire sur le territoire et où il existe un très fort enjeu à inciter et accompagner l'équipement en infrastructures de recharge pour faciliter la transition vers l'électromobilité.

Cette étude a fait apparaître, notamment, :

- de nombreux freins au déploiement des IRVE dans l'habitat collectif privé et, notamment, la complexité, les coûts et les modalités d'acceptation en copropriété,
- de nombreux enjeux pour favoriser ce type d'équipement et, notamment, l'amélioration de l'accès à l'information, la formation, l'aide et le conseil à la mise en œuvre des projets.

À cet effet, la Métropole a décidé d'engager, dès le début 2024, via une mission confiée à l'Agence locale de l'énergie et du climat de Lyon, un programme d'actions d'accompagnement visant à communiquer sur les dispositifs existants, à mettre en place un guichet unique et à créer une équipe dédiée à l'accompagnement et au suivi des projets d'équipement en IRVE dans ce type d'habitat.

V - Subvention de la CDC pour les études du SDIRVE

La CDC a souhaité apporter son soutien financier aux dépenses d'études liées à l'élaboration du SDIRVE de la Métropole dont le coût total s'élève à 79 875 € HT.

L'aide accordée sous forme de subvention est de 50 % du montant des dépenses, soit 39 937,50 € net de taxe. Elle fait l'objet d'une convention entre la Métropole et la Caisse des dépôts jointe au rapport ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Approuve :

- a) - les orientations du SDIRVE de la Métropole,
- b) - la perception d'une subvention de la CDC d'un montant de 39 937,50 € dans le cadre du financement des études liées au SDIRVE.

2° - Autorise le Président de la Métropole :

- a) - à mettre en œuvre les orientations du SDIRVE de la Métropole,
- b) - à signer la convention de subvention avec la CDC relative au financement des études du schéma directeur et à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

3° - La recette de fonctionnement en résultant, soit 39 937,50 €, sera imputée sur les crédits inscrits au budget principal - exercice 2024 - chapitre 74 - opération n° 0P26O5829.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Publié le : 12 mars 2024

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20240311-315902-DE-1-1 Date de télétransmission : 12 mars 2024 Date de réception préfecture : 12 mars 2024
