



territoire
d'énergie

SUD-EST



Webinaire de restitution finale du Schéma Directeur de déploiement des IRVE ouvertes au public



27 avril 2023

Présentateurs :

Syane : Patrice COUTIER, Léo AUDOUIN, Justine QUESNEL

Advenir : Aurore COMTE

DDT : Floriane MACIAN

Element Energy : Paul LORANG



Enregistrement du webinaire

Le webinaire sera enregistré. Nous vous invitons à bien vouloir couper votre micro.



Ordre du jour de la séance et principaux objectifs

Ordre du jour

- **Ouverture de séance par le syndicat d'énergie (5')**
- Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations (60')
- Rappel des grandes étapes de la démarche de schéma directeur, et principaux résultats (15')
- Présentation des ambitions et de la feuille de route, par le syndicat d'énergie (15')
- Avis de la Direction départementale des territoires (DDT) sur le SDIRVE (10')
- Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre la maîtrise d'ouvrage publique et privée (10')
- **Temps d'échanges (30')**

Principaux objectifs du webinaire

- Présenter les résultats du schéma directeur de déploiement des IRVE ouvertes au public, et la stratégie adoptée par le syndicat d'énergie.
- Évoquer les premiers éléments sur la mise en œuvre opérationnelle du SD IRVE.
- Bénéficier d'un temps d'échange structurant entre les acteurs du territoire.

Notes de lecture :

IRVE : Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques et hybrides rechargeables

SDIRVE : Schéma Directeur de développement des Infrastructure de Recharge pour Véhicules Électriques et hybrides rechargeables

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Ouverture de séance par le SYANE



Patrice COUTIER

Vice-Président en charge des services publics de l'énergie

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Rappel des grandes étapes de la démarche de schéma directeur

Présentation des principaux résultats : diagnostic et évaluation des besoins

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

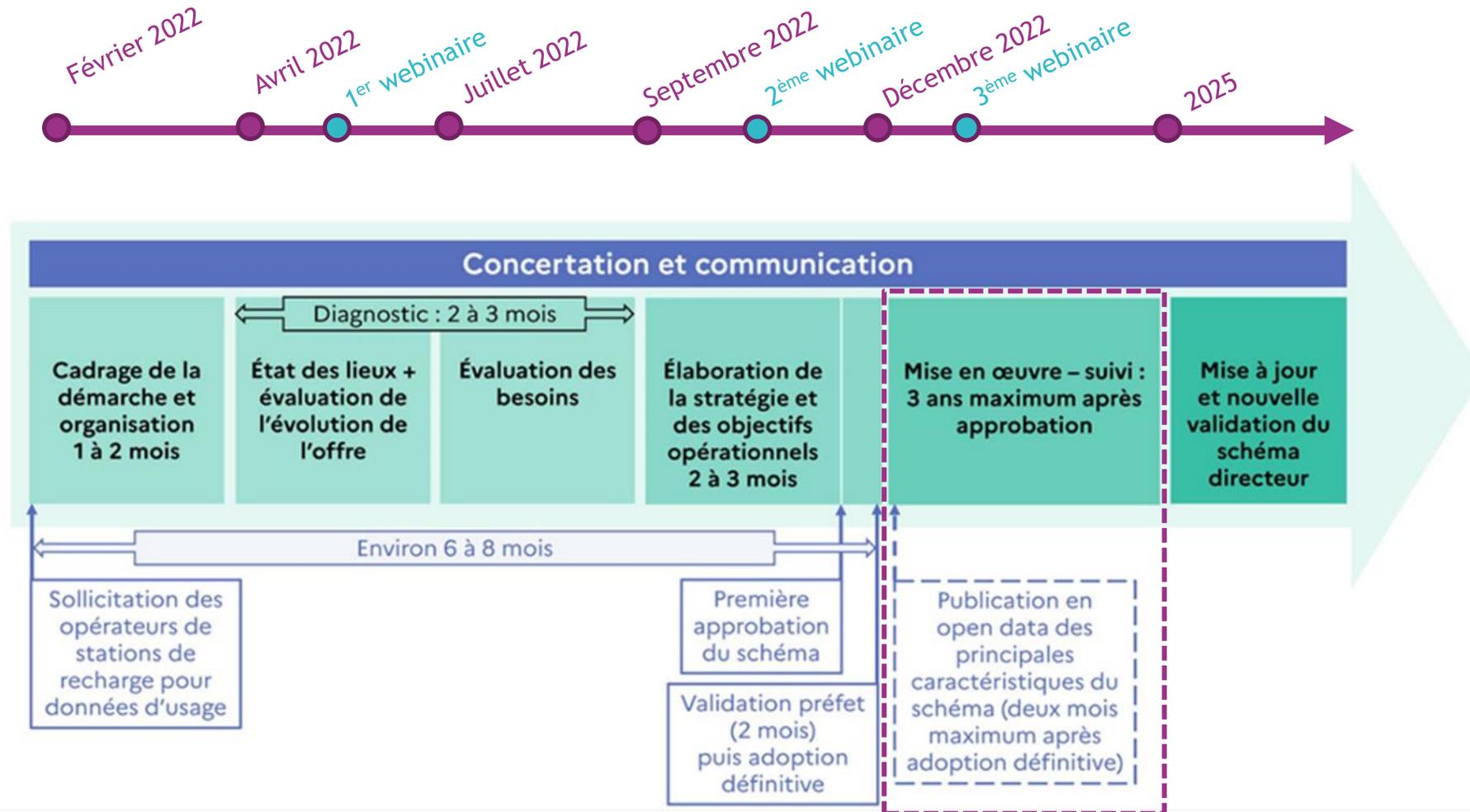
Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Présentation de la démarche du schéma directeur

Le schéma directeur de déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques à batterie du SYANE a été adopté le 23 mars 2023.

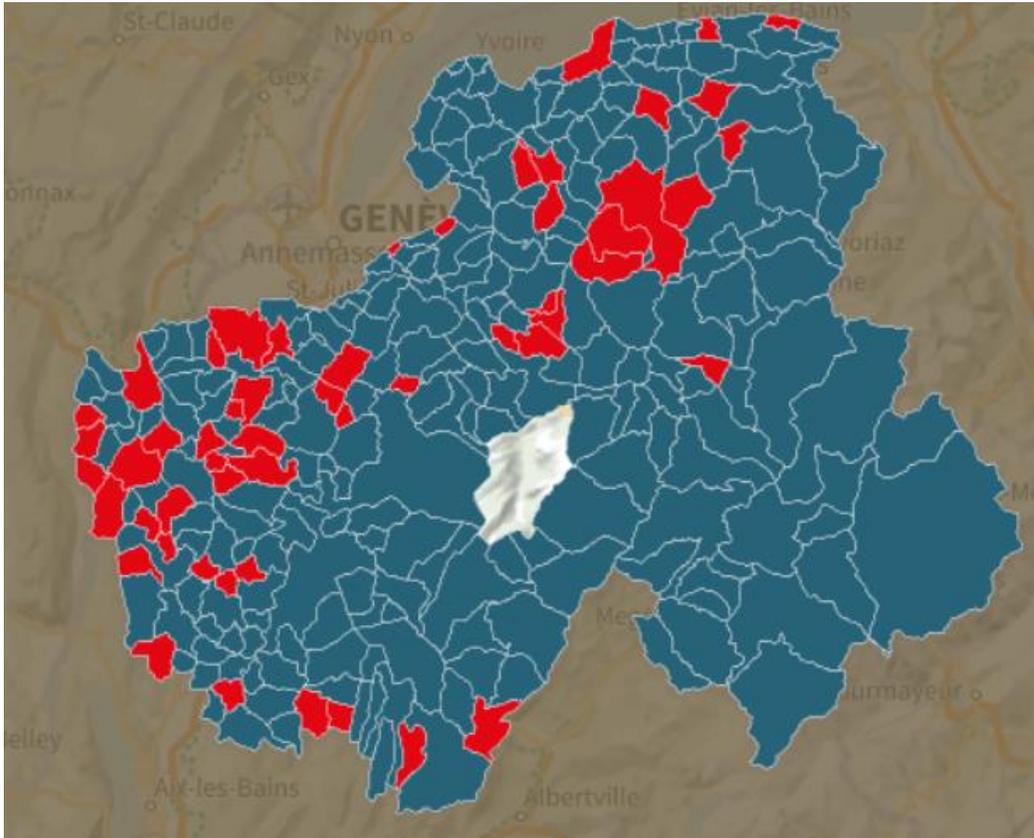


Source : [Guide SDIRVE](#) du Ministère de la Transition Écologique.



Le SDIRVE n'est applicable que sur les communes qui ont transféré la compétence IRVE au SYANE

Carte des transferts de compétences IRVE au SYANE



Statut du transfert de la compétence par la commune au SYANE



Taux de réfaction : La prise en charge du coût du raccordement pour l'aménageur des IRVE ouvertes au public qui s'inscrivent dans le SDIRVE est de 75% (réfaction *bonifiée*), pour les communes ayant fait le transfert de compétences au SYANE.

1 : pour plus de détails, voir [Arrêté du 6 février 2023 relatif à la prise en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité du raccordement aux réseaux publics d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public qui s'inscrivent dans un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge](#)

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Rappel des grandes étapes de la démarche de schéma directeur

Présentation des principaux résultats : diagnostic et évaluation des besoins

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

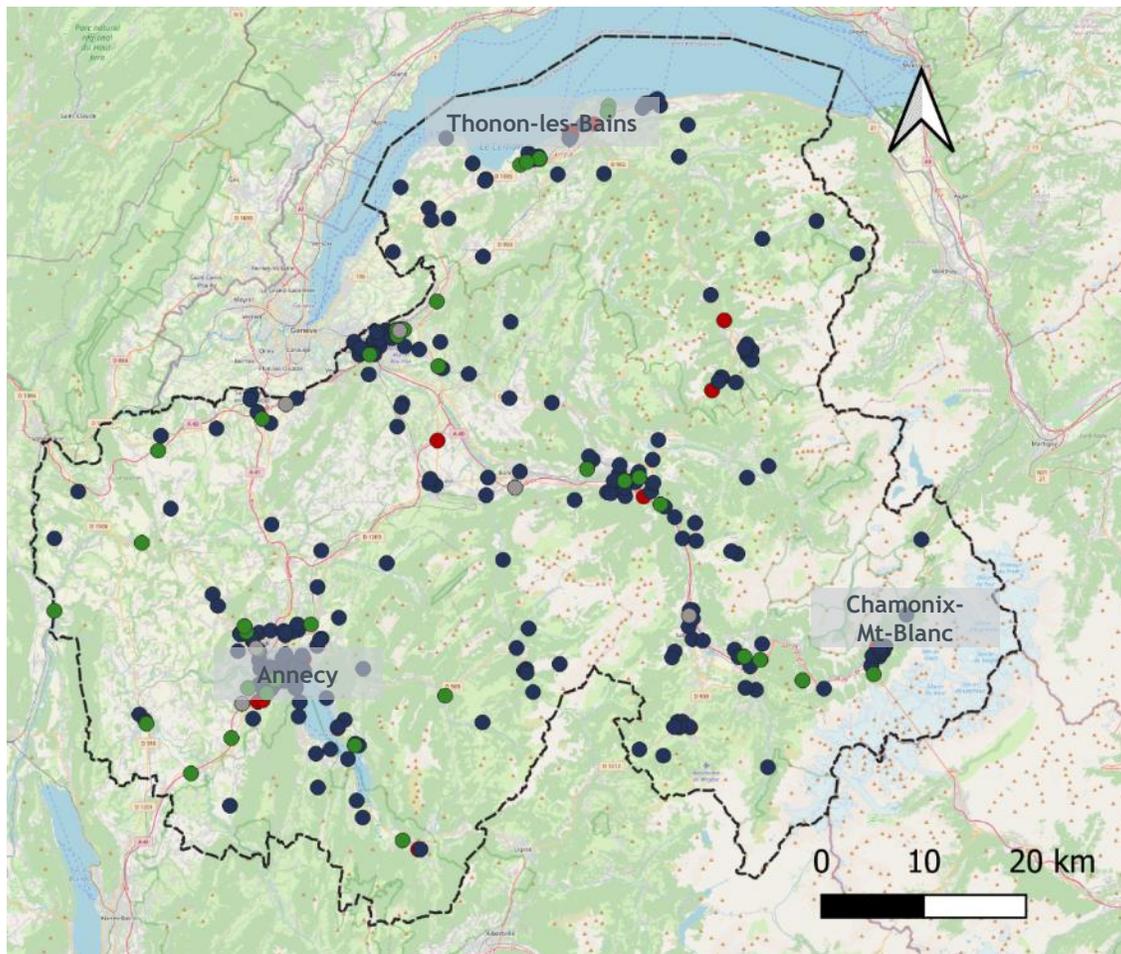
Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

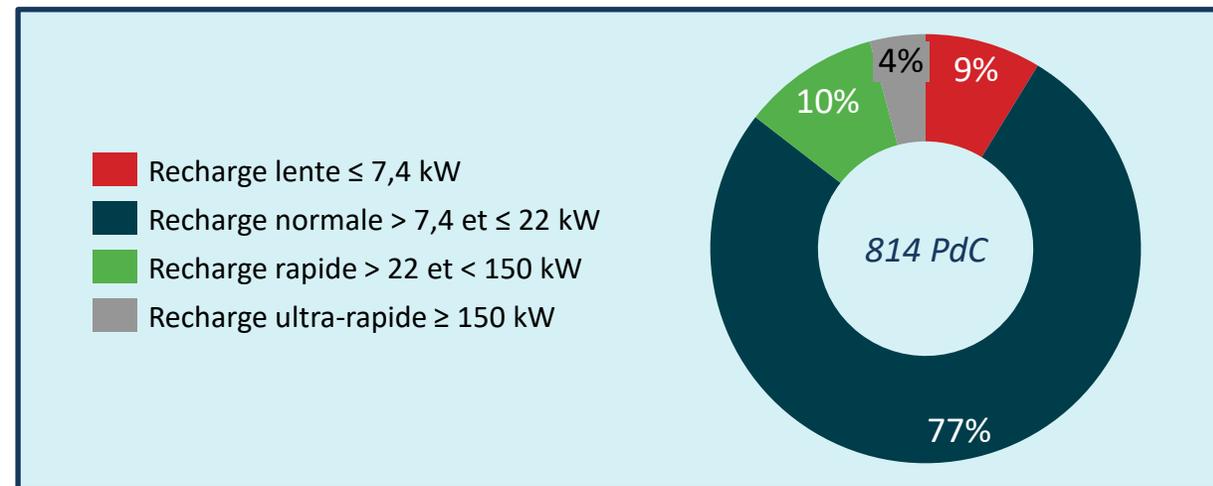
Quelques éléments clés sur les résultats de la phase de diagnostic

Points de charge existants par puissance, sur le périmètre de l'étude



Points de charge existants par puissance (kW)

- ≤ 7,4 kW
- > 7,4 et ≤ 22 kW
- > 22 et < 150 kW
- ≥ 150 kW
- ▭ Haute-Savoie (74)



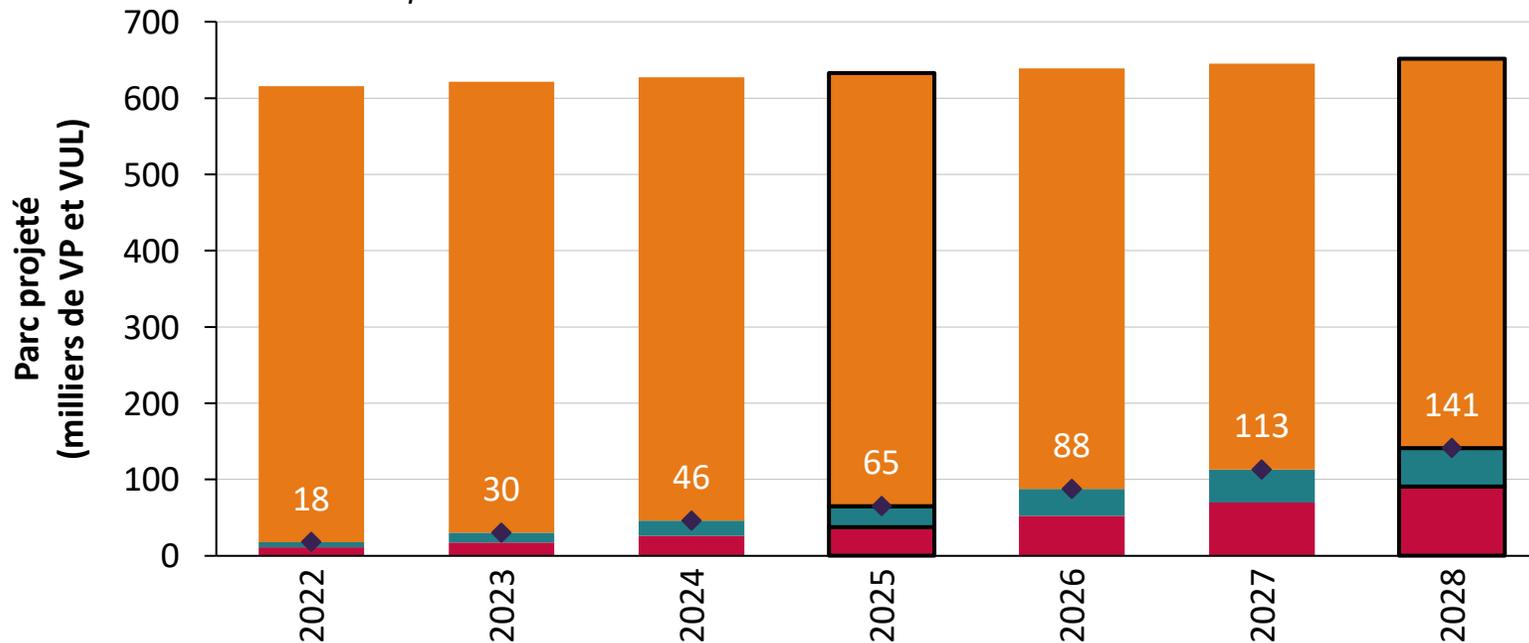
- ❑ Très forte densité de points de charge autour des zones urbaines (Annecy, Annemasse, etc.).
- ❑ Déploiement plus éparse dans les zones rurales et montagneuses.
- ❑ Déploiement le long des grands axes routiers.

Un scénario ambitieux d'évolution du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables a été considéré dans l'analyse

Projection du parc de VP et VUL sur le territoire du SDIRVE, par motorisation

■ VE ■ VHR ■ Thermique & H2 ◆ VE + VHR □ Années modélisées SD IRVE

Variation parc VP et VUL 2022-2028



- Le parc de véhicules augmente comme la population, à hauteur de 0,90 % / an ([INSEE](#)).
- Part de VE / VHR parmi le parc de VP et VUL selon le scénario choisi pour l'évaluation des besoins :
 - 2025 : 10,3 %
 - 2028 : 21,7 %

Note de lecture : VP = véhicules particuliers / VUL = véhicules utilitaires légers / VE = véhicules 100 % électriques / VHR = véhicules hybrides rechargeables

5 catégories de lieux de recharge sont utilisées, dont 3 sont considérées comme ouvertes au public et font l'objet d'une évaluation des besoins dans le cadre des schémas directeurs

La recharge privée constitue la très grande majorité des points de charge (estimation : plus de 90% des points de charge du territoire). Le déploiement de bornes de recharge ouvertes au public permet de répondre à une partie du besoin, notamment aux conducteurs ne disposant pas de stationnement à domicile.

Points de charge privés (hors SD IRVE)

Recharges à domicile et en entreprise



- Recharges réalisées à domicile ou sur le site d'une entreprise (bornes privées réservées aux employés).
- Ces points de charges sont considérés dans la méthodologie pour ne pas surestimer le besoin de points de charges ouverts au public mais ne sont pas ciblés par des objectifs de déploiement.

Points de charge ouverts au public (cibles du SD IRVE)

Recharge de transit



- Recharges rapides réalisées pour récupérer suffisamment d'énergie pour finir le trajet.
- Points de charge situés en général le long d'autoroutes et d'axes routiers fortement empruntés.

Recharge résidentielle publique



- Points de charge utilisés pour charger les véhicules à proximité du domicile.
- Destinés en priorité aux conducteurs ne disposant pas de places de stationnement à leur domicile.

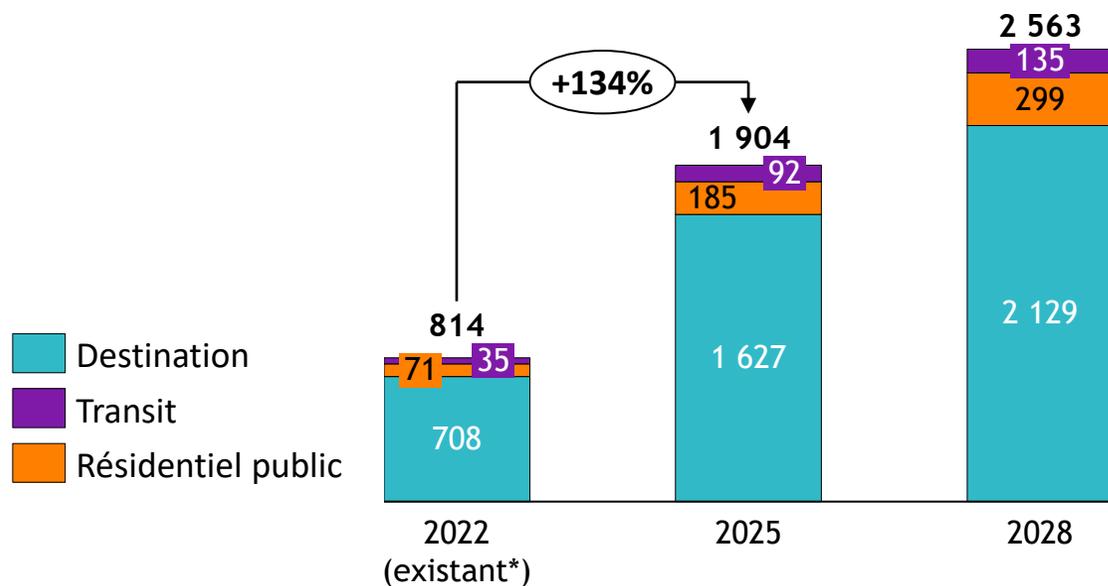
Recharge à destination



- Recharges réalisées en parallèle d'une autre activité (courses, visites, restaurant...).
- Points de charge situés sur des parkings structurants, le plus souvent dans des zones accueillant un large public.

Présentation des résultats de l'évaluation des besoins en points de charge ouverts au public sur le territoire aux horizons 2025 et 2028

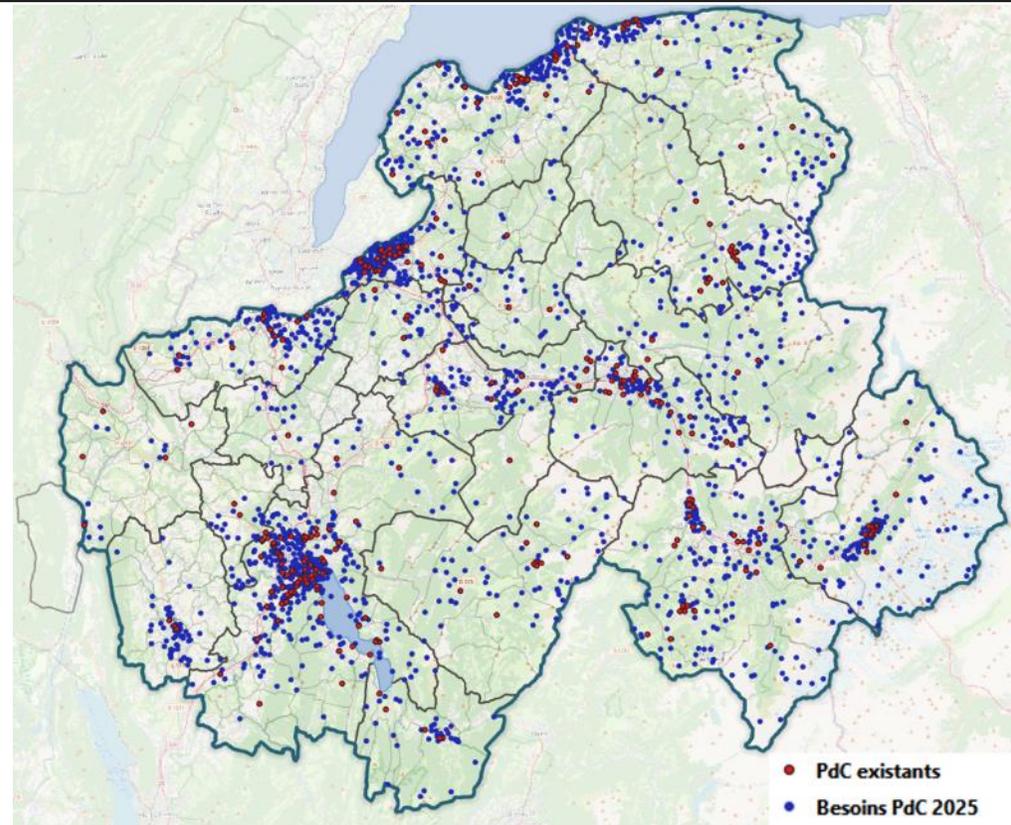
Besoin en points de charge ouverts au public sur le territoire, par catégorie de recharge, et parc existant



Année de projection	2022 (existant)	2025	2028
Ratio de VE & VHR par PDC	18	34	55

* : pour les PDC existants, la répartition entre les différentes catégories de recharge est une estimation faite sur la base de la puissance des PDC.

Besoin en points de charge ouverts au public sur le territoire par IRIS, toutes catégories de recharge - 2025



Note : les emplacements précis des besoins en points de charge sont représentés de manière aléatoire au sein d'une IRIS et ne sont pas à considérer comme tels.

Un site internet en libre accès est disponible, permettant de consulter le résultats principaux de la démarche

Pour communiquer au public le plus large les résultats du SDIRVE, le SYANE a mis en place, avec 13 autres syndicats d'énergie, le site internet suivant :

Mobilité électrique Sud-Est

Accueil Une démarche mutualisée Schéma Directeur départemental Contacts

Schéma Directeur de la Haute Savoie (Syane)

Parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables

Près de 14 500 véhicules électriques et hybrides rechargeables en Haute-Savoie, avec une forte augmentation des immatriculations ces 3 dernières années

Sur le territoire de la Haute-Savoie, on compte près de 14 500 véhicules électriques et hybrides rechargeables avec une plus forte présence de véhicules électriques (63%) par rapport aux véhicules hybrides rechargeables (37%).

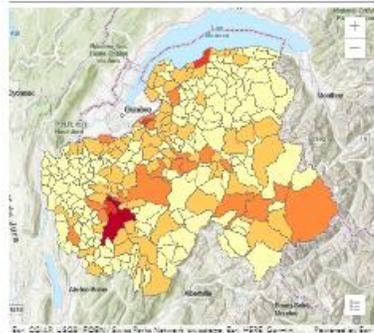
Les autres véhicules à carburants alternatifs (gaz naturel et électriques à hydrogène) ne sont presque pas présents sur le territoire.

70% du parc actuel de véhicules à carburants alternatifs a été constitué à partir de 2020, avec une très forte augmentation du nombre d'immatriculations de ces véhicules observée ces dernières années : le nombre de véhicules électriques a été multiplié par 3 entre 2019 et 2021 et le nombre de véhicules hybrides rechargeables par 6 en deux ans.

Véhicules électriques

Plus de 9 000 véhicules électriques sur le territoire de la Haute-Savoie

Véhicules électriques de la Haute-Savoie



Les communes les mieux équipées en véhicules électriques sont celles localisées proches de la frontière suisse et en périphérie d'Annecy.

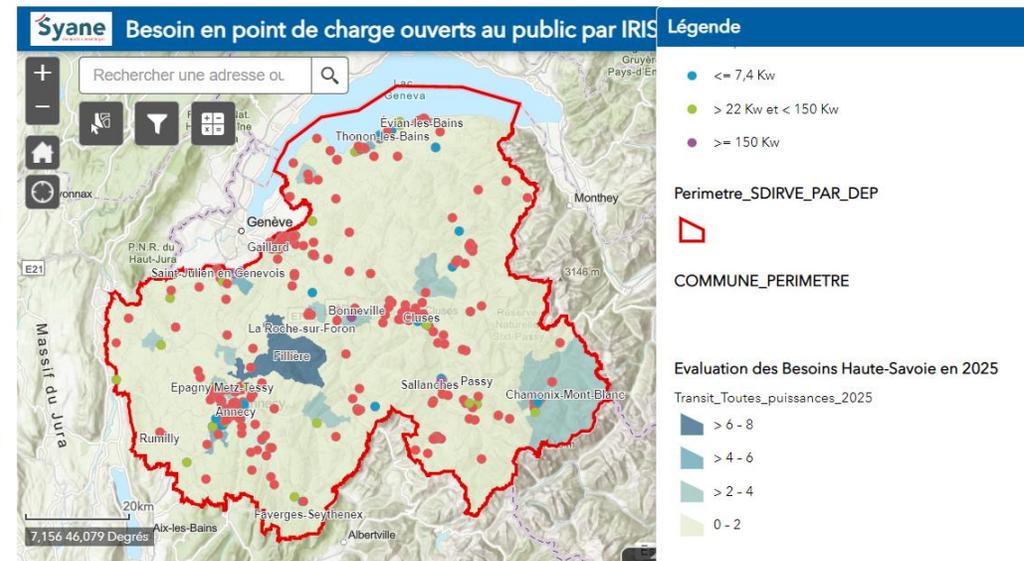
Les disparités d'équipement en véhicules électriques à batterie selon les zones du territoire traduisent à la fois les écarts de revenu au sein du territoire - les véhicules électriques à batterie restant encore peu accessibles pour les ménages les plus modestes, situés majoritairement en zone rurale - mais également les possibilités de recharge des véhicules qui se concentrent dans les zones les plus urbanisées.

Synthèse des éléments clés du rapport final

<https://mobilite-electrique-sudest.fr/>



Carte dynamique présentant le résultat de l'évaluation des besoins



Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Axes et enjeux clés de la phase de stratégie

Les premières orientations stratégiques ciblées pour le territoire

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

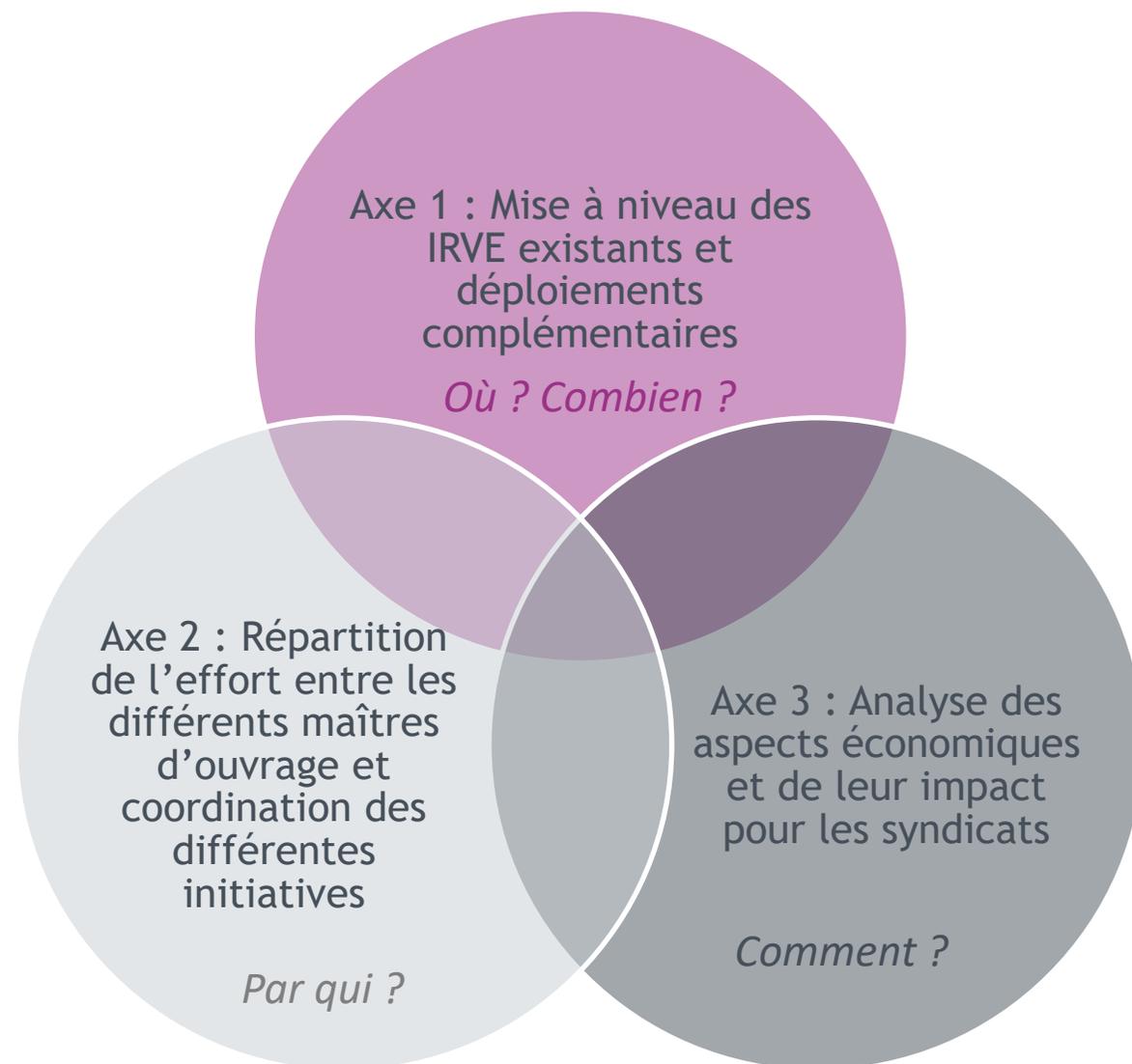
En droite ligne avec le Guide SD IRVE, la stratégie territoriale a été élaborée autour de 3 axes interdépendants

Les principaux objectifs du SD IRVE :

- Avoir une infrastructure de recharge ouverte au public adaptée aux besoins actuels et futurs des utilisateurs, en cohérence avec les politiques publiques ;
- Coordonner le service de recharge entre les différentes maîtrises d'ouvrages publiques et privées sur le territoire.

La stratégie territoriale se focalise sur :

- Les priorités de déploiement ;
- L'articulation entre maîtrise d'ouvrage publique et privée ;
- Les modalités de partenariat ;
- Le mode d'installation et d'exploitation ;
- Les principes d'accès et de tarification.



Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Axes et enjeux clés de la phase de stratégie

Les premières orientations stratégiques ciblées pour le territoire

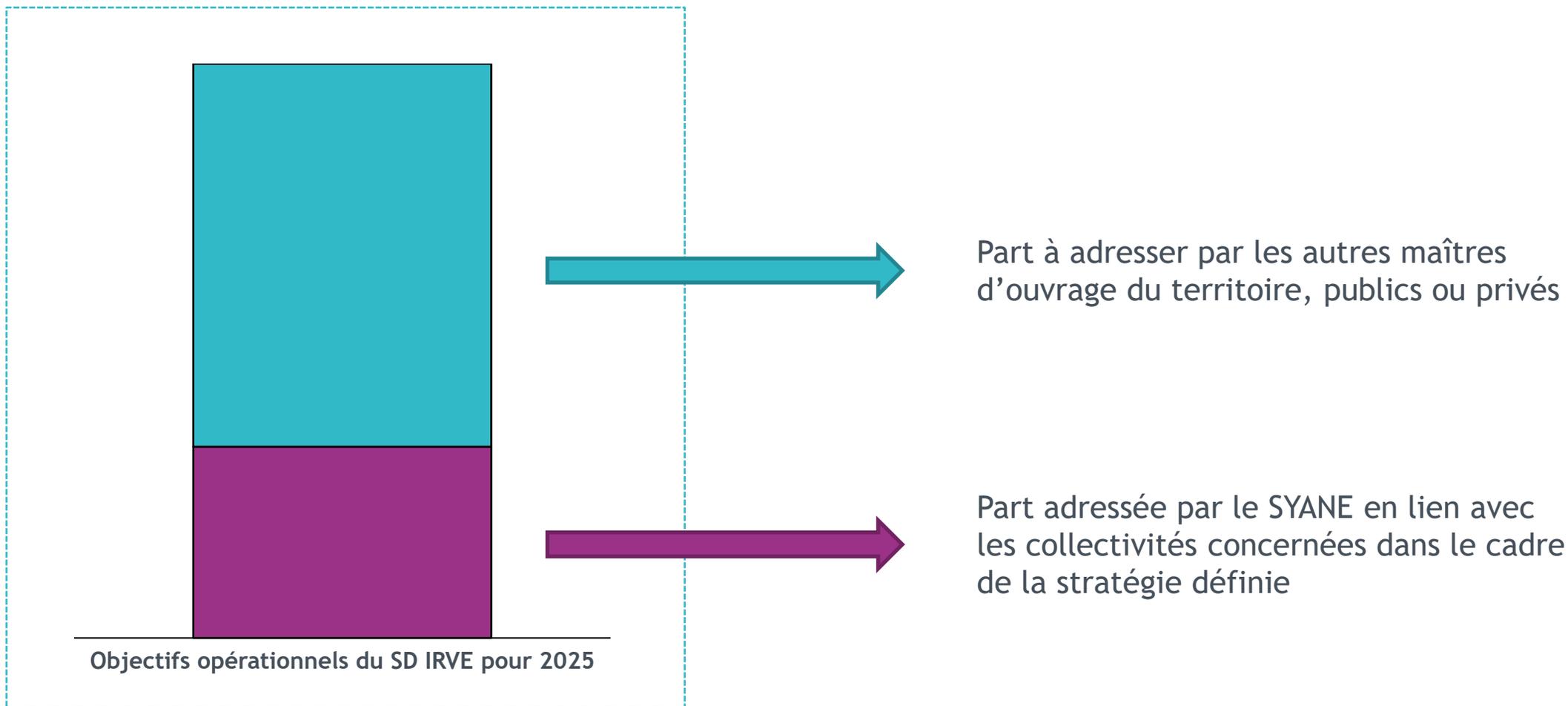
Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Avant toute chose, il est impératif de distinguer les objectifs opérationnels du SD IRVE, des objectifs propres au syndicat d'énergie



Note : la répartition entre les parts adressées par le SYANE et par les autres maîtres d'ouvrage est ici indicative.

Les premières orientations stratégiques du SYANE témoignent d'une volonté de continuer les déploiements

Déploiements complémentaires considérés à l'échéance 2025

Déploiements à continuer, avec une ambition de 60 bornes / an d'ici 2025



Quels types de bornes déployer ?

Bornes de recharge lente (≤ 7 kW) pour arrêts prolongés (+ de 5h)

En fonction du besoin

Bornes 22 kW et bornes 22 kW AC / 24 kW DC pour arrêts de 1-3h à destination

Majorité

Bornes de recharge rapide 50 à 120 kW pour arrêts courts

Si opportunités

Où déployer ?

L'objectif pour le SYANE est de rester un des aménageurs principaux en Haute-Savoie, en renforçant son réseau en cohérence avec les besoins.

Les emplacements précis des points de charge seront définis, en concertation avec les communes, suivant trois critères principaux :

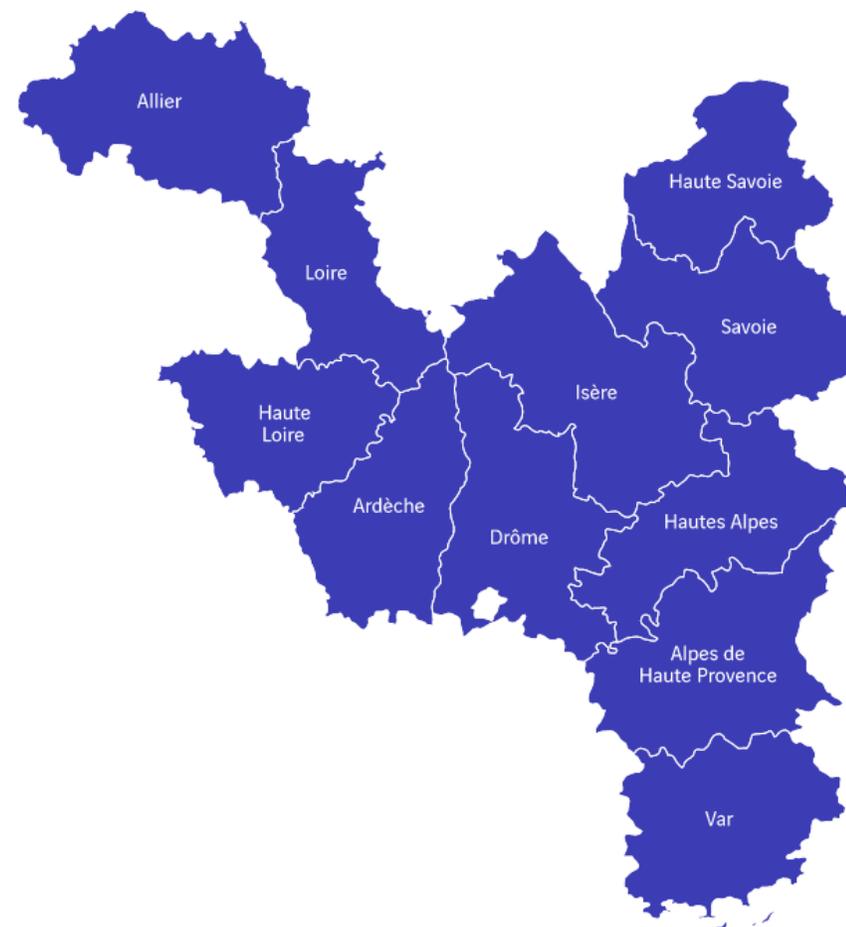
- Zones où les bornes existantes eborn sont très utilisées ;
- Zones où le besoin identifié dans le SDIRVE est le plus important ;
- Zones blanches / zones avec carence d'offres alors qu'un besoin existe.

Pour la recharge rapide, il pourra être envisagé des déploiements ponctuels sur des zones non-autoroutières à fort trafic.

Mode d'exploitation des bornes sous maîtrise d'ouvrage du SYANE

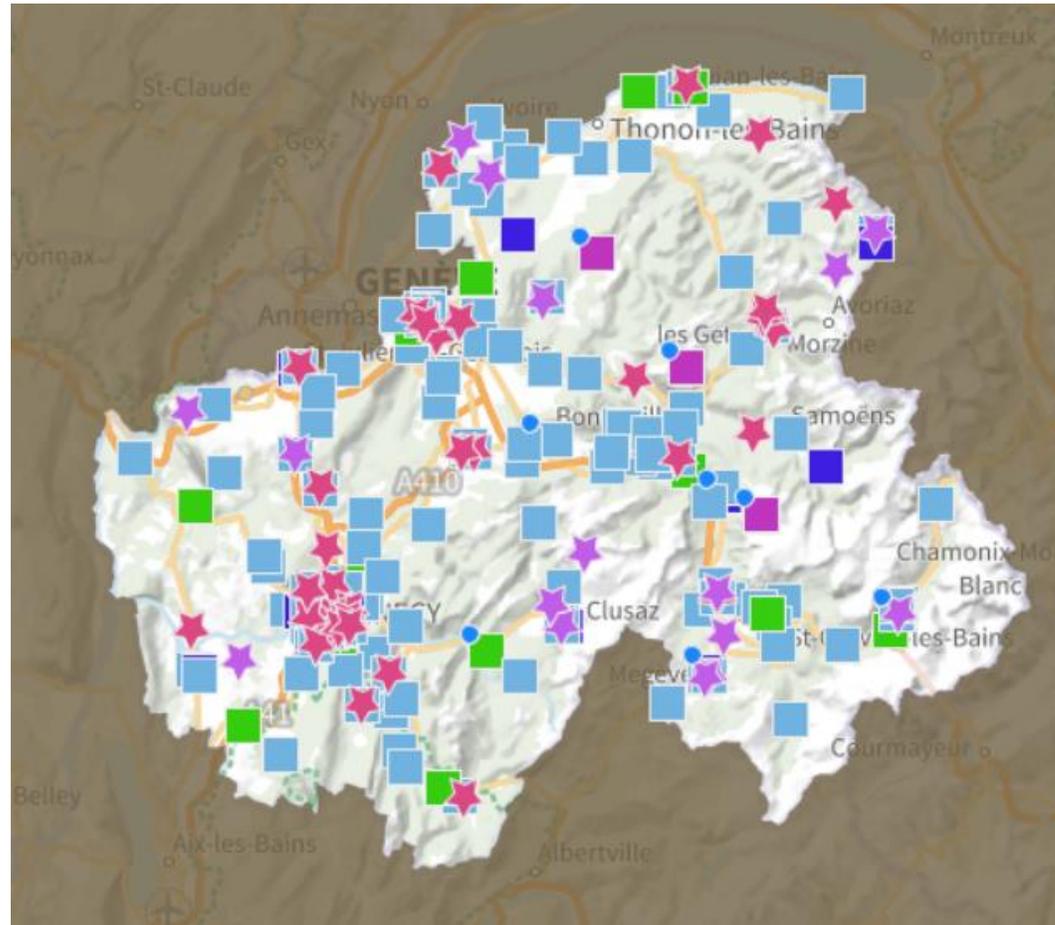


- La DSP eborn est en cours jusqu'en 2028.
- Le SYANE s'inscrira dans le cadre de ce réseau pour les années à venir.
- L'objectif est de pouvoir travailler en coopération avec les autres syndicats d'énergie du groupement pour adapter le marché aux besoins de déploiement identifiés dans le cadre du SDIRVE.



Plan de déploiement du Syane pour 2023

Plan de déploiement prévisionnel bornes Syane et réseau eborn existant - 2025



- 👁️ **Bornes** en projet
 - 👁️ ⭐ 2022
 - 👁️ ⭐ 2023
- 👁️ ⚡ **BORNES IRVE**
 - 👁️ 🟦 Accélérée (22 kW)
 - 👁️ 🟩 Rapide (50 kW DC)
 - 👁️ 🟪 Semi Rapide (24 kW DC)
 - 👁️ 🟪 Lente (7kW)

A noter: Encore une dizaine d'emplacements à fixer pour le déploiement 2023

Plan de déploiement pour 2024 et 2025 en cours de construction

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes



PRÉFET DE LA HAUTE-SAVOIE

Liberté

Égalité

Fraternité



**PRÉFET
DE LA HAUTE-SAVOIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AVIS DE L'ÉTAT

Sur le Schéma Directeur des Infrastructures de
Recharge de Véhicules Électrique élaboré par le Syane


MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



1. Cadre réglementaire

Une possibilité ouverte par la loi d'orientation des mobilités (LOM)

Loi d'orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 :

- grands principes du schéma directeur
- autorités compétentes : EPCI, AOM, AODE
- ouvre droit à une **prise en charge de 75% des coûts de raccordement** au réseau électrique des bornes installées jusqu'en 2025 sur un territoire couvert par un schéma

Une obligation pour les territoires ZFE uniquement

Article 119 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 :

La rédaction d'un SDIRVE est obligatoire pour les communes du futur périmètre :

- de la ZFE d'Annecy
- de la ZFE d'Annemasse

→ pour les communes (obligées ou non) souhaitant bénéficier du travail du Syane, **transfert de la compétence IRVE** nécessaire

Définition du contenu du SDIRVE

- **décret n°2021-565 du 10 mai 2021**
- **guide méthodologique** d'élaboration des Schémas Directeurs d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) à l'attention des collectivités et des établissements publics :
 - Etat des lieux de l'existant
 - Évaluation des besoins et scénarios
 - Stratégie de déploiement
 - Modalités de concertations

→ Publication des données du SDIRVE en **Open Data** sur data.gouv.fr

« Le projet de schéma directeur est transmis pour avis au préfet. Le projet de schéma, modifié le cas échéant pour tenir compte de l'avis du préfet, est soumis pour adoption à l'organe délibérant de la collectivité l'ayant rédigé »



2. Avis de l'Etat

Une initiative à saluer

Des enjeux de transition

- Décarbonation de la mobilité et obligations de verdissement des flottes
- Qualité de l'air, notamment des agglomérations et du territoire du Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve

Rôle de coordonnateur du Syane

- Chef de file d'un groupement de commande unissant 14 syndicats du réseau eborn
- Volonté d'accélérer et de coordonner le déploiement à l'échelle départementale

Un document qui répond aux attendus

- **Respect des préconisations** du décret et du guide
- Document très **clair et pédagogique** qui permettra son appropriation par l'ensemble des parties prenantes de la mobilité électrique dans le département
- Une large **concertation** des acteurs

Un avis favorable avec des pistes d'amélioration

- Une prise en considération plus large des **territoires voisins** (la Suisse et l'Ain qui était hors du groupement de commande contrairement à la Savoie)
- Une actualisation indispensable du diagnostic avec les **dernières données SDES** au vu de la rapidité d'évolution de la mobilité électrique (pas de temps de deux ans envisagé par le Syane)
- Une prise en compte plus fine des éventuelles **zones blanches**, en particulier dans les vallées de montagne ou la notion de « 30kms à vol d'oiseau » ne fait pas sens
- Une analyse plus détaillée des **documents de planification des collectivités** pouvant traiter du déploiement des IRVE (PCAET, PDM, SDE) ou entraîner une augmentation significative du parc de véhicules électriques (ZFE obligées ou volontaires). Le travail de scénarisation effectué à l'échelle du groupement n'analyse pas les **différentes dynamiques de mobilité qui peuvent cohabiter sur le département** (deux agglomérations dont une frontalière, sillon valléen, ruralité de certaines zones de montagne...). Certaines **spécificités du territoire** (besoin de mobilité domicile/travail sur de longues distances, peu d'alternatives en termes de report modal) auraient pu être plus largement prises en considération.
- Un intérêt à détailler plus précisément la **méthodologie utilisée pour estimer les besoins en recharge pour les visiteurs** (tourisme) qui constitue un point clé

Stratégie de déploiement

- **Posture très volontariste du Syane** qui souhaite maintenir la proportion d'environ 40 % du parc sous sa gestion malgré un scénario volontariste d'adoption du véhicule électrique : 1904 points de charge à l'horizon 2025 et 2563 à l'horizon 2028 (contre 814 aujourd'hui)
- Une **nécessité de coordonner les initiatives publiques et privées** afin que le développement des 60 % de bornes restantes se fasse de manière concertée, cohérente et homogène sur le département.
→ **Une implication de tous est nécessaire pour que le déploiement de nouvelles bornes se fasse dans le respect des préconisations du SDIRVE**
- Une **cartographie plus précise des déploiements envisagés** à l'horizon 2025 devra être établie afin que chacun prenne sa part dans ce travail :
 - anticipation des besoins en raccordement par les gestionnaires de réseau
 - intégration des objectifs du SDIRVE dans les PLU
 - mise à jour de la cartographie dynamique : <https://irve-mobilite-sudest.hub.arcgis.com/>

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Coordination déploiements publics/privés



Le SDIRVE oriente les acteurs vers les zones à équiper :

- Les bornes qui répondent à un besoin du SDIRVE bénéficient d'une réduction du coût de raccordement électrique de 75% (réfaction bonifiée)¹ au lieu de 40%
- Mise à disposition des résultats du SDIVRE en libre accès²



Pour impulser les aménagements privés ouverts au public :

Possibilité d'organiser des AMI (Appels à Manifestation d'Intérêts)

Accompagnement du Syane auprès des collectivités en cours de réflexion sur ce volet



Suivi de la mise en œuvre du SDIVRE :

Observatoire du développement des bornes publiques/privées, Atteinte des objectifs ?
Modifications du SDIVRE nécessaires ?

Problématique des moyens et des données nécessaires au suivi

¹ : pour plus de détails, voir [Arrêté du 6 février 2023 NOR : ENER2229477A](#)

² : site web dédié : <https://mobilite-electrique-sudest.fr/> ; données en open-data : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/schema-directeur-de-deploiement-des-infrastructures-de-recharges-pour-vehicules-electriques-haute-savoie/>)

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Séance de questions / réponses

Ordre du jour

Ouverture de séance par le SYANE

Contexte et enjeux de la mobilité électrique, par Advenir Formations

Rappel de la démarche et des résultats du SDIRVE

Présentation des ambitions et de la feuille de route du SYANE

Avis de la Direction Départementale des Territoires sur le SDIRVE

Perspectives de coordination des efforts de déploiement entre maîtres d'ouvrage

Temps d'échanges sur les éléments présentés

Annexes

Annexe - Présentation de la modélisation pour évaluer le besoin en points de charge à l'échéance opérationnelle

La phase d'évaluation des besoins a permis de modéliser le besoin en points de charge ouverts au public sur la base de la demande en recharge des véhicules immatriculés du territoire et de ceux des visiteurs.

Evolution des parcs de VE / VHR



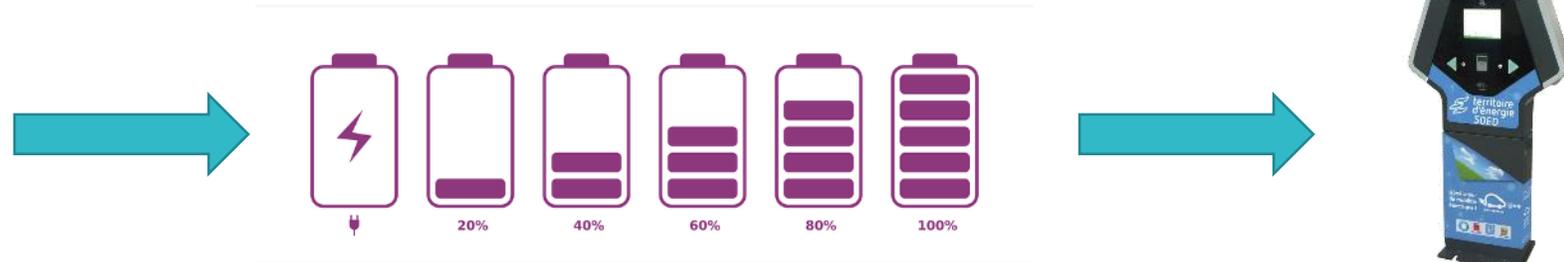
Projection du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés sur le territoire sur la base des scénarios validés par les syndicats d'énergie.

Catégories¹ de véhicules intégrées à l'analyse



(1) Deux-roues, véhicules particuliers (VP), taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) et véhicules utilitaires légers (VUL)

Évaluation des besoins en IRVE



Estimation de la **demande totale d'électricité** des véhicules sur des bornes de recharge ouvertes au public pour le territoire considéré, intégrant :

-  Les véhicules immatriculés sur le territoire
-  Les besoins associés au tourisme
-  Les besoins associés aux flux de transit

Modélisation du **nombre de points de charge** nécessaires par catégorie de recharge pour 2025 et 2028 :

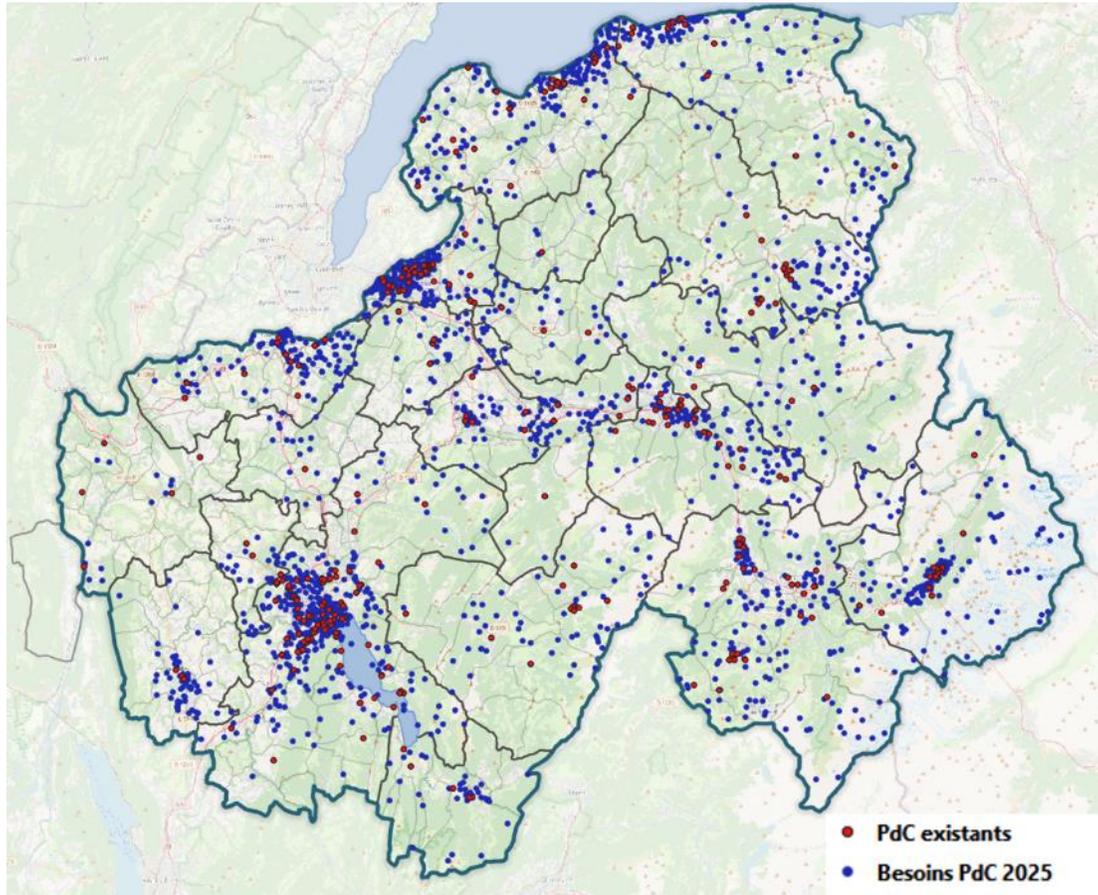
- Recharge résidentielle publique ;
- Recharge à destination ;
- Recharge de transit.

Annexe - Intervalles de puissance intégrés pour chaque catégorie de recharge dans le calcul du reste-à-faire

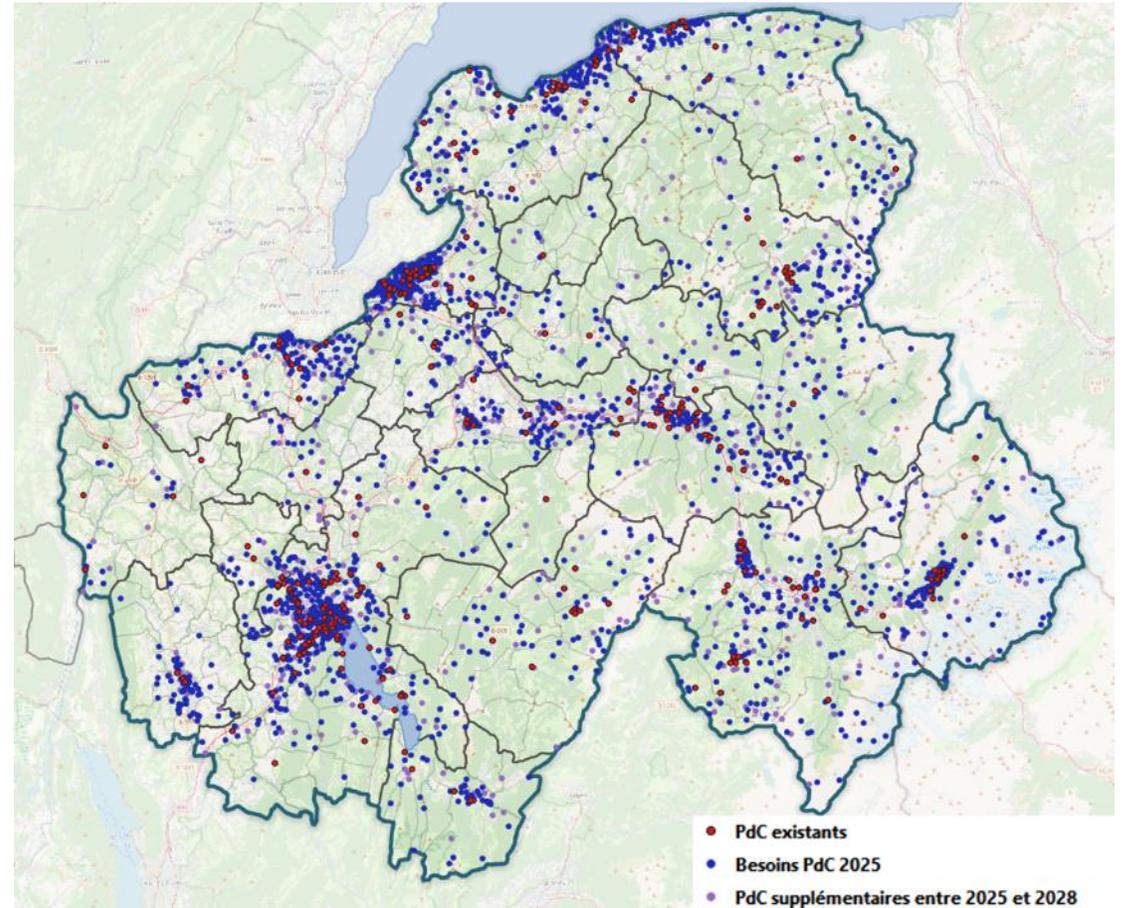
Catégorie de recharge	Description	Intervalle de puissance considéré pour les points de charge existants dans le calcul du reste à faire
Recharge résidentielle publique	Points de charge situés à proximité immédiate des domiciles ou des lieux de résidence de touristes pour cibler les véhicules qui ne disposent pas d'un stationnement privatif]0 kVA ; 7,4 kVA]
Recharge à destination	Points de charge situés dans des zones concentrant des lieux d'attraction pour permettre une recharge en parallèle de l'activité réalisée (courses, visite touristique, activité sportive, etc.)]7,4 kVA ; 100 kVA[
Recharge de transit	Points de charge de haute-puissance situés sur les axes routiers structurants dédiés aux utilisateurs cherchant à récupérer de l'énergie pour atteindre leur destination finale	> 100 kVA

Annexe - Synthèse cartographique des résultats de l'évaluation des besoins

Besoin en points de charge ouverts au public sur le territoire par IRIS, toutes catégories de recharge - 2025



Besoin en points de charge ouverts au public sur le territoire par IRIS, toutes catégories de recharge - 2028



Note : les emplacements des besoins en points de charge pour 2025 et 2028 sont aléatoires au sein d'une IRIS et ne sont pas à considérer comme tels.

Annexe loi LOM

Loi LOM (Loi d'Orientation à la Mobilité) et loi Climat et Résilience:

- Pour les parkings gérés en délégation de service public, en régie ou via marché public
- 5% des emplacements devront être alloués à de la recharge électrique pour les parkings de plus de 20 places à l'échéance 2025