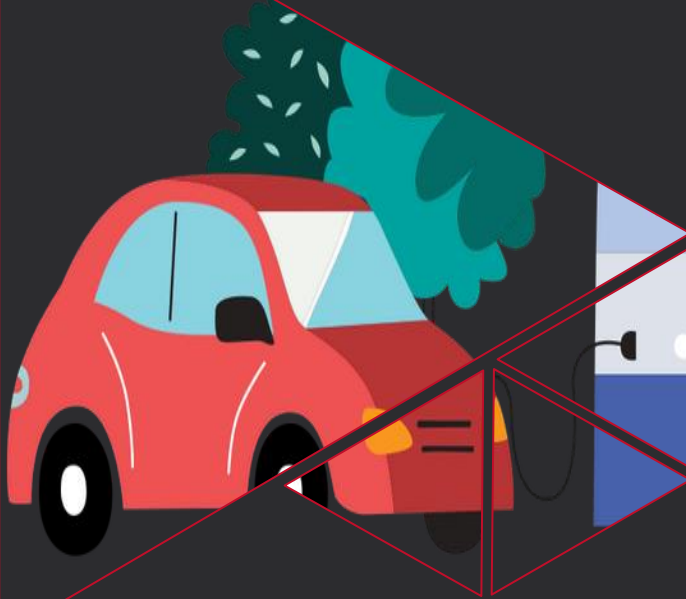




PRÉSENTATION DU SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES COORDONNÉ PAR LE SYNDICAT ÉNERGIES VIENNE



Définition du schéma directeur des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables (SDIRVE).

Un **schéma directeur** est un **document stratégique** avec pour principale finalité la **planification sur 3 ans (renouvelable)** et **l'organisation** de l'offre de recharge (bornes) pour véhicules électriques et hybrides rechargeables **ouvertes au public**. Il est un document de référence pour **tous les opérateurs de bornes de recharge** qui déploient des infrastructures ouvertes au public dans le département de la Vienne.

La possibilité pour les collectivités et établissements publics d'élaborer ce type de schéma a été introduit par la **loi d'orientation des mobilités** (loi n°2019-1428 du 24/12/2019 & décret n°2021-565 du 10/05/2021).

Bien que l'élaboration d'un tel schéma ne soit pas obligatoire, les collectivités ont été incitées à en établir un, l'État prenant en charge **75% du coût de raccordement** des bornes électriques au réseau d'électricité jusqu'en 2025 **sur les territoires couverts par un schéma directeur**.

Au regard de l'intérêt de l'élaboration d'un schéma directeur, de l'enjeu de la mobilité dans le cadre de la transition énergétique et de la volonté des élus du Syndicat ENERGIES VIENNE de proposer un service public de recharge coordonné dans le département, le Comité syndical, organe décisionnaire du Syndicat ENERGIES VIENNE a délibéré favorablement le 28 septembre 2021 (*délibération n°2021/36B*) le lancement de l'élaboration d'un schéma directeur à l'échelle du département de la Vienne.

Le Syndicat ENERGIES VIENNE s'est alors doté en décembre 2021 d'une **Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO)**. Le **comité de pilotage** en charge du suivi de l'élaboration a été la **commission consultative paritaire** du Syndicat ENERGIES VIENNE composées de 28 membres élus (4 élus par périmètre de communautés de communes).

Le schéma directeur élaboré courant 2022 a été déposé auprès des services de la Préfecture début juillet 2022 et a reçu un avis favorable de la Préfecture le 7 septembre 2022. Le Comité syndical du 20 septembre 2022 a approuvé la mise en œuvre du schéma directeur (*délibération n°2022/40*).

Méthodes et étapes d'élaboration du schéma directeur

État des lieux de l'offre de recharge existante

- Collecte des données dites « statiques » permettant de cartographier les implantations de bornes actuelles
- Collectes des données dites « dynamiques » permettant d'analyser le taux d'utilisation actuel des bornes implantées

Évaluation et projection du besoin futur en infrastructure

- Estimation de la conversion du parc de véhicules thermiques vers électriques
- Analyse des zones à forte densité d'habitation sans solution de recharge à domicile (absence de garage ou de place de stationnement privative)
- Analyse des bassins d'emplois et de la disponibilité en parkings ouverts au public.
- Analyse des données sur les flux routiers (routes départementales et nationales)

Consultation des acteurs du territoire

- Questionnaires en ligne auprès de toutes les communes et des entreprises via la chambre du commerce et de l'industrie
- Entretiens individuels avec des acteurs institutionnels et référents sur la mobilité
- Atelier de consultation avec les communautés de communes, d'agglomération et urbaine, compétentes en matières d'urbanisme et de plan de mobilité.

Élaboration d'une stratégie de déploiement

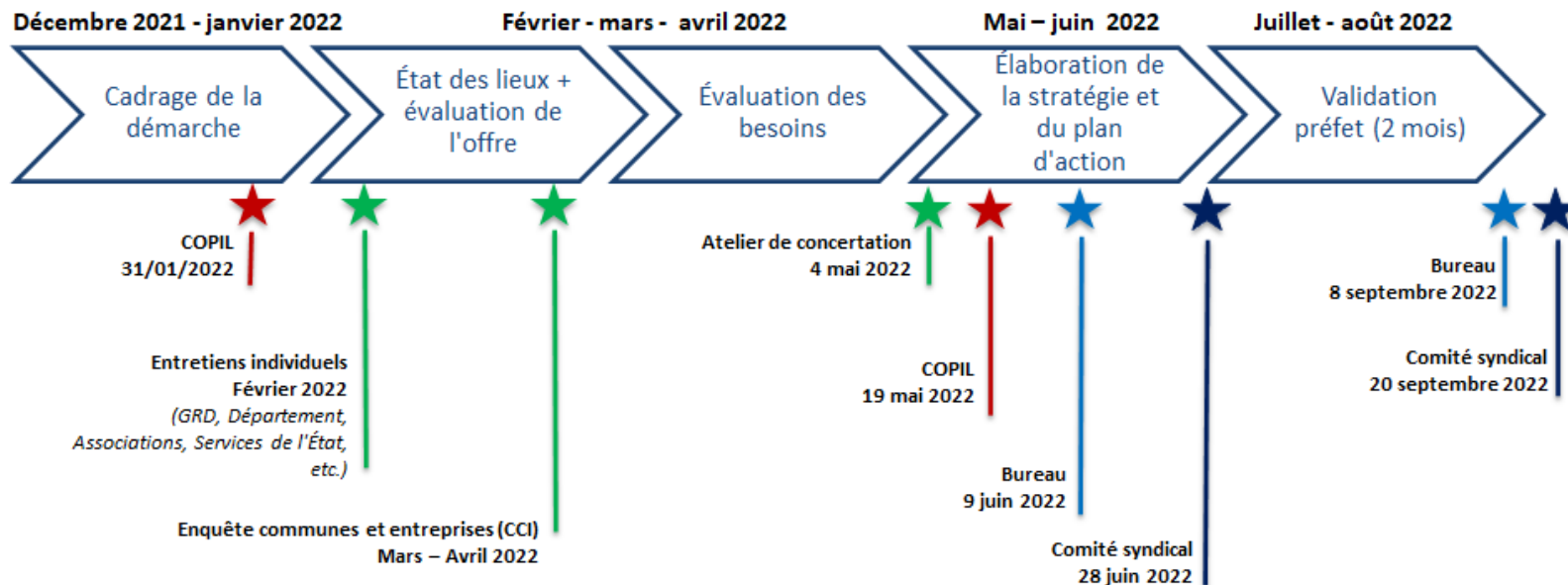
- Analyse des modèles de véhicules électriques et de bornes de recharge disponibles sur le marché.
- Définition des différents usages de la recharge et des technologies à associer.
- Consultation des gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité (SRD et ENEDIS).
- Définition de la gouvernance du schéma directeur

Élaboration d'un Plan d'actions

- Localisation des sites à équiper en bornes de recharge
- Définition de la contribution du Syndicat ENERGIES VIENNE au déploiement
- Mise en en place d'un contrat (marché public ou concession) permettant d'assurer la mise en œuvre

Le calendrier d'élaboration – 2022

- ★ Actions de consultation SIA PARTNERS / GIREVE
- ★ Commission consultative Paritaire (COPIL)
- ★ Bureau
- ★ Comité syndical



État des lieux de l'offre existante

En 2021, le département de la Vienne disposait de 500 points de charge référencés, soit 1,15 point de charge (PDC) pour 1 000 habitants.

Une borne de recharge de véhicules électriques peut être composée de plusieurs points de charge (~ nombre de prises).

→ 18% des points de charge installés dans la Vienne sont dits « lents », c'est-à-dire qu'ils sont en capacité de délivrer moins de 7 kW par heure en courant alternatif au véhicule en charge.

→ 72% des points de charge installés dans la Vienne sont dits « normaux », c'est-à-dire qu'ils sont en capacité de délivrer 7 à 22 kW par heure au véhicule en charge en courant alternatif (AC). Ces points sont largement représentés sur l'espace public.

La recharge des batteries nécessite du courant continu (DC), ainsi la vitesse de charge de ces bornes en courant alternatif dépend essentiellement du convertisseur de courant alternatif en continu qui est intégré au modèle de véhicule de l'utilisateur. En moyenne ce convertisseur se situe entre 7 et 11 kW.

→ 5% des points de charge installés dans la Vienne sont dits « accélérés » pouvant délivrer jusqu'à 50 kW par heure au véhicule en charge en courant continu.

→ 5% des points de charge installés dans la Vienne sont dits « rapide » pouvant délivrer plus de 50 kW par heure au véhicule en charge en courant continu.

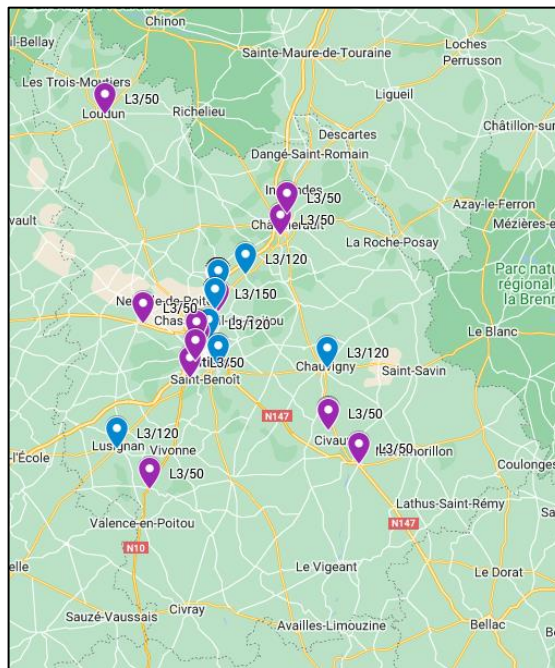
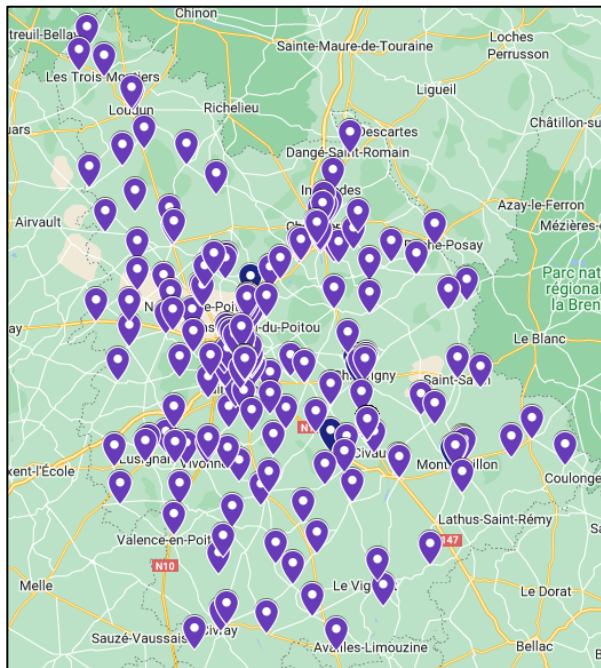
Le convertisseur AC→DC intégré au véhicule électrique n'est plus un facteur limitant la vitesse de charge sur ces bornes. En revanche chaque modèle de véhicule dispose d'une capacité maximale d'injection d'électricité en courant continu. La moyenne de cette capacité est aux alentours de 100 kW par heure. La notion de recharge « ultra rapide » concernent les points de charge pouvant délivrer de grande quantité d'électricité (exemple : > 150 kW par heure) mais l'association qui y est faite d'une charge très rapide inférieure à 15 minutes dépend essentiellement du modèle de véhicule de l'utilisateur qui peut le plus souvent limiter la charge. Peu de points de charge sont concernés par de telles puissances hormis celles présentes sur les axes d'autoroute.



En moyenne les véhicules électriques disposent d'une batterie pouvant contenir environ 50 kWh. Le temps de charge théorique d'une telle batterie est d'une heure quand le véhicule est branché sur un point de charge délivrant 50 kW par heure. En réalité les systèmes informatiques de protection de l'intégrité de la batterie permettent généralement une charge linéaire entre 20 % et 80% de la charge. La vitesse de recharge au démarrage et à la fin de la session au-delà de 80% est régulée afin d'éviter de réduire prématurément la durée de vie de la batterie. Chaque modèle de véhicule peut présenter une courbe de charge différente. En condition réelle, un utilisateur ne se branche pas à 0% de batterie et ne vise pas nécessairement une charge à 100%.

Cartographie des points de charge existants

Points de charge
« normaux »
pouvant délivrer
jusqu'à 22 kW en
courant alternatif.
**Temps de charge
théorique : 4 à 7
heures**



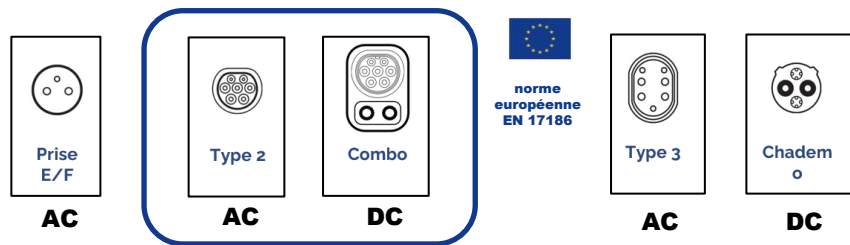
Points de charge « accélérés »
et « rapides » pouvant délivrer
respectivement jusqu'à 100 kW
et + en courant continu.
**Temps de charge théorique :
2 heures à moins de 30
minutes**

Exemple d'une plateforme qui référence les points de charge disponibles : <https://fr.chargemap.com/map>

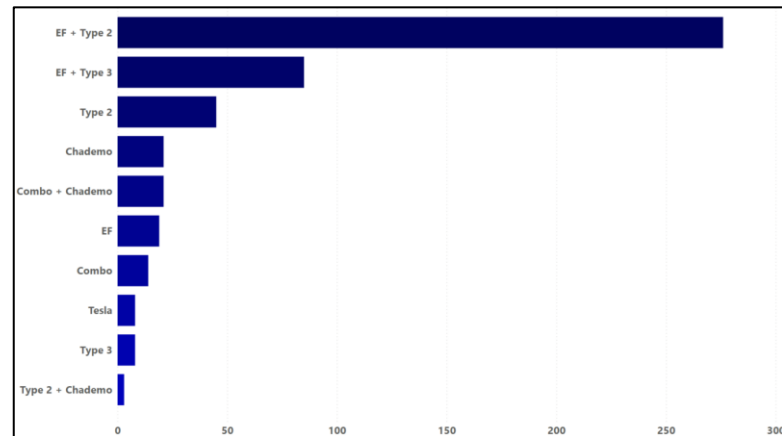


Environ 30 opérateurs de borne exploitent ces 500 points de charge mais la majorité le sont par 3 d'entre eux : Groupe Sorégies, Tesla, Ionity

Les connecteurs disponibles sur les bornes



- ❖ La **prise E/F** est une prise classique qui sert notamment aux équipes de maintenance pour brancher leurs appareils, elle est assimilable à une domestique. Cette prise est présente sur tous les modèles de borne et peut être utilisée par l'utilisateur bien qu'elle n'est pas grand intérêt pour la recharge d'un véhicule.
- ❖ Le **connecteur type 2** est largement représenté pour les points de charge délivrant du courant alternatif (AC) jusqu'à 22 kW.
- ❖ Le **connecteur Combo** est présent sur les bornes de recharge proposant de la recharge en courant continu (à partir de 24 kW par heure). Ce connecteur reprend l'empreinte du type 2 et est depuis **le 20 mars 2021 la norme européenne EN 17186**.
- ❖ Le **connecteur Type 3** permet de recharger sur des bornes à courant alternatif jusqu'à 22 kW (AC). Souvent présent de série sur les Renault Zoé, ce connecteur développé par Schneider Electric, Legrand et Scame a tendance à disparaître au profit de la norme européenne type 2.
- ❖ Le **connecteur Chademo** est présent sur certaines bornes mais à tendance à disparaître au profit du connecteur Combo. La norme Chademo est asiatique et concerne une partie des usagers disposant notamment d'un véhicule de la marque Nissan.



Répartition du nombre de point de charge existants dans la Vienne par type de connecteurs



95,6% des points de charge sont communicants et peuvent donc être supervisés à distance.

87% des points de charge sont interopérables, c'est-à-dire qu'ils sont accessibles aux usagers disposant d'un badge fourni par un opérateur de mobilité.

Taux d'utilisation des bornes existantes

Sur la période 2020 – 2021 les points de charge enregistrent 34 000 sessions de charge, soit 2 800 sessions chaque mois.

Des pics sont observés sur les périodes de vacances d'été, de la Toussaint et de Noël

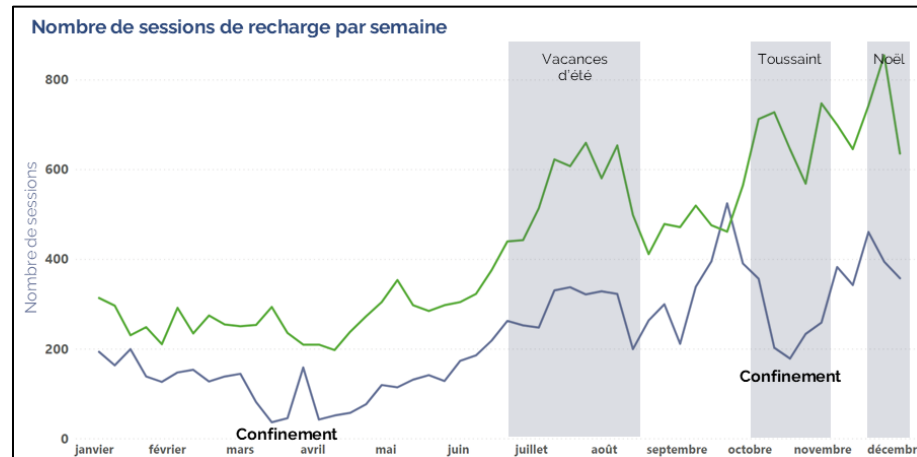
70% des sessions de charge s'opèrent sur les points de charge compris entre 7 et 22 kW (AC).

Les points de charge « accélérés » et « rapides » délivrant plus de 23 kW par heure en courant continu constituent 10% des points de charge présents dans le département mais concentrent 30% des sessions de charge réalisées.

La moitié des sessions de charge sont réalisées sur le périmètre de la communauté urbaine de Grand Poitiers.

Les moyennes des sessions de charge enregistrées sont les suivantes :

- Environ 3 heures pour les points de charge « lents » inférieur à 7 kW.
- Environ 1 heure pour les points de charge « normaux » compris entre 7 et 22 kW (AC).
- Environ 30 minutes sur les points de charge « accélérés » et « rapides » délivrant plus de 23 kW (DC).



+ 160% de nouveaux utilisateurs identifiés entre 2020 et 2021

40% des sessions de charge sont réalisées par les mêmes usagers (> 20 sessions par an)

Légende

● 2020

● 2021

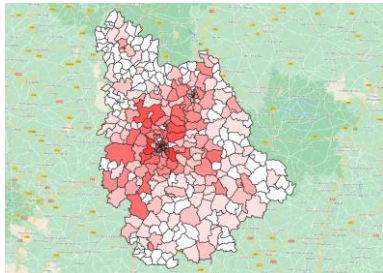


Par ordre d'importance les systèmes de paiement les plus utilisés sont :

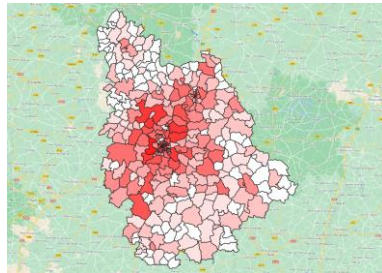
- les badges obtenus par l'utilisateur assortis d'un contrat avec un opérateur de mobilité
- l'application mobile
- la carte de crédit avec terminaux de paiement est aujourd'hui minoritaire (30% des points de charge rapides)

Projection du développement de la mobilité électrique

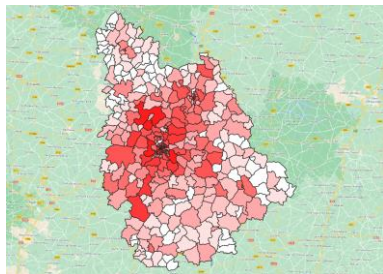
2023



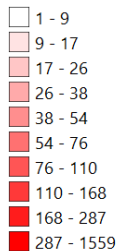
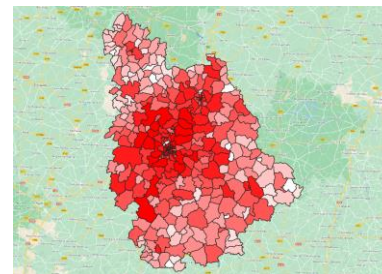
2024



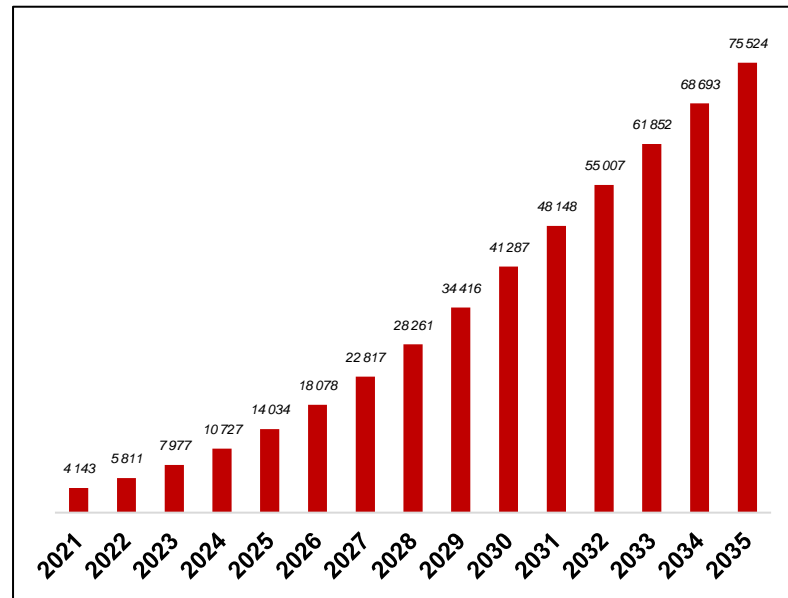
2025



2030



Estimation du nombre d'utilisateurs de véhicules électriques prévisionnel dans Vienne



L'évolution de la demande en recharge de véhicule électrique s'appuie sur le scénario Green Constraint de la PFA (<https://pfa-auto.fr/filiere-automobile-et-mobilites/>). Les trois principales variables de ce scénario sont : la répartition des cadres et professions intellectuelles supérieures par maille IRIS, les ventes de véhicules électriques neufs et le développement progressif du marché de l'occasion de la voiture électrique.

Caractéristiques des modèles de véhicules électriques

Marque	Modèle	Taille de batterie (entrée de gamme, kWh)	Type de connecteur AC (T1, T2)	Type de connecteur DC	Puissance Max admissible AC (KW)	Puissance Max admissible DC (KW)
TESLA	MODEL 3	54	Type 2	Combo	11	250
RENAULT	ZOE	53	Type 2	Combo	22	50
PEUGEOT	E-208	50	Type 2	Combo	7	100
DACIA	SPRING	27	Type 2	Combo	7	30
FIAT	500 ELECTRIQUE	37	Type 2	Combo	11	85
KIA	E-NIRO	42	Type 2	Combo	7	50
VOLKSWAGEN	ID.3	48	Type 2	Combo	7	100
PEUGEOT	E-2008	46	Type 2	Combo	11	100
Mini Cooper	SE	33	Type 2	Combo	11	50
HYUNDAI	KONA	42	Type 2	Combo	7	77
VW	ID.4	52	Type 2	Combo	11	125
Nissan	Leaf	40	Type 2	Chademo	7	50
Citroen	e-C4	46	Type 2	Combo	11	100
Opel	Corsa	50	Type 2	Combo	7	100
BMW	I3	38	Type 2	Combo	11	50
Mercedes	EQA	80	Type 2	Combo	11	100
Audi	Q4 e-tron	77	Type 2	Combo	11	125
BMW	I4	80.7	Type 2	Combo	11	200
Audi	e-tron	72	Type 2	Combo	11	150
Mercedes	EQC	78	Type 2	Combo	7	110
		Moyenne : 50 kWh	TYPE 2	COMBO	Moyenne : 11 kW	Moyenne : 100 kW



Moyenne d'injection maximale sur point de charge en courant continu : 100 kW par heure → pour une batterie de 50 kWh / 30 minutes de charge
Moyenne d'injection maximale sur point de charge en courant alternatif : 11 kW par heure → pour une batterie de 50 kWh / 4,5 heures de charge
Moyenne de la taille des batteries : 50 kWh, soit une autonomie d'environ 330 km avec une **consommation moyenne de 15 kWh / 100 km**

La concertation des acteurs du territoire

Questionnaire en ligne sur les sites d'intérêt, parkings disponibles et besoins exprimés d'infrastructures (**112 répondants**)

Questionnaire en ligne auprès des entreprises via la chambre du commerce et de l'industrie (**113 répondants**)

11 entretiens individuels auprès d'institutionnels / professionnels

- Gestionnaires de réseaux (SRD/ENEDIS)
- Association MobiVienne
- Concessionnaires autoroutiers (Cofiroute, Vinci)
- Services des routes nationales de l'État (DIRCO/DIRA)
- Département de la Vienne
- Direction départementale des territoires (DDT)
- Banque des Territoires (Caisse des Dépôts)
- Groupe Sorégies

Atelier de travail avec les **7 Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)** de la Vienne compétents en matière de planification et d'urbanisme (PLUi, plan de mobilité, PCAET, ZFE, etc.)

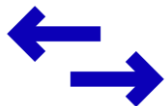
Grand Poitiers, Grand Châtelleraut, Vienne et Gartempe, Civraisien en Poitou, Haut-Poitou, Vallées du Clain, Pays Loudunais



Données intégrées à l'analyse



Caractéristiques
bornes et véhicules



Flux routiers



Parkings
disponibles



Offre existante et à
venir en IRVE



Contraintes réseaux



Bassin d'emplois
(zone d'activité)



Projection parc de
véhicules électriques



Densité de logements sans
stationnement privatif

Les axes stratégiques du schéma directeur 2023-2024-2025

Axe 1 : Service de recharge du quotidien

Organisation en début d'année 2023, 2024 et 2025 de comités de pilotage avec les communes et EPCI concernés par les déploiements de l'année en cours afin de confirmer l'emplacement des infrastructures prioritaires à déployer et initier la préparation des documents administratifs nécessaires (autorisation d'occupation temporaire du domaine public, baux, etc. ou équivalent).

Quantitatif fixe

Point de charge normal	402
Point de charge accéléré	22
Point de charge rapide	54

Axe 2 : Bornes complémentaires

Possibilité pour les collectivités adhérentes du Syndicat ENERGIES VIENNE d'émettre une demande d'implantation d'une ou plusieurs bornes. Chaque demande sera étudiée et devra répondre à des critères d'éligibilité. Les entreprises ou associations devront se rapprocher de leur collectivité d'implantation (commune ou EPCI) pour faire connaître leurs besoins sous réserve de conditions d'occupation et d'exploitation favorables. Les demandes de bornes sont à déposer à l'adresse mail suivante : david.linhard@energies-vienne.fr.

Quantitatif minimum sans maximum

Point de charge normal	1
Point de charge accéléré	172
Point de charge rapide	54

Axe n°3 : Évolutions des points de charges existants

Pour les IRVE existantes sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat ENERGIES VIENNE, la poursuite de l'exploitation permettra d'étudier au cas par cas avec les communes concernées et l'opérateur de bornes exploitant les actions à réaliser : déplacement, renouvellement avec/sans modifications technologiques, suppression.

Quantitatif existant

Point de charge normal	267
Point de charge accéléré	5
Point de charge rapide	6

Axe n°4 : Coordination avec les initiatives privées

- Demande aux prestataires privés de déclarer leurs projets d'implantation auprès des services du Syndicat ENERGIES VIENNE à l'adresse suivant : syndicat@energies-vienne.fr.
- Échanges avec les gestionnaires de réseau (SRD et ENEDIS) pour connaître les lieux d'implantation avant mise en œuvre d'infrastructures par le Syndicat ENERGIES VIENNE.

Programme de déploiement 2023-2024-2025

Axe n°1 : Mise en place d'un service de recharge du quotidien

Quantitatif fixe :

- 402 points de charge normaux
- 22 points de charge accélérés
- 54 points de charge rapides

2 585 470 € HT

2 585 470 € HT

0 €

Axe n°2 : Bornes complémentaires

Quantitatif minimum (sans maximum) :

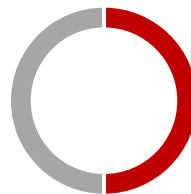
- 172 points de charge accélérés
- 54 points de charge rapides

2 124 80 € HT

2 124 80 € HT

0€*

Syndicat ENERGIES
VIENNE 50%
Opérateur 50%



** Dans le cas d'une demande de borne par une collectivité qui ne remplira pas les conditions nécessaires (voir page n°18), il restera la possibilité à la collectivité de financer tout ou partie de l'installation.*

Répartition des points de charge

Part contributives d'investissement

Budgets estimés 2023-2025



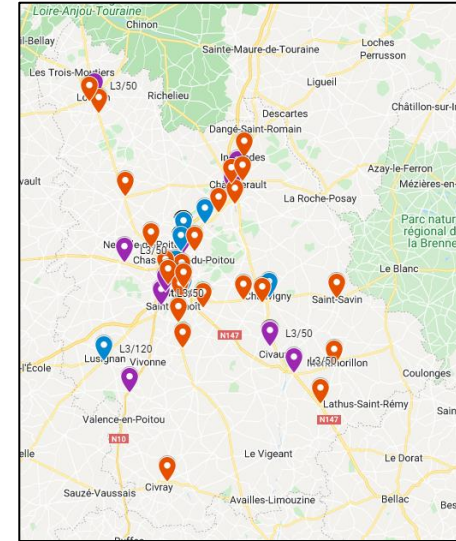
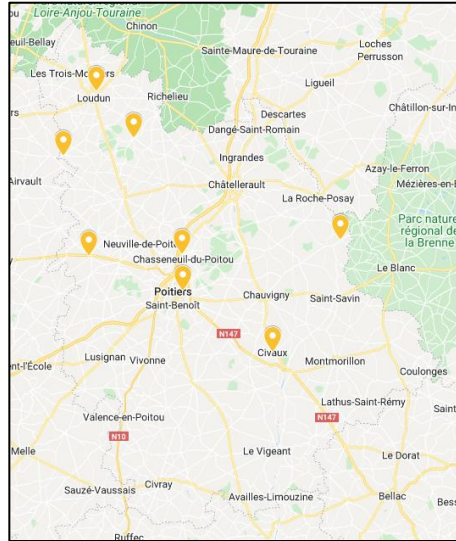
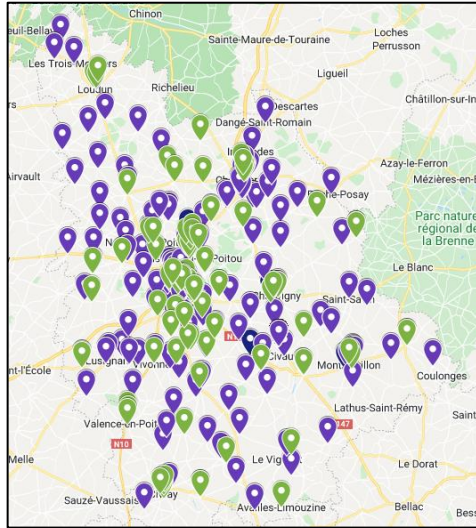
A titre d'information, le montant d'investissement estimé par point de charge **normal** est d'environ 6 700 € HT, par point de charge **accéléré** 12 000 € HT et par point de charge **rapide** 42 000 € HT. Ces montants doivent être doublés dans la plupart des cas dès lors que le modèle de borne déployé dispose de 2 points de charge.



Les choix technologiques et usages ciblés dans la stratégie de déploiement



Définition de l'usage	Dénomination dans le SDIRVE	Puissance par point de charge	Temps de charge complet pour une batterie de 50 kWh
La recharge à domicile avec stationnement privatif en extérieur / en garage	Charge lente	< 7 kW en courant alternatif (AC)	14 heures
La recharge du quotidien à proximité du domicile sans solution de recharge privative ou du lieu de travail.	Charge normale	7 kW et + en courant alternatif (AC)	7 heures
La recharge d'opportunité à l'occasion d'une activité particulière : repas, tourisme, réunion, etc.	Charge accélérée	24 kW et + en courant continu	2 heures
La recharge d'itinérance (déplacements professionnels, vacances scolaires)	Charge rapide	100 kW et + en courant continu	30 minutes
La recharge d'itinérance sur axes autoroutiers	Charge ultrarapide	> 100 kW en courant continu	< 15 min





Les emplacements prioritaires ciblées de l'axe n°1

→ 127 sites ont été ciblé pour un équipement en IRVE dans les 3 prochaines années.



-  Points de charge normaux existants
-  402 points de charge normaux prévus dans l'axe n°1

-  22 points de charge accélérés prévus dans l'axe n°1
-  + 172 points de charge supplémentaires minimum prévus à la demande des collectivités (axe n°2)

-  Points de charges accélérés existants
-  Points de charges rapides existants
-  54 points de charge rapides prévus dans l'axe n°1
-  + 54 supplémentaires minimums prévus à la demande des collectivités (axe n°2)

Collectivités concernées par l'axe n°1

Liste des 65 communes visées dans l'axe n°1 (par ordre alphabétique)

ANGLES SUR L ANGLIN	JARDRES	PAYROUX
AVAILLES LIMOUZINE	JAUNAY-MARIGNY	PLEUMARTIN
AYRON	LA CHAPELLE VIVIERS	POITIERS
BEAUMONT SAINT CYR	LA TRIMOUILLE	ROUILLE
BIARD	LA VILLEDIEU DU CLAIN	SAINT BENOIT
BOIVRE LA VALLEE	LATILLE	SAINT GEORGES LES BAILLARGEAUX
BUXEROLLES	LENCLOITRE	SAINT GERVAIS LES 3 CLOCHERS
CENON SUR VIENNE	LIGUGE	SAINT PIERRE D'EXIDEUIL
CERNAY	L'ISLE JOURDAIN	SAINT SAVIN
CHALAIS	LOUDUN	SAVIGNE
CHARROUX	LUSIGNAN	SCORBE CLAIRVAUX
CHASSENEUIL DU POITOU	LUSSAC LES CHATEAUX	SEVRES ANXAUMONT
CHATEAU LARCHER	MIGNALOUX BEAUVOIR	SMARVES
CHATELLERAULT	MIGNE AUXANCES	SOMMIERES DU CLAIN
CHAUVIGNY	MIREBEAU	VALENCE EN POITOU
CISSE	MONCONTOUR	VERRIERES
CIVAUX	MONTAMISE	VIVONNE
CIVRAY	MONTMORILLON	VOUILLE
DISSAY	MONTS SUR GUESNES	VOUNEUIL SUR VIENNE
FONTAINE LE COMTE	MOULISMES	
GENCAY	NAINTRE	
INGRANDES	NEUVILLE DE POITOU	
ITEUIL	NIEUIL L'ESPOIR	

EPCI	Nombre de sites	Points de charge normaux	Points de charge accélérés	Points de charge rapides
Grand Poitiers	49	242	10	22
Civraisien en Poitou	13	24	0	2
Grand Châtellerault	23	78	2	12
Vienne et Gartempe	15	22	2	6
Haut-Poitou	10	16	2	4
Pays Loudunais + Epieds	7	6	6	4
Vallées du Clain	10	14	0	4
Totaux	127	402	22	54

Les critères analysés lors de demandes d'infrastructures par les collectivités dans le cadre de l'axe n°2

Critères généraux d'évaluation des demandes d'infrastructures par les collectivités	
Statut d'adhésion de la collectivité au Syndicat ENERGIES VIENNE et du transfert de la compétence IRVE	
Propriété du foncier (publique ou privée) et conditions d'occupation (24/24, 7/7) sans frais additionnels au coût de la recharge pour l'utilisateur	
Proximité de places de stationnement évitant la concurrence entre places réservées aux véhicules électriques et thermiques	
Possibilité d'aménager une ou plusieurs places pour personnes à mobilité réduite conformément à 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)	
Contraintes de raccordement aux réseaux électriques et à la disposition des équipements nécessaires au fonctionnement du site (armoires électriques, signalétique, protection des bornes, transformateur, etc.)	
Qualité des réseaux GSM permettant la communication de la borne de recharge. Critère déterminant les modalités de paiement possibles de l'infrastructure.	
Proximité d'autres projets d'implantation de bornes ouvertes au public connus ou déclarés, notamment auprès du gestionnaire de réseaux (SRD/ENEDIS).	
Projection d'éventuels documents d'urbanisme s'appliquant au site (PLUi, SCoT, etc.)	
Critères spécifiques analysés selon la puissance de l'infrastructure demandée	
Point de charge normal (7 kW)	Densité de logements sans solution de recharge possible à domicile (absence de stationnement privatif pour les maisons individuelles, appartement isolé ou copropriété) Densité d'emplois et/ou d'entreprises et administrations
Point de charge accéléré (24 kW)	Densité du flux routier à proximité Proximité de sites d'intérêts à proximité (restaurants, sites touristiques, administration, services publics, etc.)
Point de charge rapide (100 kW)	Densité du flux routier à proximité Proximité de services connexes (restauration, sanitaire, etc.)

Les prochaines actions

4^{ème} trimestre 2022

- Publication des données du schéma directeur
- Partage de la synthèse du schéma directeur

Année 2023

- Passation d'une **délégation de service public (DSP)** par le Syndicat pour le déploiement des bornes prévues au schéma directeur.
- Les bornes déployées dans le cadre de la DSP le seront **uniquement sur les communes adhérentes ayant transféré leur compétence optionnelle « IRVE »** au Syndicat.

2024-2025-2026

- Déploiement des points de charge de l'axe n°1 du schéma directeur couverts par la DSP.
- Analyse et déploiement le cas échéant de points de charge complémentaires **après avis du Bureau syndical.**
- **Evaluation et révision du schéma directeur (2025-2026)**


2026

- Programmation de nouvelles infrastructures à déployer



Qui contacter pour connaître l'état de déploiement des IRVE inscrites au schéma directeur ?


Le schéma directeur est piloté par le Syndicat ENERGIES VIENNE sur l'essentiel du département de la Vienne



Pour toutes questions :
david.linhart@energies-vienne.fr

Sur les communes non adhérentes au Syndicat ENERGIES VIENNE suivantes :

- Dangé-saint-Romain
- Buxeuil,
- La Roche Posay
- Lençloitre,
- Les Ormes
- Lesigny
- Neuville de Poitou,
- Port de Piles
- Saint-Genest d'Ambière
- Scorbe Clairvaux



Les habitants et entreprises peuvent s'informer des démarches d'équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques directement auprès des services des communes concernées.