

ASSEMBLEE DE CORSE

4 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2022

REUNION DES 28 ET 29 JUILLET 2022

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

RAPORTU D'INFURMAZIONE IN QUANTU À A MUBILITÀ
ELETTRICA IN CORSICA

RAPPORT D'INFORMATION SUR LA MOBILITÉ
ÉLECTRIQUE EN CORSE

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

1. Eléments de contexte

1.1. SRCAE

Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) est un document stratégique permettant de renforcer la cohérence des politiques territoriales en matière d'énergie, de qualité de l'air, et de changement climatique. La Corse est la seule Collectivité, Outre-mer inclus, DOM inclus, où l'élaboration du schéma relève de la compétence exclusive du Président du Conseil exécutif et son adoption par la seule Assemblée de Corse. Dans les régions de droit commun l'élaboration est conduite conjointement par le Préfet et le Président de Région.

Le SRCAE fixe les objectifs et les orientations afférentes du territoire corse, à l'horizon 2050, répondant aux enjeux suivants :

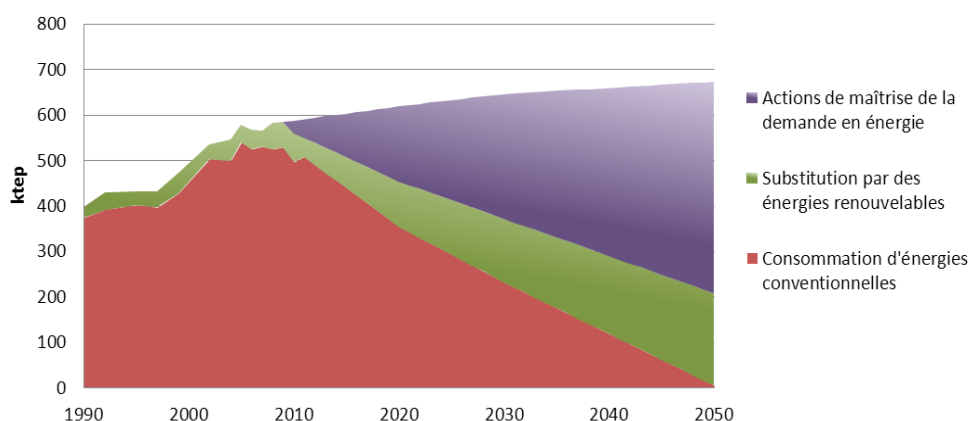
- Atténuer les effets du changement climatiques et s'y adapter,
- Prévenir ou réduire la pollution atmosphérique,
- Valoriser le potentiel énergétique terrestre, renouvelable et de récupération en mettant en œuvre des techniques performantes d'efficacité énergétique,
- Réduire les consommations d'énergie.

Dans ce contexte, après un important travail de concertation avec l'ensemble des acteurs insulaires de l'énergie, de l'air et du climat réunis au sein du Conseil Energie Air Climat (CEAC), l'Assemblée de Corse a adopté le 20 décembre 2013 son SRCAE qui fixe un objectif d'autonomie énergétique à horizon 2050.

Pour atteindre l'objectif d'autonomie énergétique à horizon 2050, le SRCAE s'appuie sur les deux principaux leviers :

- La baisse drastique (2/3 de l'effort) des consommations d'énergie notamment dans le bâtiment et les transports.
- L'augmentation de la production (1/3 de l'effort) à partir d'énergies renouvelables pour atteindre 100 % à 2050.

Scénario énergétique de la Corse à l'horizon 2050 Scénario de rupture hors aérien et maritime en 2050



1.2. Programmation pluriannuelle de l'Energie (PPE)

L'objectif final poursuivi au travers de la PPE s'inscrit dans le cadre de l'objectif d'autonomie énergétique à horizon 2050 tel que fixé par le SRCAE.

Le projet de PPE révisé adopté par l'Assemblée de Corse en avril 2021 établit les conditions permettant entre 2019 et 2028, par rapport à l'existant en 2018 :

- ➔ De réaliser 600 GWh d'économies d'énergie en matière de maîtrise de la demande en énergie (MDE) dans les bâtiments ;
- ➔ D'augmenter de + 740 GWh la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique, dont 600 GWh d'EnR électriques et 140 GWh d'EnR thermiques ;
- ➔ De réduire les consommations de 410 GWh dans le secteur des transports ;
- ➔ De substituer 210 GWh de carburant au travers du déploiement de la mobilité électrique ;
- ➔ D'assurer la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'île tout en assurant la sortie définitive du fioul.

La PPE prévoit que l'atteinte de ces objectifs permettra :

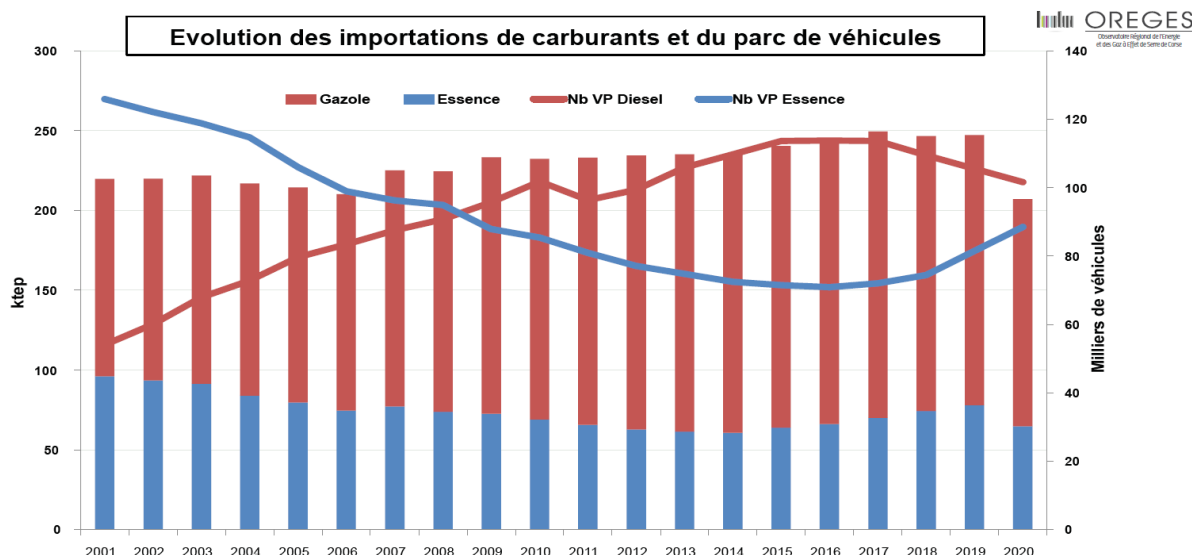
- **d'atteindre un taux d'autonomie énergétique de 31 % en 2028**
- **de réduire nos émissions de gaz à effet de serre de plus de 50 % en 2028 par rapport à 2008**

2. Etat des lieux

2.1. Consommation énergétique parc et émissions de gaz à effet de serre (GES)

Avec plus de 242 ktep consommées en 2020, les consommations de carburants représentent plus de 40 % des consommations d'énergie primaires en Corse. En 2020, plus de 83 millions de litres de SP95-E5 et plus de 173 millions de litres de gazole ont été consommés dans l'île.

Alors que les évolutions de consommations de carburants sont stables voire en hausse, en 2020, la crise sanitaire a notamment entraîné, du fait des restrictions de déplacements imposées, une baisse de la consommation de gazole et d'essence respectivement de - 16,35 % et de - 17,14 % par rapport à 2019.

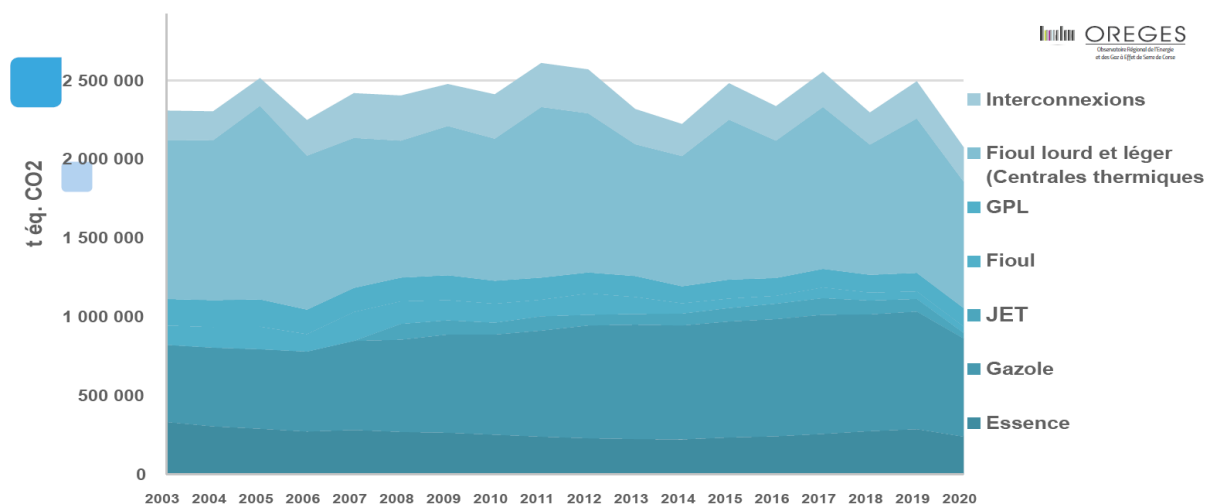


Depuis quinze ans, on constate une forte croissance des importations de gazole (+ 63 %) et une baisse de celles d'essence (- 26 %). Ces évolutions sont liées au soutien national au diesel qui prévalait jusqu'en 2016, et qui a contribué à une conversion progressive du parc automobile essence vers le gazole. Le rééquilibrage fiscal en faveur de l'essence mis en œuvre depuis 2016 s'est traduit par une inversion de tendance en Corse à partir de 2017, avec une hausse du parc de véhicule essence et une légère baisse du diesel.

Si entre 2001 et 2019, les importations de carburants ont augmenté de plus de 50 ktep (+ 24 %), il apparaît néanmoins que le parc automobile reste toutefois relativement stable malgré la forte augmentation de la population (+ 25 %). Cela s'explique par une baisse du taux de motorisation (taux de possession de voiture par habitant) qui se rapproche progressivement de la moyenne nationale. Cette hausse des importations pourrait donc être liée à l'augmentation du kilométrage parcouru, compensant la baisse des consommations unitaires des véhicules.

En 2020, les émissions de gaz à effet de serre relative au transport routier représentées par le gazole et l'essence se sont élevées à 863 kteq.CO₂. Ce chiffre de 2020 n'est pas représentatif de la tendance globale puisque le confinement a entraîné une réduction drastiquement des déplacements. En 2019, ces émissions de gaz à effet de serre étaient de 1 034 kteq.CO₂ et ont représentées 41,4 % des émissions totales de l'île.

Evolution des émissions GES du mix énergétique



Le secteur des transports représente le principal poste de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre et de dépendance aux énergies fossiles.

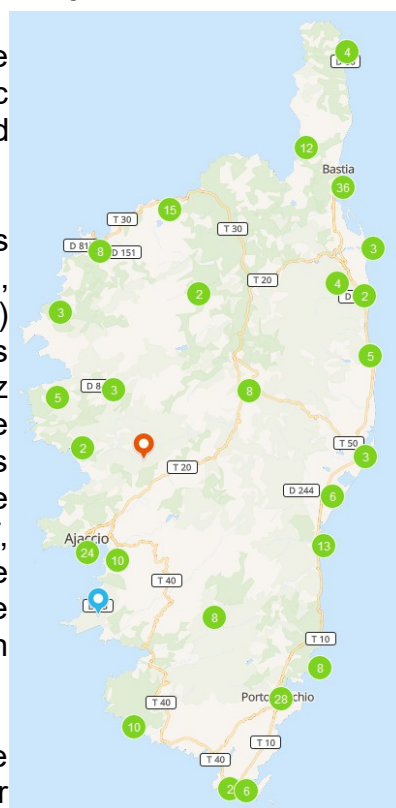
2.2. Etats des lieux bornes et parc de véhicules électriques

Début 2022, on recense plus de 230 bornes de recharge réparties équitablement sur l'ensemble du territoire avec une part plus importante sur le grand Ajaccio, le grand Bastia et Portivechju.

Différents établissements référencent les bornes publiques (supermarchés, station essence, commerces...), accessibles à tous, et privées (hôtels) réservées à la clientèle. En revanche, ces cartographies ne recensent pas les points de recharge implantés chez les particuliers. Les sites fonctionnent sur la base d'initiatives individuelles qui permettent de recenser les bornes présentes et en fonctionnement sur le territoire, le nombre de bornes n'est donc pas forcément exhaustif, mais il est à ce jour un des rares moyens de recensement. C'est pour cela, que l'Agence souhaite développer un outil de référencement au sein de son observatoire afin d'offrir une meilleure information.

A ce parc existant, il convient en outre de souligner que des initiatives sont également en cours pour développer des réseaux de bornes de recharge, et en particulier des bornes dites « rapides » nécessitant des puissances relativement importantes.

En ce qui concerne le parc de véhicules électriques, on dénombre environ 1 750 véhicules électriques et près de 800 véhicules hybrides. Cela se traduit par un taux d'immatriculation de 1,13 %, légèrement inférieur à la moyenne nationale (1,82 %) mais similaire à celui constaté sur d'autres territoires et qui est voué à augmenter d'ici 2028.



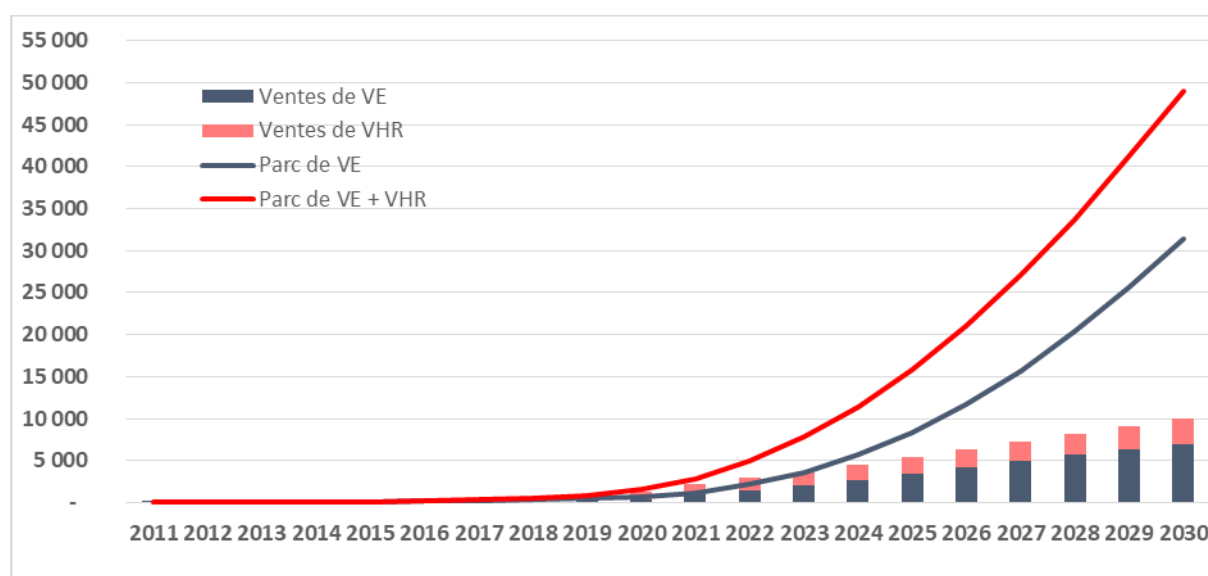
2.3. Perspectives des évolutions et rappel des objectifs du volet mobilité électrique du projet de PPE révisée

Le projet de PPE révisée adoptée à l'unanimité par l'Assemblée de Corse en avril 2021 comporte un volet dédié à la mobilité électrique.

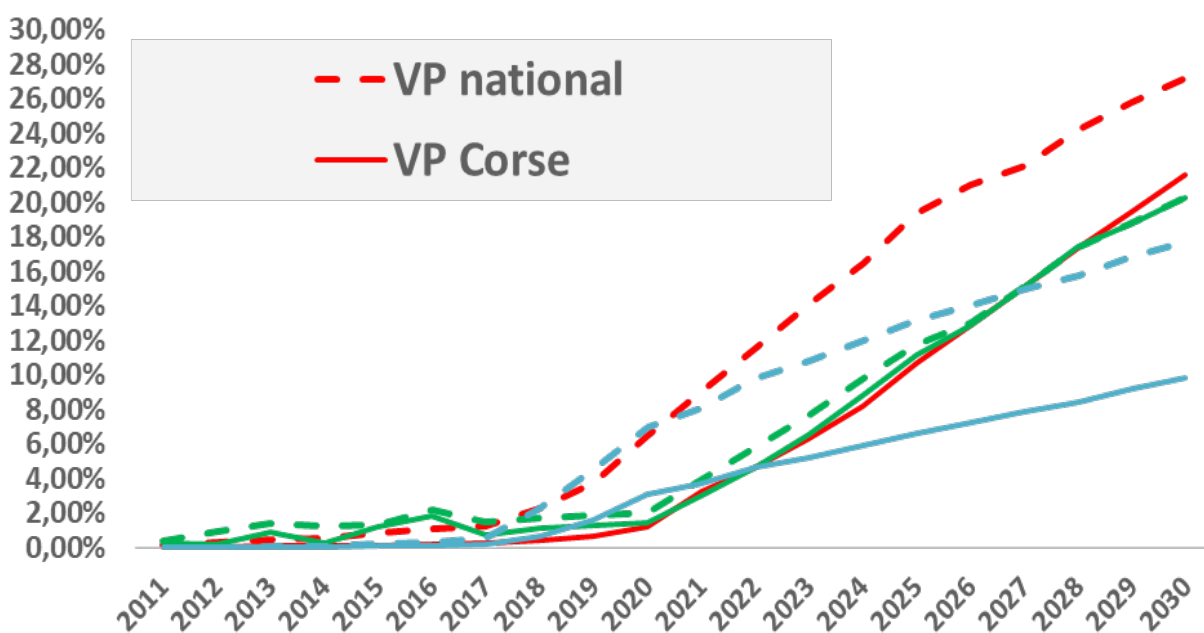
Il est en particulier souligné que l'usage des véhicules électriques est adapté à la géographie du territoire de la Corse. En effet, l'autonomie des véhicules électriques permet aujourd'hui d'effectuer la majeure partie des trajets sur l'île. Pour rappel, le trajet moyen constaté en Corse est de près de 21 minutes pour 10 km.

Pour autant, le développement non maîtrisé des véhicules électriques en Corse ainsi que le non-pilotage de la recharge pourraient se traduire par des risques sur l'appel de puissance à la pointe avec des conséquences directes sur l'équilibre offre-demande et les réseaux de distribution électriques de l'île.

A horizon 2030, il est retenu un objectif de 20 % de véhicules électriques et hybrides rechargeables du parc de véhicules insulaires, soit un total de près de 50 000 véhicules. Cela correspond à une part de marché légèrement supérieure à 30 % des ventes de véhicules neufs en cohérence avec les objectifs nationaux. Ce volume pourrait également être ponctuellement plus important selon la saison touristique (jusqu'à 56 000 l'été, en haute saison).



Scénario 20 % - évolution des ventes et du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables en Corse à horizon 2030



Comparaison de l'évolution de la part de marché des véhicules électriques et hybrides rechargeables sur le marché national et corse à horizon 2030

Selon une étude menée par l'AUE et l'Ademe, le besoin en infrastructures adapté à ce parc de véhicules a été estimé, à près de 49 000 points de recharge (50 % d'entre eux installés au domicile en logement individuel ou collectif). Environ 7 900 points de recharge accessibles au public seraient nécessaires, dont un maximum de 320 bornes de recharge rapides et ultra-rapides.

TOTAL (VE+VHR)	Usage privé				Usage partagé				PDC privés	PDC partagés	Total
	Parking logt individuel	Parking logt collectif	Travail	Flottes	Parking voirie résidentiel	Commerces et équipements	Sites particuliers				
2019	108	71	44	566	14	32	23	790	69	858	
2020	233	154	91	960	28	52	38	1 437	118	1 555	
2021	496	327	186	1 610	54	86	64	2 619	204	2 823	
2022	975	643	389	2 554	105	165	119	4 561	389	4 950	
2023	1 696	1 117	707	3 614	186	283	197	7 134	667	7 801	
2024	2 703	1 781	1 177	4 655	309	454	306	10 316	1 069	11 385	
2025	4 067	2 680	1 846	5 567	487	700	453	14 160	1 640	15 800	
2026	5 876	3 872	2 784	6 270	743	1 027	646	18 802	2 416	21 217	
2027	7 920	5 219	3 903	6 987	1 063	1 419	873	24 030	3 355	27 385	
2028	10 160	6 694	5 193	7 763	1 448	1 875	1 135	29 811	4 458	34 270	
2029	12 551	8 270	6 643	8 649	1 900	2 393	1 429	36 113	5 722	41 834	
2030	15 047	9 914	8 225	9 639	2 386	2 923	1 728	42 825	7 037	49 862	
<i>Répartition à 2030</i>	30%	20%	16%	19%	5%	6%	3%	86%	14%	100%	

L'installation de bornes de recharge ultra-rapides est également un enjeu important.

En effet, au regard de l'arrivée sur le marché de véhicules électriques avec des autonomies de plus en plus conséquentes, il apparaît essentiel de développer sur les principaux axes routiers des bornes de recharge ultra-rapides. Cependant, dans la mesure où ces bornes peuvent avoir un effet significatif sur le réseau électrique, il convient de prévoir les dispositions nécessaires pour en assurer le pilotage.

L'installation de stockage additionnel pourrait permettre de limiter les impacts sur le réseau électrique et de faciliter une recharge « verte ». Ce type d'installation, associant bornes de recharge ultra-rapides, pilotables et du stockage, permettra d'assurer une recharge des véhicules sans pour autant créer des appels de puissance importants tout en décalant la recharge du stockage à des moments où les pics de consommation sont moindres et l'électricité est produite à partir de sources renouvelables.

Les points de recharge accessibles au public seront à répartir notamment, dans les parkings publics des principales agglomérations, des commerces et des hôtels ainsi que sur les parcs-relais et les principaux axes routiers.

Afin de favoriser une couverture de la recharge par de l'électricité d'origine renouvelable, il est également nécessaire de mettre en place des dispositifs incitant à privilégier une recharge aux heures où le mix électrique est le moins carboné (principe de la recharge pilotable), et en particulier en journée, en phase avec la production d'électricité d'origine photovoltaïque.

Objectifs sur la période 2019-2023 / 2024-2028

	2019-2023	2024-2028	Total 2019-2028
Véhicules électriques	VE : 3 640 VHR : 4 250	VE : 20 380 VHR : 13 370	VE : 24 020 VHR : 17 630
Total VE+VHR	7 890	33 780	41 870

	2019-2023	2024-2028	Total 2019-2028
Nombre de points de recharges	3 kW : 2 140 7 kW : 4 400 22 kW : 1 220	3 kW : 8 040 7 kW : 14 395 22 kW : 3 816	3 kW : 10 180 7 kW : 18 795 22 kW : 5 036
Nombre de points de recharges rapides/ultra-rapides	>22 kW : 39	>22 kW : 219	>22 kW : 258
Total PDC	7 799	26 470	34 269
Dont total PDC privé	7 132	22 669	29 801
total PDC public	667	3 801	4 468

Le projet de PPE révisée précise que la réussite de l'intégration des véhicules électriques en Corse passe par plusieurs axes :

1. Encadrer et développer l'installation de bornes de recharge pilotées permettant de décaler le déclenchement de la recharge vers les heures de production d'énergie renouvelable et de limiter l'impact de la recharge sur le système électrique notamment pour les recharges rapides et ultra-rapides,
2. Adosser les bornes de recharges rapides et ultra-rapides pilotables à un dispositif de stockage permettant de décaler l'impact de la recharge sur le système électrique
3. Encourager un développement des bornes de recharges publiques dans une logique de corridor électrique le long des principaux axes routiers au travers d'un appel à projets territorial visant à s'assurer d'une bonne répartition dans l'espace,
4. Mettre en œuvre un écosystème régional permettant une recharge en phase avec les heures de production maximale d'électricité renouvelable via un signal réseau dédié.

5. Soutenir l'acquisition de véhicules électriques,
6. Augmenter les capacités des véhicules électriques à jouer un rôle de stockage des EnR par l'introduction du véhicule-to-grid et de points de charges pilotables.

3. Plans de déploiement des bornes de recharge

3.1. Carte et typologie

Afin de répondre au besoin de développement de la mobilité électrique en Corse, le projet de PPE révisée prévoit une répartition territoriale des objectifs de déploiement à horizon 2028 pour chaque typologie de bornes.

Cette cartographie distingue en particulier :

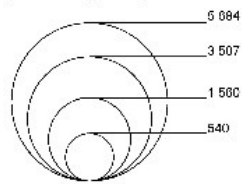
- Les points de recharge ouverts au public : points de recharge, exploités par un opérateur public ou privé, auxquels les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire ;
- Les points de recharge partagé : points de recharge, exploité par un opérateur public ou privé dont l'accès est limité à des cibles définies ;
- Les points de recharges privés : points de recharge installés et réservés à l'usage du maître d'ouvrage.

En ce qui concerne les points de recharges ouverts et partagés, cette cartographie distingue également :

- Les sites « particuliers » regroupant les différents sites touristiques et les sites isolés où convergent un nombre important de personnes.
- Les parkings de flottes d'entreprises et de collectivités.
- Les parkings travail (partagé) avec des bornes pour les véhicules des salariés et des visiteurs
- Les parkings en voirie résidentiel
- Les parkings de commerces et équipements

Cette répartition de bornes publiques et partagées montre qu'une part importante des besoins correspond aux parkings de flottes d'entreprise et aux parkings des lieux de travail. Les 2/3 des points de charges publics et partagés sont donc répartis uniquement sur les lieux de travail d'entreprises, le reste étant de la voirie résidentielle, des commerces et des sites particuliers.

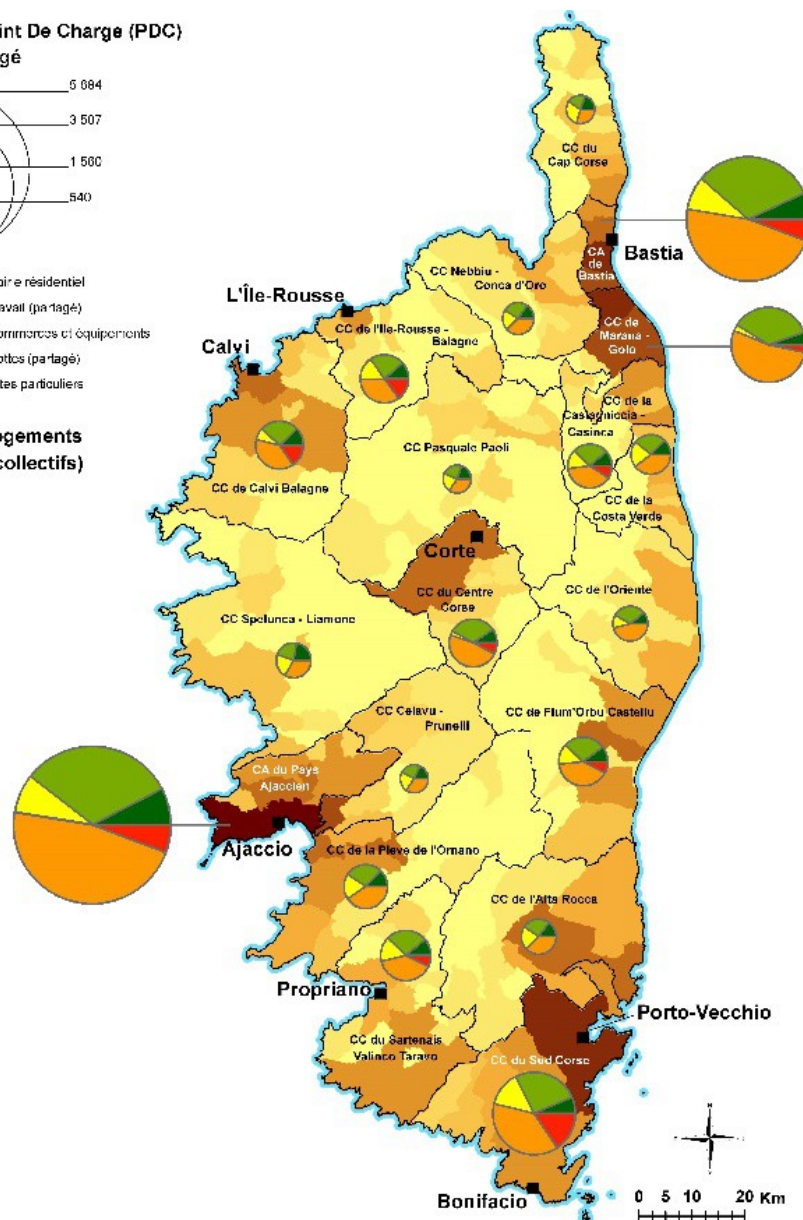
**Nombre de Point De Charge (PDC)
public et partagé**



- PDC Parking voirie résidentiel
- PDC Parking travail (partagé)
- PDC Parking commerces et équipements
- PDC Parking flottes (partagé)
- PDC Parking sites particuliers

**PDC privés (Logements
individuels et collectifs)**

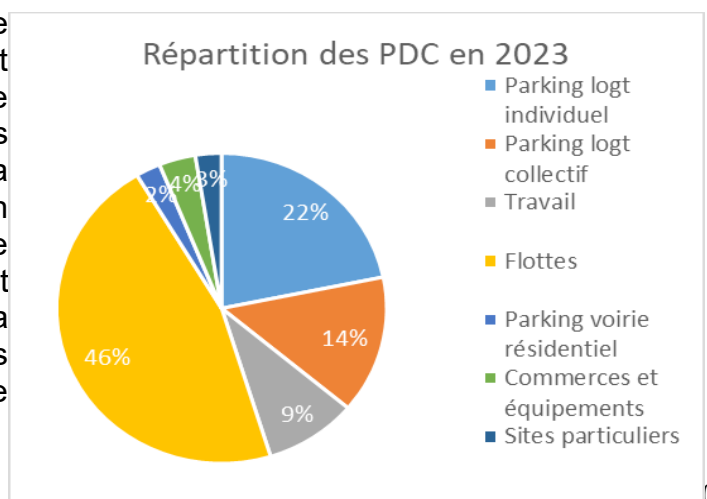
- 0 - 7
- 7 - 19
- 19 - 38
- 38 - 73
- 73 - 118
- 118 - 195
- 195 - 309
- 309 - 558
- 558 - 1080
- 1080 - 1587



Répartition des PDC publics, privés et partagés en 2028

Cette carte met aussi en évidence le nombre de points de charge privés (logements individuels et collectifs). Il apparaît ainsi un besoin important dans les lieux denses et peuplés sans oublier le milieu rural où certes moins de bornes sont nécessaires par rapport aux objectifs de la PPE mais tout aussi important pour permettre un bon maillage du territoire.

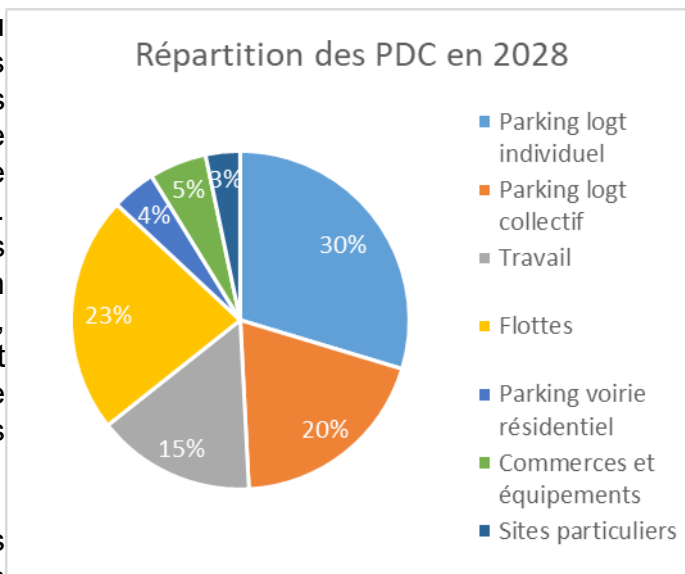
A horizon 2023, les points de charges seront principalement répartis dans les parkings, de flottes, de logements individuels et collectifs. Cela impliquera une recharge principalement en début de soirée. Le choix de bornes pilotables est indispensable pour assurer la sécurité du réseau aux heures de pointe puisque la demande



en électricité est forte, et le taux de couverture EnR est assez bas.

Cependant en 2028, il est prévu que la répartition des différentes typologies de points de charges soit plus homogène grâce notamment à la présence de bornes sur les lieux de travail. Cela doit permettre aux usagers de recharger leurs véhicules en journée sur leur lieu de travail, ou les parkings relais, et permettre un meilleur taux de couverture des EnR lors de ces recharges.

Enfin, un pilotage de ces différentes typologies de bornes permettra de décaler, en cas de pics de consommations, la recharge des véhicules.



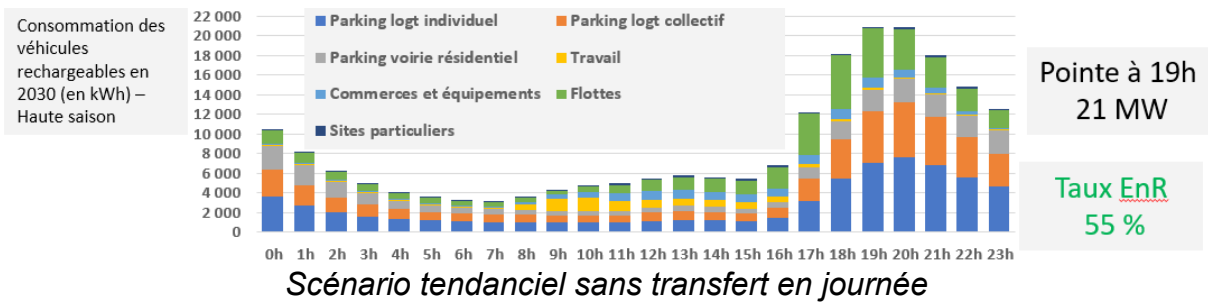
3.2. Enjeux techniques

Comme précisé dans le projet de PPE révisée, le développement de la mobilité électrique en Corse doit répondre à deux enjeux :

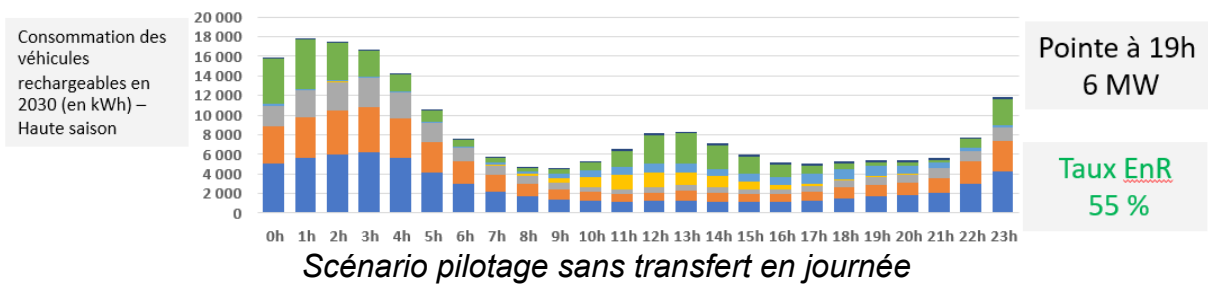
- Enjeux Réseau : Réduire l'impact en termes de puissance
- Enjeux EnR : Couvrir une part importante de la consommation avec les énergies renouvelables

Les objectifs de développement de la mobilité électrique devraient se traduire par une augmentation de la consommation électrique de plus de 100 GWh/an à horizon 2030. Ce besoin d'électricité pourra être couvert par le système électrique à cet horizon. Pour rappel, la consommation électrique en 2019 et 2020 s'est élevée respectivement à 2321 GWh et 2207 GWh. Si l'ensemble du parc envisagé en 2028 était d'ores et déjà en service, il induirait une augmentation de 105 GWh, soit moins de 5 % de la consommation actuelle. En revanche, il apparaît qu'en l'absence de mesures adaptées ces consommations seraient concentrées entre 19h et 22h, entraînant une augmentation de puissance au moment des pics de consommation allant jusqu'à 21 MW l'été.

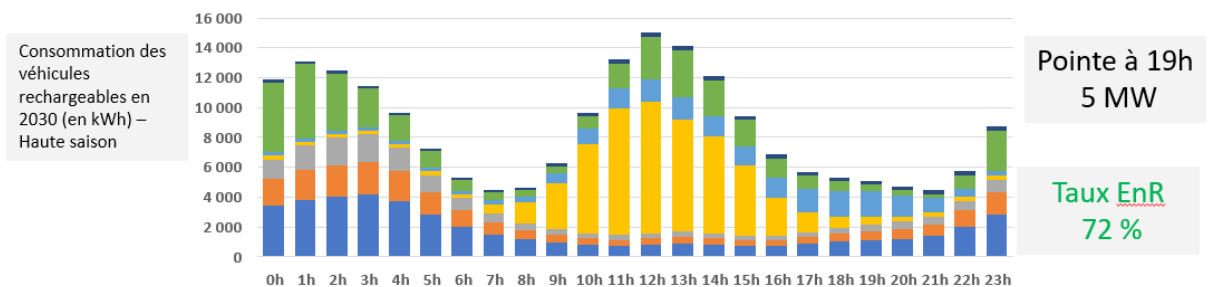
Le graphique suivant illustre l'impact de la recharge heure par heure sur une journée type. Il apparaît que, si plus de la moitié des besoins sont couverts par des EnR, l'augmentation de la consommation électrique est concentrée entre 19h et 22h, induisant une pointe de 21 MW à 19h. Cette consommation en pointe est en grande majorité due à la consommation des bornes de recharge privées des ménages et des flottes.



Afin de répondre à ce premier enjeu, il est nécessaire d'encourager le déploiement de bornes pilotées. Ce type de borne permet d'abaisser la puissance de la recharge, voire de la couper, via un signal réseau EDF envoyé vers les bornes. La mise en œuvre de ce pilotage doit ainsi permettre de réduire la pointe de 19h à 6 MW et de décaler le reste de la charge vers la nuit.



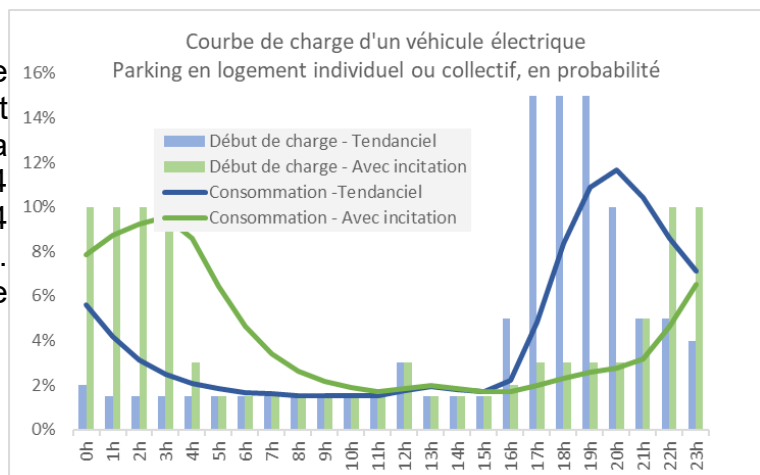
Afin de répondre au second enjeu, un pilotage de la recharge couplé avec un transfert en journée vont permettre de réduire encore la pointe de 19h à 5 MW, mais également d'assurer une plus grande couverture de la recharge par les EnR. Du fait du décalage en journée, aux heures de plus forte production solaire, un taux de couverture d'EnR proche de 72 % peut être envisagé. Ce scénario permettra ainsi de réduire considérablement la pointe de 19h qui est un enjeu majeur pour la stabilité électrique de la Corse, tout en garantissant une recharge en phase avec la production d'EnR sur le territoire.



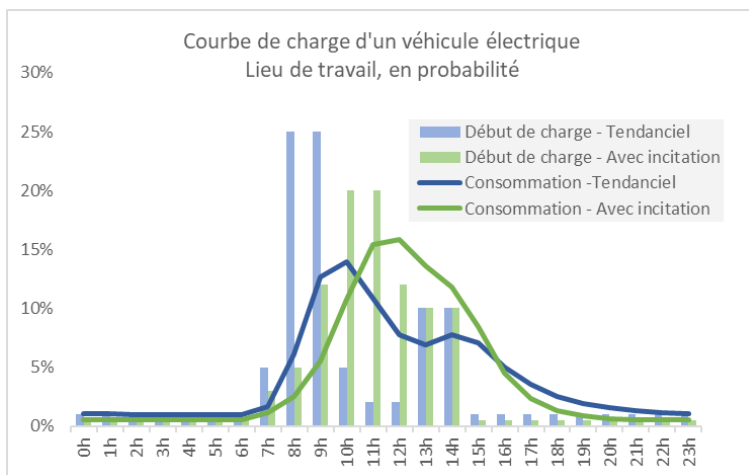
Afin d'illustrer l'enjeu du pilotage, il est proposé ci-après quelques exemples applicatifs pour différentes typologies de bornes en fonction des usages.

➤ Usage Logements :

La consommation en période de pointe est divisée par 4 et passe de 60 % de la consommation journalière à 14 % (hypothèse : 3 PDC sur 4 apportent une charge pilotée). La consommation en journée



ne peut être augmentée, sachant que les automobilistes sont absents de leur domicile.



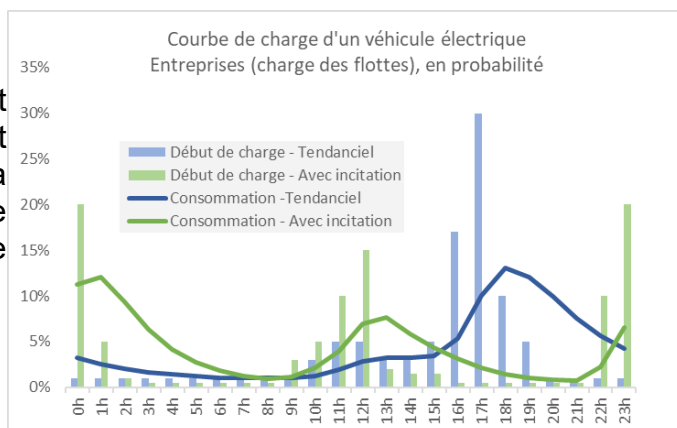
pic de consommation situé en début de journée (Hypothèse : 40 % des recharge ou plus sont pilotées).

➤ Lieu de travail :

Le démarrage des charges est reporté légèrement pour coïncider avec la production d'énergie solaire. Le pilotage va permettre de débiter la recharge après le

➤ Usage Flottes :

La consommation est reportée autant que possible en journée et majoritairement dans la nuit. Cela permet de limiter l'impact sur le réseau lors des pics de consommations. (Hypothèse : 75 % des recharges ou plus sont pilotées)



4. Modalités de mise en œuvre

4.1. Elaboration du SDIRVE

La loi d'orientation des mobilités a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence Infrastructure de Recharge des Véhicules Electriques (IRVE), d'élaborer un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE), en concertation avec les acteurs institutionnels et opérationnels. Il s'agit d'un dispositif facultatif permettant d'accélérer le déploiement des IRVE ouvertes au public et d'en assurer la cohérence territoriale, en prenant en considération les usages, les besoins et les spécificités d'aménagement du territoire.

La compétence de création et d'entretien des IRVE est une compétence communale, sauf pour les communautés urbaines et métropoles. Pour autant, le SDIRVE ne peut pas être réalisé par une commune. Le SDIRVE ne peut être réalisé que par les EPCI

qui sont AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) (ou CdC si les EPCI n'ont pas pris la compétence) ou les AODE (Autorité Organisatrice de la Distribution d'Énergie), sous réserve que les communes leur aient transféré la compétence IRVE.

Chaque entité peut élaborer un SDIRVE sur son territoire, mais il est possible de réaliser un schéma directeur commun entre plusieurs entités titulaires de la compétence IRVE, dès lors que leurs territoires sont adjacents. Ainsi, en Corse, une mutualisation pour un unique SDIRVE à l'échelle de la région pourrait être envisagée. Ceci permettrait de tirer le meilleur parti du travail déjà réalisé dans le cadre de la PPE.

Ces structures sont concernées pour les bornes accessibles aux publics. Il s'agit ainsi en suivant les objectifs de la PPE, de mettre en œuvre 725 bornes ouvertes au public à l'horizon 2023 et 4 468 à l'horizon 2028. La répartition territoriale identifiée est synthétisée dans le tableau ci-après.

Intercommunalité	Nombres de bornes de recharge accessibles au public à 2023	Nombres de bornes de recharge accessibles au public à 2028
Communauté d'agglomération de Bastia (CAB)	116	750
Communauté d'agglomération du Pays Ajaccien (CAPA)	187	1207
Communauté de communes Celavu - Prunelli	11	75
Communauté de communes de Calvi Balagne	31	185
Communauté de communes de Fium'Orbu Castellu	27	169
Communauté de communes de la Castagniccia	24	154
Communauté de communes de la Costa Verde	19	121
Communauté de communes de la Pieve de l'Ornano	22	140
Communauté de communes de l'Alta Rocca	17	104
Communauté de communes de l'Île-Rousse - Balagne	37	225
Communauté de communes de l'Oriente	10	62
Communauté de communes de Marana-Golo	23	143
Communauté de communes du Cap Corse	15	94
Communauté de communes du Centre Corse	17	104
Communauté de communes du Sartenais Valinco Taravo	31	195
Communauté de communes du Sud Corse	93	557
Communauté de communes Nebbiu - Conca d'Oro	13	83
Communauté de communes Pasquale Paoli	12	76
Communauté de communes Spelunca - Liamone	20	122
Total	725	4568

4.2. Déploiement d'un AAP territorial

Dans le but de répondre à ce besoin d'infrastructures de recharge, l'AUE souhaite lancer des appels à projets dédiés pour encourager et accélérer leur déploiement sur l'ensemble du territoire et répondre ainsi aux objectifs de la PPE.

Il est envisagé de décliner ces appels à projets au travers de plusieurs volets adaptés au besoin des différents publics et secteurs d'activités.

Les divers volets développés pourraient concerner par exemple les points de charge ouverts au public, ceux destinés aux opérateurs privés et publics souhaitant installer des bornes de recharge partagées, ceux ciblant les copropriétés ou encore le secteur du tourisme.

Les objectifs recherchés au travers de ces nouveaux appels à projets sont les suivants :

- le soutien des opérations de déploiement raisonné d'Infrastructures de Recharge pilotées,
- la limitation de l'impact de la recharge sur la stabilité du réseau,
- le recours à une recharge la plus « verte » possible (aux moments où le taux d'EnR au sein du mix électrique est le plus favorable).

Les aides proposées par cet appel à projets varient de 30 à 60 % selon la puissance du point de charge et du volet concerné. Des plafonds variant entre 2 000 € et 6 000 € seront également fixés selon les mêmes critères.

A noter que les crédits mobilisés au travers de cet appel à projets pourront être cumulés avec d'autres dispositifs existants tels que le programme Advenir, permettant ainsi de renforcer le déploiement des IRVE.