Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Syndicat Mixte d'Electricité de la Guadeloupe DEL-2026 – DST-56

DELIBERATION DU COMITE SYNDICAL
SEANCE DU MERCREDI 07 OCTOBRE 2026

APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES (SDIRVE) DU Sy.MEG

L'an deux mille vingt-six, le mercredi 07 du mois d'octobre à neuf heures trente, le Comité syndical du Syndicat Mixte d'Electricité de la Guadeloupe, dûment convoqué s'est réuni à la salle des délibérations du syndicat, sous la présidence de Monsieur Daniel DULAC, le président, pour délibérer sur les questions inscrites à l'ordre du jour de la présente assemblée syndicale.

	COMMUNES	*TITULAIRES*		*Présents*	*Abs, exc*	*SUPPLEANTS*		*Présents*	*Abs, exc*
1	**Abymes**	**MERIDAN**	**Didier**		**X**	MANIN	Ruddy		
2	**Abymes**	**MELISSE**	**Jean-Luc**		**X**	MOUNIEN	Marie-Calille		
3	**Anse-Bertrand**	**MOUSTACHE**	**Daniel**	**X**		DOLCIN-TILLANT	Vincent		
4	**Anse-Bertrand**	**MOLONGO**	**Patrice**	**X**		CORENTHIN	Aurélien		
5	**Baie-Mahault**	**ROCH-JABES**	**Murielle**	**Proc X**		MANNE	Bertrand		
6	**Baie-Mahault**	**URIE**	**Claudy**	**X**		REX	Yohan		
7	**Baillif**	**BABEL**	**Francis**	**X**		LICIUS	Romain		
8	**Baillif**	**ARTAXE**	**Patrice**	**X**		JOSUE	David		
9	**Basse-Terre**	**MIRRE**	**Jocelyn**	**Proc X**		LACROIX	Jénia		
10	**Basse-Terre**	**JEANNETE**	**Joël**	**X**		CARRIERE	Pierre		
11	**Bouillante**	**ABSALON**	**Ange**	**X**		COEZY	Georget		
12	**Bouillante**	**PUTOLA**	**Mike**	**X**		FRONTON	Jean-Marc		
13	**Capesterre B/E**	**ZOZO**	**Gaby**	**X**		CORNELY	Ruddy		
14	**Capesterre B/E**	**LEON**	**Alain**		**X**	CORVIS	Daniel		
15	**Deshaies**	**OPET**	**Gislaine**	**X**		PAZZE	Olivier		
16	**Deshaies**	**BELAIR**	**Rosan**	**X**		MOUILA	Gladys		
17	**Désirade**	**DESIREE**	**Pierre**		**X**	ROBIN	Sabrina		
18	**Désirade**	**VILLENEUVE**	**John**		**X**	KANCEL	Christophe		
19	**Gosier**	**GISORS**	**Ghislaine**		**X**	PELISSIER	Vanessa		
20	**Gosier**	**MARTIAL**	**Yvan**	**X**		ASSOUVIE	Laurent		
21	**Gourbeyre**	**ERDAN**	**Nicole**	**Proc X**		NESTOR	Willy		
22	**Gourbeyre**	**VIGNAL**	**Charles**		**X**	JERPAN	Sony	**X**	
23	**Goyave**	**SAHAI**	**Antoine**	**X**		BROCHANT	Patrick		
24	**Goyave**	**PIERRE**	**Hortense**	**X**		TEGAR	Daniel		
25	**Lamentin**	**SAPOTILLE**	**Jocelyn**	**X***		RATIER	Marcelin		
26	**Lamentin**	**MARICEL**	**Arthur**		**X**	FELICIANNE	Bruno		
27	**Marie-Galante**	**ETZOL**	**Maryse**		**X**	MONDUC	Edouard		
28	**Marie-Galante**	**RODOMOND**	**Fancky**		**X**	TOTO	Joêl		
29	**Morne –à – l'Eau**	**BONTE**	**Jean-Louis**	**X**		ALPHONSE	David		
30	**Morne –à – l'Eau**	**PENSEDENT**	**Ruddy**	**X**		DANQUIN	Aline		
31	**Moule**	**DULAC**	**Daniel**	**X**		SAINT-CLAIR	Jean-Claude		
32	**Moule**	**FULBERT**	**Thierry**	**X**		LABALLE	Aymerick		

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

	COMMUNES	*TITULAIRES*		*Présents*	*Abs, exc*	*SUPPLEANTS*		*Présents*	*Abs, exc*
33	**Petit-Bourg**	**DEZAC**	**Philippe**		**X**	**VINCENT**	Nicole		
34	**Petit-Bourg**	**COQUITTE**	**Richard**	**X**		**BOULOGNE**	**Patrick**		
35	**Petit-Canal**	**CHERALDINI**	**Laurent**		**X**	**PITON**	**Elodie**		
36	**Petit-Canal**	**VERSIN**	**Rony**		**X**	**KINDEUR**	**Ornella**		
37	**Pointe-à-Pitre**	**ANGELIQUE**	**Henri**		**X**	**BRELLE**	**Chantal**		
38	**Pointe-à-Pitre**	**ARTIS**	**Raymond**	**X**		**GALVANI**	**Tania**		
39	**Pointe-Noire**	**ELISABETH**	**Camille**		**X**	**PHIBEL**	**Christine**		
40	**Pointe-Noire**	**MELANE**	**Merlin**	**X**		**ANNEROS**	**Christian**		
41	**Port-Louis**	**BERNARD**	**Jean-Luc**	**X**		**DAUPIN**	**Hélin**		
42	**Port-Louis**	**TOLA**	**Michel**		**X**	**MONPIERRE**	**Cédric**		
43	**Saint-Claude**	**BIABIANY**	**José**	**Proc X**		**PAU**	**Fabienne**		
44	**Saint-Claude**	**MONCHADOR**	**Willy**	**X**		**RANCE**	**Rangy**		
45	**Sainte-Anne**	**VANOUKIA-MATHURIN**	**Sylvie**		**X**	**KANDASSAMY**	**Marcel**		
46	**Sainte-Anne**	**CHATEAUBON**	**Hugues**	**X**					
47	**Sainte-Rose**	**REPIR**	**Jimmy**	**X**		**LEVI**	**Mariette**		
48	**Sainte-Rose**	**MELANE-ROMAND**	**Viviane**	**Proc X**		**RACON**	**Nicolas**	**X**	
49	**Saint-François**	**JEANNE**	**Bonaventure**	**X**		**FREMAUX**	**André**		
50	**Saint-François**	**BABOURAM**	**Patrice**	**X**		**AYASSAMIPOULLE**	**Raymond**		
51	**Terre de Bas**	**PETIT**	**Benjamin**		**X**	**FOY**	**Gabriel**		
52	**Terre de Bas**	**MORVAN**	**Mathieu**	**X**		**DAVID**	**Guillaume**		
53	**Terre de Haut**	**PROCIDA**	**Gérard**		**X**	**BONBON**	**Louly**		
54	**Terre de Haut**	**LASSALLE**	**Laurence**	**X**		**GARCON**	**Perle**		
55	**Trois-Rivières**	**COSPOLITE**	**Jean-Pierre**		**X**	**RUFFE**	**Michel**	**X**	
56	**Trois-Rivières**	**ROMUALD**	**Michel**		**X**	**BULGARE**	**Jean-Claude**		
57	**Vieux-Fort**	**PLANTIER**	**Rolland**	**Proc X**		**BOGAT-MARCIN**	**Jennifer**		
58	**Vieux-Fort**	**SAMUEL-DAVID**	**Linda**	**X**		**DUPUY**	**Jules**		
59	**Vieux-Habitants**	**BOULON**	**Ernand**	**X**		**BRESLAU**	**Nicolas**		
60	**Vieux-Habitants**	**TOI**	**Yvon**	**X**		**NANOR**	**Hubert**		

Secrétaire de séance : M. Antoine SAHAI

Procuration : M. Jocelyne MIRRE à M. Joel JEANNETTE
Mme Murielle ROCH-JABES à M. Daniel DULAC
M. José BIABIANY à M. Willy MONCHADOR
M. Rolland PLANTIER à Mme Linda SAMUEL-DAVID
Mme Nicole ERDAN à M. Sony JERPAN

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES (SDIRVE) DU Sy.MEG

1. Contexte et cadre de la démarche

Par délibération du 20 mai 2022 portant mise à jour de ses statuts, le Sy.MEG a acquis la compétence relative aux infrastructures de recharge et aux points de ravitaillement pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Par délibération n° DEL-2024-DST-33 du 17 décembre 2024, le Comité syndical a autorisé le Président à engager l'élaboration du Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE).

Ce schéma est établi en application de l'article 68 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, de l'article L. 353-5 du code de l'énergie, du décret n° 2021-565 du 10 mai 2021 qui en fixe le contenu et de l'arrêté du 10 mai 2021 relatif à la publication de ses principales données. Il a été réalisé avec l'assistance du bureau d'études EGIS, le rapport final étant daté du 30 juillet 2025.

Le SDIRVE est un document de planification qui poursuit plusieurs objectifs :

- connaître l'offre de recharge ouverte au public, sa disponibilité et son usage,
- anticiper l'évolution des besoins de recharge et, par conséquent, les renforcements nécessaires du réseau public de distribution d'électricité,
- identifier les zones clés pour le déploiement des infrastructures, publiques comme privées,
- coordonner l'action des maîtres d'ouvrage publics et des opérateurs privés à l'échelle du territoire,
- ouvrir droit à la réfaction des coûts de raccordement au réseau de 75% pour les infrastructures inscrites au schéma.

Dans le contexte guadeloupéen, cette planification revêt une importance particulière. En zone non interconnectée, le système électrique est sous tension et le déploiement des bornes doit être pensé en cohérence avec les capacités du réseau. Par ailleurs, l'initiative privée seule ne permet pas d'assurer un maillage suffisant : un acteur public structurant, agissant à l'échelle de l'archipel et non d'une seule commune, est nécessaire.

C'est le rôle que le Sy.MEG entend assumer.

Périmètre. Le SDIRVE couvre les **19 communes ayant transféré la compétence IRVE au Sy.MEG** : Anse-Bertrand, Baie-Mahault, Capesterre-Belle-Eau, Capesterre-de-Marie-Galante, Deshaies, Gourbeyre, Grand-Bourg, La Désirade, Lamentin, Le Moule, Morne-à-l'Eau, Pointe-Noire, Port-Louis, Saint-François, Saint-Louis, Sainte-Anne, Terre-de-Haut, Trois-Rivières et Vieux-Fort.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Le schéma distingue l'usage résidentiel (recharge de longue durée à proximité du domicile), l'usage professionnel et de loisirs (recharge sur le lieu de travail ou de destination) et l'usage de transit (recharge rapide sur longs trajets). Ce dernier n'a pas été retenu pour la Guadeloupe, la distance moyenne d'un déplacement y étant de 9,7 km selon l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC2).

2. Diagnostic du territoire

Un territoire dépendant de la voiture individuelle

La Guadeloupe comptait environ 375 800 habitants au 1er janvier 2023, avec une population en baisse d'environ 0,7 % par an et un vieillissement marqué. Malgré ce recul démographique, la congestion routière continue de s'intensifier, sous l'effet de la hausse du taux d'équipement automobile des ménages et de la concentration des emplois dans l'agglomération centre, notamment la zone de Jarry à Baie-Mahault. Les trafics dépassent 100 000 véhicules par jour sur certaines sections de la RN1.

La voiture assure 72 % des déplacements, contre 8 % pour les transports en commun et 18 % pour les modes actifs. Un ménage sur trois ne dispose toutefois d'aucun véhicule. Le logement individuel est prédominant (76 % des logements en Guadeloupe, 90 % dans l'aire d'étude) et les trois quarts des ménages motorisés disposent d'un stationnement privé, ce qui favorise la recharge à domicile.

Un parc de véhicules rechargeables encore réduit mais en forte croissance

En 2023, la Guadeloupe comptait 2 855 véhicules rechargeables (électriques et hybrides rechargeables), soit un parc **multiplié par 7 entre 2019 et 2023**. Dans l'aire d'étude, ils sont 1 596 (937 électriques et 659 hybrides rechargeables) sur un parc de 205 532 véhicules, soit **0,72 % du parc**. La faiblesse de l'offre de recharge publique constitue l'un des freins identifiés à leur diffusion.

Une offre de recharge publique faible et concentrée

À la date du diagnostic, l'aire d'étude comptait **13 stations totalisant 33 points de charge**, réparties sur seulement 5 communes, soit 47 véhicules rechargeables par point de charge. Près de 70 % des stations sont implantées à Baie-Mahault, principalement dans la zone d'activités de Jarry. Une seule station, au Moule, propose une recharge rapide (50 kVA). Seuls 3 % des logements collectifs de l'aire d'étude se situent à moins de 400 mètres d'une borne.

Commune	Stations en service	Puissance disponible (kW par véhicule rechargeable)
Baie-Mahault	9	0,33
Deshaies	1	1,04
Gourbeyre	1	0,60
Le Moule	1	0,66
Saint-François	1	0,30
Total aire d'étude	**13 (33 points de charge)**	

Tableau 1 : Offre de recharge ouverte au public dans l'aire d'étude (source : SDIRVE, diagnostic 2025)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Les données d'usage recueillies entre février 2024 et février 2025 font apparaître une durée moyenne de branchement de 3 h 55 et une énergie moyenne délivrée de 16,94 kWh par session. Ce diagnostic sera complété lors des prochaines mises à jour.

Parallèlement, le Sy.MEG a déployé, dans le cadre de son réseau public « e-ka woulé », 114 bornes sur les 19 communes du périmètre, dont 96 sont déjà en service et les autres en cours de mise en service. Ce réseau multiplie ainsi par près de neuf le nombre de points de recharge ouverts au public recensés au diagnostic et étend leur couverture de 5 à 19 communes.

3. Projection des besoins à l'horizon 2033, 2040 et 2050

Les besoins ont été modélisés à partir des données de l'INSEE, de l'enquête EMC2, des données d'usage des bornes existantes et d'hypothèses établies par le Sy.MEG (usage résidentiel et professionnel, évolution de la population, part des véhicules rechargeables, consommation des véhicules, taux de recharge hors domicile). Trois scénarios encadrent les évolutions possibles :

- un **scénario tendanciel**, prolongeant les dynamiques observées, retenu comme scénario de référence ;
- un **scénario optimiste**, fondé sur un renouvellement plus rapide du parc automobile ;
- un **scénario pessimiste**, fondé sur un renouvellement plus lent du parc et une meilleure efficacité énergétique des véhicules.

Les besoins en points de charge qui en résultent, y compris les 33 points existants, sont les suivants :

Scénario	Horizon 2033	Horizon 2050
Pessimiste	106	424
Tendanciel (référence)	**257**	**523**
Optimiste	299	634

Tableau 2 : Besoins en points de charge ouverts au public selon les scénarios (source : SDIRVE)

Dans le scénario de référence, la part des véhicules rechargeables atteindrait 21,8 % du parc en 2033 et 50 % en 2050. L'énergie prélevée sur le réseau pour la recharge ouverte au public passerait d'environ 1,9 million de kWh en 2033 à 3,6 millions en 2040, puis 3,8 millions en 2050.

Quel que soit le scénario, la demande progresse lentement jusqu'en 2030-2031, accélère fortement entre 2031 et 2040, puis se stabilise autour de 500 points de charge. **La période actuelle constitue donc une fenêtre d'anticipation** qui doit permettre de planifier le maillage du territoire et les renforcements du réseau électrique avant la hausse marquée de la demande.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

4. Une démarche concertée

Le Sy.MEG a organisé, avec l'appui d'EGIS, deux ateliers de concertation les 15 et 16 mai 2025, auxquels l'ensemble des communes de Guadeloupe et les acteurs de la mobilité électrique ont été conviés. Y ont notamment participé la Région Guadeloupe, l'ADEME, EDF (direction régionale Guadeloupe), Synergîles, ainsi que les représentants des communes de Baie-Mahault, Baillif, Capesterre-Belle-Eau, Gourbeyre, La Désirade, Lamentin, Les Abymes, Trois-Rivières et Vieux-Fort.

Après présentation du diagnostic, de la méthode de projection et du réseau « e-ka woulé », les participants ont positionné sur carte les bornes supplémentaires nécessaires aux horizons 2040 et 2050, en s'appuyant sur les points d'intérêt, les bornes existantes et projetées et les réserves de capacité des postes électriques. Cette démarche a permis de localiser les besoins au plus près des réalités du terrain. EDF a proposé une revue mensuelle de l'avancement des renforcements du réseau de distribution, et l'ADEME a fait part de sa disponibilité pour apporter son expertise.

5. Orientations et suites à donner

Outil d'aide à la décision pour le Sy.MEG et ses communes membres, le SDIRVE conduit aux orientations suivantes :

- poursuivre le déploiement du réseau « e-ka woulé » en priorisant les secteurs identifiés par le schéma, notamment Baie-Mahault, Sainte-Anne, Le Moule et Saint-François qui concentrent plus de la moitié des besoins, afin de contribuer à couvrir le besoin de 257 points de charge ouverts au public estimé à l'horizon 2033 ;
- coordonner avec EDF l'anticipation des renforcements du réseau de distribution sur les secteurs à forts besoins, dans le respect des contraintes propres à la zone non interconnectée ;
- articuler l'action publique avec les projets des opérateurs privés afin d'éviter les doublons et de couvrir les zones peu desservies ;
- assurer le suivi des indicateurs du schéma, obtenir des exploitants les données d'usage manquantes et procéder aux mises à jour périodiques du SDIRVE ;
- publier les principales données du schéma dans les conditions fixées par l'arrêté du 10 mai 2021, après transmission du SDIRVE au Préfet pour avis à la suite de la présente délibération.

Proposition

Il est proposé au Comité syndical de :

- approuver le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) du Sy.MEG, tel qu'annexé à la délibération,
- autoriser sa transmission au Préfet pour avis, sa publication et sa communication aux communes et partenaires,
- autoriser le Président à engager sa mise en œuvre et ses mises à jour, et à signer toutes pièces afférentes.

Le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) du Sy.MEG est joint en annexe.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR DE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES (SDIRVE) DU Sy.MEG

Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment son article L. 2224-37,

Vu le Code de l'énergie, et notamment ses articles L. 353-5 et R. 353-5-1 et suivants,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, et notamment ses articles 64 et 68,

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et notamment son article 118,

Vu le décret n° 2021-565 du 10 mai 2021 relatif aux schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables,

Vu le décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur,

Vu l'arrêté du 10 mai 2021 pris en application des articles R. 353-5-4, R. 353-5-6 et R. 353-5-9 du code de l'énergie, définissant les modalités de publication des principales données du schéma directeur,

Vu la délibération du Comité syndical du 20 mai 2022 relative à la mise à jour des statuts du Sy.MEG,

Vu la délibération n° DEL-2024-DST-33 du 17 décembre 2024 relative à l'élaboration du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques (SDIRVE),

Vu le Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques du Sy.MEG annexé à la présente délibération,

Vu l'avis favorable de la commission Transition Energétique, Mobilité durable et IRVE du 25 septembre 2026,

Considérant que le Sy.MEG exerce, pour le compte des 19 communes qui la lui ont transférée, la compétence relative aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables,

Considérant que le SDIRVE a été élaboré en concertation avec les communes et les acteurs de la mobilité électrique, notamment lors des ateliers des 15 et 16 mai 2025,

Considérant que le SDIRVE permet d'assurer la cohérence du déploiement des infrastructures de recharge à l'échelle du territoire, d'anticiper les renforcements du réseau public de distribution d'électricité et de bénéficier de la réfaction des coûts de raccordement des infrastructures inscrites au schéma,

Considérant qu'en application de l'article R. 353-5-6 du code de l'énergie, le SDIRVE sera transmis pour avis au Préfet, accompagné d'un fichier numérique comprenant les principales données chiffrées du diagnostic et des objectifs retenus.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Le comité syndical, après en avoir délibéré par,

Voix pour	42
Abstentions	0
Voix contre	0

DECIDE :

Article 1 : D'approuver le projet de Schéma Directeur de développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE) du Sy.MEG, tel qu'annexé à la présente délibération.

Article 2 : De transmettre le projet de SDIRVE au Préfet de la Région Guadeloupe pour avis, accompagné d'un fichier numérique comprenant les principales données chiffrées du diagnostic et des objectifs retenus.

Article 3 : De préciser que, en cas d'avis favorable exprès ou tacite du Préfet, le SDIRVE sera considéré comme adopté dans sa version annexée à la présente délibération et que, si l'avis du Préfet conduit à apporter des modifications au schéma, celui-ci sera soumis, ainsi modifié, à une nouvelle délibération du Comité syndical.

Article 4 : De procéder à la publication des principales données du SDIRVE dans les conditions fixées par l'arrêté du 10 mai 2021, dans un délai de deux mois suivant l'adoption du schéma, et de communiquer le schéma aux communes membres et aux partenaires concernés.

Article 5 : D'autoriser le Président à engager toutes les démarches nécessaires à la mise en œuvre, au suivi et aux mises à jour du SDIRVE, et à signer toutes pièces afférentes à la présente délibération.

Article 6 : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Signé le mardi 13 octobre 2026
Président
DULAC Daniel

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

83 egis

SDIRVE du Sy.MEG

Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques

30 juillet 2025

Sy.MEG
Au cœur de nos énergies !

territoire d'énergie
GUADELOUPE



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Sommaire

REFERENCES 3

PREAMBULE 5

1 DIAGNOSTIC 8

1.1 Contexte socio-économique 8

1.1.1 Géographie de l'archipel 8

1.1.2 Les déterminants socio-économiques 8

1.1.2.1 Démographie : Une population qui fait face à la décroissance démographique 8

1.1.3 Enquête EMC2 11

1.1.3.1 Les principaux pôles générateurs 12

1.1.3.2 Parts modales 16

1.1.3.3 Le logement 18

1.1.3.4 Parc automobile 19

1.2 Les infrastructures routières et la congestion 22

1.3 État des lieux des bornes de recharge de l'aire d'étude 25

1.4 Évolution de la part de véhicules électriques 28

2 PROJECTION DU BESOIN 30

2.1 Méthode de projection des besoins 30

2.2 Résultats par scénario 32

2.2.1 Présentation des scénarios 32

2.2.2 Scénario tendanciel 32

2.2.3 Scénario pessimiste 33

2.2.4 Scénario optimiste 35

2.2.5 Bilan des scénarios 37

3 CONCERTATIONS 39

4 CONCLUSION 41

5 ANNEXE 43

5.1 Tableau des exploitants n'ayant pas transmis les données d'usage des bornes 43

5.2 Paramètres utilisés pour les différents scénarios 44

5.3 Tableaux de présences des concertations 45

5.4 Tableau réglementaire du SDIRVE 46

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

REFERENCES

Figure 1 Zone d'étude du SDIRVE 7
Figure 2 Evolution anuelle moyenne France population entre 2015 et 2021 sur l'ensemble de la Guadeloupe (INSEE 2023) 9
Figure 3 Scénarios d'evolution de la population de l'ensemble de la Guadeloupe (INSEE 2020) 10
Figure 4 Synthèse de l'enquête EMC2 11
Figure 5 Pôles générateurs de déplacements – Guadeloupe continentale (INSEE 2021) 13
Figure 6 Pôles générateurs de DEPLACEMENTS – Les Saintes (INSEE 2021) 13
Figure 7 Pôles générateurs de déplacements – Marie-Galante (INSEE 2021) 13
Figure 8 Pôles générateurs de DEPLACEMENTS – La Désirade (INSEE 2021) 14
Figure 9 Mode de déplacement des guadeloupéens (Source : EMC2) 16
Figure 10 part des ménages sans voiture par intercommunalité en Guadeloupe (source : Enquête Mobilité 2020-2021) 17
Figure 11 Nombre de logements par communauté d'agglomération 18
Figure 12 Nombre de logements par type d'habitation 18
Figure 13 Part de logements collectifs par commune 19
Figure 14 Energie du parc de vehicules par communauté d'agglomération 20
Figure 15 Type d'énergie du parc automobile 20
Figure 16 Part modale des transports en commun sur l'ensemble de la Guadeloupe 21
Figure 17 Hiérarchisation du réseau viaire en Guadeloupe, zoom sur l'agglomération centrale 22
Figure 18 Saturation du réseau à l'heure de pointe du matin sur l'ensemble de la guadeloupe 24
Figure 19 Saturation du réseau à l'heure de pointe du matin – zoom sur Baie-Mahault 24
Figure 20 Bornes de recharge de l'aire d'étude 26
Figure 21 Bornes de recharge de l'aire d'étude – Zoom sur Baie-Mahault 26
Figure 22 Bornes en service et en cours de développement sur la zone d'étude 27
Figure 23 Part de voitures rechargeables dans le parc automobile guadeloupéen 28
Figure 24 Paramètres pris en compte pour la projection du besoin lié à l'usage résidentiel 30
Figure 25 Paramètres pris en compte pour la projection du besoin lié à l'usage professionnel ou de loisirs 31
Figure 26 Besoins en nombre de km - scénario tendanciel 32
Figure 27 Besoins en nombre de kWh prélevés sur le réseau – scénario tendanciel 33
Figure 28 Besoins en nombre de point de charge – scénario tendanciel 33
Figure 29 Besoins en nombre de km - scénario pessimiste 34
Figure 30 Besoins en nombre de kWh prélevés sur le réseau – scénario pessimiste 34
Figure 31 Besoins en nombre de points de charge - Scénario pessimiste 35
Figure 32 Besoins en nombre de km - Scénario optimiste 35
Figure 33 Besoins en nombre de kWh prélevés sur le réseau - scénario optimiste 36
Figure 34 Besoins en nombre de points de charge - Scénario optimiste 36
Figure 35 Bilan des scénarios pour les besoins en km 37
Figure 36 Bilan des scenarios pour les besoins en kWh prélevés sur le réseau 37
Figure 37 Bilan des scénarios pour les besoins en nombre de points de charge 38
Figure 38 Exemple de positionnement d'une borne lors des concertations 39
Figure 39 Localisations précises du besoin de bornes lors des concertations 40
Figure 40 Points de charge à l'horizon 2033 41
Figure 41 Points de charge à l'horizon 2050 42

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Tableau 1 Répartitions des déplacements domicile-travail selon les communes, sur l'ensemble de la Guadeloupe 12
Tableau 2 Taux de motorisation selon la taille des ménages en Guadeloupe 16
Tableau 3 Bornes en service dans la zone d'étude 25
Tableau 5 Nombre de véhicules rechargeables en Guadeloupe et dans la zone d'étude 28
Tableau 6 Sources des paramètres des projections des besoins 44
Tableau 7 Personnes présentes le 15 mai 45
Tableau 8 Personnes présentes le 16 mai 45
Tableau 9 Tableau réglementaire du SDIRVE 46

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

PREAMBULE

L'archipel de la Guadeloupe, situé dans les Antilles françaises, est administrativement un Département et une Région française d'un peu moins de 400 000 habitants. Il est composé de la Guadeloupe Continentale (Basse-Terre et Grande-Terre), qui polarise l'archipel (97% de la population, regroupement des activités économiques et des services) et des îles du Sud, dénommées les dépendances (archipel des Saintes, île de Marie-Galante, île de la Désirade).

L'archipel s'articule autour de deux pôles principaux de vie que sont les agglomérations de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre (dénommée aussi agglomération Centre). Cette bipolarité urbaine regroupe plus de la moitié de la population guadeloupéenne et concentre les principales fonctions urbaines et économiques de l'archipel. Un maillage secondaire de pôles d'équilibre comprenant Sainte-Rose, Lamentin, Le Moule, Petit-Bourg et Sainte-Anne participe fortement à l'équilibre et à l'animation socio-économique du territoire. Enfin, de nombreux bourgs viennent compléter cette armature urbaine multipolaire au niveau des bassins de vie très localisés parmi lesquels on compte également les îles du Sud.

Alors que les enjeux climatiques deviennent de plus en plus pressants, le domaine du transport (et tout particulièrement le transport routier) est le seul domaine dont les émissions de GES ne connait pas de diminution depuis les années 90. De façon générale, il s'agit même d'un domaine où les émissions sont en hausse.

L'ensemble des travaux réalisés ces dernières années, comme le Schéma guadeloupéen de Développement du Véhicule Propre (SDVP), ont mis en lumière le besoin d'accompagner l'électrification des véhicules en soulevant des particularités :

• Un réseau de production et distribution d'électricité particulièrement en tension, exigeant une plus profonde prise en compte (par exemple en combinant le déploiement de bornes de recharge avec le déploiement de panneaux photovoltaïques)

• Un développement de solutions de recharge par les acteurs privés lent, incapable de permettre seul la démocratisation des VE et le besoin de voir émerger un acteur fort, agissant à l'échelle guadeloupéenne et pas uniquement d'une commune.

Aujourd'hui le Sy.MEG se positionne donc comme acteur charnière de la décarbonation des transports en Guadeloupe en organisant et contribuant au déploiement d'un large réseau de recharge permettant au plus grand nombre de passer à l'électrique sans crainte de ne pouvoir charger.

Un SDIRVE (schéma directeur des infrastructures de recharges pour véhicules électriques) est un document de planification permettant de :

- Connaître l'offre de recharge ouverte au public, sa disponibilité et son usage
- D'établir un état de l'art de l'électromobilité actuelle du périmètre
- Prévoir l'évolution des besoins (pour anticiper le renforcement du réseau de recharge et du réseau de distribution de l'électricité)
- Connaitre les zones pré-identifiées comme clés pour le déploiement d'IRVE (publiques ou privées)
- Ouvrir le droit à des subventions pour installer des IRVE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Il est composé de plusieurs parties :

1) diagnostic : il vise à établir la situation actuelle de la mobilité électrique et de ses usages sur le territoire
2) projections des besoins : développement des usages prévus pour les prochaines années
3) réponses aux besoins : identification du maillage en borne nécessaire pour répondre à la demande sur le territoire

*A savoir : Une **borne de recharge** désigne l'équipement de recharge. Une **station** regroupe plusieurs bornes sur un même site, et un **point de charge** désigne la prise électrique permettant de connecter le véhicule électrique à la borne.*

Le SDIRVE différencie 3 types d'usages :

- L'usage résidentiel :

Cet usage concerne les recharges à domicile, généralement de longue durée.

- L'usage professionnel

Cet usage concerne les recharges sur le lieu d'emploi ou lors de déplacements pour des loisirs, la durée de cette recharge est plus variable mais généralement moins longue que les recharges pour usage résidentiel.

- L'usage occasionnel de transit

Cet usage concerne les recharges sur de longs trajets, avec une courte durée.

Et classifie chacun de ces usages selon 4 catégories de puissance unitaire :

- Inférieur ou égal à 7.4 kVA
- Entre 7.4 *(exclu)* et 22 kVA *(inclus)*
- Entre 22 *(exclu)* et 150 kVA *(exclu)*
- Supérieur ou égal à 150 kVA

*A savoir : les kilowattheures, aussi notés **kWh** représentent une quantité d'énergie, les **kVA** (ou kilovoltampères) représentent la puissance maximale des points de charge et les **kW** (aussi kilowatts) représentent la puissance électrique.*

Pour avoir une vision globale de la situation actuelle, nécessaire à une projection des besoins, un diagnostic complet a été réalisé prenant en compte :

- La localisation et les caractéristiques des emplois, des personnes et des services sur le territoire
- Les habitudes de déplacements en Guadeloupe
- Le parc actuel de véhicules électriques en circulation et ses évolutions au cours des dernières années mais également une synthèse du parc de véhicule thermique

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

- L'offre actuelle de bornes de recharge, caractérisée notamment par le nombre de kW par véhicule. Contrairement au nombre de véhicule par point de charge, ce nouvel indicateur prend en compte la puissance des bornes.
- Les données d'usage de bornes accessibles au public sur les 2 dernières années
- Les capacités de production et de distribution d'électricité

A partir du besoin actuel en recharge électrique, 3 scénarios d'évolution du besoin sont développés : tendanciel, pessimiste et optimiste.

Des ateliers ont permis de présenter aux communes et autres acteurs conviés par le Sy.MEG le travail réalisé pour ce SDIRVE : diagnostic, projections et macro-stratégies.

Ce schéma constitue un guide et une aide à la décision concernant l'équipement du territoire en IRVE : il fait part d'une vision prospective possible des besoins du territoire basée sur un panel d'hypothèses déterminées lors de sa réalisation et recommande de possibles actions à mettre en œuvre.

Il s'inscrit dans une logique de coordination et d'anticipation des besoins de maillage en IRVE de la zone d'étude afin d'assurer la meilleure adéquation possible entre l'offre de recharge et les besoins des usagers.

Ce SDIRVE a pour périmètre les 19 qui communes ayant transféré la compétence au Sy.Meg. La zone d'étude est représentée sur la figure ci-après.

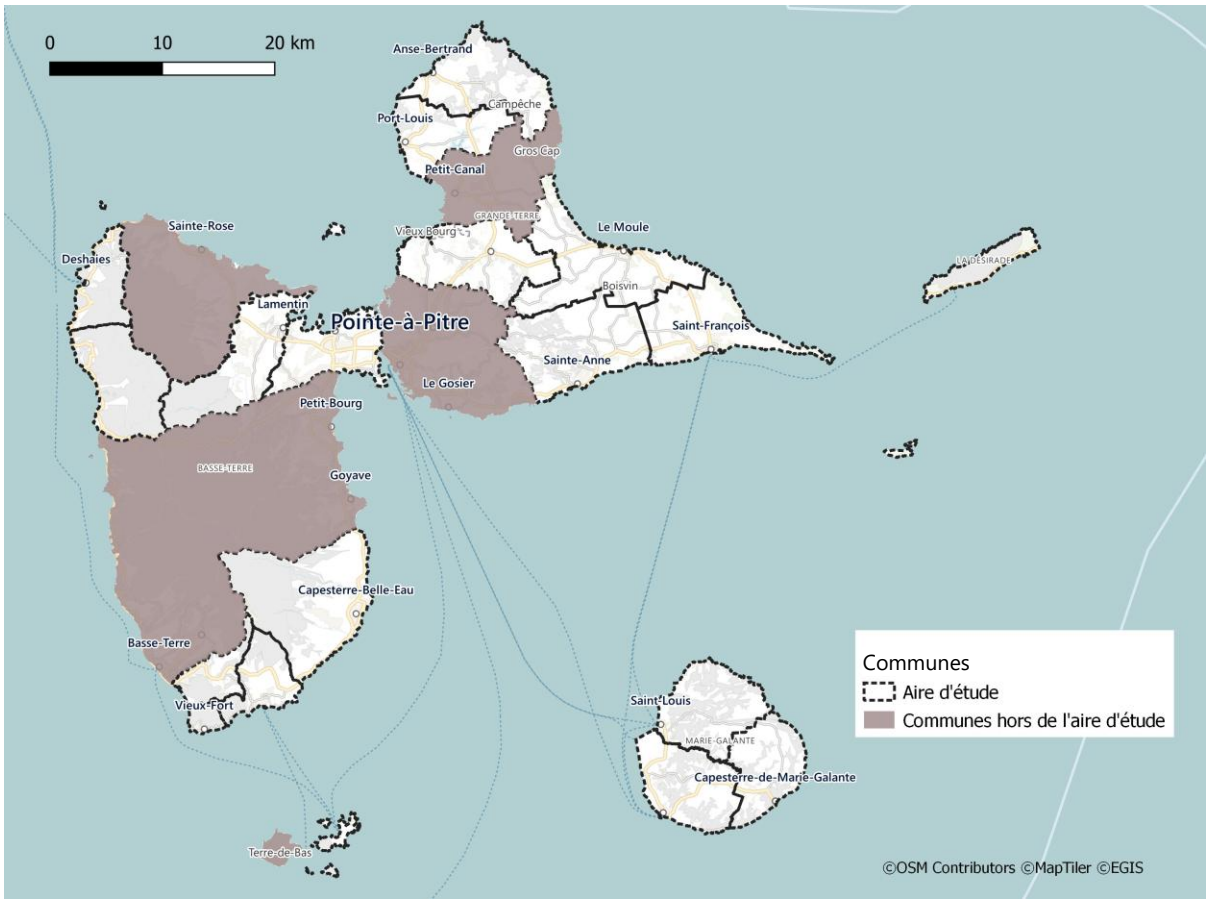


FIGURE 1 ZONE D'ETUDE DU SDIRVE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

1 DIAGNOSTIC

1.1 Contexte socio-économique

1.1.1 Géographie de l'archipel

Situé dans la zone Caraïbe, l'archipel guadeloupéen regroupe six îles : Grande-Terre et Basse-Terre qui constituent la Guadeloupe Continentale, ainsi que Marie-Galante, Terre-de-Haut, Terre-de-Bas et La Désirade qui constituent les Îles Sud.

La Guadeloupe connaît un contexte spécifique lié à l'insularité, l'éloignement et aux aléas climatiques. Située à 6 500 km de la France hexagonale, c'est l'une des plus petites régions françaises en termes de superficie et représente un peu moins de 0,3 % du territoire national.

Si l'insularité et la dimension archipélagique de la Guadeloupe constituent des atouts par la diversité et l'attractivité, elles créent cependant un frein au développement en particulier pour les Îles du Sud qui connaissent une baisse de leur démographie et un vieillissement de leur population.

L'éloignement de la Guadeloupe par rapport à la France hexagonale génère des surcoûts financiers en matière d'approvisionnement. Pour la mobilité et les équipements liés à l'organisation et l'exploitation du transport, les coûts sont encore plus importants. En effet, au-delà des frais d'approche, il faut ajouter des frais d'immobilisation de stocks (plus de 30 %) afin de faire face aux entretiens périodiques et réguliers et aux pannes. La taille de l'archipel et la distance avec la France hexagonale empêchent de mobiliser certaines ingénieries localement.

La géographie de l'archipel (bicéphale et double insularité des îles du sud) et son développement (agglomération centre concentrant l'activité économique, ruralité, étalement urbain) induisent des besoins de mobilité aujourd'hui majoritairement satisfaits par les véhicules individuels et l'autosolisme.

1.1.2 Les déterminants socio-économiques

1.1.2.1 Démographie : Une population qui fait face à la décroissance démographique

D'après les données de l'INSEE, au 1er janvier 2021, 384 315 personnes résident en Guadeloupe et au 1er janvier 2023 la population de la Guadeloupe était estimée à 375 845 habitants.

La population se répartit à 96,3% sur Grande-Terre et Basse-Terre, 2,7% sur Marie-Galante, 0,6% sur les Saintes et 0,4% à la Désirade.

La Guadeloupe et la Martinique sont les deux seules régions françaises dont la population diminue entre 2015 et 2021. À titre de comparaison, en France hexagonale la population continue d'augmenter avec +0,3% sur la même période. En Guadeloupe en moyenne la population baisse de 0,7% par an (INSEE 2022). Ce déficit peut s'expliquer par les nombreux départs des jeunes vers la France hexagonale pour réaliser des études supérieures. A cela s'ajoute une diminution du solde naturel (un plus grand nombre de décès que de naissance a été enregistré sur la période).

Cette décroissance démographique connait cependant des disparités selon les communes. Dans cinq communes le nombre d'habitants a augmenté entre 2015 et 2021. Le Lamentin qui bénéficie de sa proximité avec la zone industrielle de Jarry, est la commune qui a connu le plus fort taux de croissance (+0,3%) entre 2015 et 2021.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

La baisse démographique est davantage marquée dans les îles du Sud avec un facteur de 1 à 3,3 par rapport à la Guadeloupe Continentale. Le taux de croissance annuel moyen sur la période 2011-2021 est de -0,33% pour la Guadeloupe continentale contre -1,09% pour les îles du Sud en moyenne, avec une baisse plus sensible à Terre-de-Haut (-1,8%/an).

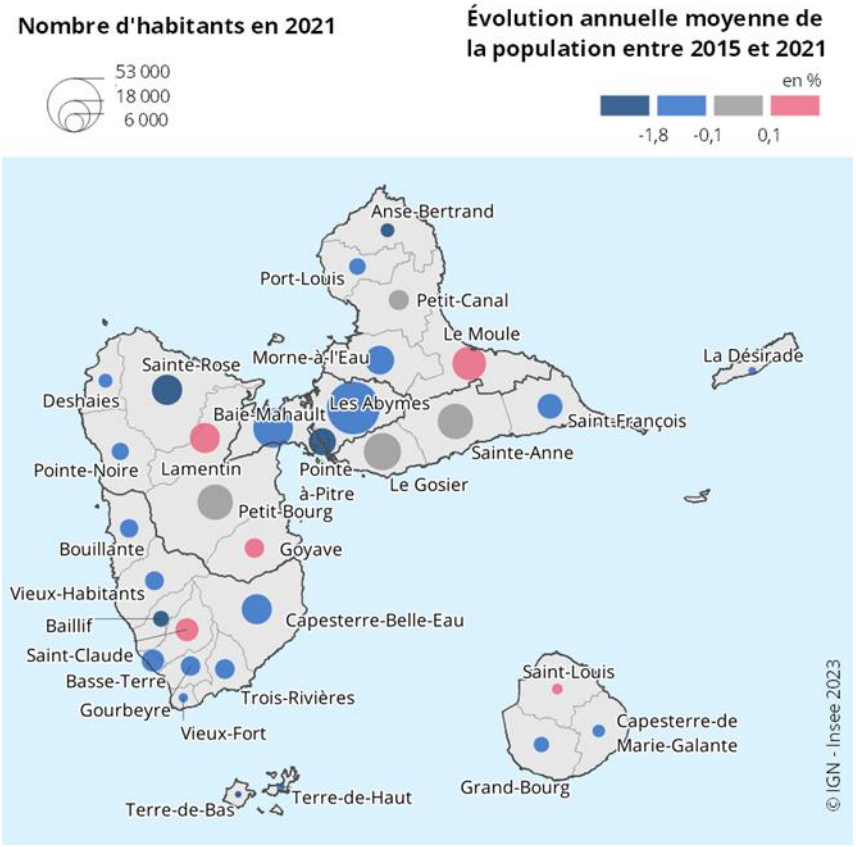


FIGURE 2 EVOLUTION ANUELLE MOYENNE FRANCE POPULATION ENTRE 2015 ET 2021 SUR L'ENSEMBLE DE LA GUADELOUPE (INSEE 2023)

De plus, la Guadeloupe connait un vieillissement de sa population entre 2009 et 2020, avec une diminution du nombre de jeunes et une augmentation des personnes les plus âgées, à partir de 45 ans et en particulier pour les 60-74 ans avec une croissance de +3,3% par an. Selon le scénario tendanciel des projections Omphale de l'INSEE, les personnes actives (soit entre 20 et 64 ans) verraient leur population baisser de moitié (-110 000 personnes) à l'horizon 2070.

En 2020, les personnes âgées de 60 ans et plus représentent 27% de la population guadeloupéenne (INSEE). Les projections de population montrent que cette part s'accentuerait pour atteindre 36 % en 2030. Les Guadeloupéens âgés de 60 à 74 ans représenteraient alors 22 % de la population totale et ceux de 75 ans et plus, 14 %.

Entre 2020 et 2030, le nombre de personnes âgées de 60 ans et plus progresserait de 28 % pour atteindre 132 000. La population des 75 ans et plus augmenterait encore plus rapidement (+ 49 %).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

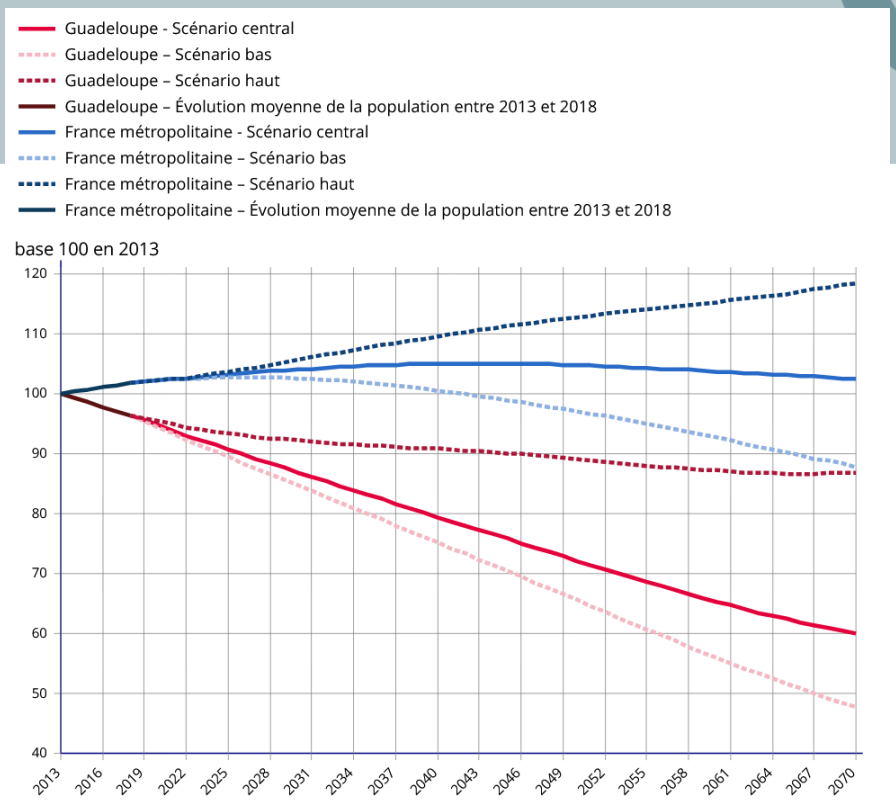


FIGURE 3 SCENARIOS D'EVOLUTION DE LA POPULATION DE L'ENSEMBLE DE LA GUADELOUPE (INSEE 2020)

La densité de population moyenne en Guadeloupe est de 236 habitants au km² en 2020. La population se concentre dans les IRIS de l'agglomération de Cap Excellence, en particulier à Pointe-à-Pitre et aux Abymes.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

1.1.3 Enquête EMC2

En 2020, une enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2) a été réalisée à l'échelle de la Guadeloupe. Elle permet de brosser un portrait de la mobilité des habitants du territoire (origine-destination, modes, motifs, flux, etc.). Les principaux résultats de l'enquête sont les suivants :

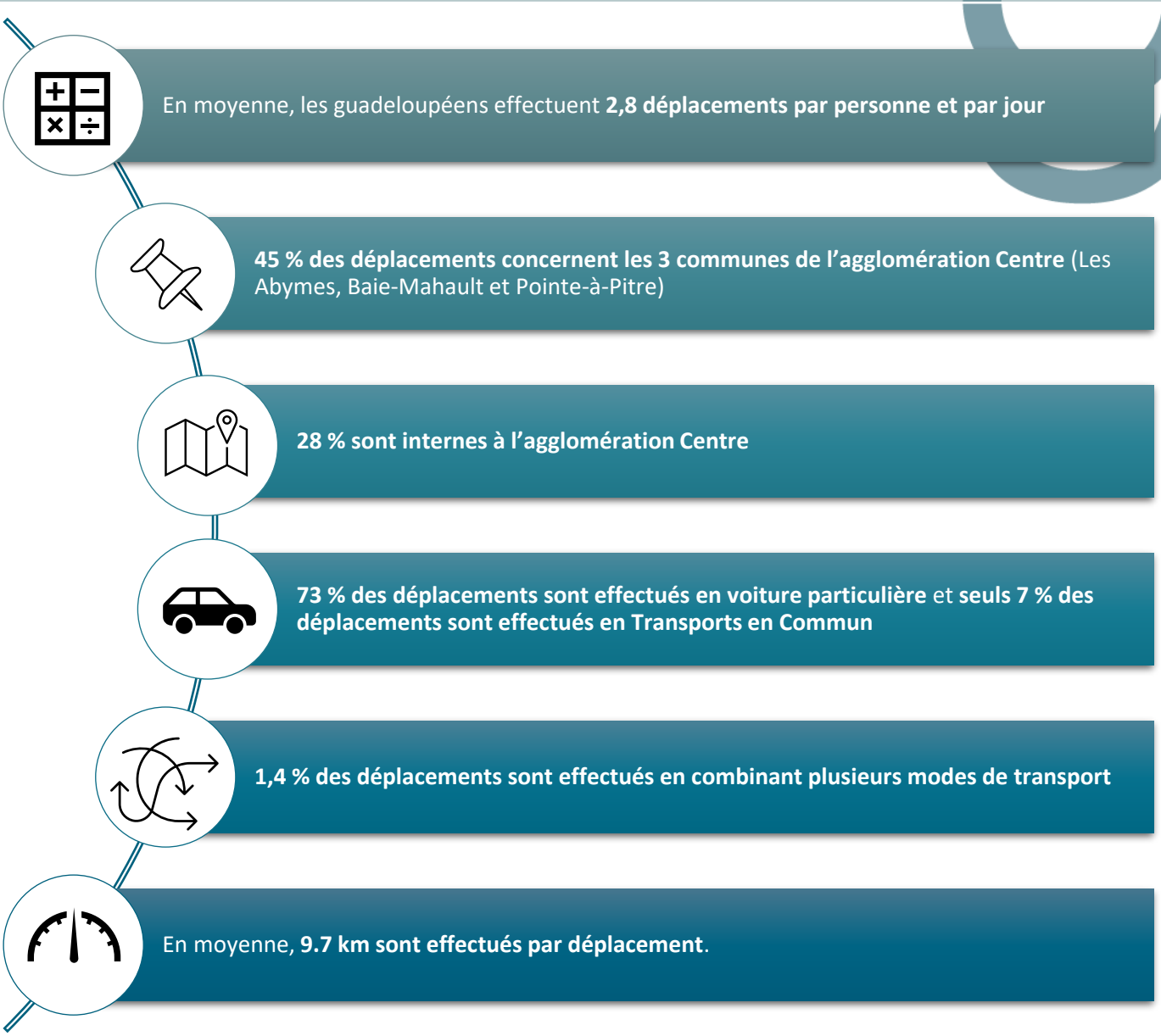


FIGURE 4 SYNTHESE DE L'ENQUETE EMC2

Les deux pôles de vie principaux de l'archipel sont les communes de Pointe-à-Pitre (Agglomération Centre) et de Basse-Terre. La concentration des flux sur ces deux agglomérations entraine des trajets quotidiens particulièrement longs. De la même manière, les déplacements entre le domicile et le lieu d'études (vers l'université de Pointe-à-Pitre notamment) viennent renforcer la congestion. Les flux d'échanges sont en croissance forte entre l'Agglomération Centre d'une part, et la Communauté d'Agglomérations Nord de Basse-Terre et la Communauté d'Agglomérations Nord Grande-Terre d'autre part.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

En 2020, l'INSEE recense 122 753 déplacements entre le lieu d'habitation et le lieu de travail qui ont pour origine ou destination une commune de la Guadeloupe. Plus de 52 000 déplacements domicile-travail (soit 42,5% des déplacements en Guadeloupe) sont réalisés en ayant pour origine ou destination une des communes suivantes : Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre, Le Gosier ou Les Abymes. Les flux entre ces quatre communes représentent plus de 62 000 déplacements domicile-travail soit 51,1% des déplacements en Guadeloupe dont 16,7% de flux intra communaux.

TABLEAU 1 REPARTITIONS DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SELON LES COMMUNES, SUR L'ENSEMBLE DE LA GUADELOUPE

Origine	Destination	Déplacements Domicile-Travail	Part des déplacements
Les Abymes	Les Abymes	8 429	6,9%
Baie-Mahault	Baie-Mahault	6 890	5,6%
Les Abymes	Baie-Mahault	3 503	2,9%
Le Gosier	Le Gosier	3 375	2,7%
Le Moule	Le Moule	3 300	2,7%
Sainte-Anne	Sainte-Anne	3 167	2,6%

1.1.3.1 Les principaux pôles générateurs

- **Les activités économiques**

Les lieux où s'établissent les activités économiques et les emplois sont très concentrés, notamment dans la zone d'activité de Jarry. Poumon économique de la Guadeloupe, et 3e plus grande zone d'activité de France par sa superficie, cet espace regroupe de nombreux entrepôts de négociants internationaux, les terminaux pétroliers de la Sara, deux centrales électriques thermiques, le complexe World Trade Center et plus de 3 500 entreprises industrielles et commerciales. Baie-Mahault accueille également le plus grand centre commercial de la Guadeloupe, dans le quartier de Destrellan.

- **Les équipements structurants**

À l'image de l'emploi, les équipements structurants sont implantés sur les agglomérations de Baie-Mahault, de Pointe à Pitre et des Abymes. En effet, l'agglomération pointoise concentre en son sein un grand nombre de pôles générateurs de déplacements pour le motif emploi, auxquels il faut ajouter les équipements et services administratifs, médicaux et sportifs, de formation et de loisirs.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

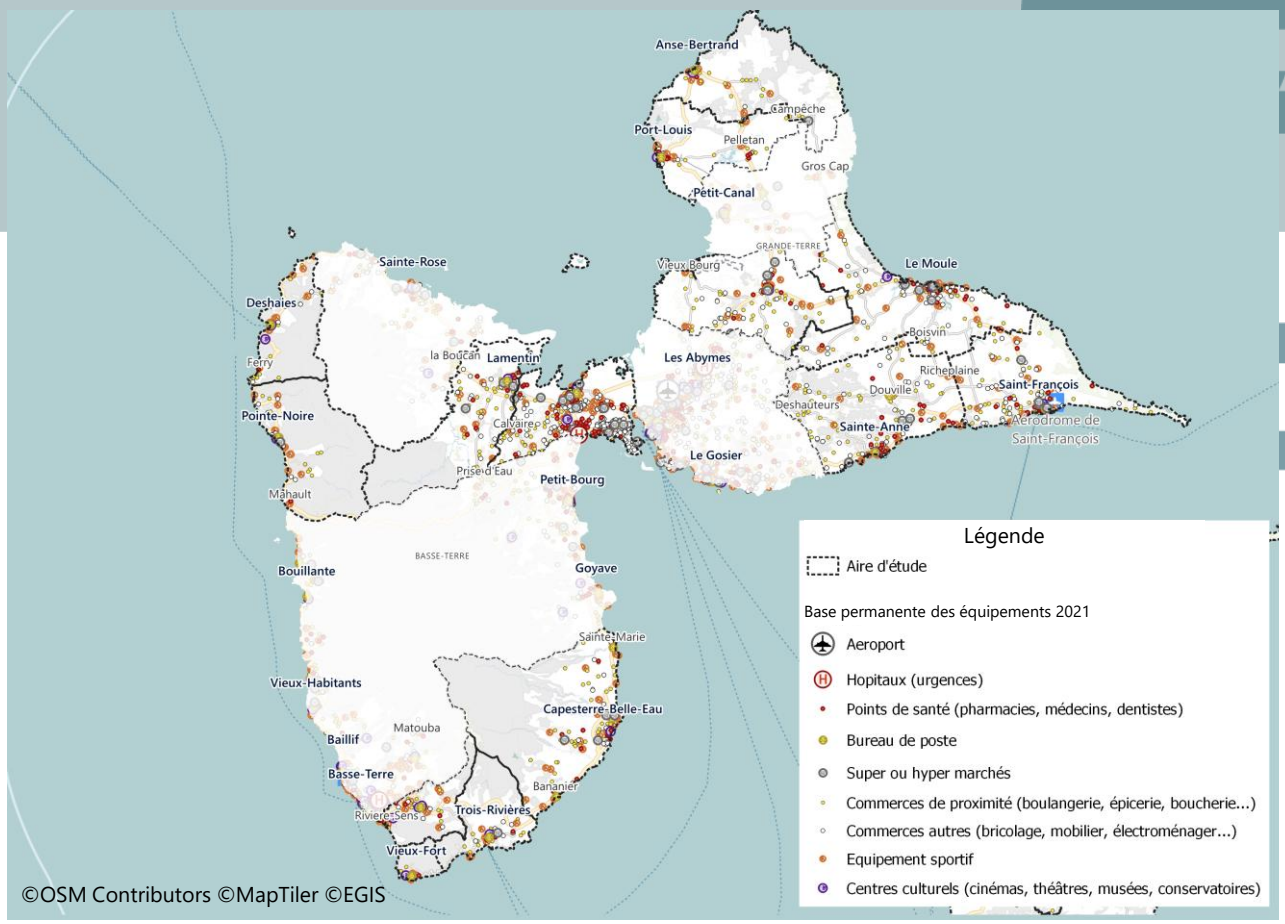


FIGURE 5 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS – GUADELOUPE CONTINENTALE (INSEE 2021)

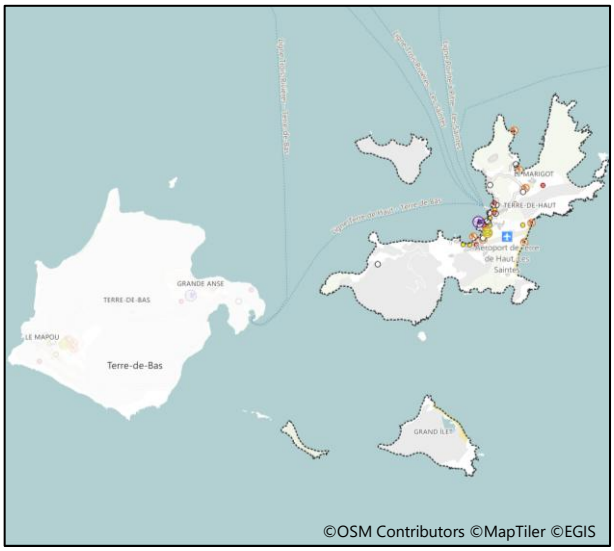


FIGURE 6 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS – LES SAINTES (INSEE 2021)

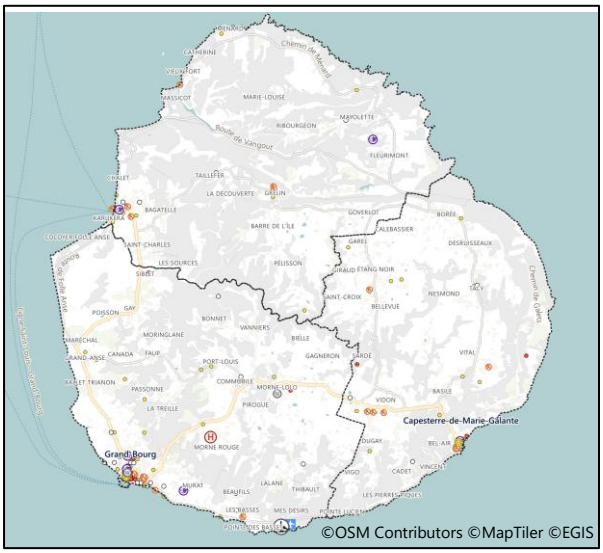


FIGURE 7 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS – MARIE-GALANTE (INSEE 2021)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

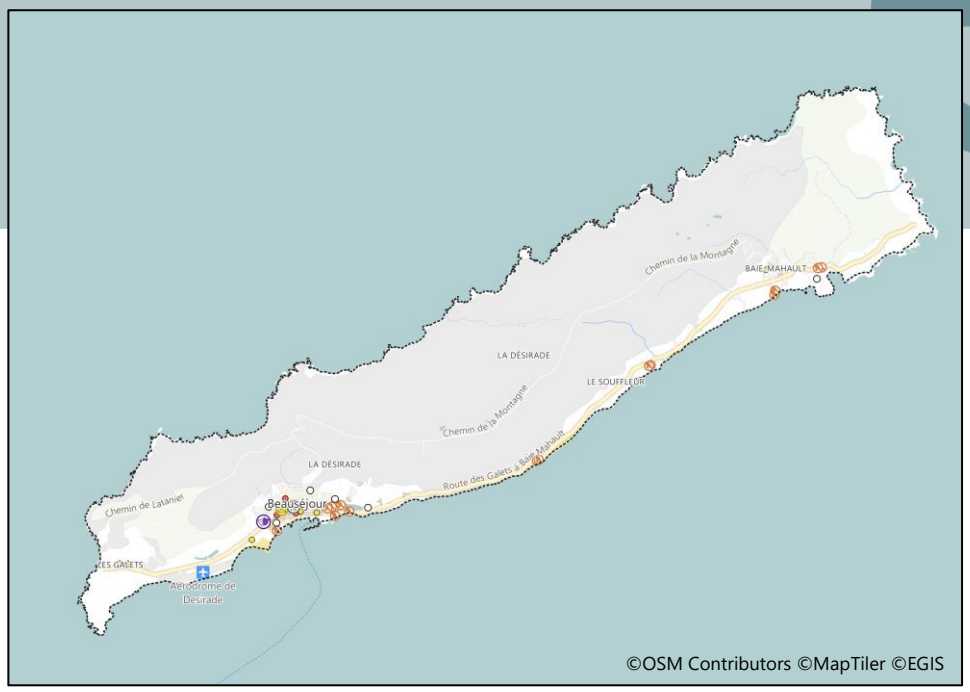


FIGURE 8 POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS – LA DESIRADE (INSEE 2021)

La carte ci-dessous illustre les flux d'échanges entre les communes guadeloupéennes : Basse-Terre et les communes aux alentours (Saint-Claude, Trois-Rivières, Baillif), Pointe-à-Pitre avec Baie-Mahault, Le Gosier, Petit-Bourg, Les Abymes.

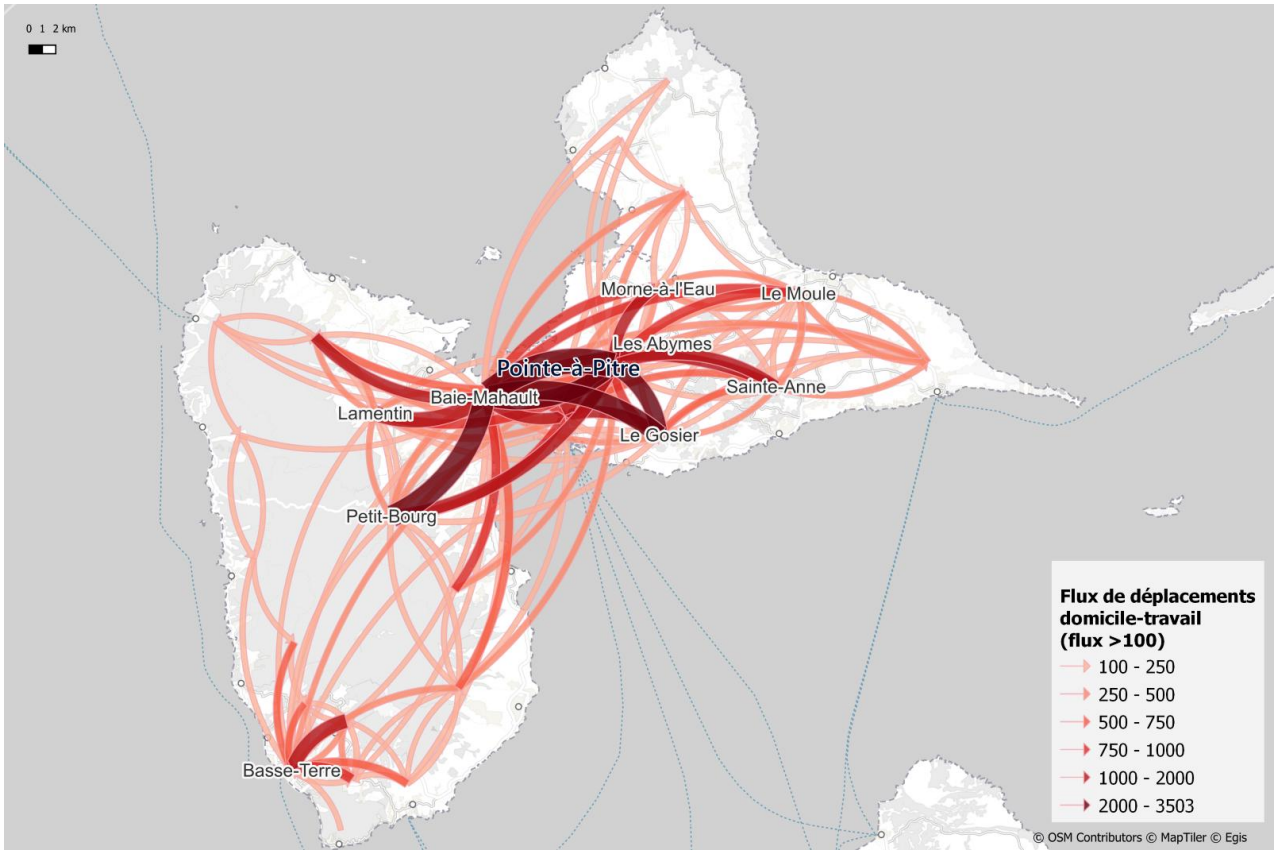


FIGURE 9 : FLUX DE DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL – ECHELLE REGIONALE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Les échanges les plus importants sont entre Les Abymes, Petit-Bourg et Le Gosier vers Baie-Mahault (avec respectivement 3 503, 2 932 et 2 530 déplacements domicile-travail). Baie-Mahault constitue un pôle d'emploi important pour les communes voisines. Pointe-à-Pitre est un second pôle d'emploi où des flux moins importants individuellement se rejoignent mais la convergence de ces flux vers Pointe-à-Pitre est importante : plus de 10 000 déplacements domicile-travail ont Pointe-à-Pitre pour destination (contre 26 776 vers Baie-Mahault).

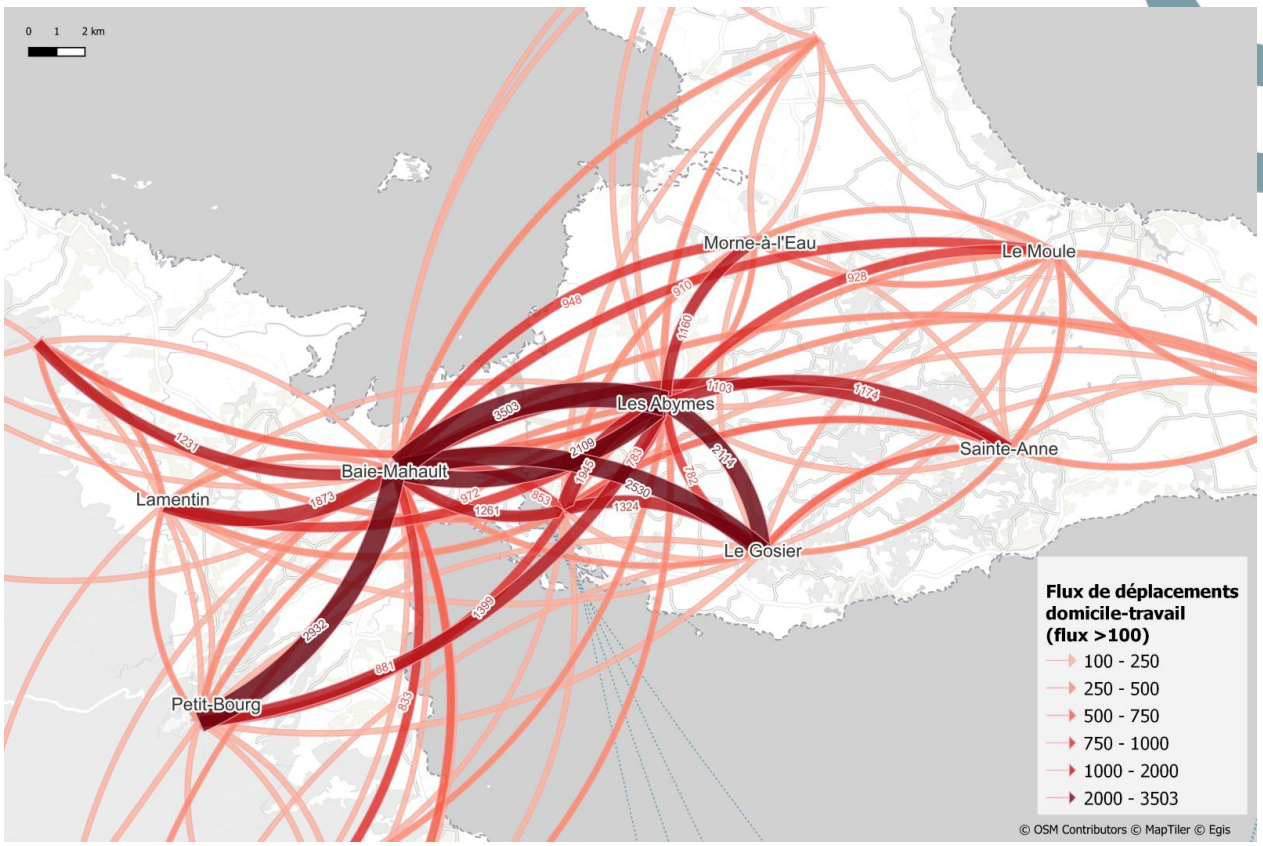


FIGURE 10 : FLUX DE DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL – ECHELLE LOCALE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

1.1.3.2 Parts modales

La voiture particulière est le mode de transport largement privilégié pour les déplacements :

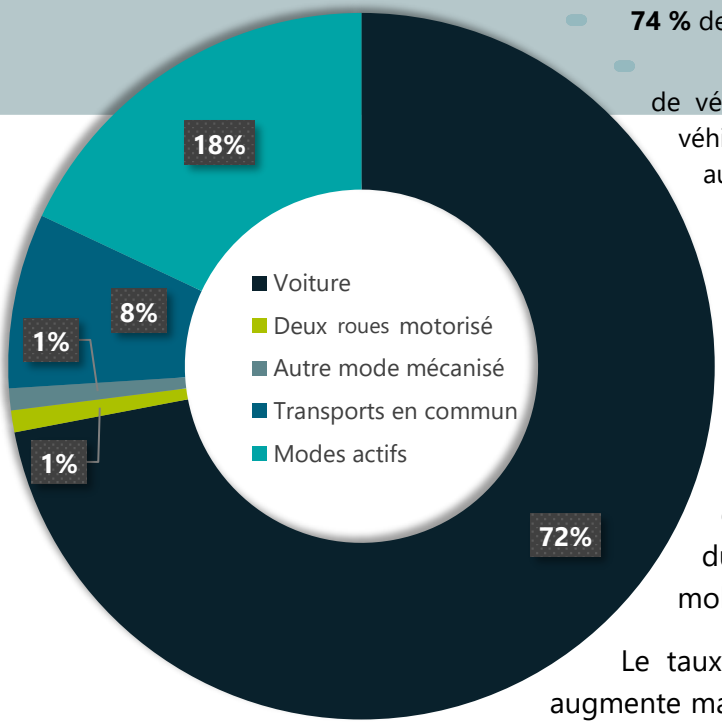


FIGURE 9 MODE DE DEPLACEMENT DES GUADELOUPEENS (SOURCE : EMC2)

- **74 %** des déplacements sont effectués en **mode mécanisé ;**
- **72 % en voiture** dont 52 % en tant que conducteur de véhicule particulier, 20 % en tant que passager de véhicule particulier, 1% en deux-roues motorisé, 1 % en autre type de véhicule ;
- **8 %** des déplacements sont effectués en transports en commun ;
- **18 %** de déplacements en **modes actifs** dont **1 % à vélo**.

Sur le total des déplacements, seulement 1,4% sont effectués en combinant plusieurs modes, ce qui confirme la nécessité d'une amélioration du système de transport et de la gouvernance de mobilité.

Le taux d'équipement des ménages en Guadeloupe augmente mais reste inférieur à celui de l'hexagone, 70% en Guadeloupe et 79,8% en France hexagonale (INSEE, 2019). Un ménage guadeloupéen sur trois ne dispose pas de voiture, 48% des ménages ont à disposition une voiture particulière et 22 % ont au moins deux voitures.

Le nombre de véhicules à disposition varie selon la taille des ménages : près de la moitié des ménages d'une personne ne sont pas équipés tandis que c'est le cas de seulement 18 % des ménages de 4 personnes. La moitié des ménages de 5 personnes et plus ont à disposition 2 voitures ou plus.

TABLEAU 2 TAUX DE MOTORISATION SELON LA TAILLE DES MENAGES EN GUADELOUPE

Nombre de personnes	Pas de voiture	1 voiture	2 voitures et +	Ensemble
1 personne	45%	52%	3%	100%
2 personnes	24%	53%	23%	100%
3 personnes	22%	46%	32%	100%
4 personnes	18%	36%	46%	100%
5 personnes et plus	27%	22%	50%	100%
Ensemble	30%	48%	22%	100%

Un ménage sur trois ne dispose pas de voiture. Le taux d'équipement en voiture des ménages est très contrasté selon les territoires. Par exemple, la part des ménages sans voiture est très élevée sur Marie-Galante : elle atteint 42 % sur l'île.

Le taux d'équipement en voiture des ménages est très contrasté selon les territoires. Sur Cap Excellence où l'offre de transport en commun est plus étoffée, la part des ménages sans voiture est supérieure à la moyenne.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

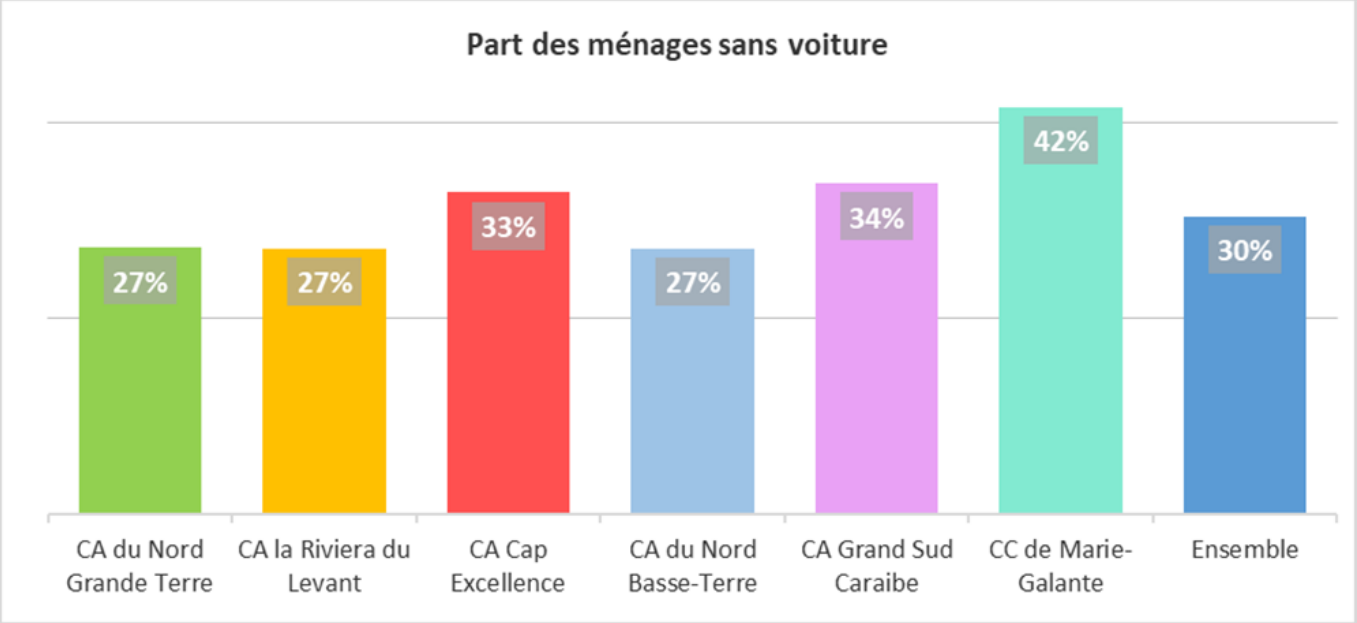


FIGURE 10 PART DES MENAGES SANS VOITURE PAR INTERCOMMUNALITE EN GUADELOUPE (SOURCE : ENQUETE MOBILITE 2020-2021)

Le nombre de véhicules à disposition varie selon la taille des ménages : près de la moitié des ménages d'une personne ne sont pas équipés tandis que c'est le cas de seulement 18 % des ménages de 4 personnes ; la moitié des ménages de 4 personnes et plus ont à disposition 2 voitures ou plus.

L'augmentation du taux d'équipement explique que la congestion ne cesse de s'intensifier malgré la baisse de population que connait l'archipel ce qui engendre de nombreux impacts négatifs :

- Des temps de parcours rallongés en heure de pointe,
- Un frein au développement et à l'implantation d'activités,
- Des émissions polluantes amplifiées lors des embouteillages,

Cette dépendance à la voiture individuelle entraîne également des conséquences financières sur les ménages. Selon une étude de mai 2015 de l'Observatoire des Prix des Marges et des Revenus, le budget que les ménages guadeloupéens consacrent à leurs véhicules est très largement supérieur à celui des ménages de la France hexagonale. L'écart mesuré est, au minimum, de 34 % et peut aller, dans l'échantillon étudié, jusqu'à 56 %.

Les bus du réseau actuel circulent sur les mêmes voies congestionnées que les voitures particulières donc ils ne représentent pas un mode de déplacement attractif pour les personnes disposant d'une voiture. Les locaux considèrent souvent que l'offre est insuffisante et désorganisée.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

1.1.3.3 Le logement

De manière générale, on constate que l'habitat se concentre sur Cap Excellence et la Basse-Terre.

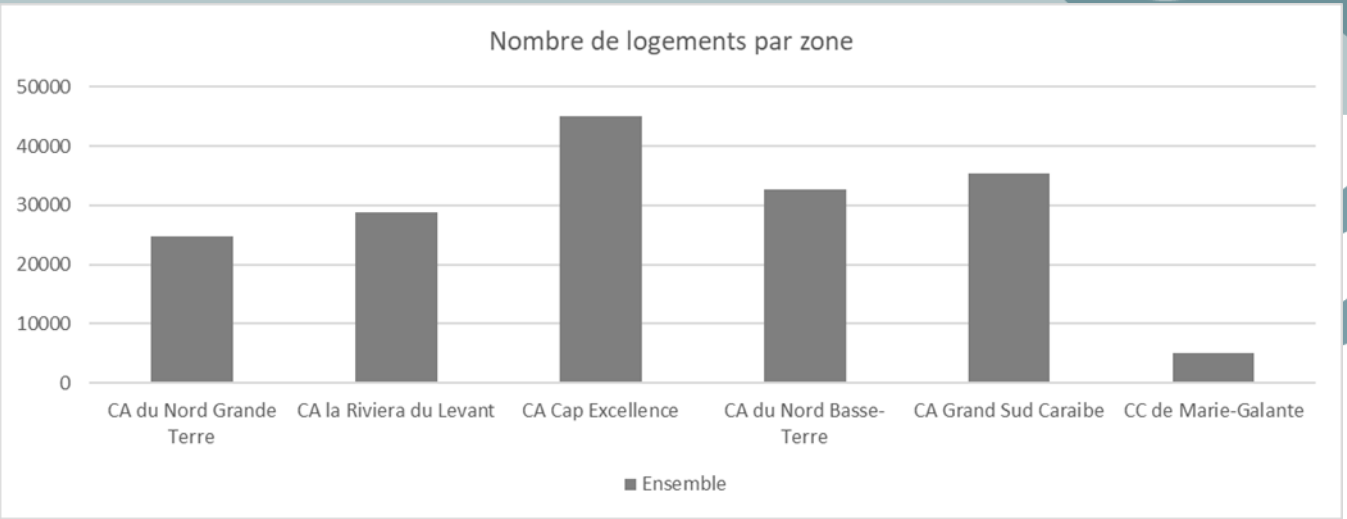


FIGURE 11 NOMBRE DE LOGEMENTS PAR COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

La différence est donc due surtout à la prédominance de l'habitat collectif sur Cap Excellence et de l'habitat individuel accolé sur Cap Excellence et la Basse-Terre.

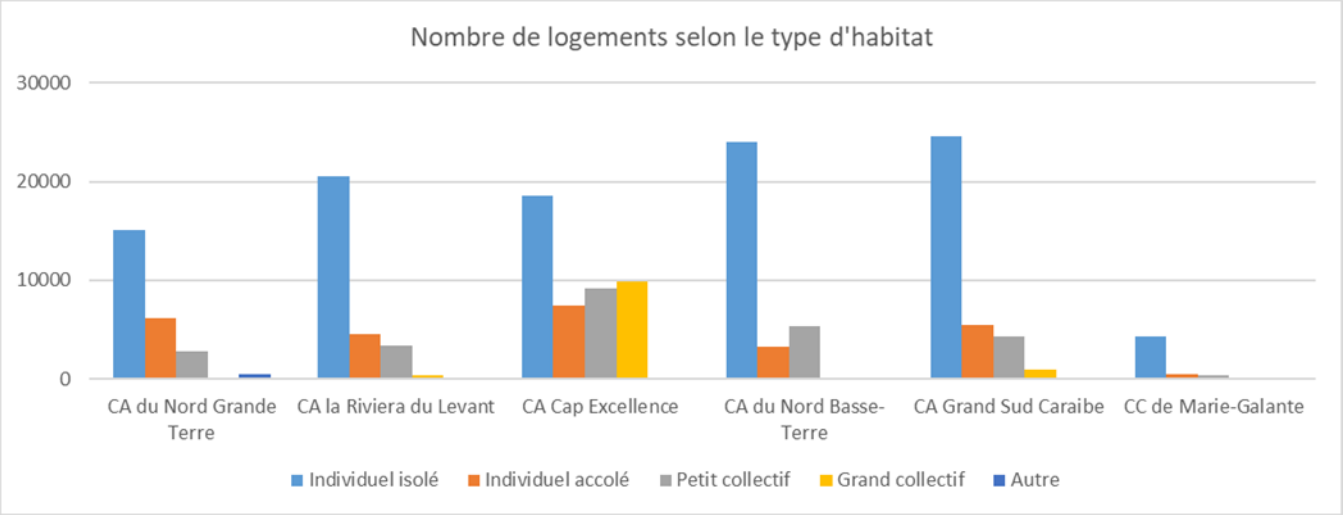


FIGURE 12 NOMBRE DE LOGEMENTS PAR TYPE D'HABITATION

Les trois-quarts des ménages guadeloupéens possédant une voiture disposent d'une offre de stationnement privé à leur domicile.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

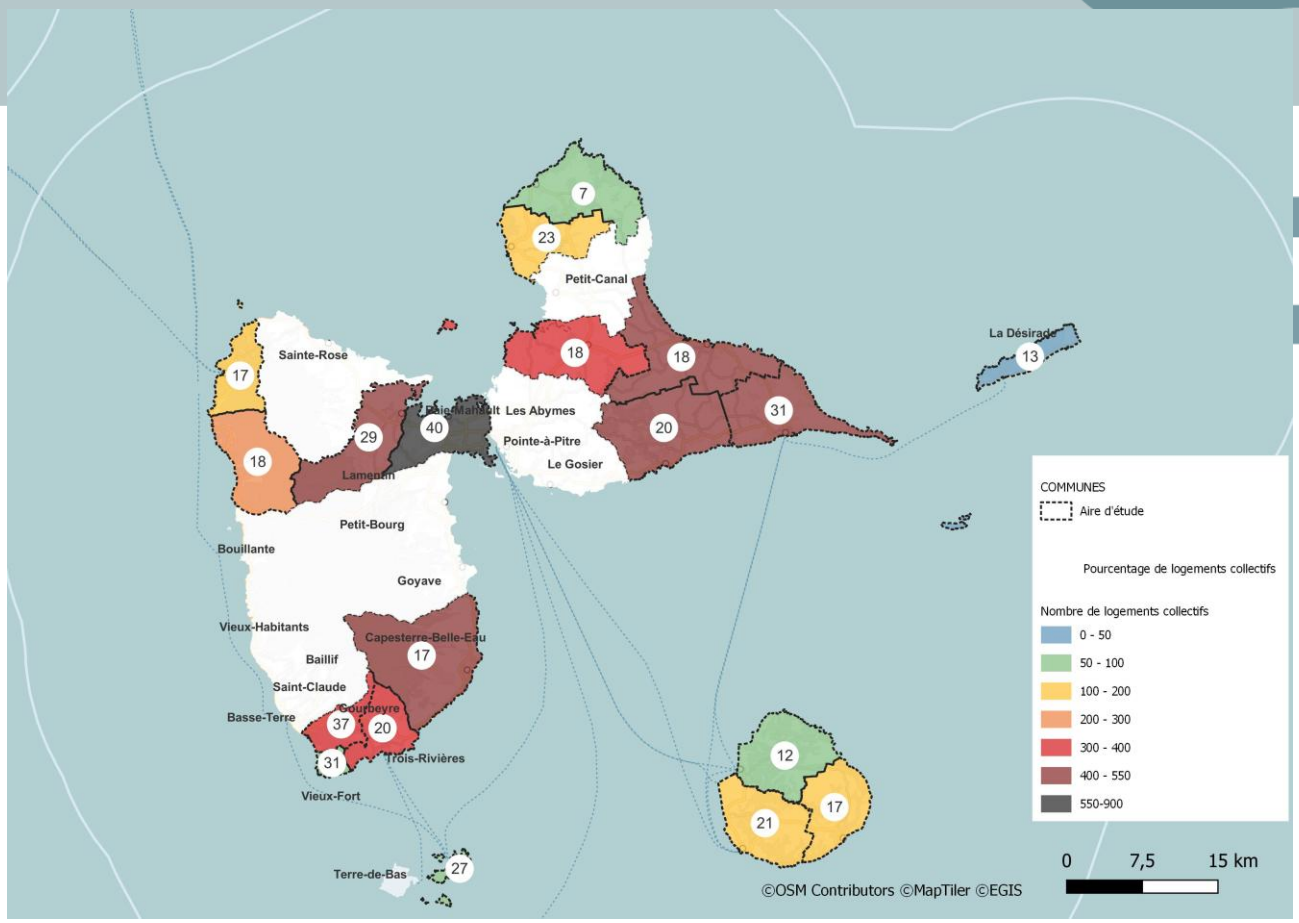


FIGURE 13 PART DE LOGEMENTS COLLECTIFS PAR COMMUNE

Les données INSEE 2019 nous ont permis de différencier les logements collectifs des logements individuels. En Guadeloupe, la part de logements individuels (76 %) est plus importante qu'en Martinique et qu'en France hexagonale. Dans notre aire d'étude ce pourcentage monte à 90%.

1.1.3.4 Parc automobile

Le diesel et le sans plomb sont de loin les deux carburants les plus utilisés en Guadeloupe. Le diesel est le plus utilisé sur l'ensemble du territoire, en dehors de l'agglomération centrale et Marie-Galante.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

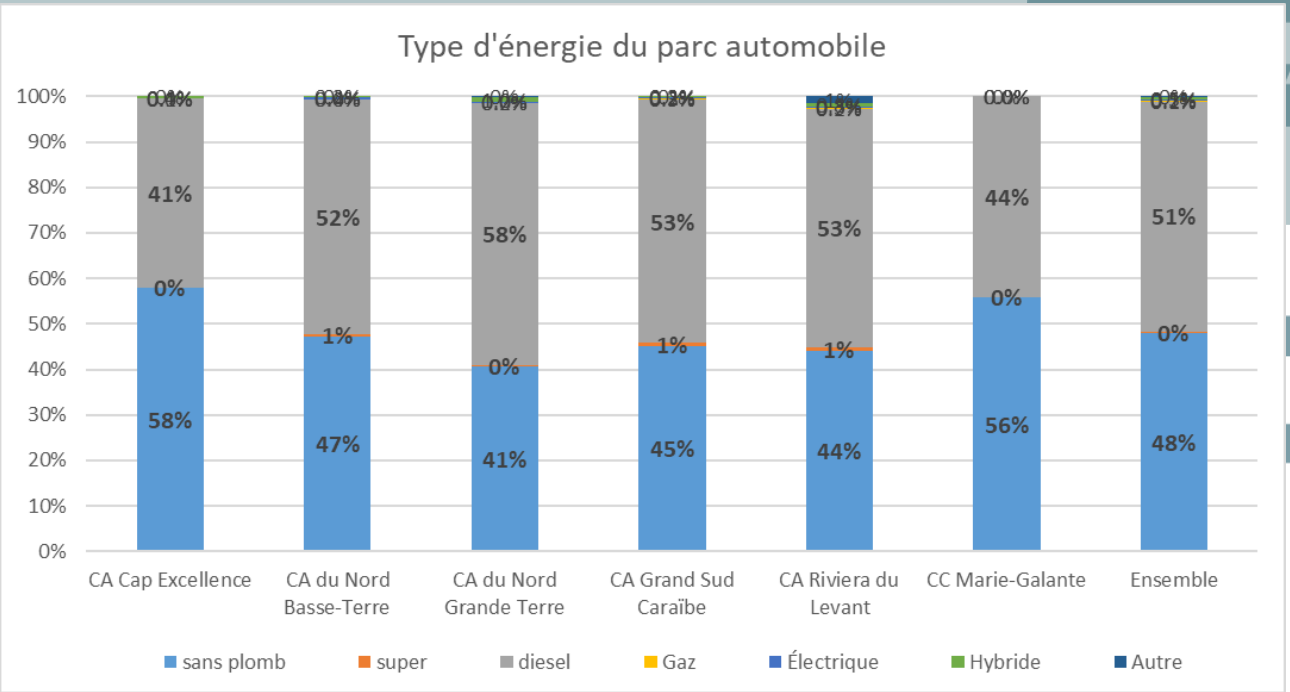


FIGURE 14 ENERGIE DU PARC DE VEHICULES PAR COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

Le graphique ci-après ne présente que les carburants autres que les carburants classiques. Le Nord Grande-Terre et la Riviera du Levant, l'ensemble de la Grande-Terre, recensent un peu plus de 1% de véhicules alternatifs dans leur parc automobile.

L'enquête a recensé près de 400 véhicules électriques en Guadeloupe.

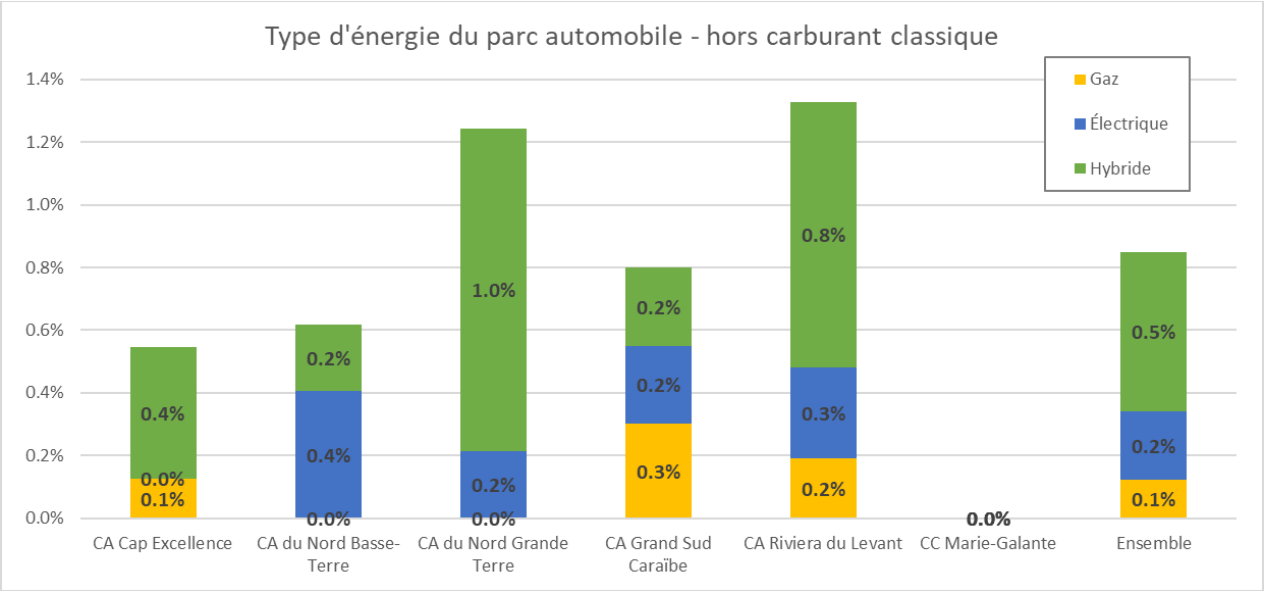


FIGURE 15 TYPE D'ENERGIE DU PARC AUTOMOBILE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

- **Utilisation des transports en communs**

Sur un jour moyen de semaine, 74 000 déplacements sont effectués en transport en commun par les guadeloupéens : 25 400 sont réalisés sur un réseau urbain, 48 600 sur le réseau interurbain. Cela représente 7% des déplacements. (Enquête EMC2)

Les usages des transports sont concentrés sur l'agglomération centrale et également sur le sud de la Basse-Terre. En revanche, la mobilité en transports en commun apparait faible sur l'Est de la CARL pourtant desservi par le réseau urbain du SMT. L'analyse du reste des résultats indiquent que les habitants de Saint-François réalisent une part de leurs activités à pied, couplé à un usage conséquent de la voiture.

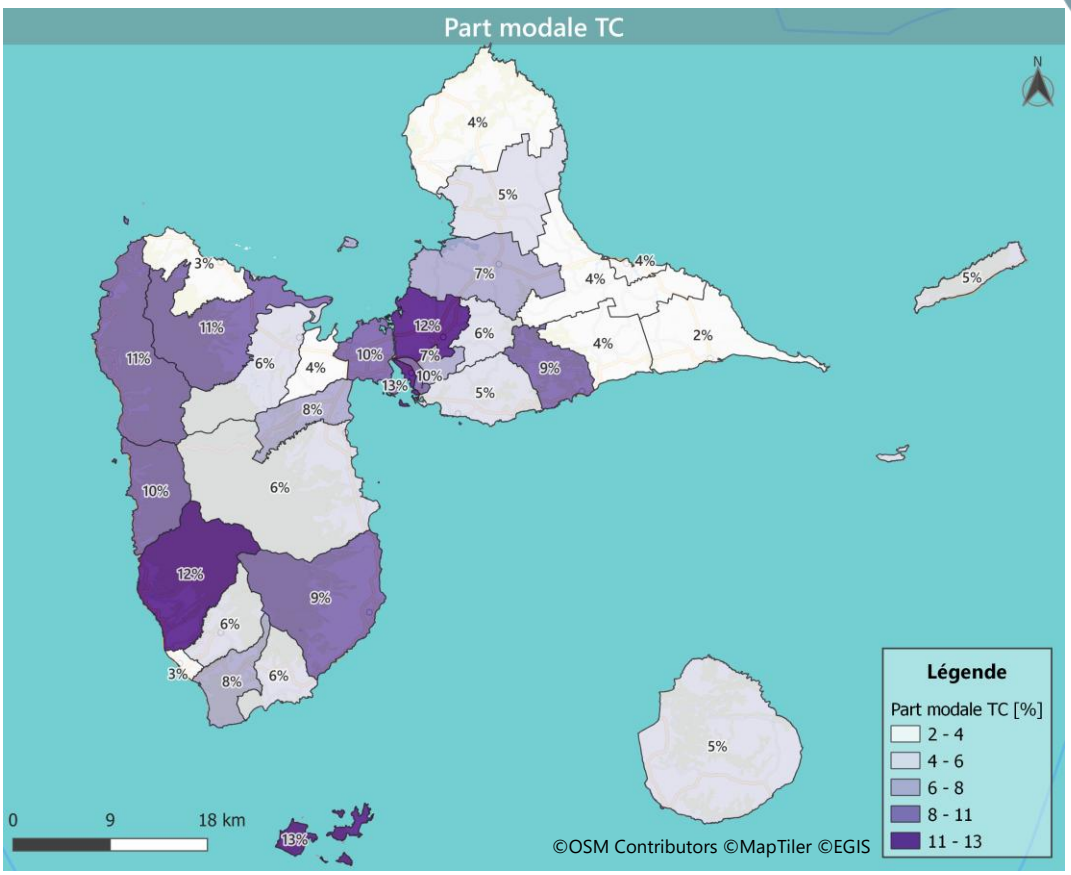


FIGURE 16 PART MODALE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUR L'ENSEMBLE DE LA GUADELOUPE

La mobilité en transport en commun est de 0.20 déplacement par jour et par personne, avec un usage plus fort des TC au sein de Cap Excellence (mobilité de 0.28/jour/personne) et la CA Grand Sud Caraïbes (mobilité 0.21/jour/personne).

L'EMD « agglomération pointoise » de 2006 avait recensé 0.32 déplacement par jour et par personne en TC. À périmètre identique (le périmètre de Cap Excellence et Gosier), le nombre de déplacement est de 0.25 déplacements/jour/personne en 2021, soit une baisse de la mobilité en TC sur ce périmètre restreint (-22% de la mobilité TC, baisse plus forte que la mobilité générale).

Pour comparaison

- EMD Martinique 2014 : 0.26 déplacement par jour et par personne (0.18 TCU et 0.09 Autre TC)

- EMD Cayenne 2010 : 0.22 déplacement par jour et par personne (0.11 TCU et 0.11 Autre TC)

- EDGT Réunion 2016 : 0.23 déplacement par jour et par personne (0.15 TCU et 0.08 Autre TC)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

35% des déplacements TC sont réalisés par les habitants de Cap Excellence, et 39% des déplacements TC sont effectués par des résidents de la Basse-Terre.

Chaque AOM de la Guadeloupe (hors Région Guadeloupe) dispose de son propre réseau urbain de transports collectifs.

1.2 Les infrastructures routières et la congestion

Le réseau routier est le seul réseau d'infrastructure terrestre de la Guadeloupe. Contraint par la topographie du territoire, il est le **support de l'ensemble des déplacements, des réseaux de transports collectifs et des réseaux cyclables.**

Aujourd'hui, pour l'ensemble de l'archipel, le réseau routier se décompose entre 340 km environ de routes nationales, 600 km de routes départementales et 1 560 km de voies communales, soit un total de 2 500 km.

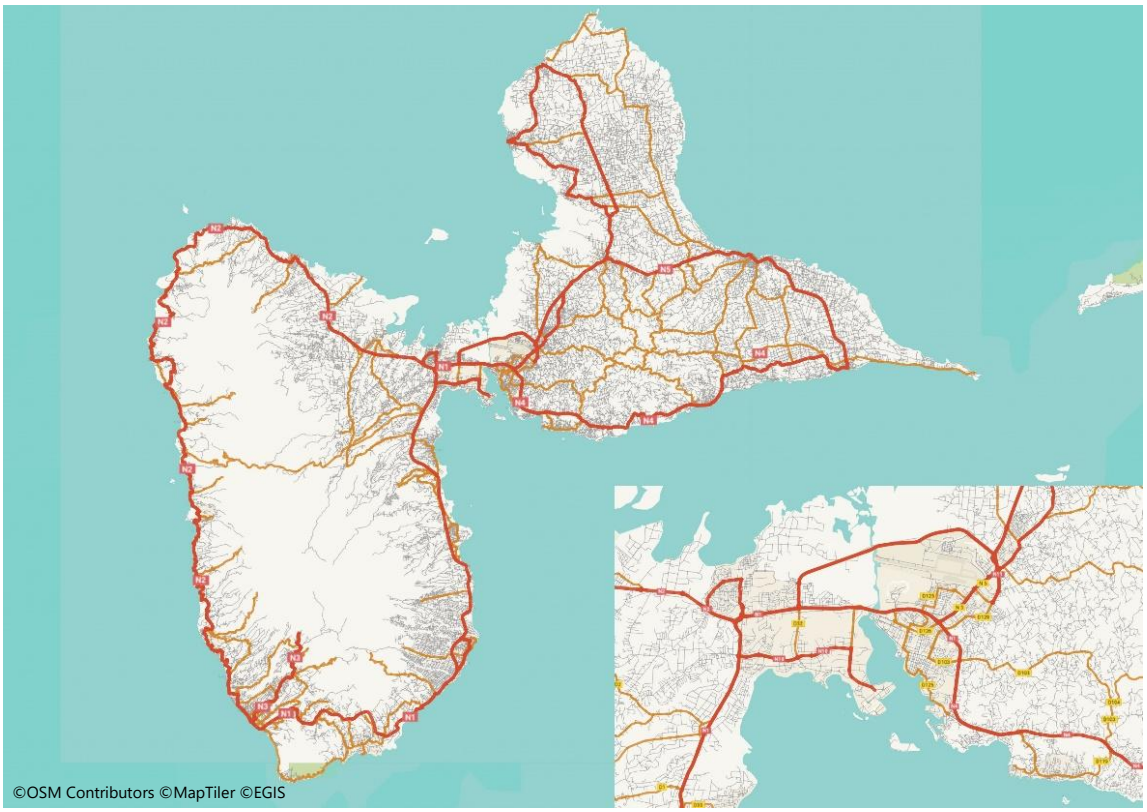


FIGURE 17 HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE EN GUADELOUPE, ZOOM SUR L'AGGLOMERATION CENTRALE

A l'initiative de la Région et du Conseil Général de la Guadeloupe, le syndicat mixte **« Routes de Guadeloupe »** a été créé en 2007 pour assurer **la gestion, l'entretien et l'exploitation du domaine public routier national et départemental**. Cet établissement public novateur est unique en France, il gère ce domaine public sous la tutelle des deux collectivités associées.

Cette structure a pour missions principales d'assurer la conservation du patrimoine routier et de sécuriser le réseau avec une priorité pour les abords des établissements scolaires. Elle est aussi chargée de rétablir au plus tôt les axes de communication lors des crises notamment entre la Basse-Terre et la Grande Terre via les ponts mobiles (Pont de la Gabarre, pont de l'Alliance).

Il lui revient enfin d'assurer l'exploitation du réseau et sa gestion quotidienne.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

- **Trafic**

L'agglomération Centre demeure le secteur le plus congestionné, en particulier dans la zone d'activités de Jarry-Moudong (Voie Verte, RN 10 …), la rocade de Pointe-à-Pitre et l'accès à ses échangeurs, les voies traversants les quartiers d'habitat dense des Abymes (RN 5, RD 129).

Les niveaux de trafic enregistrés sur le réseau routier de la Guadeloupe sont très élevés, culminant à plus de 100 000 véhicules par jour sur la RN1.

Les volumes de trafics les plus importants sont enregistrés sur la RN1 (73 000 véhicules/jour), la RN5 (41 200 véhicules/jour) et la RD129 (35 500 véhicules/jour).

Sur la RN1, à l'approche du pont de la Gabarre, on dénombre 78 000 véhicules/jour. Le volume monte jusqu'à 114 000 à l'Ouest de la RN1.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

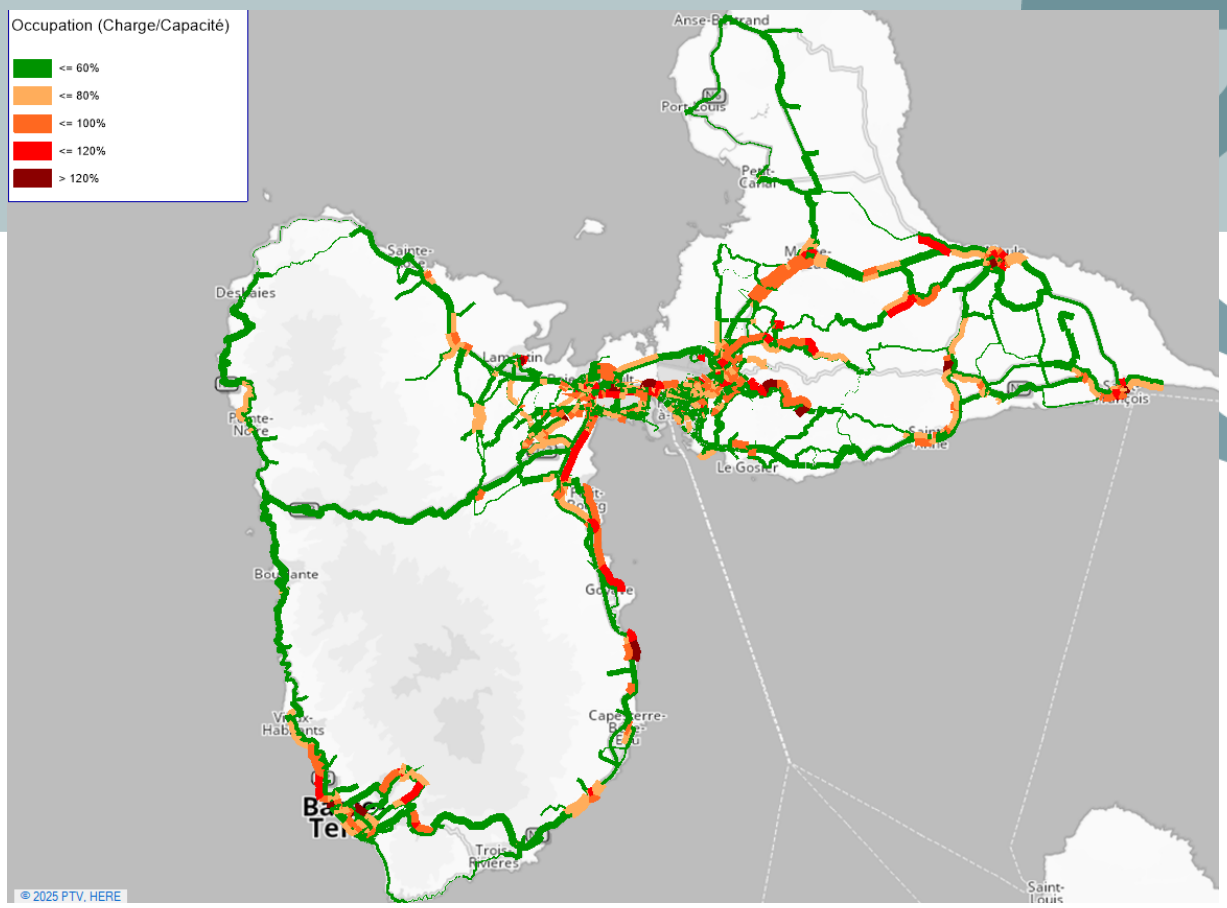


FIGURE 18 SATURATION DU RESEAU A L'HEURE DE POINTE DU MATIN SUR L'ENSEMBLE DE LA GUADELOUPE

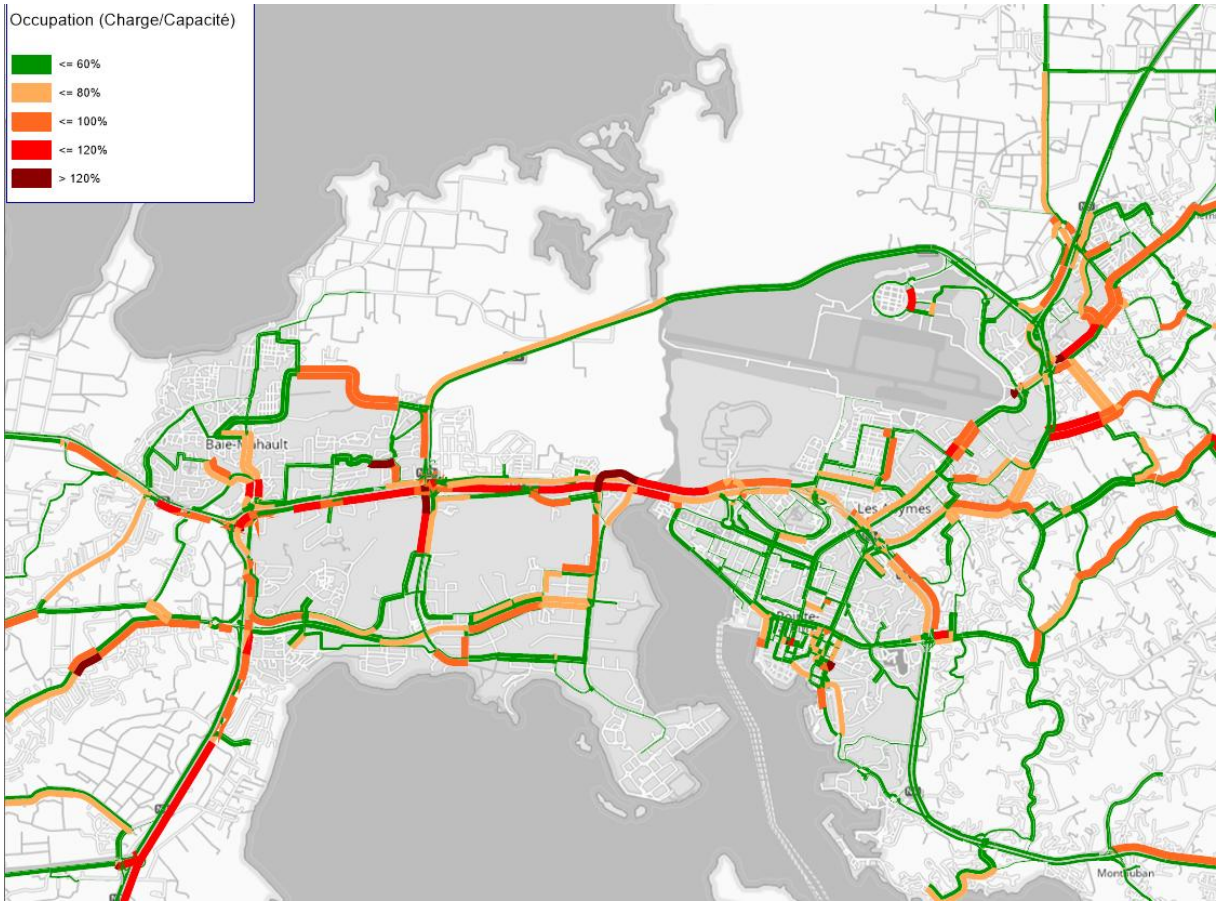


FIGURE 19 SATURATION DU RESEAU A L'HEURE DE POINTE DU MATIN – ZOOM SUR BAIE-MAHAULT

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Désormais, la saturation du réseau se propage bien au-delà de l'agglomération Centre en raison de l'accentuation de la polarisation des emplois, conjuguée à l'étalement urbain de l'habitat :

- RN 1 entre Baie-Mahault et Petit-Bourg (CANBT) voire Capesterre Belle-Eau (CA Grand Sud Caraïbes) ;
- RN 2 entre Baie-Mahault et Sainte-Rose (CANBT) ;
- RN 4 entre Pointe-à-Pitre, le Gosier et Sainte-Anne (CA Riviera du Levant) ;
- RN 5 entre Pointe-à-Pitre et Morne-à-l'Eau (CANGT).

1.3 État des lieux des bornes de recharge de l'aire d'étude

La zone d'étude est faiblement équipée avec seulement 13 stations réparties sur 5 communes : **Baie-Mahault, Le Moule, Saint François, Gourbeyre et Deshaies.**

Les communes du Lamentin, Anse Bertrand, Port-Louis, Vieux-Fort, Capesterre Belle Eau, Saint François, Sainte-Anne, Pointe-Noire, Trois-Rivières, Morne à l'Eau, Terre de Haut, la CCMG et La Désirade n'ont aucune borne de recharge.

- 15 des 19 communes de la zone d'étude ne possèdent aucune borne de recharge.
- Plus de deux tiers des bornes (70%) sont situées à Baie-Mahault.

TABLEAU 3 BORNES EN SERVICE DANS LA ZONE D'ETUDE

Commune	Nombre de bornes	kW/Voiture Rechargeable
Baie-Mahault	**9**	**0,33**
Deshaies	**1**	**1,04**
Saint François	**1**	**0,3**
Le Moule	**1**	**0,66**
Gourbeyre	**1**	**0,6**

Sur les 13 stations, 12 sont des stations de recharges dites « normales », et la station du Moule est une station de recharges « rapides », avec une puissance nominale de 50kVA.

Ces 13 stations de recharges représentent au total 33 points de charge, ce qui fait, sur la zone d'étude, 47 véhicules rechargeables par point de charge.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

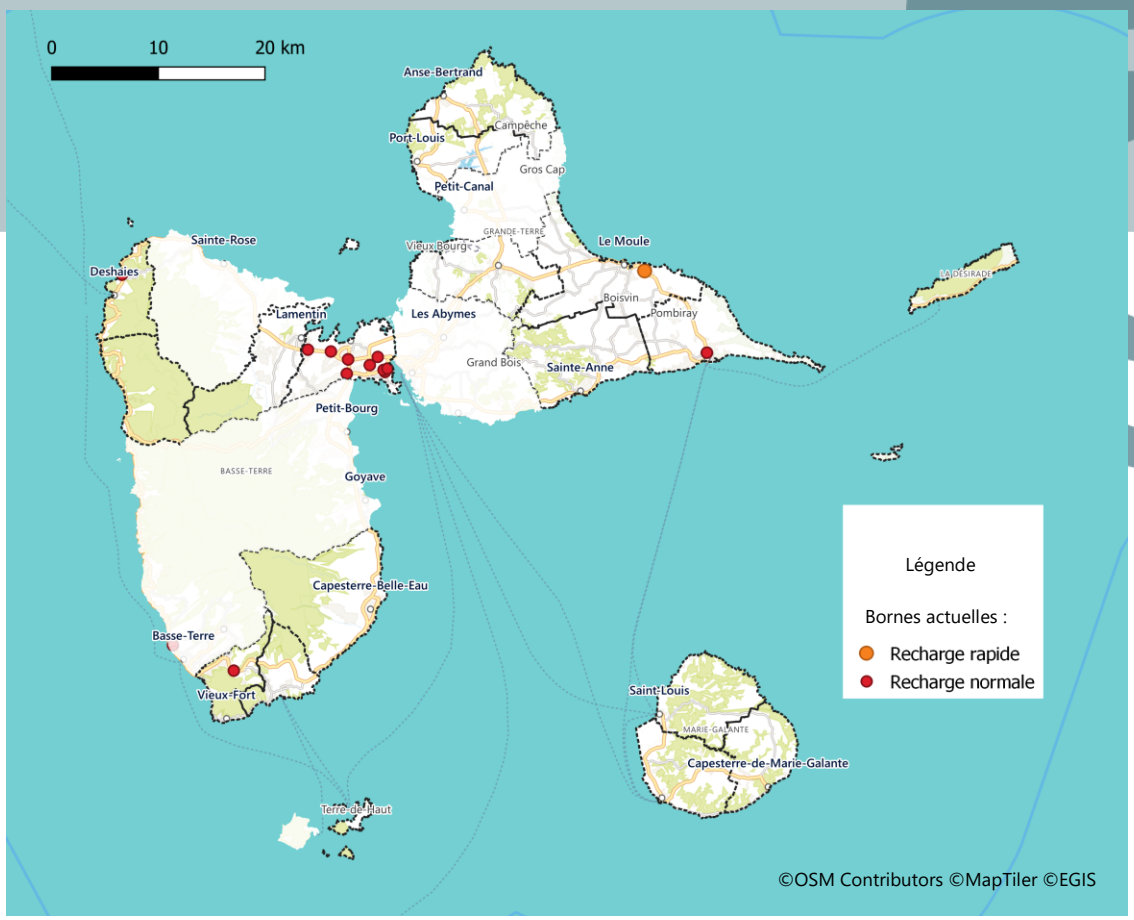


FIGURE 20 BORNES DE RECHARGE DE L'AIRE D'ETUDE

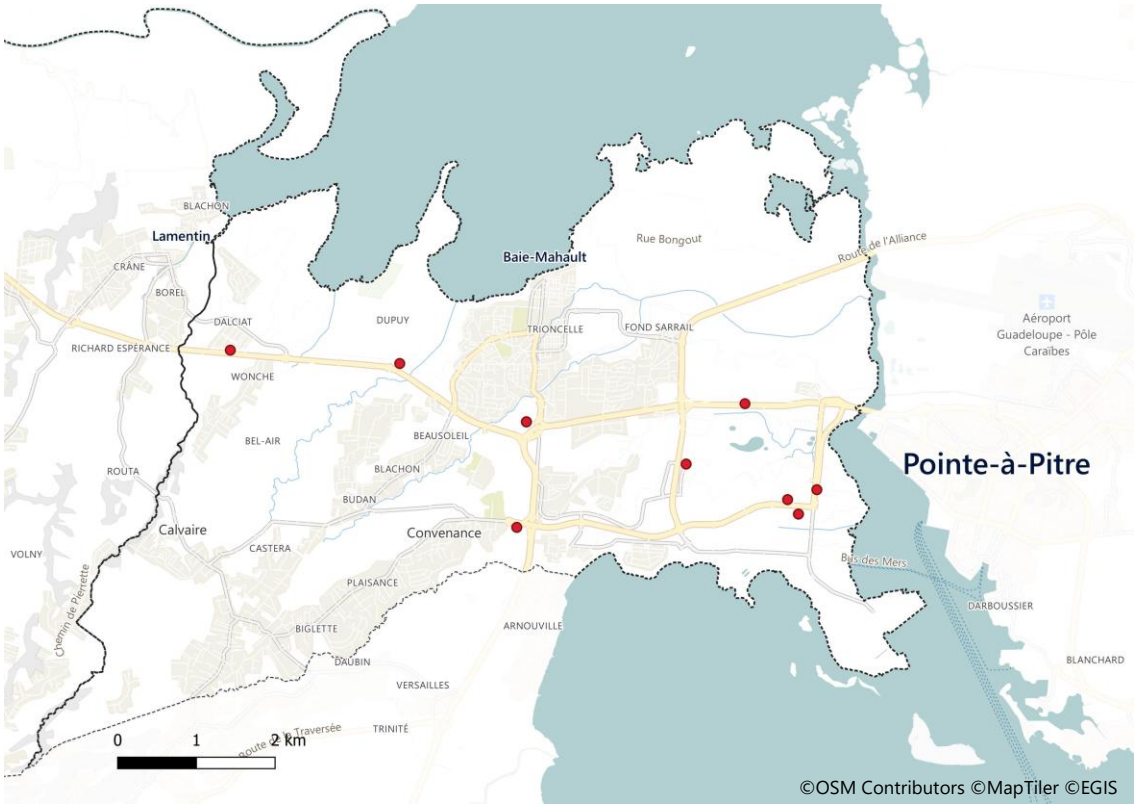


FIGURE 21 BORNES DE RECHARGE DE L'AIRE D'ETUDE – ZOOM SUR BAIE-MAHAULT

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Les données d'usage des bornes actuelles permettent d'avoir les informations suivantes :

- Temps moyen branché – **235 min** *(3h55)*
- Quantité d'énergie – **16,94 kWh**

Ces indicateurs ont été calculés à partir des données récoltées sur 12 mois entre février 2024 et février 2025.

A Baie-Mahault, les bornes sont principalement situées dans la zone d'activité de Jarry qui regroupe un très grand nombre d'entreprises et de commerces.

Seul 3% des logements collectifs de la zone d'étude sont situés à moins de 400m d'une borne de recharge.

- **Bornes en cours de déploiement :**

Sur l'ensemble de la zone d'étude 120 bornes sont en cours de déploiement principalement à Baie-Mahault, Saint François et au Moule. Sur ces 120 bornes, l'emplacement de 101 bornes est connu et est représenté sur la carte suivante.

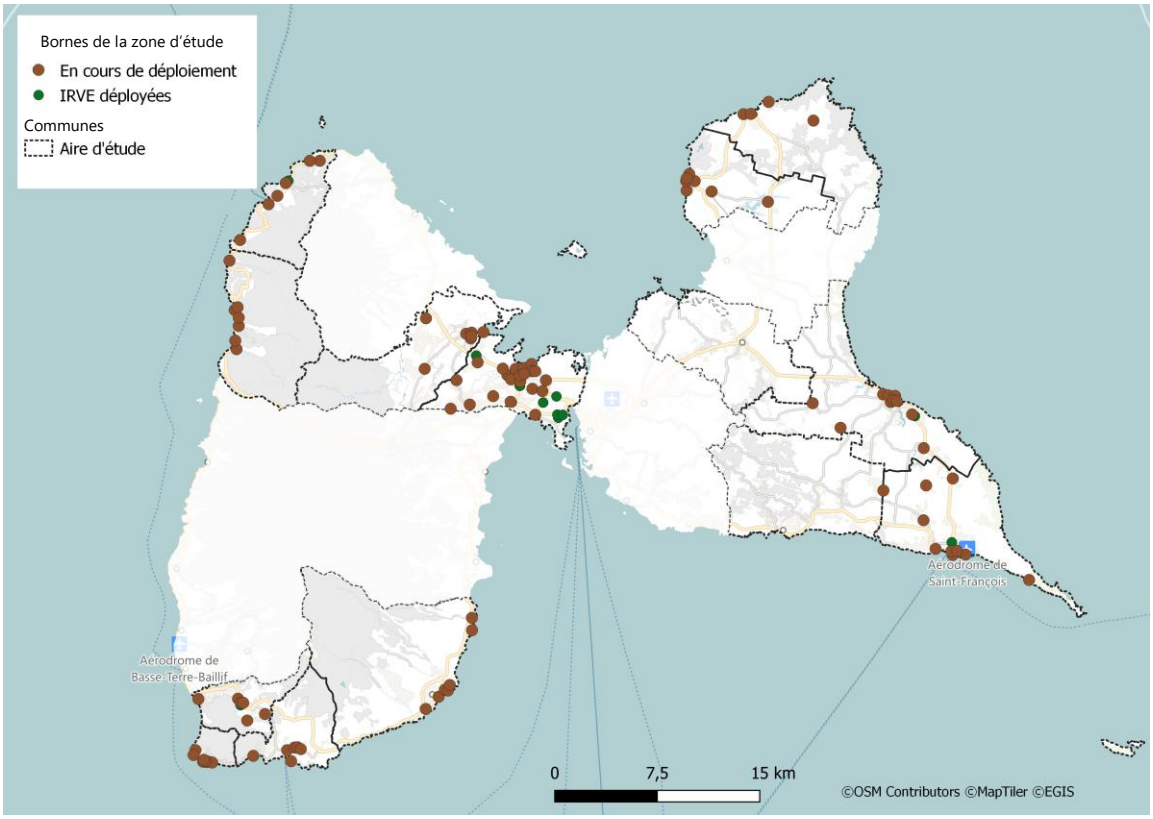


FIGURE 22 BORNES EN SERVICE ET EN COURS DE DEVELOPPEMENT SUR LA ZONE D'ETUDE

(*) localisation des bornes sur les îles en cours de réflexion

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

1.4 Évolution de la part de véhicules électriques

En 2023 sur l'ensemble de la Guadeloupe on dénombre 2 855 véhicules rechargeables (1 819 véhicules électriques et 1 035 hybrides rechargeables).

Sur la zone d'étude ce sont 205 532 véhicules, dont 1 596 véhicules rechargeables (937 véhicules électriques et 659 hybrides rechargeables) soit 0.72% des véhicules.

TABLEAU 4 NOMBRE DE VEHICULES RECHARGEABLES EN GUADELOUPE ET DANS LA ZONE D'ETUDE

Nombre de véhicules en 2023	Ensemble de la Guadeloupe	Zone d'étude	Prévision 2023 SDVP
Véhicules électriques	1 819	**937**	2 039
Véhicules hybrides rechargeables	1 035	**659**	1053
Total véhicules rechargeables	2 855	**1 596**	3 092

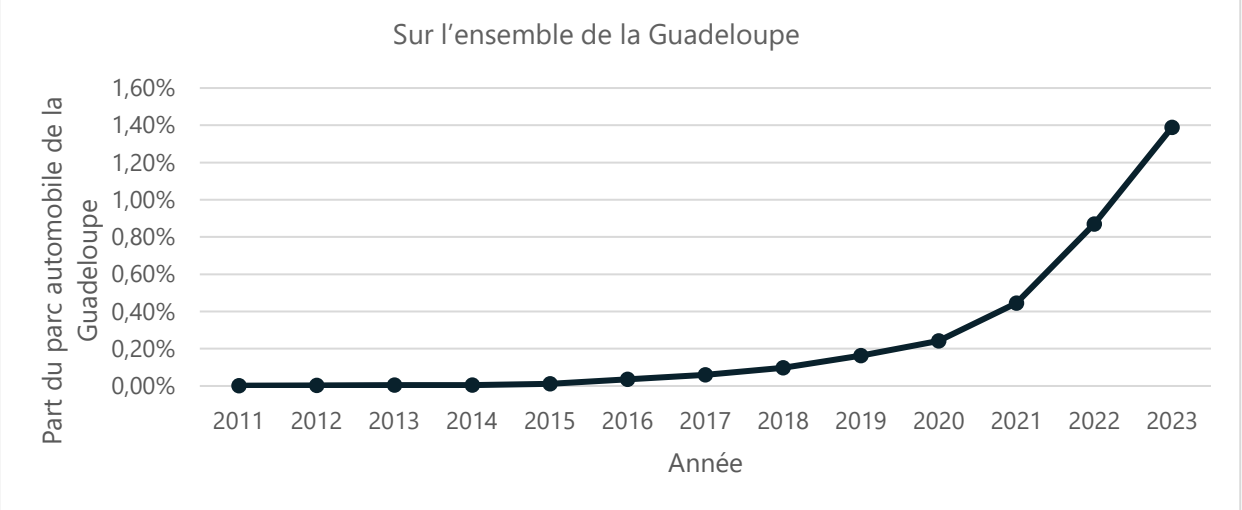


FIGURE 23 PART DE VOITURES RECHARGEABLES DANS LE PARC AUTOMOBILE GUADELOUPEEN

Cependant, bien que le taux de véhicules rechargeables reste faible, son évolution est très rapide : entre 2019 et 2023 **le nombre de voitures rechargeables en Guadeloupe a été multiplié par 7**.

Malgré cette multiplication par 7 du nombre de véhicules rechargeables ces 4 dernières années, l'électromobilité reste très peu développée en Guadeloupe.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Le faible taux de véhicules électriques observé en Guadeloupe peut s'expliquer par une offre de recharge publique encore faible. Il y a cependant une volonté de croissance, avec près de 120 bornes en cours de déploiement sur le territoire guadeloupéen.

Le SDIRVE constitue donc un levier stratégique majeur pour le développement de l'électromobilité du territoire. Il permettra d'identifier les zones à forts enjeux et de planifier un développement cohérent des infrastructures.

L'électromobilité s'inscrit également dans une ambition plus large d'indépendance énergétique et de transition écologique du territoire.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

2 PROJECTION DU BESOIN

Pour favoriser le développement de l'électromobilité en Guadeloupe, il faut d'abord évaluer la demande, les quantités d'énergie nécessaires pour la couvrir et sa vitesse de croissance ainsi que la localisation des bornes pour couvrir l'ensemble du territoire. La modélisation des besoins actuels et futurs permet d'évaluer les volumes de bornes nécessaires pour couvrir la demande et d'apprécier la vitesse d'évolution de cette demande.

Les projections des besoins pour chaque type d'usage se font selon la méthodologie suivante :

2.1 Méthode de projection des besoins

Les paramètres suivants ont été pris en compte pour la projection des besoins liés à **l'usage résidentiel** :

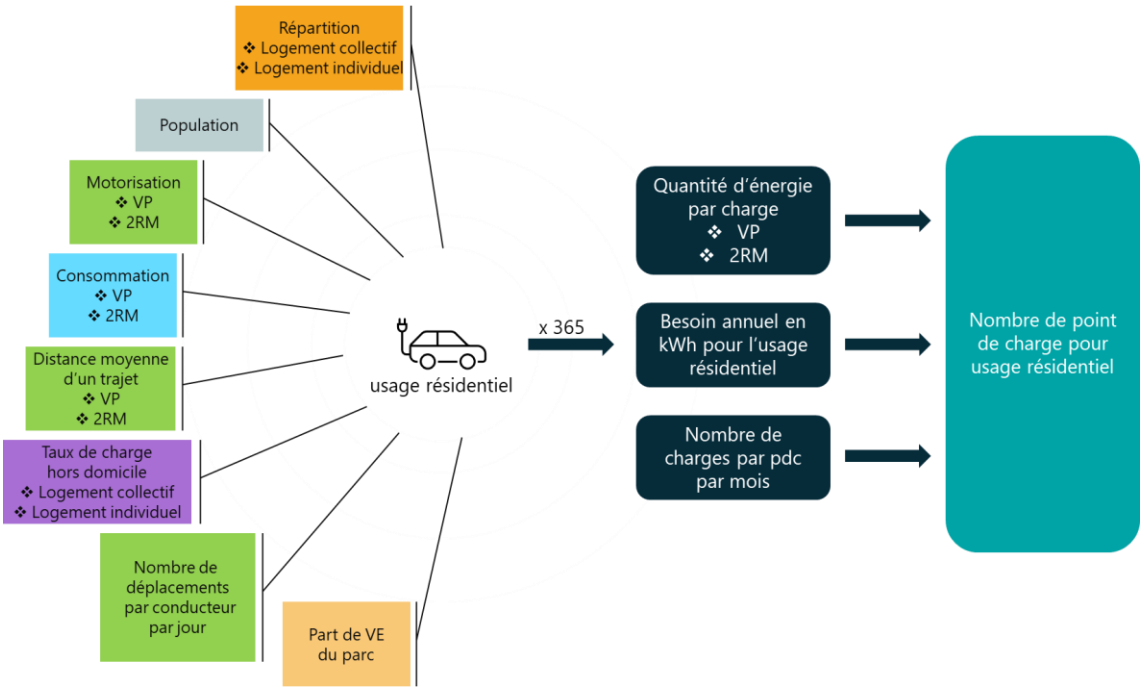


FIGURE 24 PARAMETRES PRIS EN COMPTE POUR LA PROJECTION DU BESOIN LIE A L'USAGE RESIDENTIEL

$$Besoin\ en\ PdC\ = \frac{Demande\ en\ énergie\ liée\ à\ l'usage\ du\ quotidien\ sur\ une\ année}{Offre\ d'énergie\ distribuable\ par\ un\ PdC\ sur\ une\ année}$$

Les besoins d'énergie à fournir par le réseau sont calculés à partir des besoins pour les véhicules et du rendement global par charge qui prend en compte les pertes énergétiques lors de la recharge.

$$Besoins\ réseau = \frac{Besoins\ charge\ VP + Besoin\ charge\ 2RM}{Rendement}$$

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Les paramètres suivants ont été pris en compte pour la projection des besoins liés à **l'usage professionnel ou de loisir** :

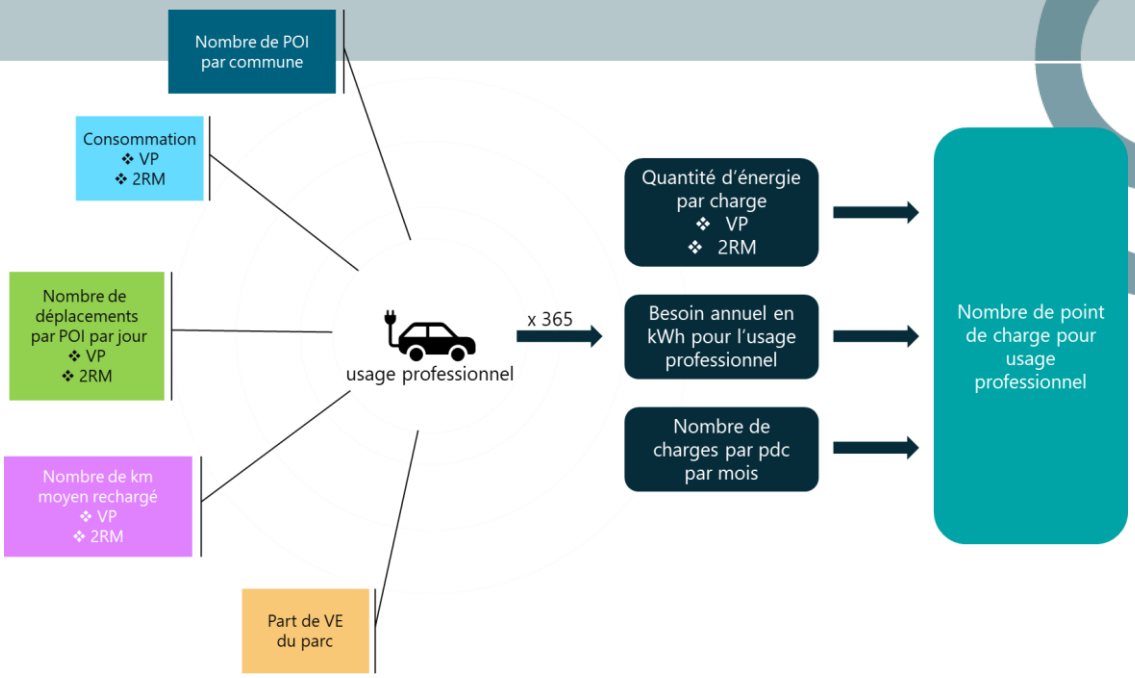


FIGURE 25 PARAMETRES PRIS EN COMPTE POUR LA PROJECTION DU BESOIN LIE A L'USAGE PROFESSIONNEL OU DE LOISIRS

Les données de l'EMC2, indiquant une distance moyenne parcourue de 9.7 km par déplacement, montrent que le périmètre étudié n'est pas concerné par **l'usage occasionnel de transit**.

Les paramètres utilisés proviennent de l'INSEE, de l'EMC2 de la Guadeloupe, d'hypothèses du Sy.MEG (cf annexe pour plus de détails).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

2.2 Résultats par scénario

2.2.1 Présentation des scénarios

Trois scénarios ont été étudiés pour projeter les besoins en **2033**, en **2040** et jusqu'en **2050** : un scénario pessimiste, un scénario tendanciel et un scénario optimiste au regard de la demande en électricité et de l'utilisation des bornes accessibles au public.

L'étude de ces 3 scénarios permet d'encadrer les différentes évolutions possibles, selon des hypothèses plus ou moins favorables au projet. Cet ensemble de scénarios permet d'illustrer l'incertitude des résultats.

Le scénario tendanciel s'appuie sur les évolutions déjà observées, des données historiques et suppose une évolution dans la continuité de celle observée.

Le scénario optimiste prévoit une situation plus favorable à l'utilisation des bornes accessibles au public que le scénario tendanciel, avec des hypothèses telles qu'un renouvellement du parc de véhicules plus rapide (et donc une augmentation du nombre de véhicules rechargeables plus rapide) lié à une efficacité énergétique qui s'améliore lentement par rapport au scénario tendanciel et pessimiste.

Le scénario pessimiste anticipe une situation moins favorable pour l'utilisation des bornes accessibles au public, avec des moteurs qui consomment moins d'électricité (meilleure efficacité énergétique) et un taux de renouvellement des véhicules plus faibles (et donc une augmentation plus lente du nombre de véhicules rechargeables).

2.2.2 Scénario tendanciel

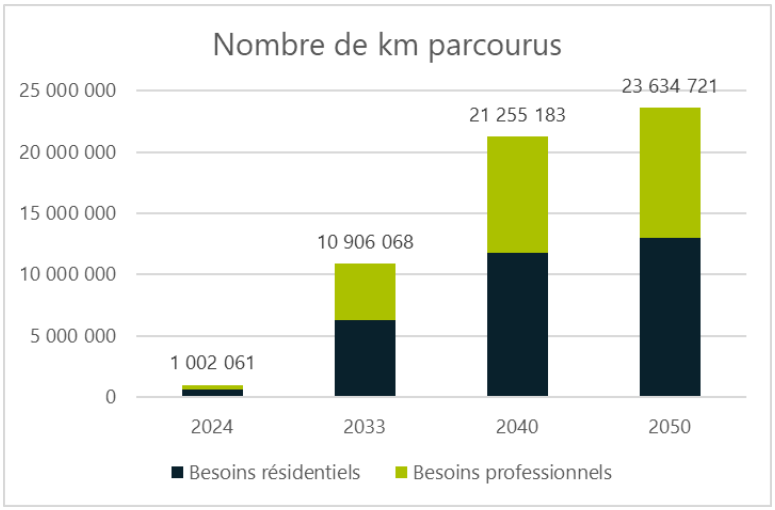


FIGURE 26 BESOINS EN NOMBRE DE KM - SCENARIO TENDANCIEL

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

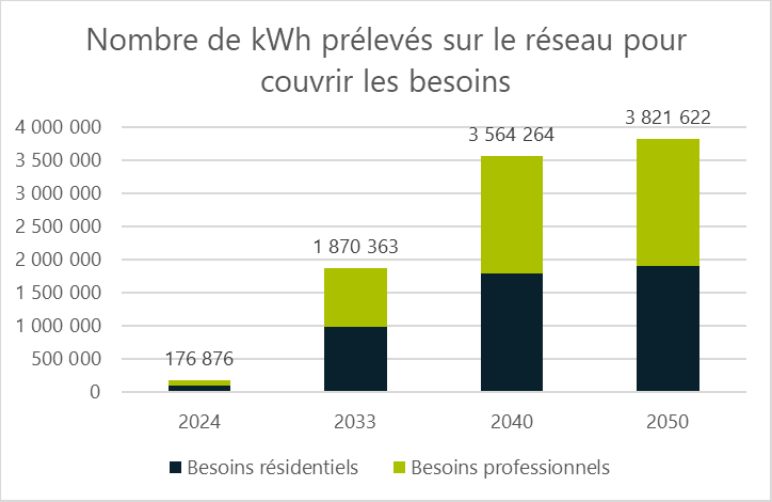


FIGURE 27 BESOINS EN NOMBRE DE KWH PRELEVES SUR LE RESEAU – SCENARIO TENDANCIEL

- Entre 2024 et 2033 le nombre de kWh prélevé sur le réseau augmente très fortement en passant de 177 milliers de kilomètres à plus de 1,9 million.
- Entre 2033 et 2040 il y aurait une augmentation de près de 90%, de 1,9 million à 3,6 millions de kWh.
- Entre 2040 et 2050 l'augmentation est plus faible. Le nombre de kWh prélevés passe de 3,6 millions à 3,8 millions soit 7% d'augmentation.

Avec ce scénario tendanciel, 257 points de charges devront être en place d'ici 2033 pour couvrir les besoins des Guadeloupéens (y compris les points de charge déjà en fonctionnement). 231 points de charges supplémentaires seront ensuite nécessaires pour couvrir les besoins à l'horizon 2040.

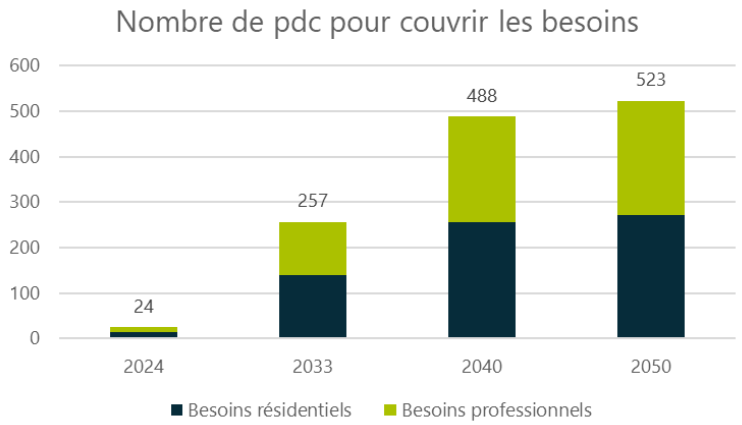


FIGURE 28 BESOINS EN NOMBRE DE POINT DE CHARGE – SCENARIO TENDANCIEL

2.2.3 Scénario pessimiste

Le scénario pessimiste prévoit une augmentation plus faible du nombre de kWh prélevés sur le réseau entre 2033 et 2040. En 2050 les besoins seraient plus faibles que ce que prévoit le scénario tendanciel à l'horizon 2040 (3,1millions contre 3,8millions de kWh).

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Avec ce scénario pessimiste, 106 points de charges devraient être en place d'ici 2033 afin de couvrir les besoins prévisionnels, soit 151 de moins que ce qui est prévu par le scénario tendanciel au même horizon.

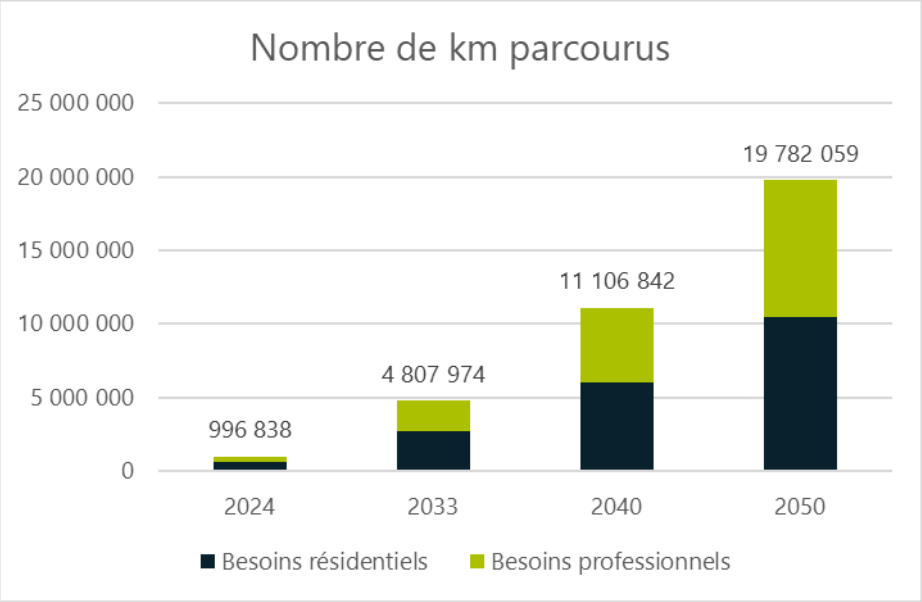


FIGURE 29 BESOINS EN NOMBRE DE KM - SCENARIO PESSIMISTE

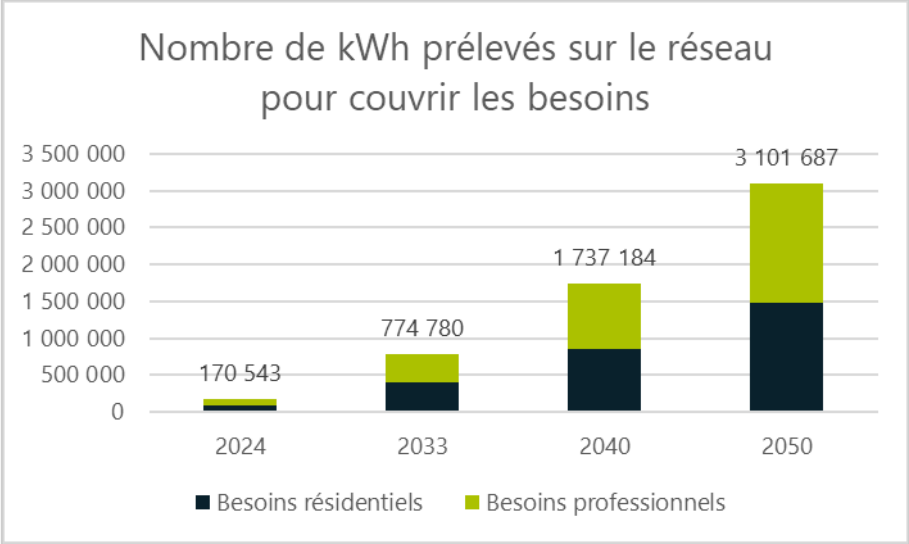


FIGURE 30 BESOINS EN NOMBRE DE KWH PRELEVES SUR LE RESEAU – SCENARIO PESSIMISTE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

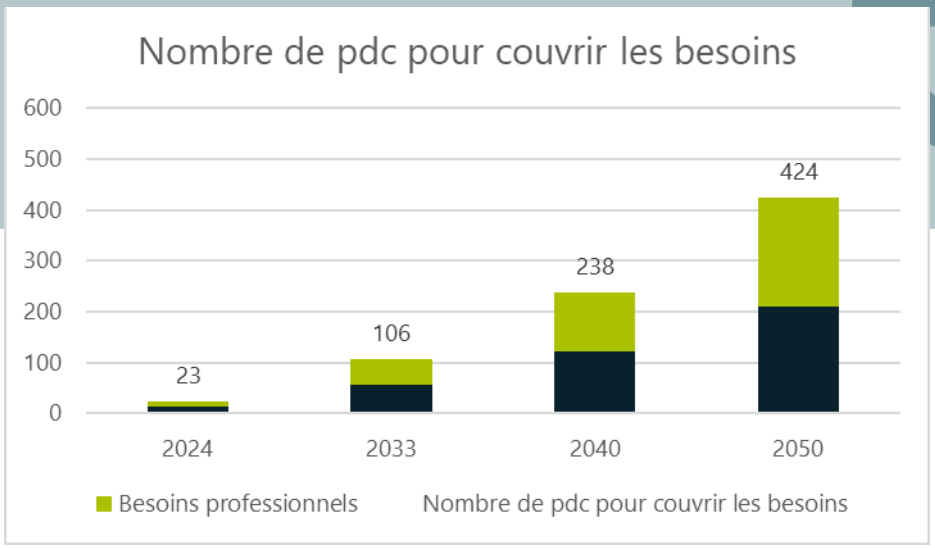


FIGURE 31 BESOINS EN NOMBRE DE POINTS DE CHARGE - SCENARIO PESSIMISTE

2.2.4 Scénario optimiste

En suivant le scénario optimiste, le nombre de kilomètres parcourus en 2050 dépasseraient les 25 millions et il faudrait prélever plus de 4,5 millions de kWh sur le réseau.

Le scénario optimiste prévoit 299 points de charges d'ici 2033 (incluant les bornes déjà installées) pour couvrir les besoins des usagers, soit 42 points de charges de plus que ce que prévoit le scénario tendanciel.

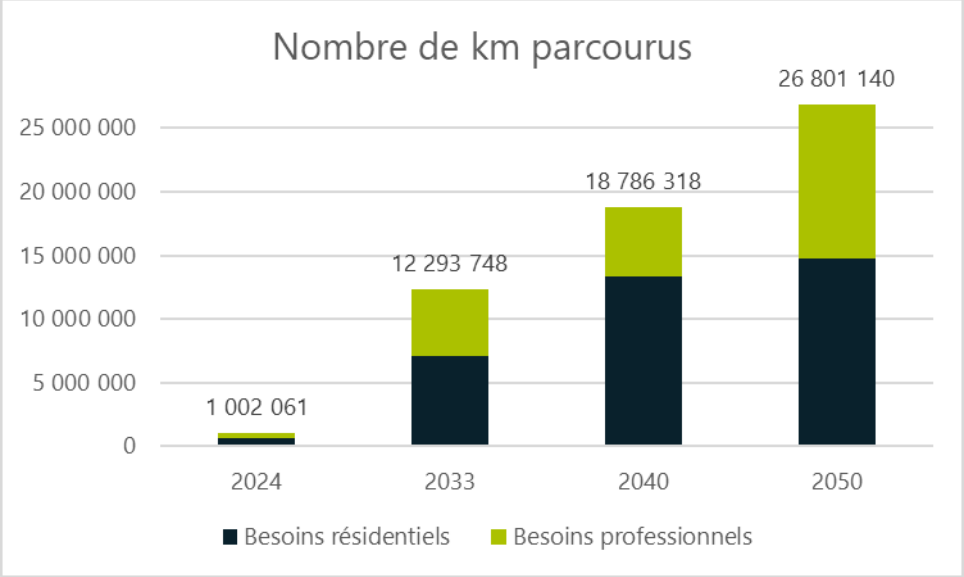


FIGURE 32 BESOINS EN NOMBRE DE KM - SCENARIO OPTIMISTE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

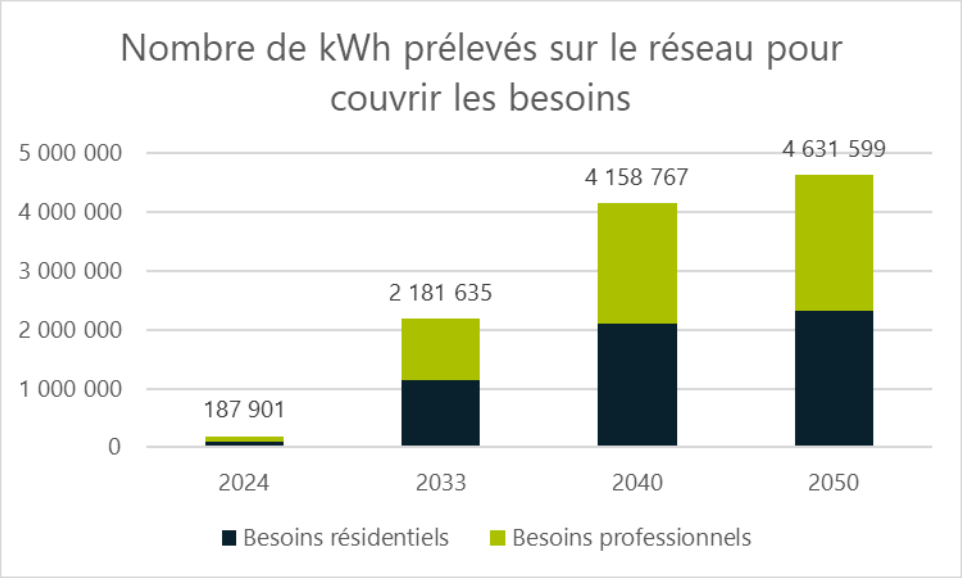


FIGURE 33 BESOINS EN NOMBRE DE KWH PRELEVES SUR LE RESEAU - SCENARIO OPTIMISTE

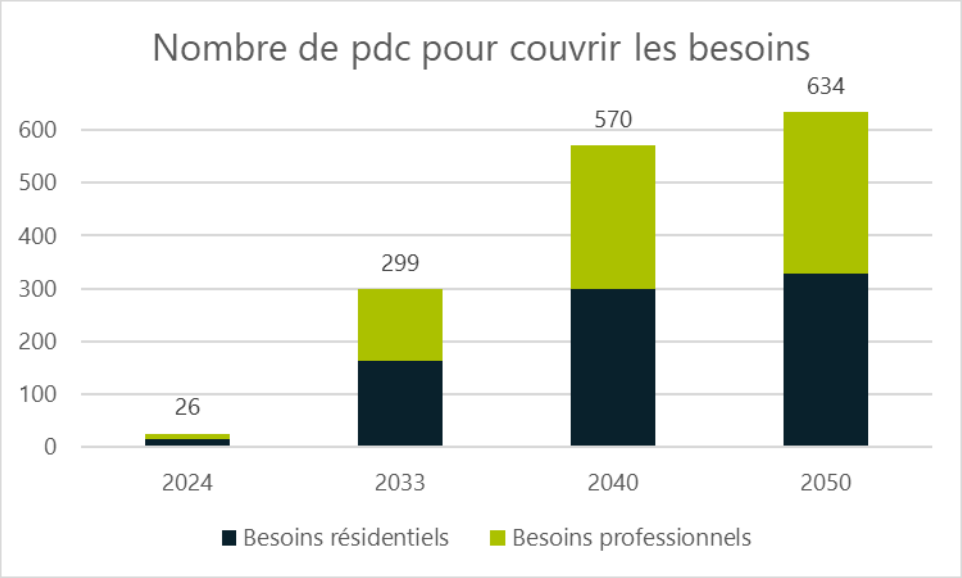


FIGURE 34 BESOINS EN NOMBRE DE POINTS DE CHARGE - SCENARIO OPTIMISTE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

2.2.5 Bilan des scénarios

Le scénario tendanciel, s'appuyant sur la poursuite des dynamiques existantes, représente le scénario le plus probable à moyen terme.

En considérant le scénario tendanciel, qui prévoit un taux de véhicules rechargeables de 21.77% en 2033, il y a un besoin de 257 points de charge sur l'aire d'étude (y compris les points de charge actuels) pour couvrir les besoins à l'horizon 2033. En 2050 ce besoin est évalué à 523 points de charge pour un parc de véhicules avec 50% de véhicules rechargeables, soit 111 de moins que pour le scénario optimiste et 99 de plus que pour le scénario pessimiste.

Les besoins en points de charges varient entre les communes de la zone d'étude :

- Les communes ayant besoin du plus de points de charge sont Baie-Mahault (62 en 2033 et 126 en 2050), Sainte-Anne (28 en 2033 et 58 en 2050), Le Moule (27 en 2033 et 56 en 2050) et Saint-François (24 en 2033 et 48 en 2050).
- Presque ¼ (24%) des points de charge sont situés à Baie-Mahault.

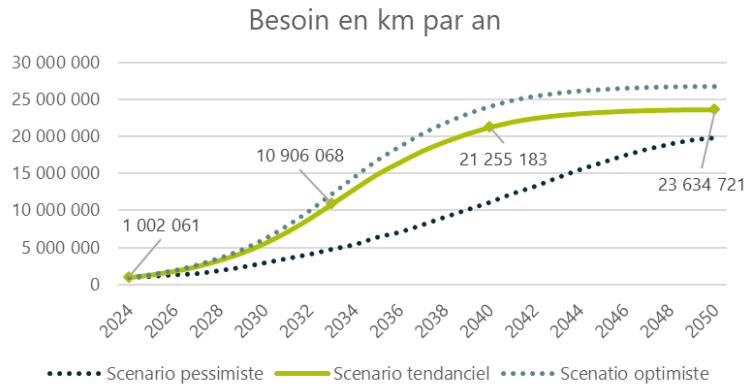


FIGURE 35 BILAN DES SCENARIOS POUR LES BESOINS EN KM

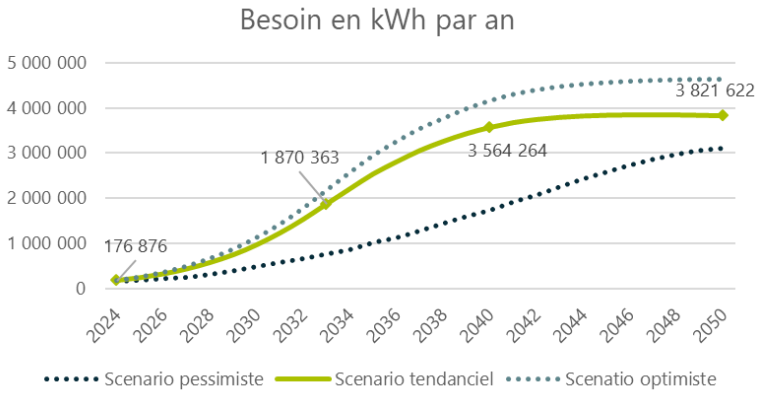


FIGURE 36 BILAN DES SCENARIOS POUR LES BESOINS EN KWH PRELEVES SUR LE RESEAU

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

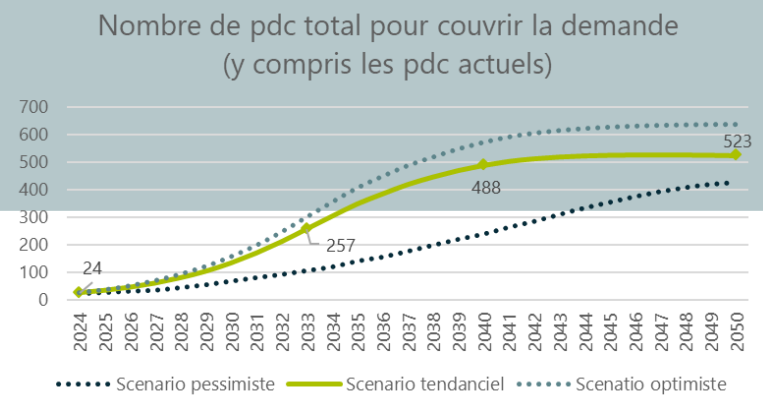


FIGURE 37 BILAN DES SCENARIOS POUR LES BESOINS EN NOMBRE DE POINTS DE CHARGE

L'écart entre le scénario pessimiste et les deux autres scénarios se creuse à partir de 2030 avant de s'amenuir à partir de 2042.

Les scénarios optimiste et tendanciel voient les besoins augmenter selon une courbe sigmoïde avec une légère avance sur le scénario optimiste par rapport au tendanciel. C'est-à-dire que les évolutions sont lentes jusqu'en 2030, prennent de la vitesse à partir de 2030 et ralentissent après 2040. Le scénario optimiste voit un développement plus rapide de l'électromobilité par rapport au scénario tendanciel. Le scénario pessimiste augmente de manière quasiment linéaire, le développement de l'électromobilité est ici plus progressif et lent que sur les deux autres scénarios.

En considérant le scénario tendanciel, et quel que soit le scénario d'ailleurs, l'électromobilité du territoire n'a pas d'augmentation rapide avant 2031. Après 2040, la demande atteint un « palier » autour de 500 points de charge.

La latence entre aujourd'hui et 2031, avant le point de rupture, permet d'anticiper, de planifier le futur maillage du territoire afin de pouvoir répondre à la demande lorsqu'elle augmentera fortement, entre 2031 et 2040.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

3 CONCERTATIONS

En vue d'avoir le meilleur maillage territorial possible pour répondre à l'augmentation projetée de la demande, le Sy.MEG a organisé des ateliers de concertations, accompagné par EGIS, les 15 et 16 mai 2025.

Le Sy.MEG a convié à ces concertations l'ensemble des communes de la Guadeloupe ainsi que les autres acteurs du secteur (voir 5.3 Tableaux de présence des concertations pour les personnes présentes à chaque concertation).

Ces ateliers de concertation se sont déroulés en 4 temps :

1) Présentation du diagnostic réalisé
2) Présentation de la méthode et des résultats des projections
3) Positionnement du nombre de bornes supplémentaires nécessaire pour couvrir la demande à deux horizons : 2040 et 2050 par les représentants présents de chaque commune
4) Présentation du réseau e-ka woulé par le SyMEG



FIGURE 38 EXEMPLE DE POSITIONNEMENT D'UNE BORNE LORS DES CONCERTATIONS

Différentes cartes étaient disponibles pour aider les acteurs locaux dans le positionnement des bornes, avec des informations complémentaires à leurs connaissances du territoire :

- Différents points d'intérêts (écoles, commerces, centres culturels, points de santé, etc.)
- Les bornes de recharge existantes
- Les bornes de recharge en cours de déploiement par le SyMEG
- Les réserves de capacité des postes électriques

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Ces concertations ont permis de localiser les besoins au plus proche de la réalité, actuelle et future, avec les acteurs vivant le territoire au quotidien.

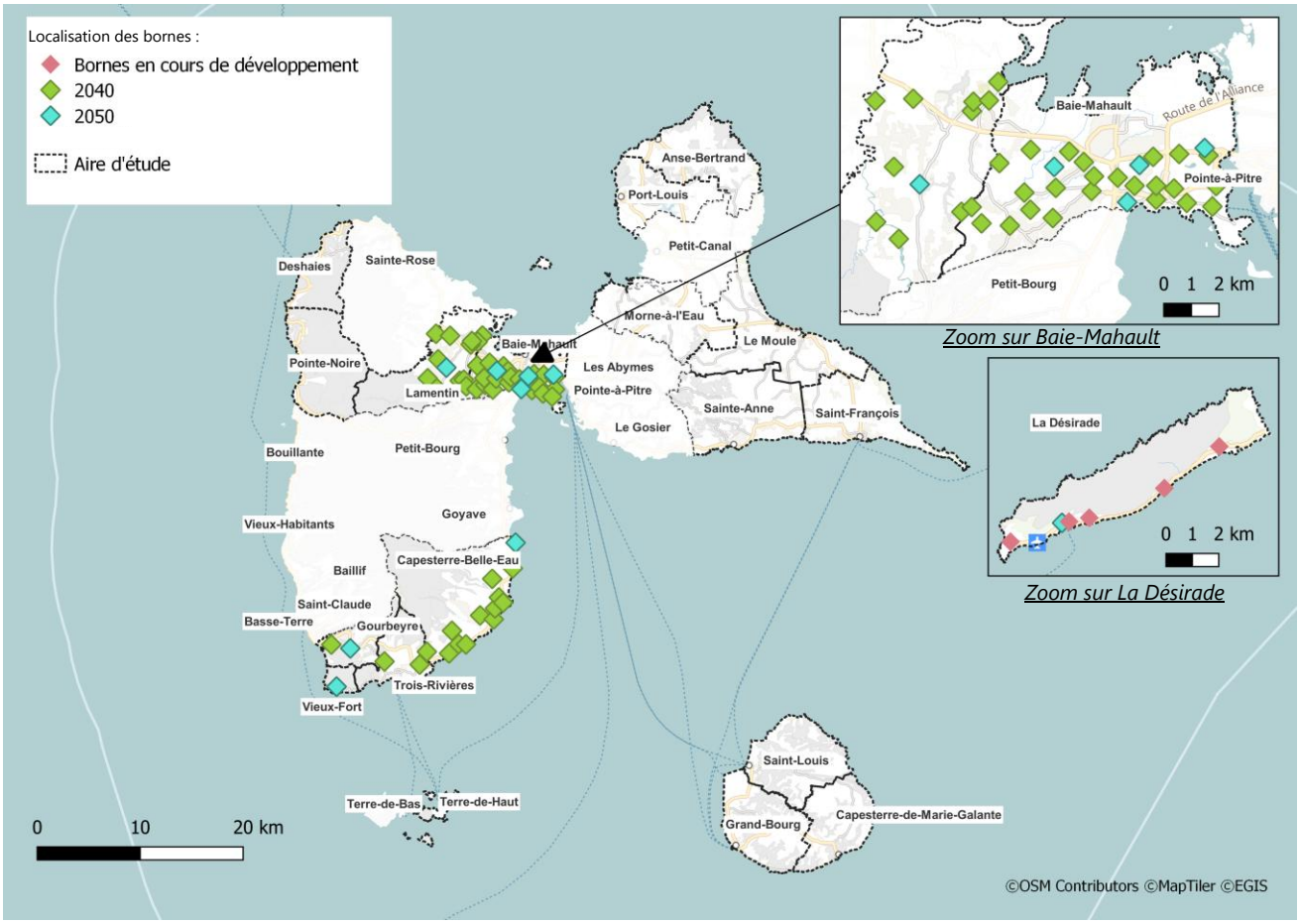


FIGURE 39 LOCALISATIONS PRECISES DU BESOIN DE BORNES LORS DES CONCERTATIONS

Les différents acteurs(1)(2) présents ont pu échanger autour de l'électromobilité du territoire et positionner les futures bornes nécessaires pour couvrir la demande à horizon moyen et long terme (2040 et 2050).

(1) L'ADEME a indiqué pouvoir apporter son expertise en cas de besoin
(2) EDF a proposé une revue mensuelle de l'avancement des travaux de renforcement du réseau de distribution électrique et souligne l'importance du SDIRVE pour anticiper les lieux de renforcement

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

4 CONCLUSION

La présente étude a permis de :

- Connaître l'offre de recharge ouverte au public, sa disponibilité et son usage
- Prévoir l'évolution des besoins (pour maitriser la croissance de la demande)
- Connaitre les zones pré-identifiées comme clés pour le déploiement d'IRVE (publiques ou privées)

La zone d'étude de 19 communes regroupe 13 bornes de recharges en service actuellement pour un total de 33 points de charge. La majorité des stations sont situées à Baie Mahault ce qui est en cohérence avec la concentration des emplois et des services sur la zone industrielle de Jarry.

La part modale de la voiture atteint les 79% sur la zone d'étude et depuis 2018 les résidents se tournent de plus en plus vers les véhicules rechargeables. Pour soutenir cette évolution, le territoire doit pouvoir permettre des recharges sur les lieux non encore couverts par des bornes de recharges, cette étude a permis de connaitre les besoins actuels et futurs et la localisation de bornes permettant au plus grand nombre de véhicules rechargeables de circuler facilement sur le territoire.

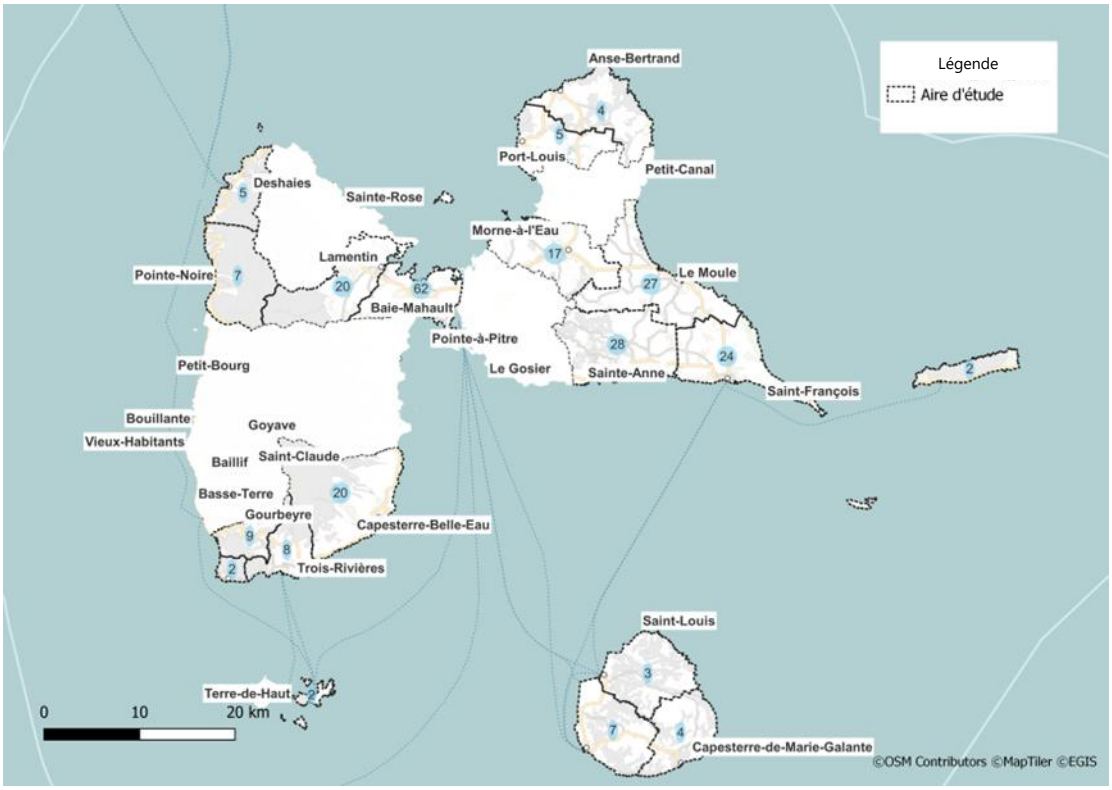


FIGURE 40 POINTS DE CHARGE A L'HORIZON 2033

Pour couvrir à la fois les besoins résidentiels et professionnels, 257 points de charges sont nécessaires pour l'horizon 2033, 488 pour 2040 et 523 pour 2050, en incluant les 33 points de charges en service actuellement.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

Les besoins en points de charges varient entre les communes de la zone d'étude.

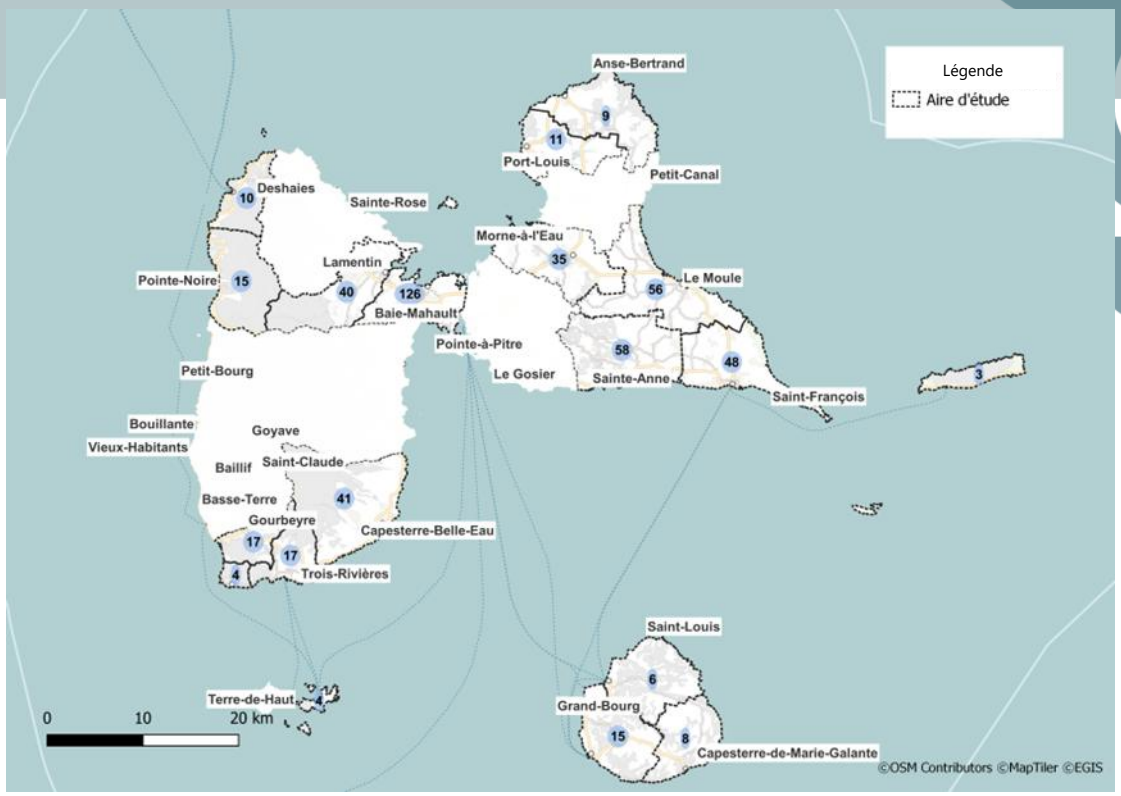


FIGURE 41 POINTS DE CHARGE A L'HORIZON 2050

Ainsi, le **SDIRVE** permet d'orienter la prise de décision pour **renforcer le réseau** et **développer l'électromobilité** de l'aire d'étude.

L'électromobilité de la Guadeloupe est aujourd'hui réduite mais a vocation à augmenter à moyen terme en s'appuyant sur la mobilisation de **tous** les acteurs, en parallèle du déploiement du réseau de recharges prévu par le Sy.MEG.

Dans la continuité de ce SDIRVE, un suivi des indicateurs et la mise à jour du SDIRVE auront lieu, avec l'ajout des données qui seront transmises par les exploitants (*) notamment.

(*) En application du décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

5 ANNEXE

5.1 Tableau des exploitants n'ayant pas transmis les données d'usage des bornes

Exploitant	Statut de la demande
Freshmile	❌
EZDrive	Sans réponse
GMOB	Sans réponse
Greenflux	Sans réponse

(*) En application du décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur

(1) L'ADEME a indiqué pouvoir apporter son expertise en cas de besoin
(2) EDF a proposé une revue mensuelle de l'avancement des travaux de renforcement du réseau de distribution électrique et souligne l'importance du SDIRVE pour anticiper les lieux de renforcement

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

5.2 Paramètres utilisés pour les différents scénarios

TABLEAU 5 SOURCES DES PARAMETRES DES PROJECTIONS DES BESOINS

Paramètre	Source	Paramètre évolutif
Population	INSEE 2021 et hypothèse Sy.MEG	Oui
Parts de logements collectifs et individuels	INSEE 2019	Non
Motorisation	EMC2	Non
Consommation VP/2RM	Hypothèse Sy.MEG	Oui
Distance moyenne d'un trajet VP et 2RM	EMC2	Non
Taux de charge hors domicile	« Enquête comportementale auprès des possesseurs de véhicules électriques », en France Hexagonale, Enedis et hypothèse Sy.MEG	Oui
Nombre de déplacement par jour par conducteur	EMC2	Non
Part des véhicules rechargeables	Hypothèse Sy.MEG	Oui
Nombre de point d'intérêts	INSEE 2021 (base permanente des équipements)	Oui
Nombre de déplacement par point d'intérêt	Hypothèse Sy.MEG	Non
Nombre de kilomètres moyens rechargés par recharge	Hypothèse Sy.MEG	Non
Quantité d'énergie par charge	Données d'usage des bornes	Non
Nombre de charges par point de charge par mois	Hypothèse Sy.MEG	Non

(*) En application du décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

5.3 Tableaux de présences des concertations

TABLEAU 6 PERSONNES PRESENTES LE 15 MAI

Nom, poste et organisme représenté par le participant	**Compétence transférée *(si commune)***
SITCHARN Fabien, chargé d'opération énergie, pour la Région	
DANICAN Kenssy, stagiaire ingénieur, pour le Sy.MEG	
EVRARD Arthur, chef de projet/expert, pour Egis	
LUHAT Melvin, ingénieur mobilité durable, pour l'ADEME	
REPIR Nine, gestionnaire parc auto, pour les Abymes	Non
LUBESSE Benedicte, gestionnaire parc auto, pour les Abymes	Non
JAFFARD Marie-Eve, directrice pôle DD, pour le Lamentin	Oui
BEHARY Jean-Louis, adjoint service raccordement, pour la DR EDF Guadeloupe	
BEAUBAIS Sébastien, IP Sy.MEG EDF, pour la DR EDF Guadeloupe	
CHAPUIS Cindy, ingénieure chargée d'études mobilité, pour Egis	
MISERIAUX Loïc, chargé de projet IRVE service Transition Énergétique, pour le Sy.MEG	

TABLEAU 7 PERSONNES PRESENTES LE 16 MAI

Nom, poste et organisme représenté par le participant	**Compétence transférée *(si commune)***
TOURRAINE Isadora, responsable ST, pour Baillif	Non
MAYO Solène, DST, pour Capesterre-Belle-Eau	Oui
DURIMEL Maryse, chargée de mission Guadeloupe Mobilité Durable, pour Synergiles	
ROUYAN Sebastien, électricien, pour la Désirade	Oui
VERGEROLLE Fabrice, responsable service E.I.E, pour Baie-Mahault	Oui
MICHINEAU Magloire, maire adjoint, pour Vieux-Fort	Oui
DELANNAY David, directeur de ST et du Développement Durable, pour Gourbeyre	Oui
CHAPUIS Cindy, ingénieure chargée d'études mobilité, pour Egis	
EVRARD Arthur, chef de projet/expert, pour Egis	
MISERIAUX Loïc, chargé de projet IRVE service Transition Énergétique, pour le Sy.MEG	
Une personne représentant Trois-Rivières était présente	Oui

(*) En application du décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

5.4 Tableau réglementaire du SDIRVE

TABLEAU 8 TABLEAU REGLEMENTAIRE DU SDIRVE

date realisation diagnostic	date adoption sdirve	date objectifs	**code commune insee**	code iris insee	existant nb pdc intervalle 1	existant nb pdc intervalle 2	existant nb pdc intervalle 3	existant nb pdc intervalle 4	existant nb moyen recharges	existant duree moyenne recharges	existant taux disponibilite moyen
26/02/2025		31/12/2040	**97102**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97103**		0	21	3	0	0,52	235	
26/02/2025		31/12/2040	**97107**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97108**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97111**		0	2	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97109**		0	2	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97112**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97110**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97115**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97117**		0	0	1	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97116**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97121**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97122**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97128**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97125**		0	4	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97126**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97131**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97132**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2040	**97133**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97102**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97103**		0	21	3	0	0,52	235	
26/02/2025		31/12/2050	**97107**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97108**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97111**		0	2	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97109**		0	2	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97112**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97110**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97115**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97117**		0	0	1	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97116**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97121**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97122**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97128**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97125**		0	4	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97126**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97131**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97132**		0	0	0	0			
26/02/2025		31/12/2050	**97133**		0	0	0	0			

Les données partielles reçues sur les bornes existantes ne permettent pas de remplir les colonnes suivantes du SDIRVE :

- existant_nb_moyen_recharges (hors Baie-Mahault)
- existant_duree_moyenne_recharges (hors Baie-Mahault)
- existant_taux_disponibilite_moyen

(*) En application du décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

code commune insee	existant taux disponibilite moyen	evaluation developpement nb pdc intervalle 1	evaluation developpement nb pdc intervalle 2	evaluation developpement nb pdc intervalle 3	evaluation developpement nb pdc intervalle 4	estimation vehicules particuliers electriques	estimation vehicules particuliers hybrides rechargeables	objectifs nb pdc intervalle 1	objectifs nb pdc intervalle 2	objectifs nb pdc intervalle 3	objectifs nb pdc intervalle 4	objectifs nb total pdc
97102		0	0	8	0	771	210	0	0	9	0	9
97103		0	0	46	0	5874	1811	0	0	118	0	118
97107		0	0	14	0	3381	1029	0	0	38	0	38
97108		0	0	0	0	640	169	0	0	7	0	7
97111		0	0	12	0	600	157	0	0	9	0	9
97109		0	0	12	0	1159	332	0	0	16	0	16
97112		0	0	0	0	862	238	0	0	14	0	14
97110		0	0	0	0	189	28	0	0	3	0	3
97115		0	0	14	0	3123	948	0	0	37	0	37
97117		0	0	20	0	4018	1229	0	0	52	0	52
97116		0	0	0	0	2715	820	0	0	32	0	32
97121		0	0	14	0	918	256	0	0	14	0	14
97122		0	0	14	0	776	211	0	0	10	0	10
97128		0	0	0	0	4295	1315	0	0	54	0	54
97125		0	0	20	0	2491	749	0	0	45	0	45
97126		0	0	0	0	498	124	0	0	6	0	6
97131		0	0	0	0	77	0	0	0	4	0	4
97132		0	0	12	0	1285	371	0	0	16	0	16
97133		0	0	14	0	333	73	0	0	4	0	4
97102		0	0	8	0	933	170	0	0	9	0	9
97103		0	0	46	0	6871	1771	0	0	126	0	126
97107		0	0	14	0	3971	989	0	0	41	0	41
97108		0	0	0	0	780	129	0	0	8	0	8
97111		0	0	12	0	735	117	0	0	10	0	10
97109		0	0	12	0	1385	292	0	0	17	0	17
97112		0	0	0	0	1039	198	0	0	15	0	15
97110		0	0	0	0	244	0	0	0	3	0	3
97115		0	0	14	0	3670	908	0	0	40	0	40
97117		0	0	20	0	4712	1189	0	0	56	0	56
97116		0	0	0	0	3195	780	0	0	35	0	35
97121		0	0	14	0	1104	216	0	0	15	0	15
97122		0	0	14	0	938	171	0	0	11	0	11
97128		0	0	0	0	5033	1275	0	0	58	0	58
97125		0	0	20	0	2934	709	0	0	48	0	48
97126		0	0	0	0	615	84	0	0	6	0	6
97131		0	0	0	0	87	0	0	0	4	0	4
97132		0	0	12	0	1531	331	0	0	17	0	17
97133		0	0	14	0	423	33	0	0	4	0	4

(1) L'ADEME a indiqué pouvoir apporter son expertise en cas de besoin

(2) EDF a proposé une revue mensuelle de l'avancement des travaux de renforcement du réseau de distribution électrique et souligne l'importance du SDIRVE pour anticiper les lieux de renforcement

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200010759-20261007-DEL-2026-DST-56-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 15/10/2026

code commune insee	objectifs nb pdc usage residentiel intervalle 1	objectifs nb pdc usage professionnel intervalle 1	objectifs nb pdc usage occasionnel transit intervalle 1	objectifs nb pdc usage residentiel intervalle 2	objectifs nb pdc usage professionnel intervalle 2	objectifs nb pdc usage occasionnel transit intervalle 2	objectifs nb pdc usage residentiel intervalle 3	objectifs nb pdc usage professionnel intervalle 3	objectifs nb pdc usage occasionnel transit intervalle 3	objectifs nb pdc usage residentiel intervalle 4	objectifs nb pdc usage professionnel intervalle 4	objectifs nb pdc usage occasionnel transit intervalle 4	url sdirve
97102	0	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	
97103	0	0	0	0	0	0	56	62	0	0	0	0	
97107	0	0	0	0	0	0	22	16	0	0	0	0	
97108	0	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	
97111	0	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	
97109	0	0	0	0	0	0	10	6	0	0	0	0	
97112	0	0	0	0	0	0	6	8	0	0	0	0	
97110	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	
97115	0	0	0	0	0	0	25	12	0	0	0	0	
97117	0	0	0	0	0	0	28	24	0	0	0	0	
97116	0	0	0	0	0	0	18	14	0	0	0	0	
97121	0	0	0	0	0	0	6	8	0	0	0	0	
97122	0	0	0	0	0	0	6	4	0	0	0	0	
97128	0	0	0	0	0	0	30	24	0	0	0	0	
97125	0	0	0	0	0	0	21	24	0	0	0	0	
97126	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	
97131	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	
97132	0	0	0	0	0	0	9	7	0	0	0	0	
97133	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	
97102	0	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	0	
97103	0	0	0	0	0	0	59	67	0	0	0	0	
97107	0	0	0	0	0	0	24	17	0	0	0	0	
97108	0	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	
97111	0	0	0	0	0	0	4	6	0	0	0	0	
97109	0	0	0	0	0	0	11	6	0	0	0	0	
97112	0	0	0	0	0	0	6	9	0	0	0	0	
97110	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	
97115	0	0	0	0	0	0	27	13	0	0	0	0	
97117	0	0	0	0	0	0	29	27	0	0	0	0	
97116	0	0	0	0	0	0	19	16	0	0	0	0	
97121	0	0	0	0	0	0	6	9	0	0	0	0	
97122	0	0	0	0	0	0	6	5	0	0	0	0	
97128	0	0	0	0	0	0	32	26	0	0	0	0	
97125	0	0	0	0	0	0	22	26	0	0	0	0	
97126	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	
97131	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	
97132	0	0	0	0	0	0	9	8	0	0	0	0	
97133	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	

(*) En application du décret n° 2021-566 du 10 mai 2021 relatif à la fourniture d'informations d'usage des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables par les opérateurs concernés dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur