



# Capacité des Territoires à Intégrer les Innovations de Mobilité

## Potentiel et évolution



« LES COLLECTIVITÉS LOCALES FACE AU DÉFI DU DÉPLOIEMENT DES  
INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES »

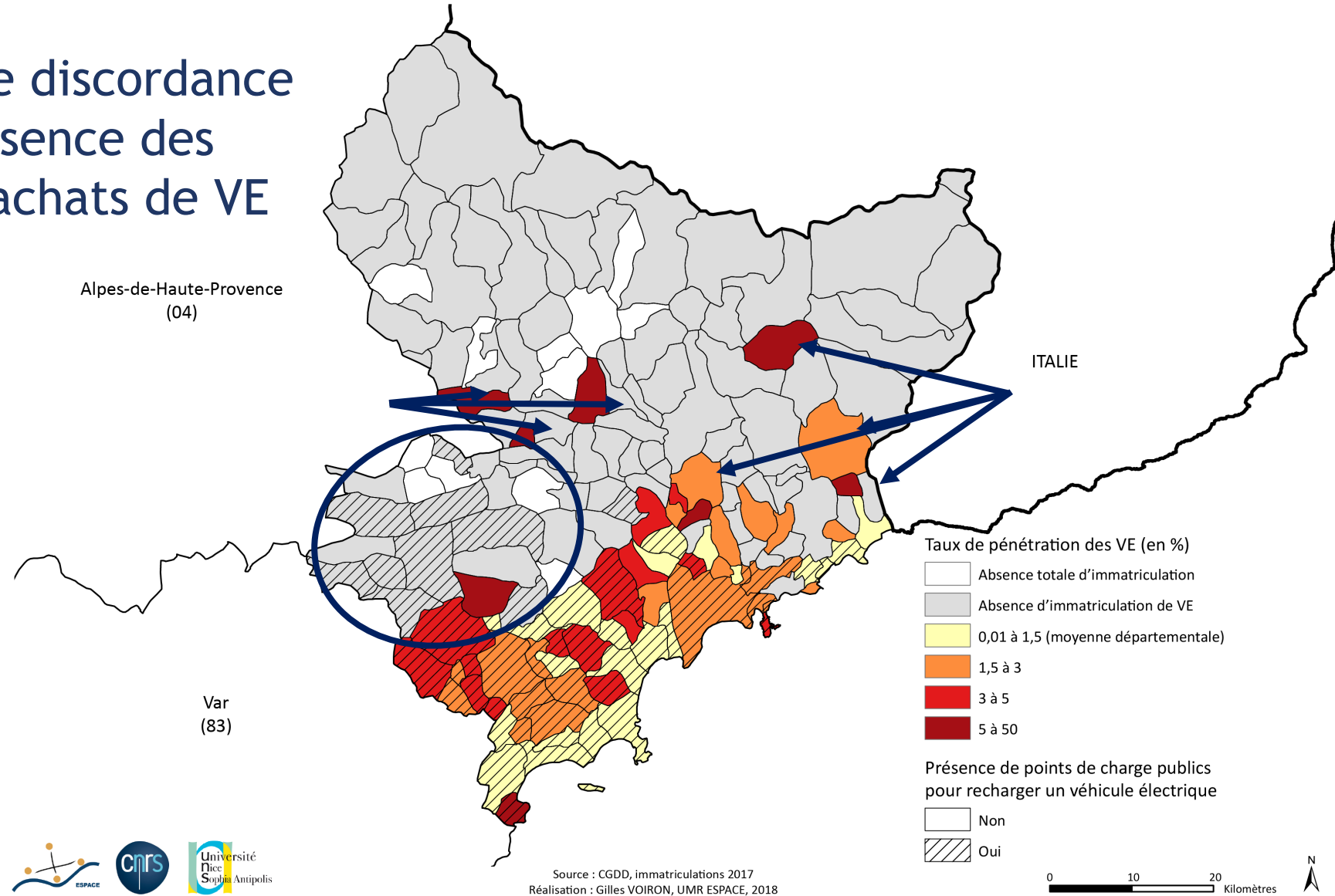
Jeudi 29 novembre 2018



# Achats de VE et IRVE, « c'est pas automatique »

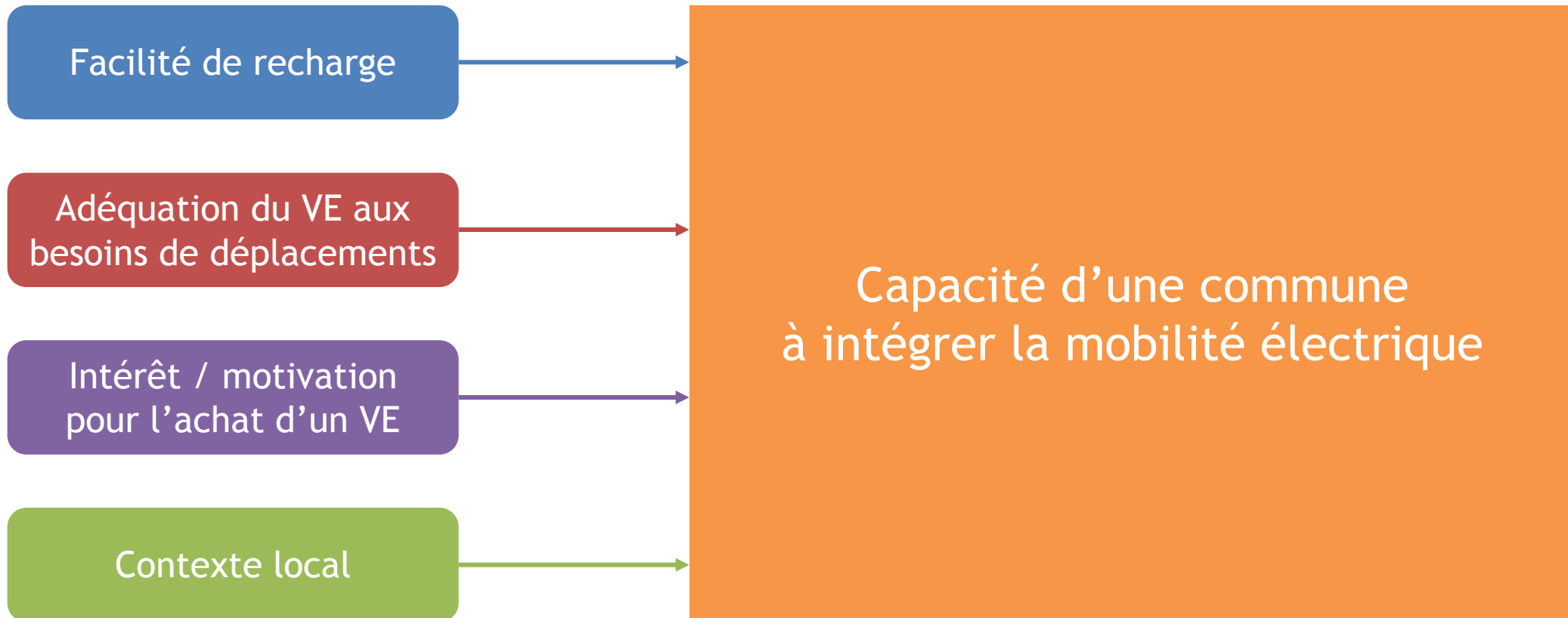
Taux de pénétration des immatriculations de véhicules électriques sur toutes les immatriculations en 2017

## Existence de discordance entre la présence des IRVE et les achats de VE



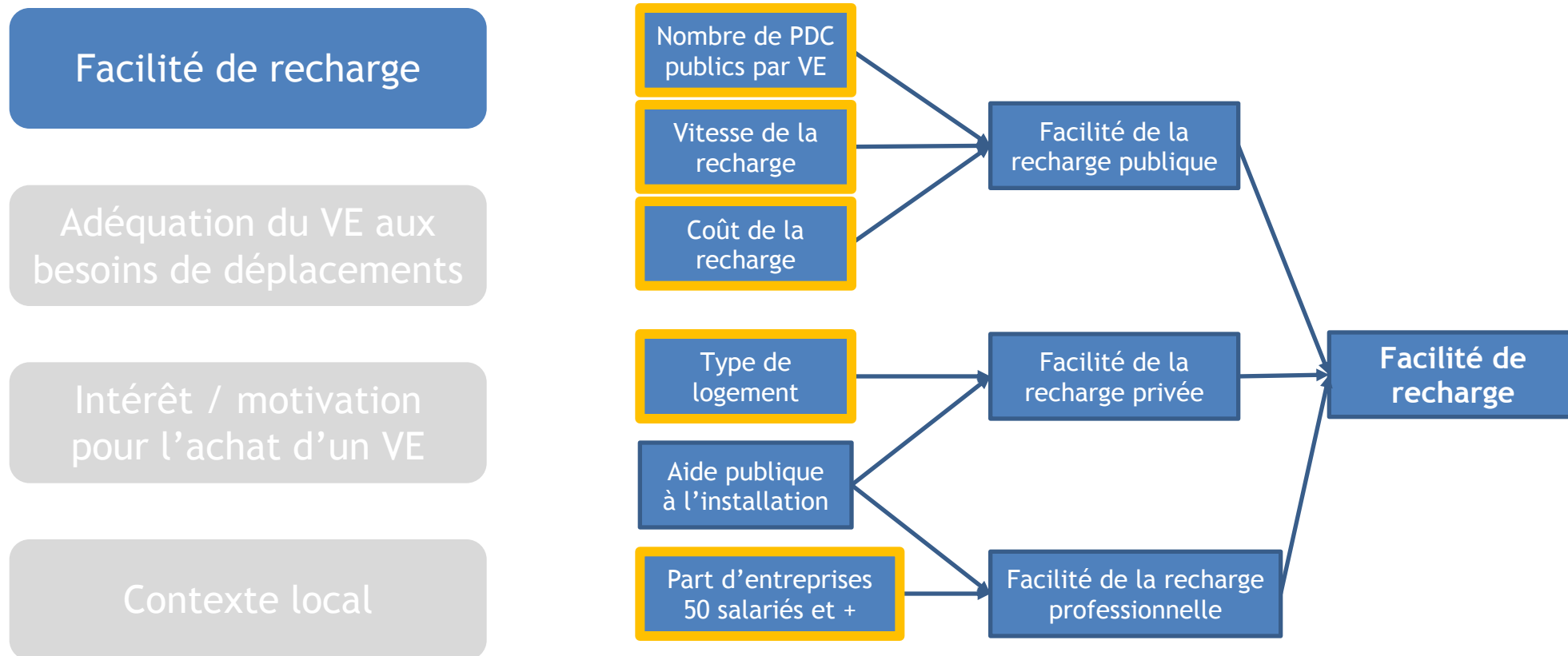
- Le cas de la mobilité électrique (échelle communale)

4 composantes interreliées



### Le cas de la mobilité électrique (échelle communale)

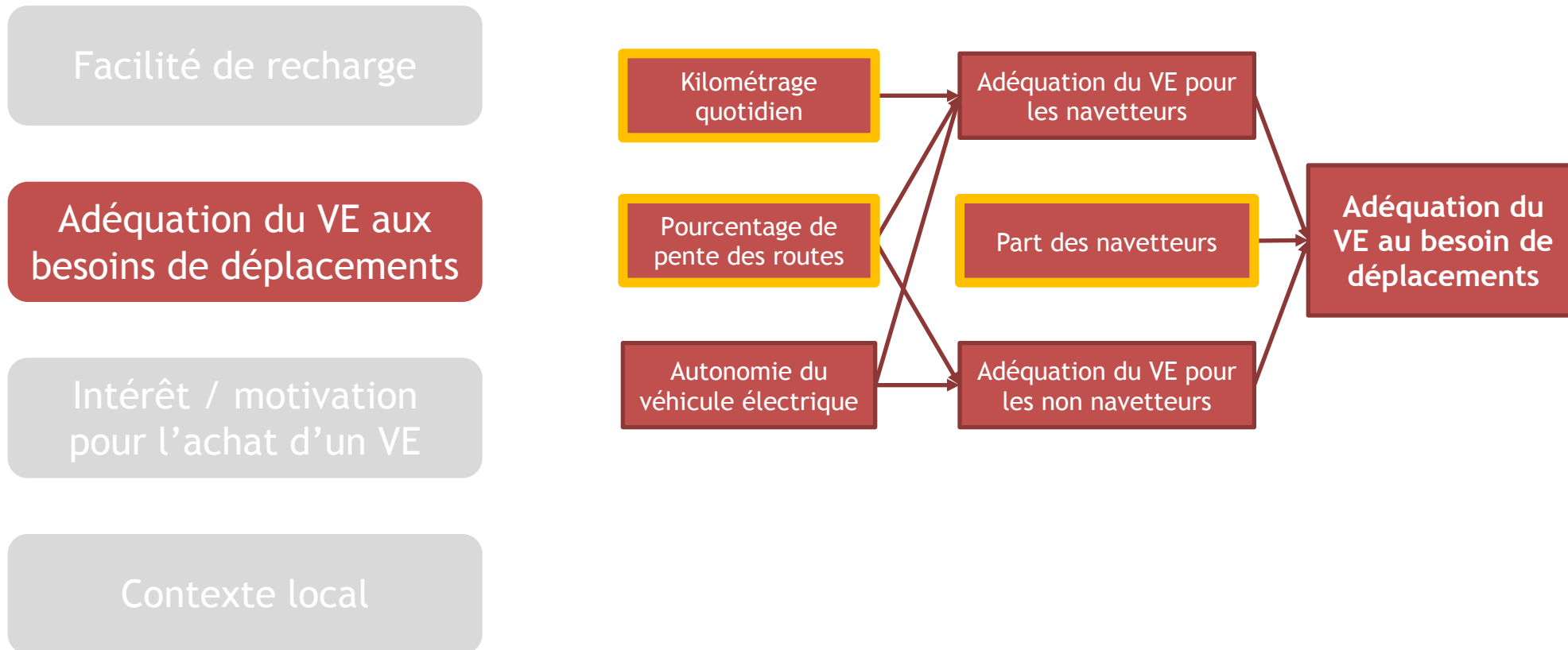
#### 4 composantes interreliées





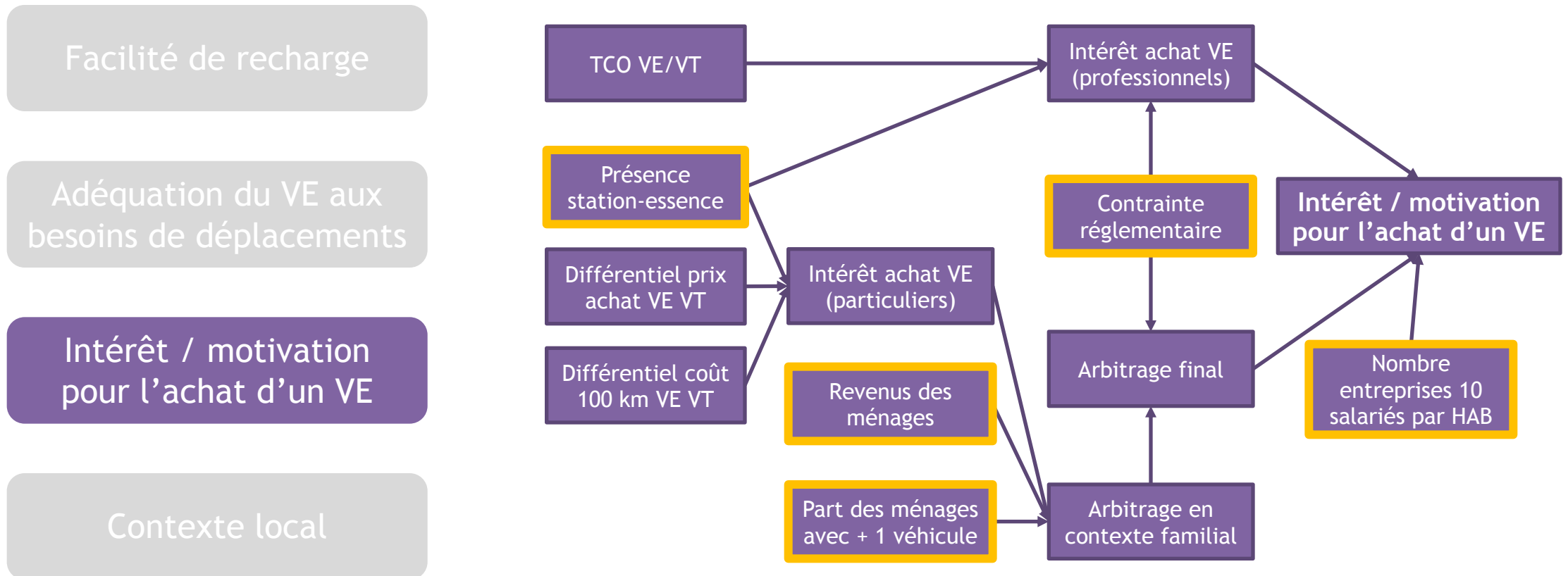
### Le cas de la mobilité électrique (échelle communale)

#### 4 composantes interreliées



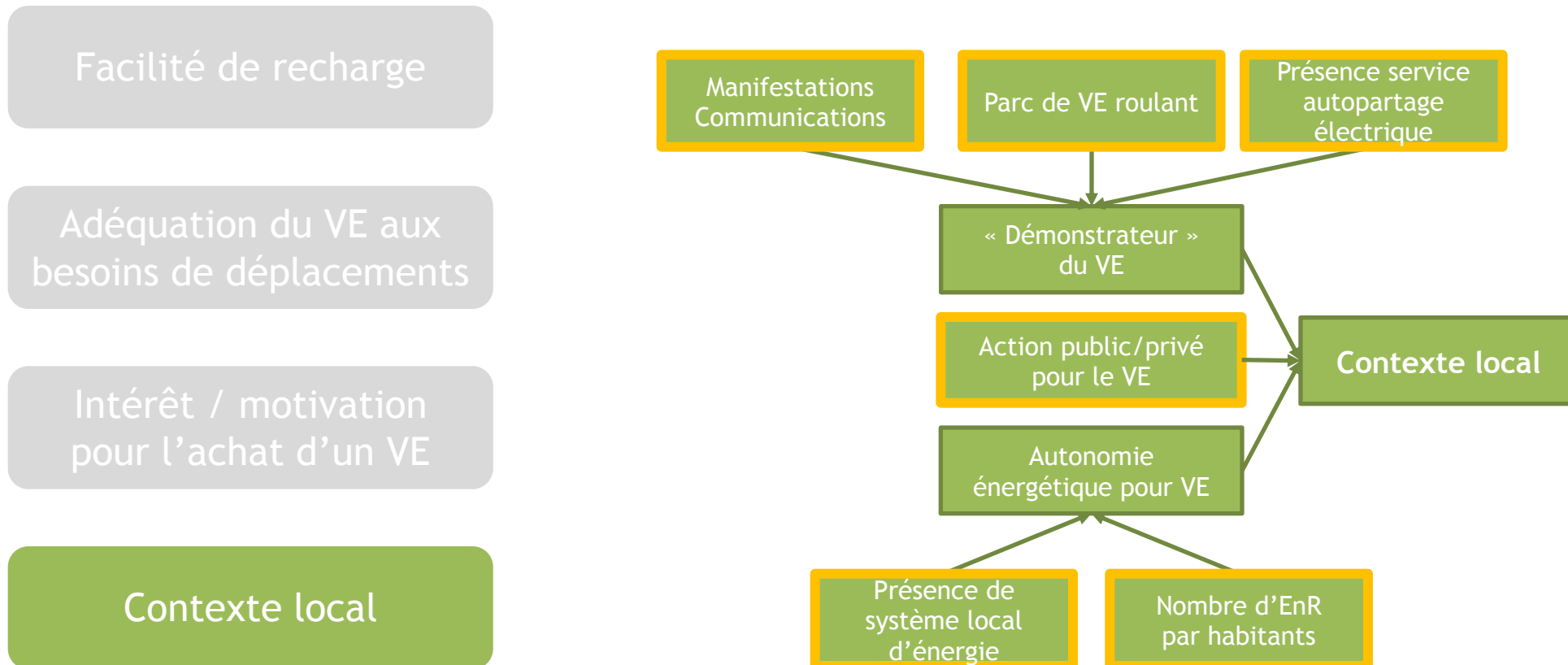
### Le cas de la mobilité électrique (échelle communale)

#### 4 composantes interreliées

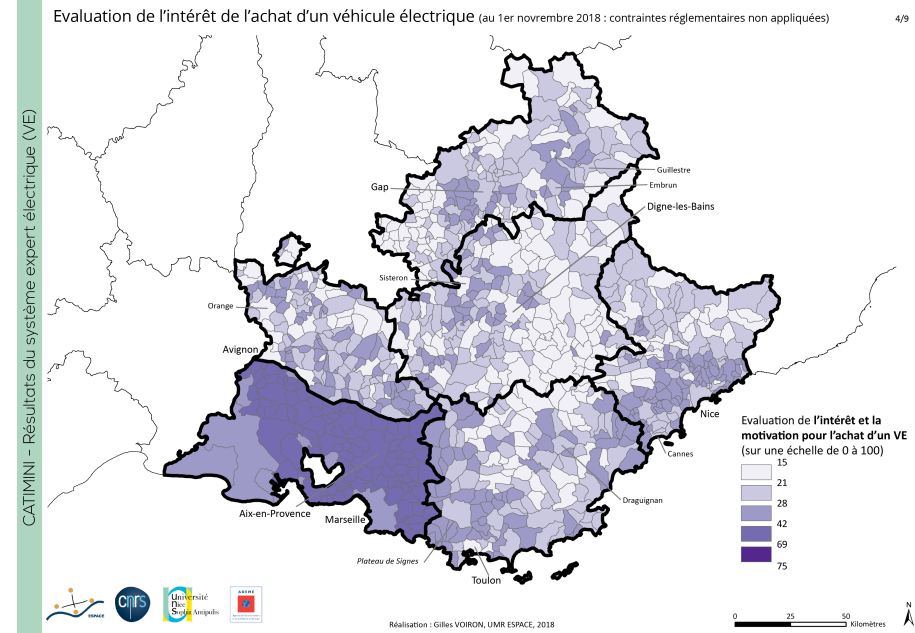
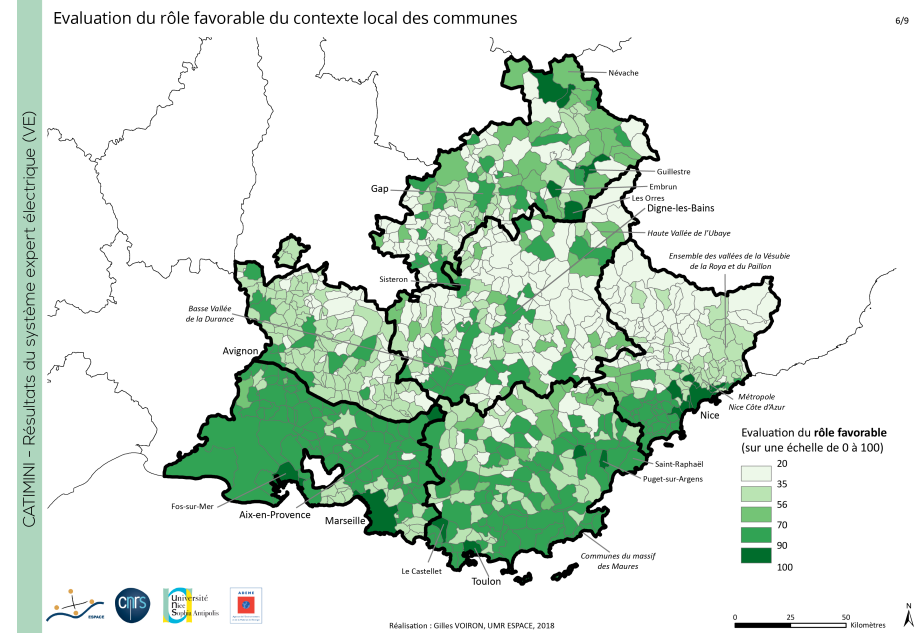
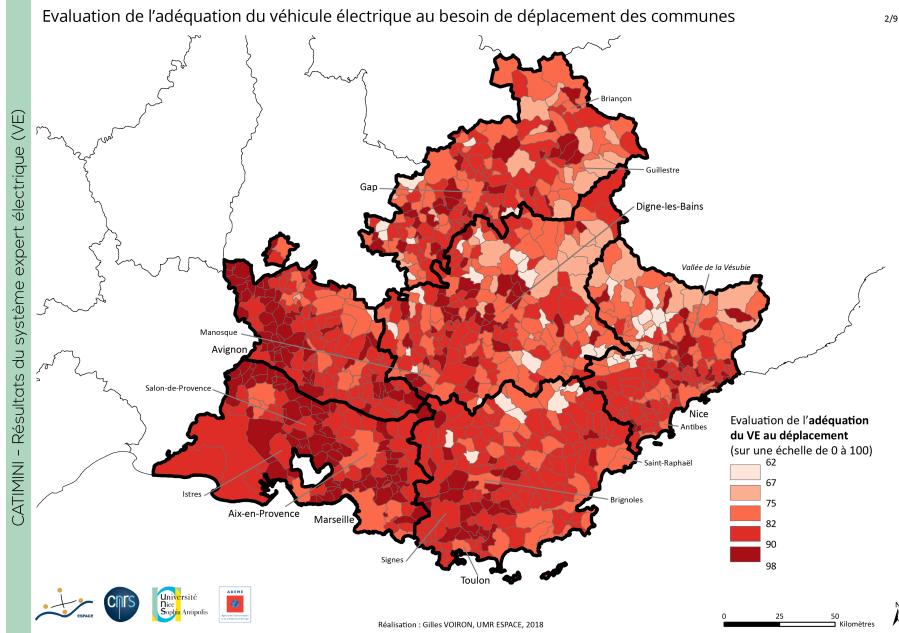
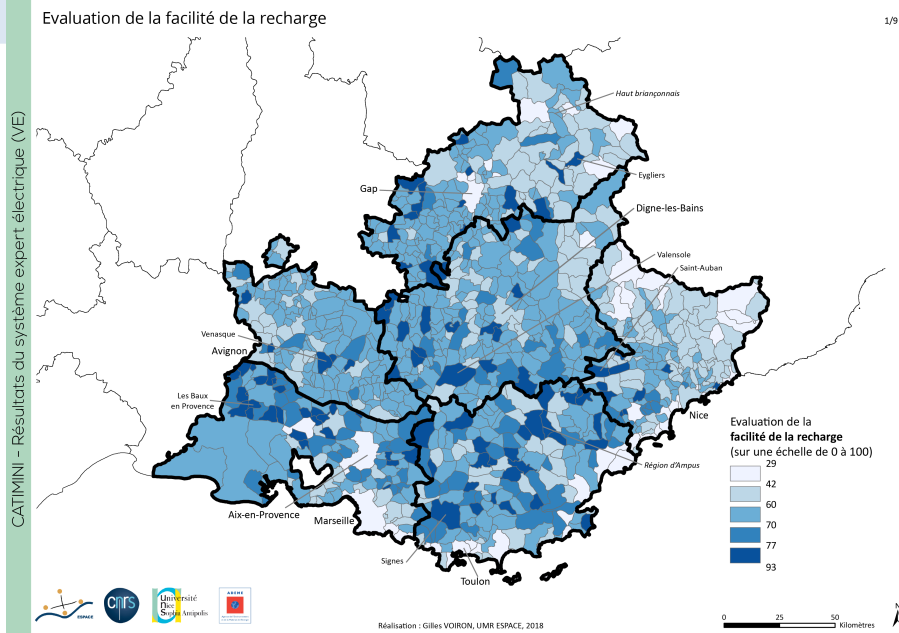


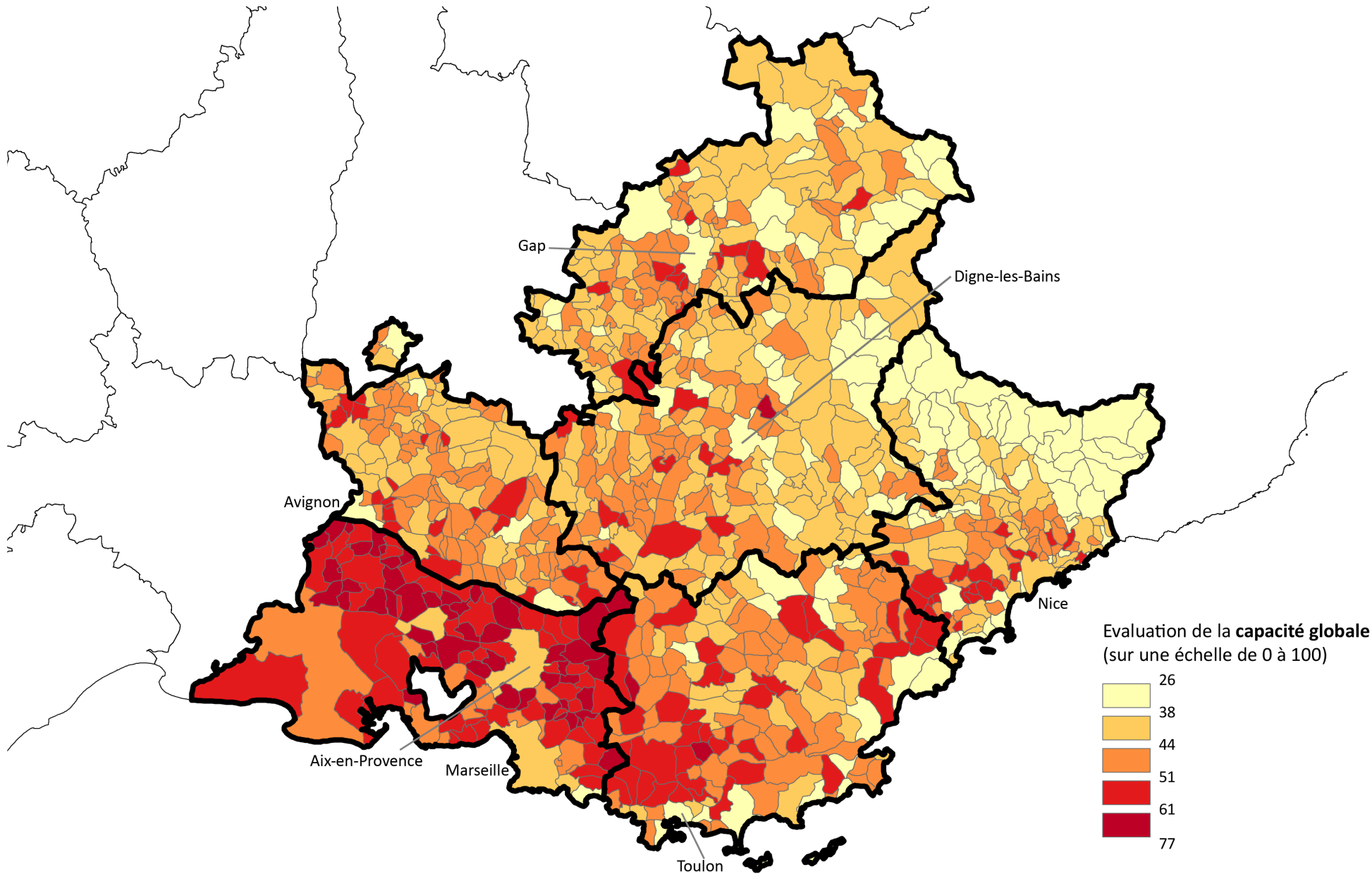
### Le cas de la mobilité électrique (échelle communale)

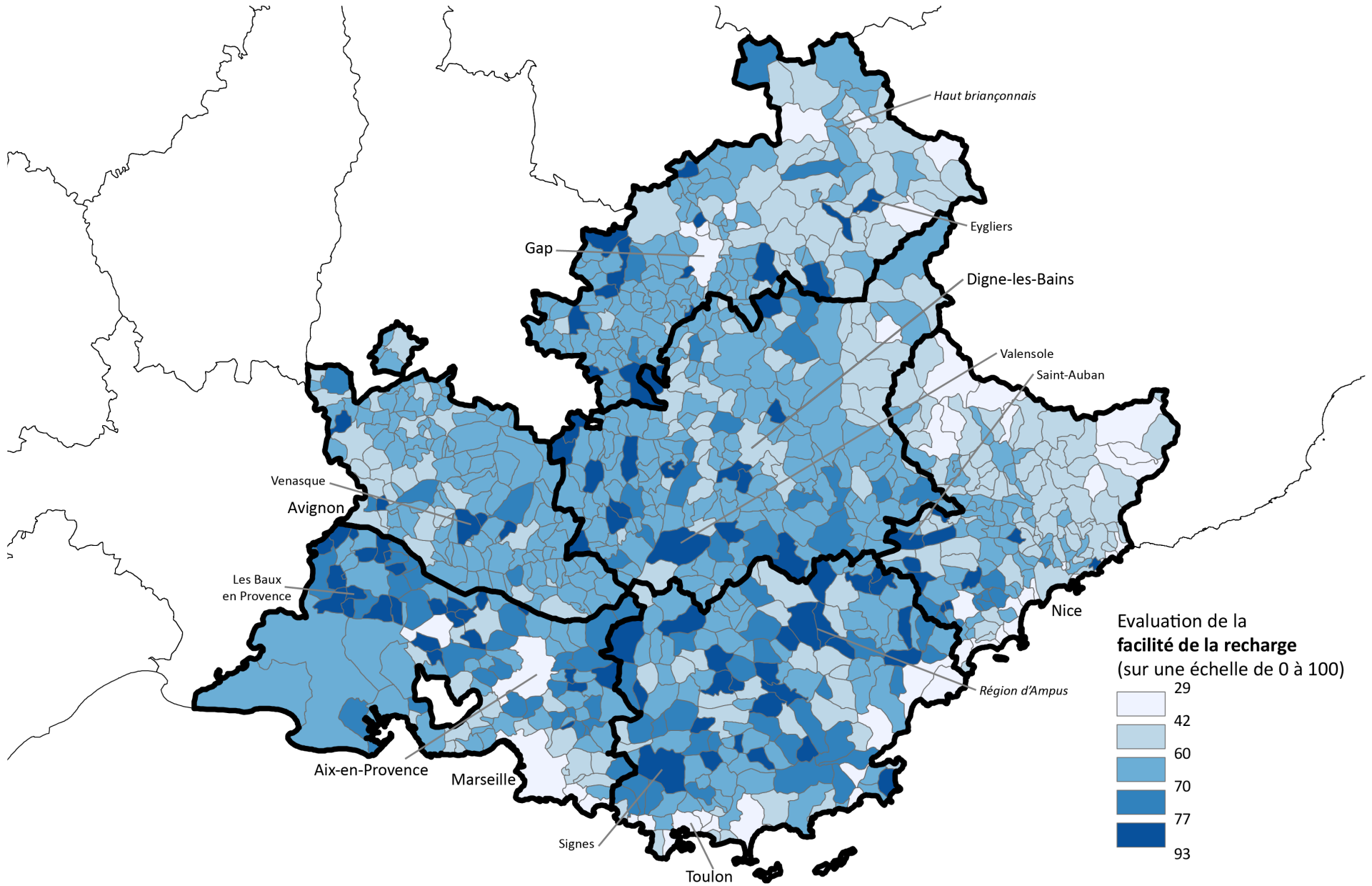
#### 4 composantes interreliées



# Cartographie des résultats du potentiel







## Evolution des IRVE : le modèle de la Norvège

- 5 % des recharges sur les bornes publiques
- Diminution de la recharge quotidienne :
  - VE utilisant quotidiennement une borne de charge publique :  
10 % en 2014 à 2 % en 2017
- Augmentation de la recharge rapide le long des grands axes routiers
- Accroissement concomitant de l'autonomie des VE

Source : Transports & Environnement « Electric vehicles : The truth » septembre 2018



## Retour d'expérience sur l'utilisation des bornes publiques (France)

- Etude sur l'utilisation des IRVE sur un territoire (bornes accélérées et rapides) :
  - 4 fois plus de recharges sur les bornes rapides vs accélérées (recharge gratuite)
  - Ecart encore plus important depuis la tarification (malgré différence prix)
  - D'importants écarts d'utilisation selon les localisations des bornes
  - Des bornes accélérées qui n'ont qu'1 recharge par mois !



- Relocalisation des IRVE les - utilisées vers les IRVE les + utilisées
- Création de **clusters** de bornes, de mini « station-électrique » (avec services)
- Des ensembles de bornes plus **visibles** dans le paysage
- Déploiement des bornes spécifique à l'**urbain**
- Aujourd'hui :
  - Recharge en voirie
  - Centre commerciaux
  - Candélabre
- Besoin de :  
Mini station-électrique **rapide** !  
Temps moyen constaté = 15 min



Gilles Voiron  
gilles.voiron@unice.fr

+ 33 (0)4 93 37 54 64

Laboratoire ESPACE

Université Nice Sophia-Antipolis

98 Bd Herriot - BP 3209

06200 Nice - France

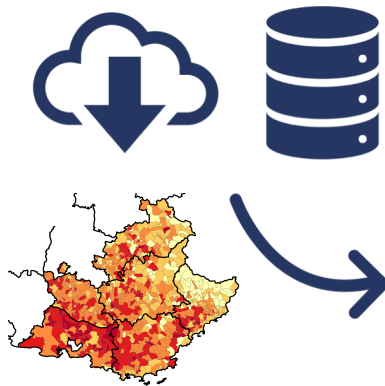
[www.umrespace.org](http://www.umrespace.org)

<https://www.researchgate.net/project/CATIMINI-Territories-capacity-to-incorporate-an-innovation-of-mobility>

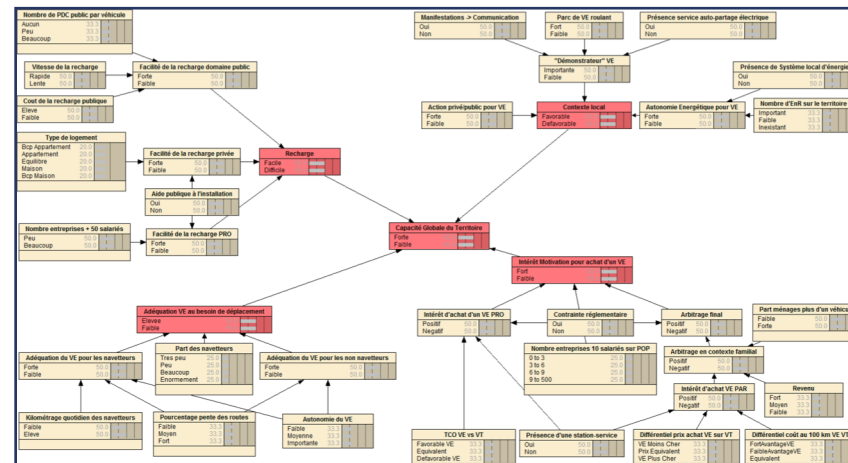
# Evaluation de la capacité d'une commune à intégrer la mobilité électrique

- Avis d'experts pour la base de connaissance du système expert

Données en open data



Systeme expert



Avis d'experts



Evaluation du potentiel de la commune à intégrer la mobilité électrique

## Résultats : évaluation du potentiel communal entre 0 et 100

### Tableaux des résultats

Commune	Capacité Globale	Facilité de recharge	Adéquation VE déplacements	Intérêt motivation achat VE	Contexte local
Commune A	34 %	59 %	62 %	16 %	94 %
Commune B	50 %	87 %	80 %	25 %	84 %
Commune C	21 %	36 %	52 %	16 %	29 %
Commune D	36 %	46 %	67 %	34 %	69 %

### Cartographie