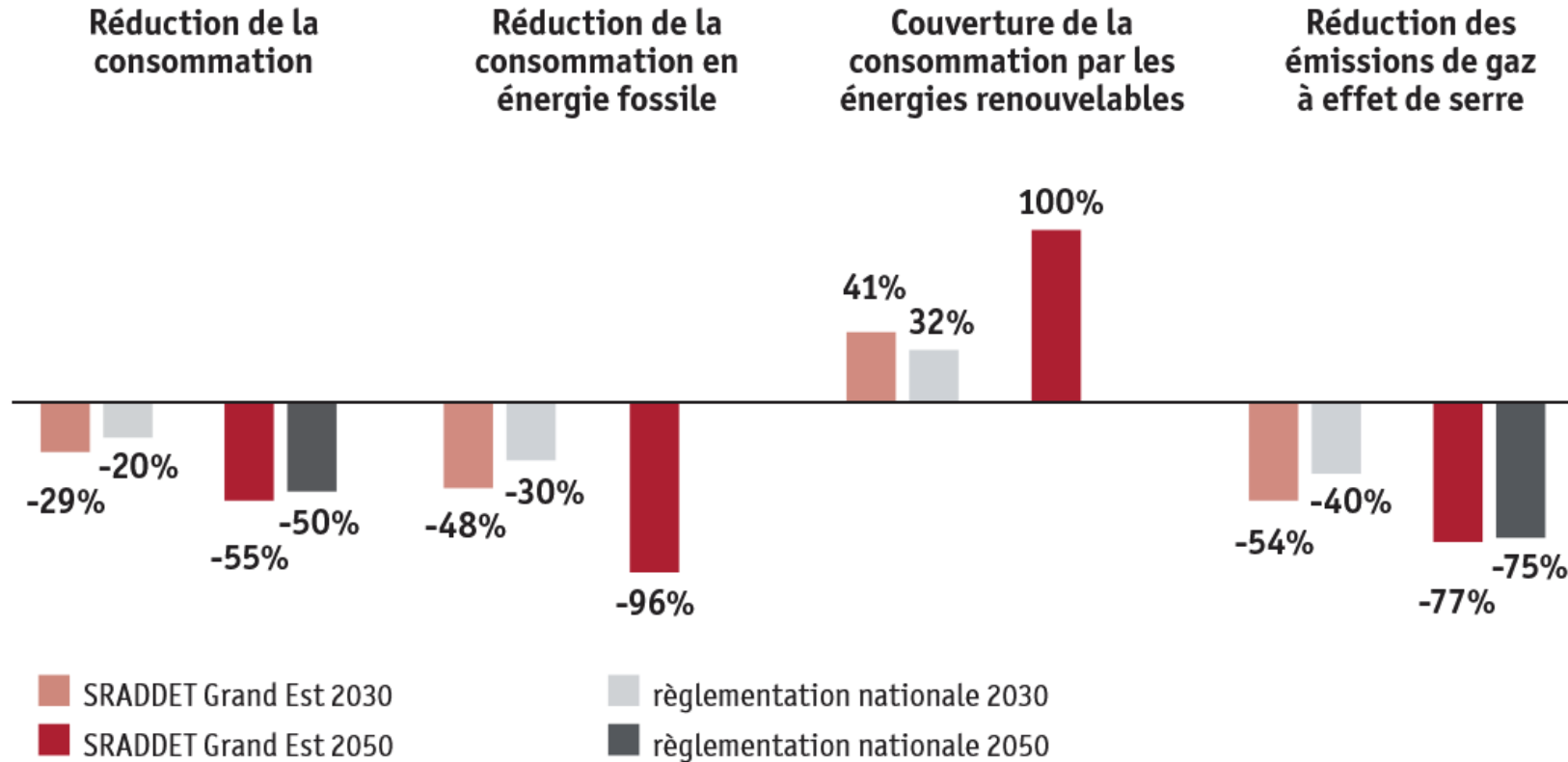


OPTIMISATION DE L'OFFRE DE MOBILITÉ GRÂCE AUX DONNÉES

Planifier le réseau de mobilité électrique
en Grand Est

RELATION ENTRE ÉLECTRIFICATION DE LA MOBILITÉ ET SRADDET

OBJECTIFS CHIFFRÉS DU SRADDET (tous secteurs)



Source : Région Grand Est

Extrait du Guide des Infrastructures de recharge et stations d'avitaillement

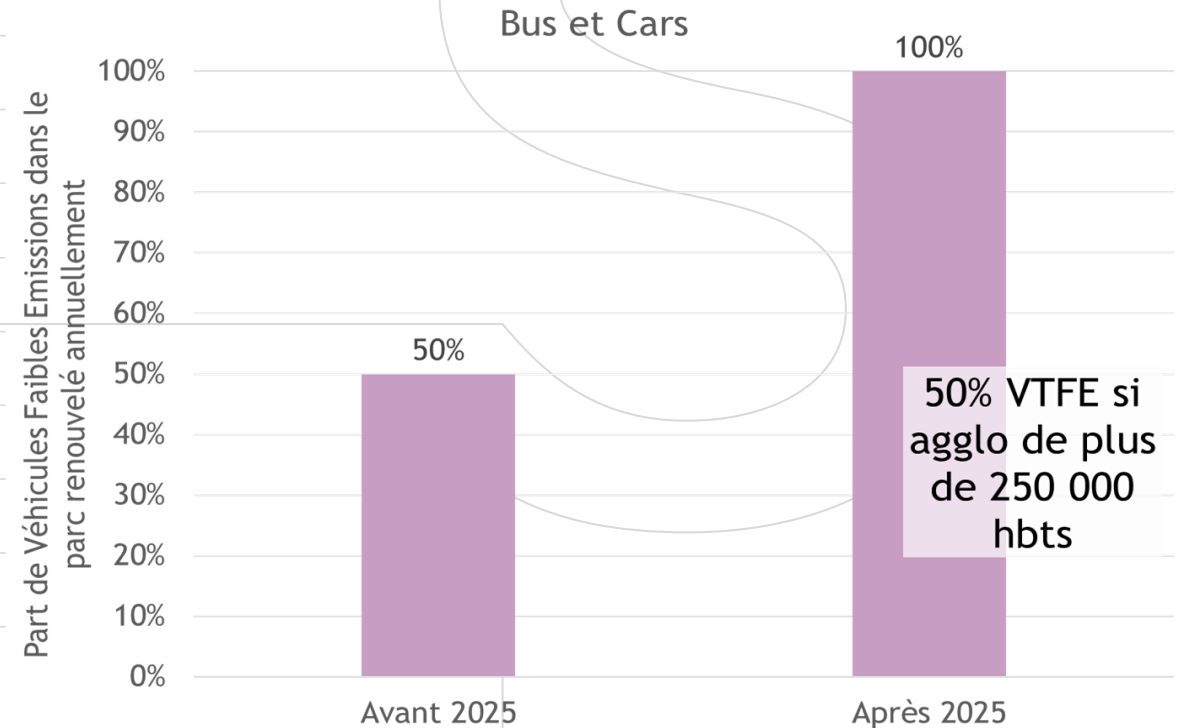
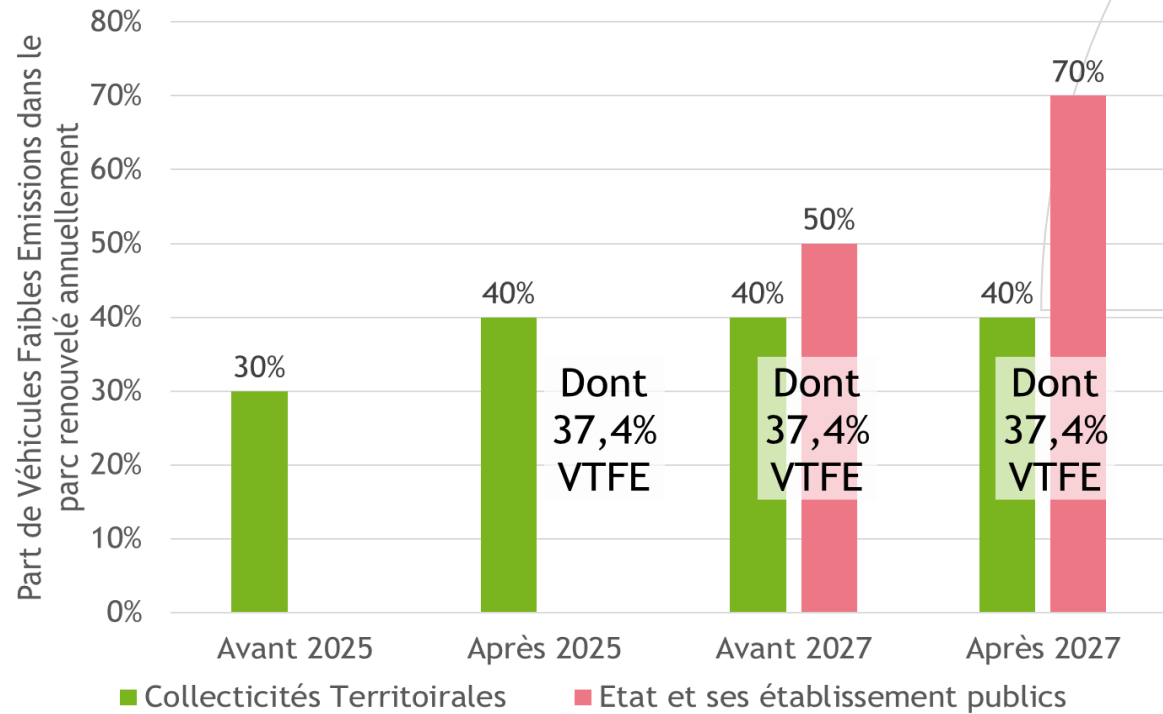
A retrouver sur le site Climaxion.fr

https://www.climaxion.fr/sites/default/files/docutheque/guide_mobilite_hd.pdf

OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES

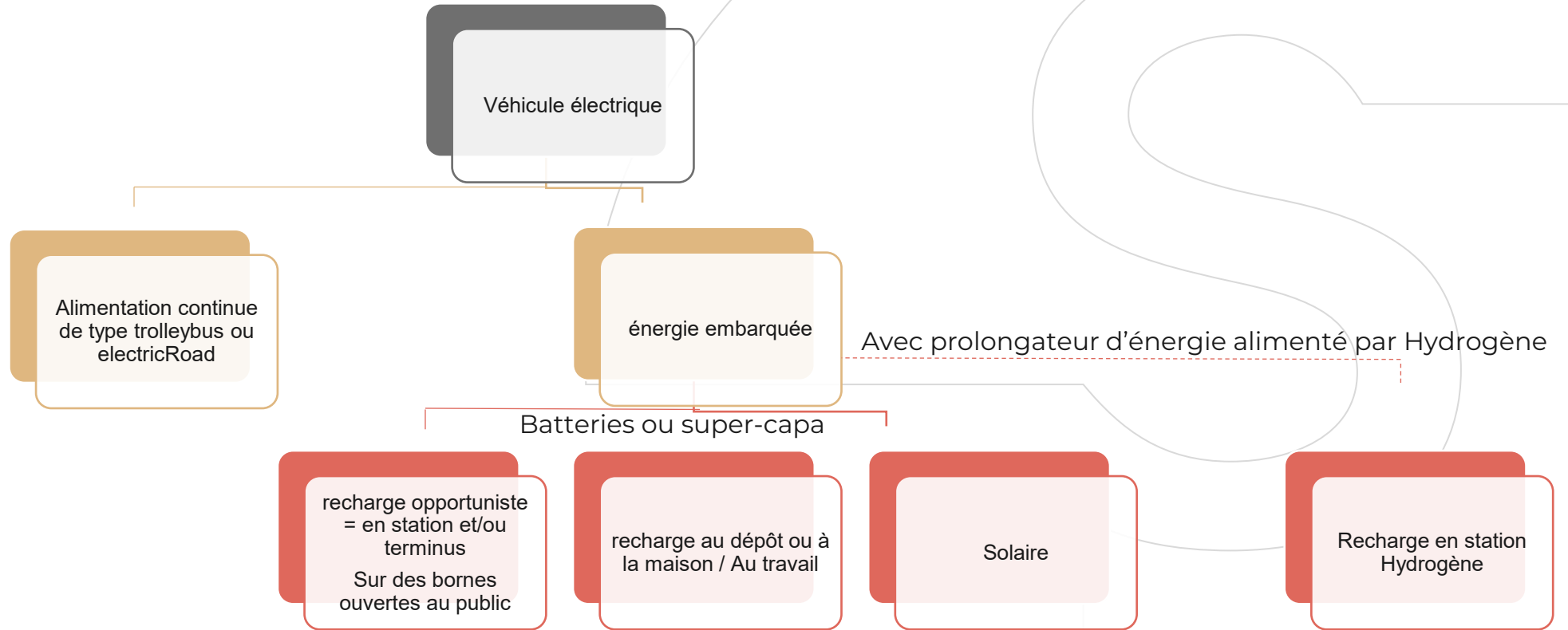
Code de l'Environnement - Articles L.224-7 à L. 224-8-2

Collectivités et communes (parc géré de plus de 20 véhicules, directement ou indirectement)
Véhicules de moins de 3,5T

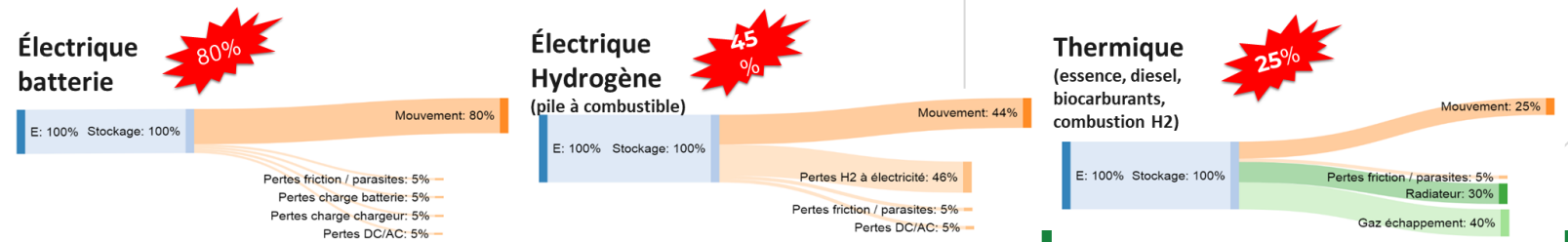


Définition de VFE : D. 224-15-2 à D. 224-15-12
VTFE = électrique batteries et prolongateur hydrogène

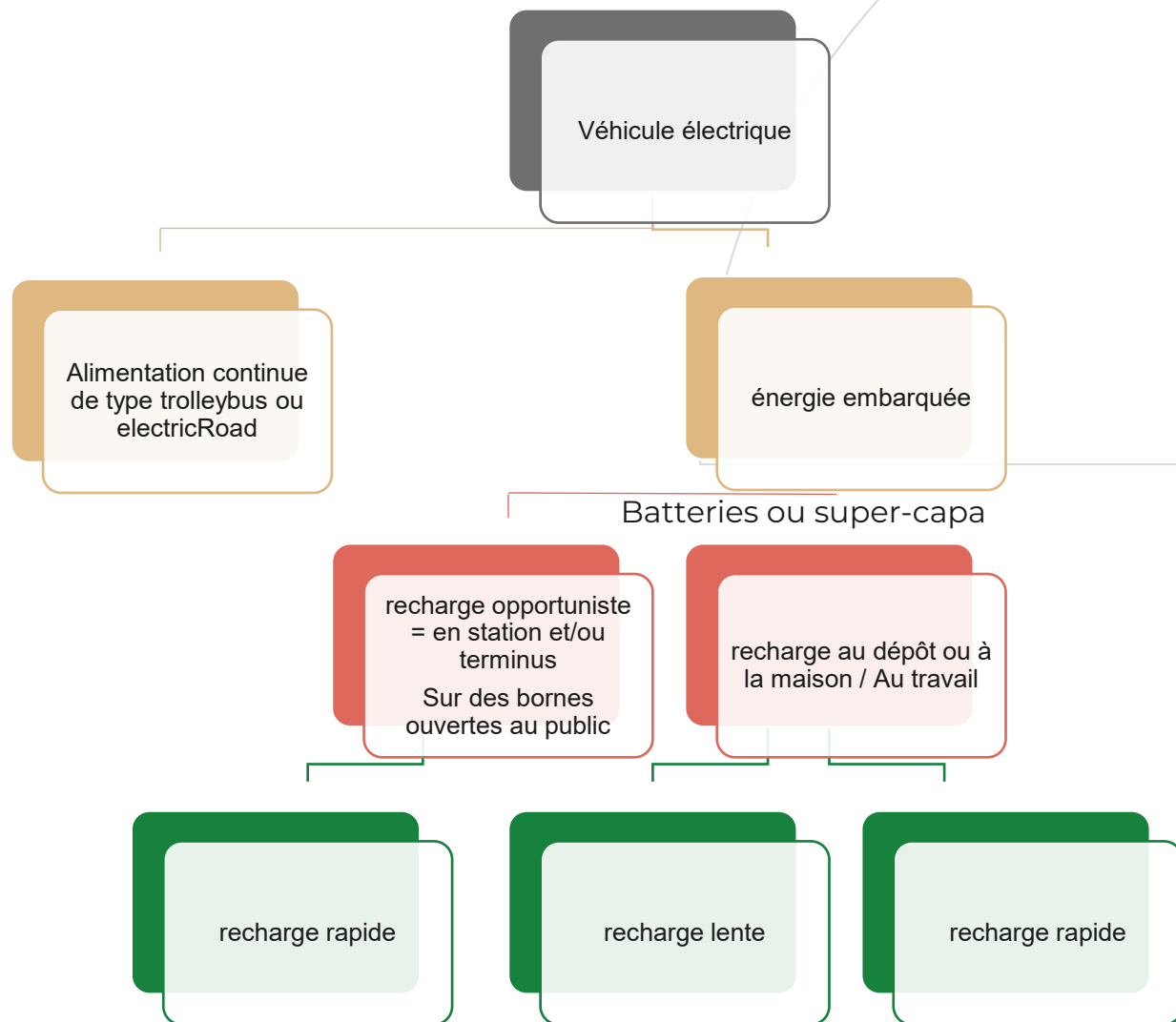
TECHNOLOGIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES



Efficacité énergétique (réservoir-roue) de chaque technologie :



TECHNOLOGIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES



CONSTRUIRE SON PROJET DE RECHARGE, ÉTAPE PAR ÉTAPE



Cette construction étape par étape est efficace si et seulement si les objectifs et les raisons du projet ont été définis.

Points de vigilance : cohabitation des énergies sur un site / accessibilité et disponibilité des réseaux

Simuler l'usage et la recharge
Piloter la recharge pour éviter les appels de puissance

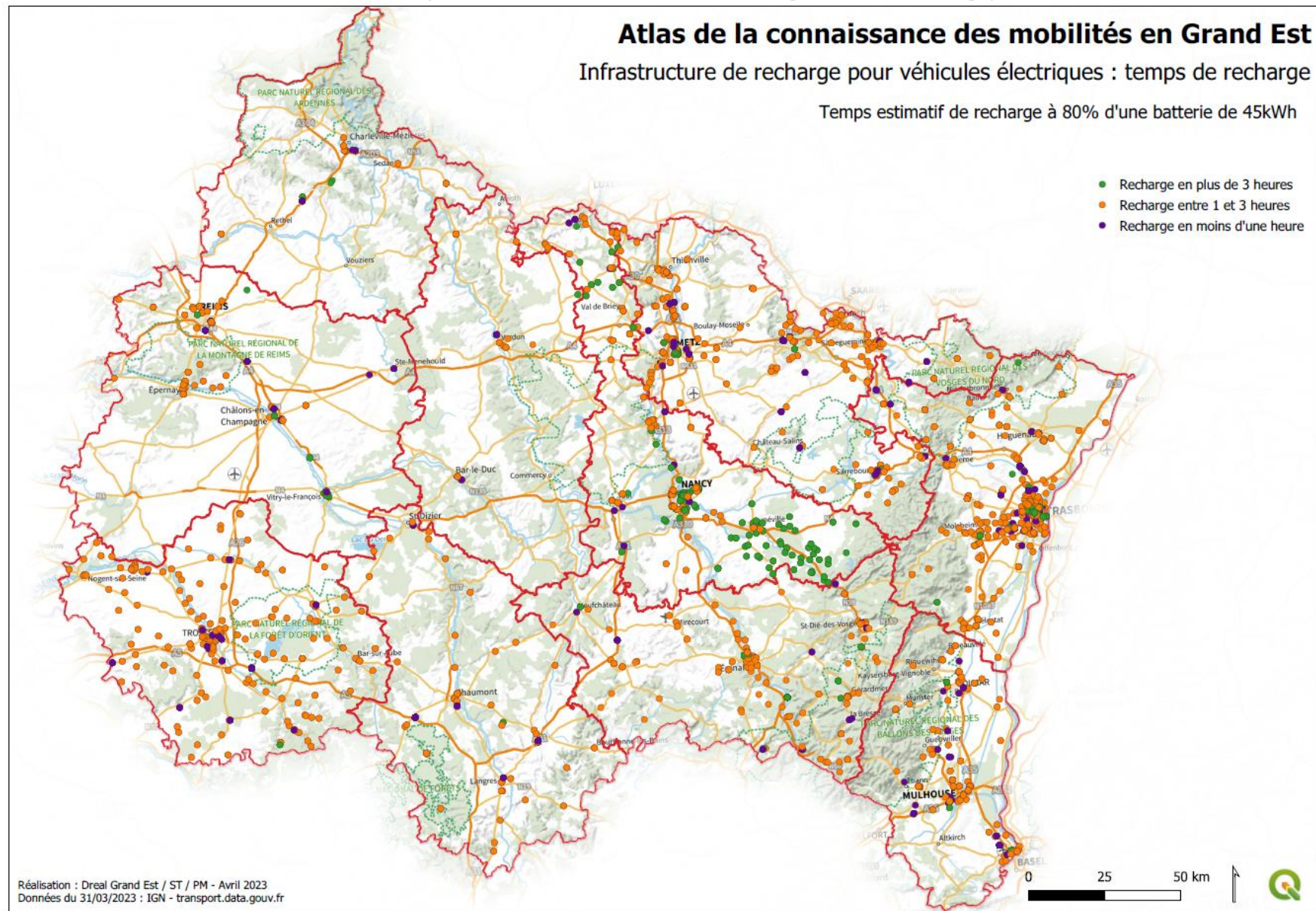
RECHARGE PUBLIQUE OU PRIVÉE ?

En Grand Est en mars 2023, **6 604 IRVE** sont recensées. Les données du PAN, Point d'Accès National aux données de transport, permettent de **localiser 3 917 d'entre elles**.

Les déploiements se poursuivent.

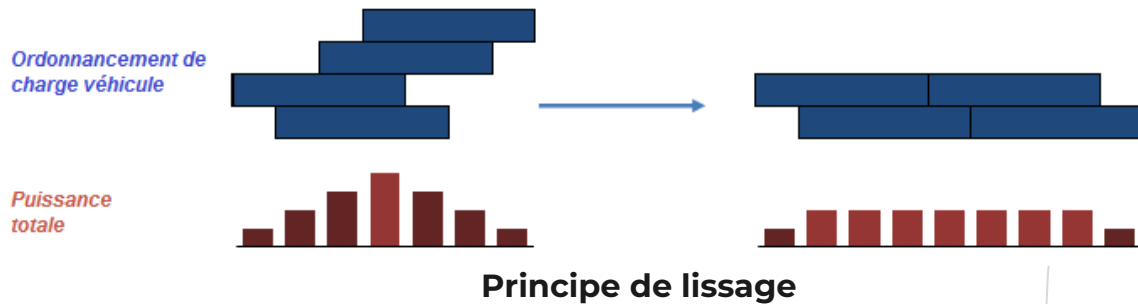
La remontée des données s'améliore.

Les SDIRVE permettent de travailler la cohérence des plans d'actions, les premières revoyures devraient débuter.

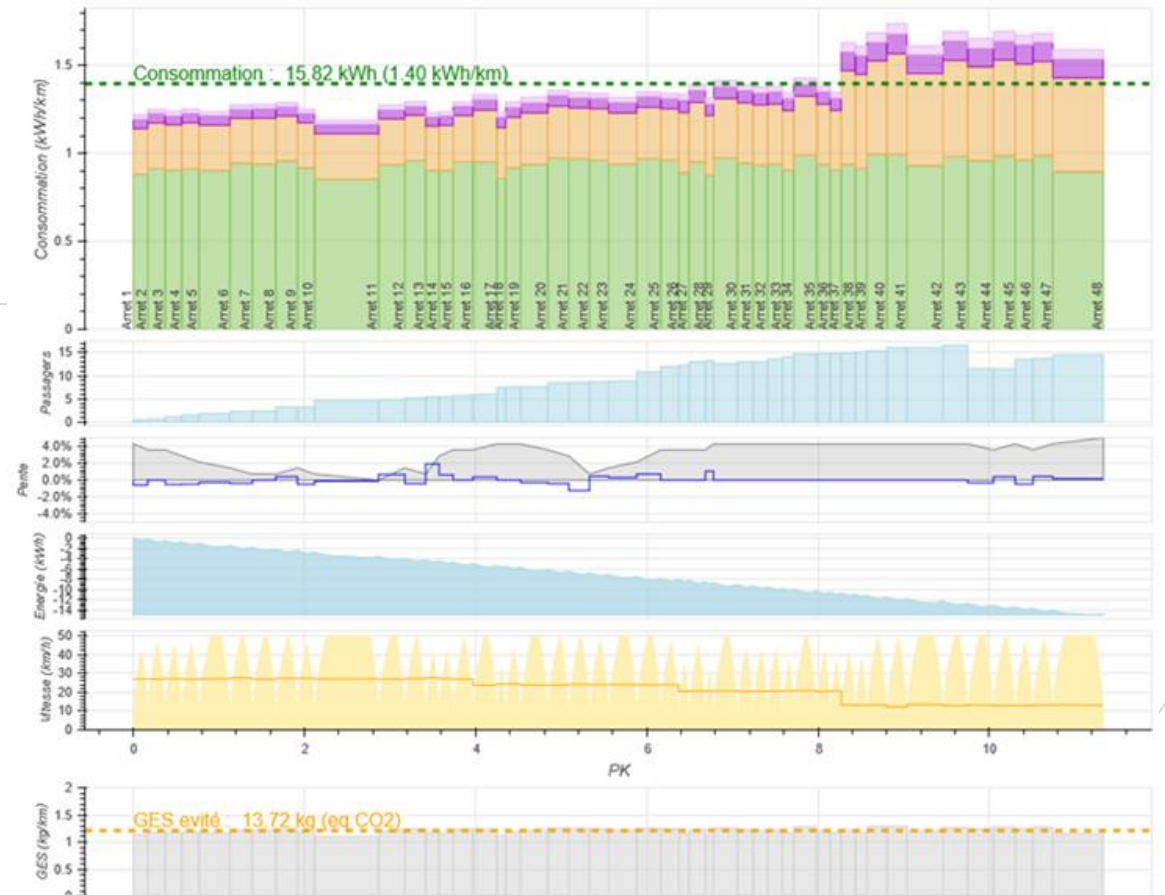
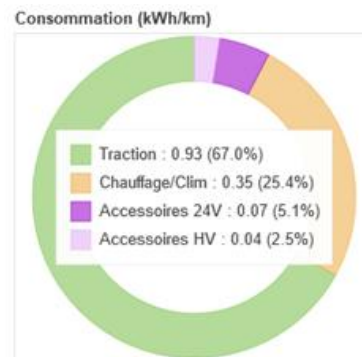


EXEMPLE D'OUTIL DE SIMULATION POUR DU BUS ÉLECTRIQUE

Volt@bus intègre un algorithme d'optimisation de la recharge afin de lisser les appels de puissance. L'objectif est d'ordonnancer les heures de recharges des bus de manière à obtenir le facteur d'utilisation le plus élevé et réduire ainsi le coût effectif du kWh.



Volt@bus permet également de calculer la consommation électrique des bus (en kWh/km) en se basant sur des simulations dynamiques détaillées et un modèle thermique pour les auxiliaires de chauffage/climatisation. Le calcul de consommation de traction est réalisé par inter-arrêt.



MERCI

Pour votre attention

SETEC

Immeuble Central Seine

42-52, quai de la Rappée
75583 Paris Cedex 12, France

Tél : +33 1 82 51 60 00

Email : lea.raymond@setec.fr

www.setec.fr

