



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale des infrastructures,
des transports et des mobilités

AVRIL 2026

Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicule électrique sur le réseau routier national aux horizons 2030 et 2035



Sommaire

Synthèse.....	1
1. Un schéma directeur pour planifier le maillage en bornes de recharge électrique sur le réseau routier national pour les déplacements longue distance	2
1.1. Objectifs du schéma directeur	2
1.2. Un schéma directeur qui répond aux exigences nationales et européennes	4
1.3. Conditions de réalisation du schéma directeur	5
2. Méthodologie.....	8
2.1. Déroulé général	8
2.2. Etape 1 : estimation des besoins de recharge à l'échelle des axes.....	8
2.3. Etape 2 : déclinaison en objectifs de déploiement à l'échelle des aires.....	11
2.4. Perspective de révision des objectifs en lien avec les gestionnaires du réseau	12
3. Résultats globaux sur le RRN concédé	13
3.1. État des lieux du déploiement IRVE à l'été 2025 sur le RRN concédé	13
3.2. Synthèse des besoins identifiés sur les axes du RRN concédé	13
3.3. Synthèse des objectifs sur les aires du RRN concédé.....	15
4. Résultats globaux sur le RRN non-concédé.....	16
4.1. État des lieux du déploiement IRVE à l'été 2025 sur le RRN non-concédé.....	16
4.2. Synthèse des besoins identifiés le long des axes du RRN non-concédé.....	16
4.3. Synthèse des objectifs sur les aires du RRN non-concédé	18
4.4. Estimation des besoins à satisfaire par l'offre de recharge à proximité du RRN non-concédé.....	19
5. Contribution des gestionnaires de réseaux électriques	21
5.1. Synthèse de l'estimation des coûts de raccordement au réseau électrique.....	21
5.2. Capacité des gestionnaires de réseaux de distribution à satisfaire les besoins en raccordement.....	22
6. Conclusion.....	23
Annexe A : objectifs sur chaque aire du réseau routier national.....	26
Objectifs sur les aires du RRN concédé	26
Objectifs sur les aires du RRN non-concédé	55
Synthèse des objectifs de déploiement axe par axe (uniquement sur les aires).....	72
Annexe B : besoins de déploiement à proximité immédiate des axes du réseau non-concédé	79
Annexe C : modèle d'estimation des besoins de recharge.....	87

Méthodologie retenue	87
Synthèse des hypothèses	90
Synthèse des besoins en IRVE pour la mobilité légère longue distance	94
Synthèse des besoins en IRVE pour la mobilité lourde longue distance.....	97

Synthèse

Le maillage du réseau routier national en bornes de recharge électrique à haute puissance est une condition nécessaire pour accompagner la stratégie d'électrification des véhicules menée par la France, elle-même indispensable pour décarboner les transports qui représente encore plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale.

Afin de garantir un déploiement répondant aux besoins des usagers, tout particulièrement en itinérance c'est-à-dire le long des itinéraires de transit pour lesquels disposer de solution de recharge est indispensable, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a élaboré un schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicule électrique le long du réseau routier national.

Ce schéma directeur constitue la feuille de route des gestionnaires routiers en établissant, sur chacune des aires du réseau, les objectifs de puissance à installer pour permettre le déploiement de bornes pour les véhicules légers et pour les poids-lourds aux échéances 2027, 2030 et 2035.

Il permet ainsi d'anticiper l'augmentation des besoins de recharge, de prévoir et d'optimiser les travaux et les investissements nécessaires pour aménager les aires et les raccorder au réseau électrique.

Ce schéma est le fruit d'un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs concernés : gestionnaires routiers, gestionnaires de distribution d'électricité, professionnels des transports et de la recharge, acteurs institutionnels.

Les besoins de recharge pour les déplacements en itinérance, le long de chaque axe du réseau routier national, ont été estimés à horizon 2035 dans l'hypothèse de l'atteinte des objectifs d'électrification du parc fixés par la stratégie nationale bas-carbone. En intégrant les capacités foncières dont disposent les gestionnaires et en considérant qu'une partie des besoins seront satisfaits à l'extérieur du réseau, des objectifs de déploiement ont ensuite été fixés sur chacune des aires du réseau.

Au global il en résulte des objectifs d'installations de puissances de raccordement et de points de charges à l'horizon 2035 sur les stations de recharge des aires du réseau routier national se décomposant comme suit :

- pour les stations de recharge destinées aux véhicules légers, une puissance globale à installer de 2,8 GW pour alimenter environ 22 000 points de charge ;
- pour les stations de recharge destinées aux poids-lourds, une puissance globale à installer de 1,6 GW pour alimenter environ 8 200 points de charge rapide, ultra-rapide et des points de recharge pour les pauses nocturnes. Le nombre de points de recharge rapide et ultra-rapide représenterait environ 40 % du nombre total de points de recharge dédiés au poids-lourds en 2035.

1. Un schéma directeur pour planifier le maillage en bornes de recharge électrique sur le réseau routier national pour les déplacements longue distance

Le secteur des transports représente plus d'un tiers des émissions de carbone de la France dont 95 % proviennent du mode routier. La route concentre aujourd'hui encore plus de 80 % des déplacements de voyageurs de plus de cinq kilomètres et 88 % du transport de marchandises. En dépit des mesures mises en œuvre ou à venir pour augmenter les parts des autres modes, moins émetteurs de carbone, la route restera le mode de transport majoritaire d'ici à 2050.

L'électrification des flottes de véhicules, pour le transport de voyageurs comme pour le transport de marchandises est donc un levier incontournable dans la trajectoire de décarbonation que s'est fixée la France. Le déploiement de bornes de recharge électrique rapide et en capacité de répondre aux besoins des usagers à tout moment de l'année, y compris en période de pointe, est une condition nécessaire à l'atteinte des ambitions d'électrification des flottes. L'équipement du réseau routier national, qui représente moins de 2 % du linéaire routier français mais qui concentre un tiers des véhicules-kilomètres et l'essentiel des flux en itinérance, particulièrement dépendants d'une offre de recharge sur le domaine public, apparaît donc prioritaire.

Afin de répondre aux enjeux à venir liés à l'accélération de la mise en circulation de véhicules électriques, à la fois pour le transport de particuliers et pour le transport de marchandises, l'État a décidé de se doter d'un schéma directeur pour le déploiement des infrastructures de recharge le long du réseau routier national, centré sur les besoins de déplacement en itinérance¹ (SDIRVE-RRN).

1.1. Objectifs du schéma directeur

L'établissement du SDIRVE-RRN poursuit à trois objectifs :

- favoriser la décarbonation des transports routiers par l'adaptation des infrastructures présentes sur le réseau routier national (RRN) ;
- anticiper l'évolution des pratiques de la mobilité afin de garantir une bonne qualité de service aux usagers (disponibilité, maillage territorial) ;
- faciliter l'organisation des déploiements des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE) en optimisant les coûts afférents pour les acteurs économiques du RRN et du réseau de transport et de distribution électrique.

1.1.1. Décarbonation des transports

Le schéma directeur vise, en premier lieu, à organiser le déploiement des IRVE sur le réseau routier national pour définir un maillage territorial adapté au développement de la demande de mobilité électrique. En effet, la proposition d'une offre de recharge électrique, en cohérence avec les besoins des usagers, est indispensable pour accompagner la transition du parc national roulant vers des modes de transport décarbonés.

¹ C'est-à-dire pour les déplacements de plus de 200 km.

Par conséquent, la réduction rapide des émissions de gaz à effet de serre causées par les véhicules thermiques nécessite la bonne coordination des acteurs du déploiement IRVE (gestionnaires du RRN, gestionnaires du réseau électrique, opérateurs IRVE, etc.), sur le RRN, tel que permise par l'établissement du SDIRVE-RRN.

1.1.2. Anticipation de l'évolution du besoin des usagers pour garantir la qualité de service

Face à la forte croissance anticipée de la mobilité électrique, l'État a engagé une démarche permettant d'anticiper le déploiement de l'offre de recharge sur le RRN, tant pour satisfaire les besoins des usagers que pour limiter le risque de saturation des aires voire du réseau routier, notamment lors des périodes de pointe de trafic. De fait, une offre insuffisante en IRVE sur le RRN, outre une désincitation à l'adoption du véhicule électrique, conduirait inévitablement à des difficultés importantes d'exploitation (gestion de l'affluence sur les aires, pannes de véhicules sur le réseau, etc.). Le SDIRVE-RRN, fondé sur les projections d'évolution de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), permet d'anticiper la progression de la demande en recharge électrique au fur et à mesure des prochaines années et de fournir un niveau de service adapté au besoin des usagers, limitant ainsi les potentielles tensions sur le réseau routier national.

[L'arrêté du 8 août 2016](#), fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé, détermine un niveau de service minimal pour la distribution d'énergie électrique, opposable aux gestionnaires des autoroutes concédées et destiné à éviter les situations de saturation des stations de recharge sur le réseau. Néanmoins, en l'absence de planification, les gestionnaires routiers adapteraient les infrastructures de recharge au fil de l'eau. Or, le temps relativement long pour déployer de nouvelles infrastructures² fait courir le risque qu'une telle stratégie conduise à une mise en service des bornes en retard par rapport aux obligations de niveau de service posées par l'arrêté du 8 août 2016, notamment en raison des temps incompressibles relatifs au renforcement du réseau électrique. Le schéma directeur vise donc à formaliser une logique d'anticipation des besoins d'évolution permettant la satisfaction du niveau de service minimal à l'échelle global de l'axe, évitant ainsi les phénomènes de saturation.

1.1.3. Optimisation des coûts et des délais de déploiement

Les travaux de renforcement de la puissance électrique disponible sur les aires représentent un poste d'investissement important du déploiement des IRVE, tant en termes de coût que de délai.

D'une part, la prévision jalonnée des objectifs de déploiement des points de recharge devrait permettre aux gestionnaires de réseaux électriques des optimisations.

² Deux à trois ans selon le retour d'expérience actuel, Enedis prévoyant un allongement des délais de raccordement dans les années à venir compte tenu d'une part de l'accroissement de la complexité des opérations de renforcement du réseau électrique et d'autre part de la très forte augmentation des demandes liées à d'autres usages (data centers, industries, unités de production d'énergie renouvelable).

D'autre part, le déclenchement au plus tôt des demandes de puissance nécessaires sur les aires devrait permettre d'anticiper au mieux les travaux de raccordement à effectuer. Le SDIRVE-RRN facilitera en outre l'optimisation des coûts liés au renforcement du réseau électrique, en encourageant la planification de travaux permettant directement l'atteinte de la puissance nécessaire pour satisfaire la demande à horizon 2035.

Ainsi, la multiplication des phases de raccordement, qui pourrait être nécessaire pour des augmentations même marginales de la puissance délivrable mais qui se traduirait par des modifications conséquentes de la voirie à chaque étape, pourra être évitée.

Il est à noter que la montée en puissance des besoins en puissance de raccordement des aires du RRN au réseau électrique se fera à l'aune de délais variables et conditionnés par la capacité des gestionnaires du réseau de distribution d'électricité à honorer les demandes de raccordement leur étant adressées. Le schéma directeur a conduit à une première estimation des délais et des coûts de ces raccordements résultats qui pourront permettre aux gestionnaires du RRN d'affiner leur stratégie de déploiement à l'échelle des aires.

Le SDIRVE-RRN devrait également permettre, à terme, en combinant la planification des besoins des véhicules légers (VL) avec celle des poids-lourds (PL), d'optimiser les coûts de déploiement en identifiant les coefficients de foisonnement entre les puissances VL et PL. A ce titre, les études menées en parallèle de l'établissement du SDIRVE-RRN ont permis de montrer que pour près de 90 % des aires concernées, la puissance à déployer pour les VL permettra de couvrir le besoin pour les PL à l'horizon étudié. Si la mise en place d'un tel foisonnement pose encore des problèmes techniques et juridiques difficiles à résoudre dans des délais compatibles avec les premières phases de déploiement à venir, il sera un levier pertinent pour limiter les augmentations de puissance post 2035 ou pour gérer temporairement le développement d'infrastructures de recharge si la puissance disponible sur l'aire venait à être limitante en l'attente de travaux de renforcement du réseau électrique.

1.2. Un schéma directeur qui répond aux exigences nationales et européennes

L'élaboration du schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicule électrique du réseau routier national est une réponse aux ambitions politiques de décarbonation des transports ainsi qu'à l'évolution du cadre législatif et réglementaire, aux échelles communautaire et française.

1.2.1. Cadre européen

Depuis 2014, [la directive 2014/94 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs](#) (AFID) encourage et encadre le développement de modes de transport bas-carbone au sein de l'Union européenne, notamment en incitant à l'établissement d'objectifs nationaux de réduction de la dépendance de la mobilité au pétrole.

Dès 2019, l'Union européenne s'est donnée, à travers [le règlement 2019/631 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs](#), l'objectif de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre causés par les transports routiers au sein de chacun de ses États membres. Ainsi, les émissions provenant des véhicules légers devront diminuer de 55 % entre 2021 et 2030, et de 50 % pour les véhicules utilitaires légers. Les ventes de véhicules légers neufs non électriques seront, de surcroît, limitées à partir de 2035.

Le « *paquet climat Fit for 55* » s’inscrit, de ce fait, dans la continuité des ambitions européennes exprimées lors de l’accord de Paris de 2021 et fixe un objectif de réduction des émissions nettes d’au moins 55 % en 2030 par rapport à 1990 et de neutralité carbone en 2050.

Pour traduire ces orientations, le [règlement 2023/1804 sur le déploiement d’une infrastructure pour carburant alternatifs](#) (AFIR) qui abroge la directive AFID, établit un objectif de déploiement de recharge électrique, sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), d’une station de 600kW de puissance de sortie, comprenant au minimum deux points de recharge d’au moins 150kW, tous les 60 km pour les véhicules et utilitaires légers à fin 2027 sur le RTE-T central et à fin 2035 sur le RTE-T global³. Pour la recharge des poids-lourds, l’objectif pour 2030, est d’une station de plus de 3 600 kW de puissance de sortie, comprenant au minimum deux points de recharge délivrant une puissance individuelle d’au moins 350 kW tous les 60 km sur le RTE-T central et d’une station de plus de 1 500 kW de puissance de sortie avec au moins un point de recharge de plus de 350 kW tous les 100 km sur le RTE-T global.

L’encadré 1 au 2.2.5 ci-dessous détaille les obligations AFIR.

1.2.2. *Cadre national*

Au niveau français, plusieurs lois tracent la voie de la décarbonation progressive des transports routiers. [La loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte](#) vise l’installation d’au moins 7 millions de points de charge pour véhicules électriques en France, à horizon 2030⁴. [La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités](#) projette la neutralité carbone des transports terrestres pour 2050. Enfin, [la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets](#) établit une échéance de fin de vente des véhicules légers les plus polluants à 2030 et des poids lourds utilisant majoritairement des énergies fossiles à 2040 et renforce également les obligations de développement des infrastructures de recharge pour les parcs de stationnement.

1.3. Conditions de réalisation du schéma directeur

1.3.1. *Contenu*

L’établissement du présent SDIRVE-RRN s’inscrit dans une démarche collaborative et itérative auprès de multiples acteurs concernés. Initié en 2023, avec la conception d’un modèle de prévisions des besoins en IRVE à l’échelle nationale par les services de l’État, pour les déplacements en itinérance⁵, ce processus a abouti à l’estimation des besoins de recharge, exprimés en puissance et en nombre de points de charge, le long de chacun des axes du réseau routier national, pour les véhicules légers et pour les poids-lourds, aux horizons 2027, 2030 et 2035. Ces besoins ont ensuite été déclinés sur chacune des aires du réseau pour constituer des objectifs de puissances à déployer d’ici 2035 et fournir des estimations sur le nombre de points de charge à installer, pour chaque type de véhicule.

³ Sachant que le réseau routier national concentre la quasi intégralité du RTE-T traversant la France avec 98 % du RTE-T central et 94% du RTE-T global/

⁴ Comprenant les points de recharge ouverts au public et à usage privatif.

⁵ C’est-à-dire les déplacements de plus de 200 km.

1.3.2. Périmètre concerné

Le SDIRVE-RRN recouvre l'intégralité des axes du réseau routier national concédé et non-concédé. Les axes mis à disposition des régions Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes à titre expérimental ont été intégrés.

En revanche, le schéma directeur ne porte pas sur les axes routiers transférés aux métropoles ou aux départements dans le cadre de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (3DS) ni sur les axes transférés à la collectivité européenne d'Alsace.

Le schéma directeur n'incorpore pas non plus les axes routiers de Corse et des territoires d'outre-mer. Les collectivités qui souhaiteraient voir intégrer leurs axes dans le schéma directeur pourront toutefois s'inscrire dans la démarche à l'occasion des mises à jour prévues⁶.

Ainsi, 19 400 km de linéaire de voirie sont concernés par le SDIRVE-RRN, à raison de 9 200 km pour le réseau routier concédé et 10 200 km pour le réseau routier non-concédé. Ces axes englobent un peu moins de 600 aires de service (environ 350 pour la partie concédée et 240 pour la partie non-concédée) 1 000 aires de repos (environ 650 pour la section concédée et 300 pour la section non-concédée) et 400 aires de stationnement.

⁶ Parmi les collectivités sensibilisées à la démarche figurent la collectivité européenne d'Alsace qui travaille à la déclinaison des besoins par axe au niveau des aires, la région Auvergne-Rhône-Alpes qui a confié la charge de la déclinaison aux directions interdépartementales des routes (DIR) du Massif Central et Centre-Est, la région Grand Est qui a engagé une démarche de planification avec la DIR Est et le département de l'Aveyron à qui l'ensemble de la documentation de référence relative au SDIRVE-RRN a été transmise.

Carte 1 : Périmètre du schéma directeur



Source : DGITM. Le réseau routier national concédé est représenté en rouge et le réseau non concédé en bleu.

1.3.3. Parties prenantes

Les travaux ayant permis la réalisation du SDIRVE-RRN ont été coordonnés par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), en lien avec la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC). Ils ont impliqué la participation des directions interdépartementales des routes (DIR) pour la gestion des axes non-concédés du RRN, ainsi que des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour le RRN concédé. Les acteurs institutionnels concernés par l'essor de la mobilité électrique, tels qu'Enedis, réseau de transport d'électricité (RTE) et la commission de régulation de l'énergie (CRE) ont également été associés à la démarche, de même que des associations d'utilisateurs et des organisations professionnelles du transport routier. Enfin, le schéma directeur a été élaboré en parallèle d'une analyse approfondie des modèles économiques des opérateurs de recharge qui a associé les entreprises du secteur et leurs associations professionnelles (Avere, Charge France).

2. Méthodologie

2.1. Déroulé général

Au cours de l'année 2023, un modèle de dimensionnement du besoin en puissance et en points de recharge le long du RRN a été conçu par la DGITM, dont la méthodologie a été présentée aux principaux acteurs à l'occasion d'ateliers dédiés menés au printemps 2024. Les résultats obtenus pour les poids lourds ont été réhaussés au regard des exigences fixées par le [règlement 2023/1804 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburant alternatifs](#) (AFIR). Des échanges bilatéraux ont ensuite été organisés avec les gestionnaires de réseau, jusqu'en juin 2024, pour collecter leurs propositions d'adaptation des résultats aux spécificités locales des axes routiers. Les estimations des besoins finaux, par axe du RRN, présenté dans le schéma directeur (cf. 3.2 et 4.2 ci-dessous) proviennent de choix de la DGITM entre les résultats de son modèle de dimensionnement et les adaptations formulées par les gestionnaires.

L'ensemble de ces étapes a été suivi d'une période consacrée à la ventilation, par les gestionnaires du RRN, des estimations de besoin par axe à l'échelle des aires, en prenant en compte les contraintes foncières et contractuelles qui leur sont propres.

Au printemps 2025, Enedis a été sollicité pour estimer les délais et les coûts de raccordement associés à cette première ventilation. Sur la base des ordres de grandeur fournis par ENEDIS, la DGITM avec certains gestionnaires du RRN ont réalisé fin septembre 2025 une seconde ventilation. Les orientations en puissance présentées par aire dans le présent document sont le résultat de l'une ou l'autre ventilation selon les gestionnaires.

2.2. Etape 1 : estimation des besoins de recharge à l'échelle des axes

Les besoins en puissance et en nombre de points de charge à déployer le long des axes à horizon 2027, 2030 et 2035 qui figurent dans le SDIRVE-RRN découlent de différents partis-pris méthodologiques qui sont décrits ci-dessous. Ils sont détaillés en annexe C.

2.2.1. Répartition géographique du besoin de recharge estimé à l'échelle nationale

Le modèle de dimensionnement constitué par la DGITM repose sur deux temps.

Dans un premier temps, le besoin de recharge total au niveau national, à la pointe de trafic définie comme la 30^{ème} heure la plus chargée de l'année. Ce résultat détermine une estimation de la puissance totale nécessaire pour l'intégralité du RRN et, par conséquent, le nombre de points de charge nécessaire pour les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL). Pour les poids-lourds, il est considéré qu'à maturité du marché de la vente de véhicules électriques spécialisés dans les longues distances, environ 75 % des points de recharge devront être dédiés à la recharge durant les pauses longues⁷ et 25 % à la recharge pendant les pauses courtes⁸. Toutefois, avant 2030, seules des bornes pour la recharge rapide seront nécessaires.

⁷ Recharge dite « lente » pour les poids-lourds avec des bornes d'environ 100kW.

⁸ Recharge dite « rapide » avec des bornes de 400kW ou « ultra-rapide » avec des bornes d'environ 1000kW.

Dans un second temps, le besoin total de recharge est distribué sur les axes du réseau routier selon le résultat d'une modélisation complète du trafic, fondée sur des données de flux « origine-destination ». Les données ainsi obtenues sont ensuite pondérées, en fonction d'indicateurs de trafic locaux, pour correspondre au niveau de trafic choisi pour le calibrage du modèle⁹.

2.2.2. Estimation des besoins pour répondre à la 30^{ème} heure la plus chargée de l'année

Le modèle de dimensionnement a été élaboré pour répondre aux besoins de recharge à la 30^{ème} heure la plus chargée de l'année classiquement appelée « TH30 ».

Ce choix permet d'optimiser le rapport entre les coûts d'investissement dans les infrastructures de recharge et une saturation ponctuelle raisonnable des stations IRVE, dans une logique d'équilibre socio-économique entre le modèle économique de la recharge électrique et une qualité de service satisfaisante pour les usagers. En effet, les trente pointes de trafic les plus importantes étant généralement courtes et globalement réparties sur une quinzaine de jours différents au cours de l'année, toute saturation causée par un trafic supérieur à la TH30 devrait être absorbée, dans la majorité des cas, durant l'heure suivant la pointe de trafic. Toutefois, le dimensionnement retenu à la TH30 conduit à une probabilité non nulle que, localement et en fonction des circonstances, des périodes de saturation plus longues puissent être observées pendant certains jours de pointe de l'année.

Le taux d'utilisation moyen des points de recharge qui résulte du modèle de dimensionnement est d'environ 21 % pour les stations IRVE VL et 28 % pour les stations IRVE PL. Le schéma directeur ne présente toutefois des estimations de besoins en nombre de points de recharge qu'à titre illustratif. Le nombre de points de recharge par aire est en effet, opérationnellement, dicté par le niveau de service réellement observé sur chaque station. Sur le réseau concédé il est défini dans [l'arrêté du 8 août 2016, modifié par l'arrêté du 29 janvier 2026](#), fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé, au travers d'un indicateur de saturation spécifique aux stations IRVE qui ne doit pas excéder 10 jours par an.

2.2.3. Utilisation des projections d'électrification de la stratégie nationale bas carbone

Les projections utilisées pour estimer la proportion de véhicules électriques dans le parc français, à chaque horizon temporel, sont issues du scénario « avec mesures supplémentaires » de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC3) qui a vocation à constituer le scénario cible. Celles-ci projettent la présence de respectivement 15 % et 37 % de VL électriques et de 10 % et 30 % de PL électriques dans le parc aux horizons 2030 et 2035.

Afin de refléter les évolutions des flux sur le réseau autoroutier et en particulier sur le réseau transeuropéen de transport (essentiellement du trafic de longue distance), il a été choisi de retenir les projections de trafic du scénario « avec mesures existantes » de la SNBC3 qui prédisent, à horizon 2035, une stagnation des flux VL et une augmentation des flux PL de 7 % par rapport à 2020. Ces projections combinées déterminent l'évolution du besoin en recharge électrique pour chaque type de véhicule électrique, au sein du modèle de dimensionnement. Les hypothèses détaillées retenues sont décrites en annexe C.

⁹ Voir Annexe C : résultats du modèle d'estimation des besoins.

2.2.4. Estimation des caractéristiques techniques des véhicules électriques

Les caractéristiques des véhicules électriques (capacité des batteries, puissance de charge, consommation et autonomie) influencent de manière significative les besoins estimés par le modèle de dimensionnement des infrastructures de recharge, en termes d'infrastructures de recharge.

Ainsi, les caractéristiques techniques utilisées pour les véhicules légers sont issues des chiffres de vente des véhicules électriques en France, entre 2020 et 2023. Celles des poids lourds électriques ont, quant à elles, été estimées par la DGITM à partir de l'analyse des distances journalières issues de l'enquête « transport routier de marchandises 2018 » et partagées avec le groupe de travail sur la décarbonation du transport routier de marchandises, regroupant les principales fédérations de constructeurs, de transporteurs et de chargeurs.

L'évolution de ces caractéristiques techniques a ensuite été estimée par un groupe de travail regroupant des experts du domaine afin d'alimenter les données du modèle de dimensionnement. Les caractéristiques techniques et leurs évolutions ont enfin été présentées aux gestionnaires de réseaux. A partir des retours de l'ensemble des acteurs, la DGITM a calculé les orientations en points de charge et en puissance par axe. Les hypothèses détaillées retenues sont présentées en annexe C.

2.2.5. Ajustement des résultats du modèle pour une mise en cohérence avec le règlement AFIR

Pour les véhicules légers, les niveaux actuels de déploiement des IRVE sont suffisants pour satisfaire aux obligations communautaires fixées jusqu'en 2030.

Pour les poids-lourds, les besoins issus du modèle de dimensionnement ont été ajustés afin de prendre en compte les obligations établies par le règlement AFIR qui, pour certains axes, dépassent les besoins estimés à certaines ou à toutes les échéances d'ici 2030.

Pour rappel, plus de 70 % du linéaire du réseau routier national est intégré au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), donc les objectifs AFIR sont structurants pour le déploiement des stations IRVE PL. Inversement, le réseau routier national représente la quasi-totalité du réseau RTE-T qui traverse la France¹⁰ donc le respect des obligations européennes sur ce réseau conditionne le respect des obligations de l'État français.

Par conséquent, les objectifs de déploiement institués par AFIR ont été pris en compte dans la détermination de l'intervalle cible, pour chaque axe. Lorsque le niveau de l'offre de recharge PL exigé par AFIR est en cohérence avec l'estimation du besoin de recharge issue du modèle de dimensionnement, l'objectif AFIR fait office de niveau minimal de déploiement. Cependant, lorsque l'objectif déduit du règlement AFIR s'avère présenter un décalage à la hausse trop conséquent avec le besoin observé, au vu des résultats du modèle de dimensionnement et des retours exprimés par les gestionnaires de réseaux, un objectif intermédiaire, entre l'objectif AFIR et le résultat du modèle de dimensionnement de la DGITM, est fixé. Ce dernier est établi de sorte à permettre le rattrapage progressif des objectifs AFIR par les gestionnaires, tout en tenant compte de l'évolution du besoin de recharge PL. Ainsi, l'atteinte des objectifs fixés par le schéma directeur est cohérente avec les objectifs sous-jacents aux exigences européennes.

¹⁰ 98% du RTE-T central et 94% du RTE-T global.

Encadré 1 : Exigences du règlement AFIR sur le déploiement des IRVE dédiées aux poids-lourds

Pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dit « central » car comprenant les connexions les plus importantes et reliant les nœuds les plus structurants :

- avant fin 2025, sur 15 % du réseau, déploiement d'une station de recharge tous les 120 km délivrant une puissance de 1 400 kW et comprenant au minimum 1 point de charge d'une puissance individuelle d'au moins 350 kW
- avant fin 2027, sur 50 % du réseau, déploiement d'une station de recharge tous les 120 km délivrant une puissance de 2 800 kW et comprenant au minimum 2 points de charge d'une puissance individuelle d'au moins 350 kW
- avant fin 2030, sur 100 % du réseau, déploiement d'une station de recharge tous les 60 km délivrant une puissance de 3 600 kW et comprenant au minimum 2 points de charge d'une puissance individuelle d'au moins 350 kW

Pour le réseau RTE-T dit « global » :

- avant fin 2025, sur 15 % du réseau, déploiement d'une station de recharge tous les 120 km délivrant une puissance de 1 400 kW et comprenant au minimum 1 point de charge d'une puissance individuelle d'au moins 350 kW
- avant fin 2027, sur 50 % du réseau, déploiement d'une station de recharge tous les 120 km délivrant une puissance de 1 400 kW et comprenant au minimum 1 point de charge d'une puissance individuelle d'au moins 350 kW
- avant fin 2030, sur 100 % du réseau, déploiement d'une station de recharge tous les 100 km délivrant une puissance de 1 500 kW et comprenant au minimum 1 point de charge d'une puissance individuelle d'au moins 350 kW

Source : DGITM

2.3. Etape 2 : déclinaison en objectifs de déploiement à l'échelle des aires

2.3.1. Un travail de déclinaison réalisé par les gestionnaires routiers

Les suites données à la première étape de la démarche exposée ci-avant ont consisté à décliner, au niveau de chacune des aires du RRN, les besoins identifiés et concertés à l'échelle des axes pour formaliser des objectifs de déploiement aux horizons 2027, 2030 et 2035.

Cette étape a été réalisée par les gestionnaires du RRN en prenant en compte les contraintes foncières ou contractuelles sur leurs réseaux respectifs. Sur cette base, une estimation des délais et des coûts de raccordement au réseau électrique a été réalisée. Les résultats de ce travail, dont les lignes directrices sont détaillées ci-après, ont permis de fixer les objectifs de déploiement qui sont présentés dans ce schéma directeur en annexe A.

2.3.2. La prise en compte des stations à proximité du réseau

Les points de charge situés à moins de trois kilomètres du RRN non-concédé sont parfaitement pertinents pour contribuer à la satisfaction des besoins de recharge estimés au niveau de chaque axe en complément des objectifs de déploiement que les directions interdépartementales des routes proposent sur le réseau en gestion. En effet, la facilité de sortie et d'entrée du RRN non-concédé permet aux usagers de chercher des solutions de recharge électriques extérieures aux réseaux des DIR, y compris au cours d'un trajet sur le réseau. Par conséquent, la puissance et le nombre de points de charge indiqués par le schéma directeur pour les axes appartenant au réseau non-concédé doivent être atteints par l'offre de recharge cumulée, sur le RRN et à sa proximité.

En revanche, pour les axes relevant du réseau concédé, la prise en compte systématique de l'offre extérieure au RRN n'est pas opportune. Les contraintes afférentes à la sortie puis l'entrée sur un réseau conçu comme un réseau fermé dégraderaient en effet de manière significative le service aux usagers. Toutefois, au cas par cas, lorsque des offres significatives à proximité immédiate des diffuseurs existent ou lorsque les contraintes foncières ou techniques sont trop contraignantes sur une partie du réseau, les installations extérieures au réseau peuvent être prises en compte en complément de celles prévues sur les aires dans la planification. En toutes état de cause, sur le réseau concédé, le schéma directeur est établi de manière à ce que les besoins estimés à l'étape 1 soit directement assurés par l'offre de service déployée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur les aires.

2.3.3. Une priorité : l'anticipation des besoins en puissance identifiés en 2035 pour chacune des aires

Les objectifs de déploiement au niveau des aires présentés annexe A sont exprimés à la fois en termes de puissance à délivrer aux usagers et en termes de nombre de points de charge.

Toutefois, comme expliqué au paragraphe 2.2.2 ci-dessus, ce dernier indicateur n'est donné qu'à titre d'illustration car il est très dépendant de l'évolution des bornes de recharge, des performances techniques des batteries des véhicules et des stratégies de mutualisation des bornes entre différents usages que pourront retenir les gestionnaires routiers. L'indicateur de référence est donc la puissance à délivrer aux usagers qui induit, pour chacune des aires, des augmentations de la puissance de raccordement des aires.

2.4. Perspective de révision des objectifs en lien avec les gestionnaires du réseau

Le schéma directeur, fixant des objectifs de déploiement à horizon 2035, pourra faire l'objet de révisions afin de mettre à jour les objectifs de déploiement.

Une première révision, à la marge, est envisagée en 2026 sur la base d'ajustements, par les gestionnaires routiers, du travail de déclinaison, rendus nécessaires pour intégrer les contraintes sur le réseau de transport et de distribution d'électricité mises en avant par ENEDIS ou qui le seront d'ici là par d'autres gestionnaires de réseau de distribution d'électricité, pour affiner les objectifs sur les aires gérées par les sociétés d'autoroute mais situées sur le réseau des DIR ou pour tenir compte des premiers retours des appels d'offre lancés, notamment pour le déploiement de bornes PL.

Une seconde révision est envisagée en 2029. D'une part, il conviendra de confirmer ou d'infirmar les hypothèses d'évolution retenues (cf. 2.4.1 ci-dessous). D'autre part, il sera nécessaire d'anticiper les besoins au-delà de 2035 (cf. 2.4.2 ci-dessous). Il est à noter que cette révision se fera en concertation avec les gestionnaires du RRN.

2.4.1. Nécessité de confirmer ou d'infirmar les hypothèses d'évolution retenues

Dans un souci de justesse des hypothèses d'évolution retenues dans l'élaboration du schéma directeur et rappelées ci-avant, la révision du schéma directeur en 2029 permettra de confirmer ou infirmer l'ensemble des hypothèses retenues lors de la constitution des travaux liés à son élaboration. Cette démarche s'inscrit dans la volonté de maintenir une trajectoire de déploiement réaliste aux principaux horizons temporels de référence qui le structurent. En effet, les ajustements potentiels, fondés sur l'observation d'une réalité de marché, permettraient de corriger ou confirmer les hypothèses retenues.

2.4.2. Nécessité d'anticiper le déploiement post-2035

Dans une optique de cohérence de l'action publique sur le temps long, procéder à une révision du schéma directeur en 2029 permettra de prendre en compte plusieurs évolutions qui pourraient intervenir entre la date de publication du présent document et la période ultérieure à 2035. De natures diverses, ces évolutions doivent trouver leur place dans les contours de ce qui constituera, dès 2035, les orientations liées à la stratégie IRVE du pays. Leurs conséquences, dont une partie pourrait être connue à cette date, modifieront ainsi éventuellement les choix initiaux portés par le présent volet, lui assurant une plus grande pérennité.

3. Résultats globaux sur le RRN concédé

3.1. État des lieux du déploiement IRVE à l'été 2025 sur le RRN concédé

A l'été 2025¹¹, le RRN concédé comprend un total d'environ 4 000 points de charge pour les véhicules légers accessibles aux usagers. Toutes les aires de service du réseau sont équipées et certaines aires de repos sont en cours d'équipement. Bien que ce déploiement représente déjà presque 76 % de l'objectif 2027 fixé par le présent schéma directeur pour les infrastructures de recharge à destination des véhicules légers, des efforts importants doivent être maintenus pour atteindre les niveaux de service recherchés dans les prochaines années. Les premières stations de recharge PL ont été mises en service sur certaines aires de l'axe Paris-Lyon mais l'essentiel du déploiement devra être programmé prochainement.

3.2. Synthèse des besoins identifiés sur les axes du RRN concédé

A l'issue du travail de modélisation et des échanges conduits avec les gestionnaires en étape 1, les besoins identifiés le long des axes du RRN concédé sont résumés dans le tableau 1.

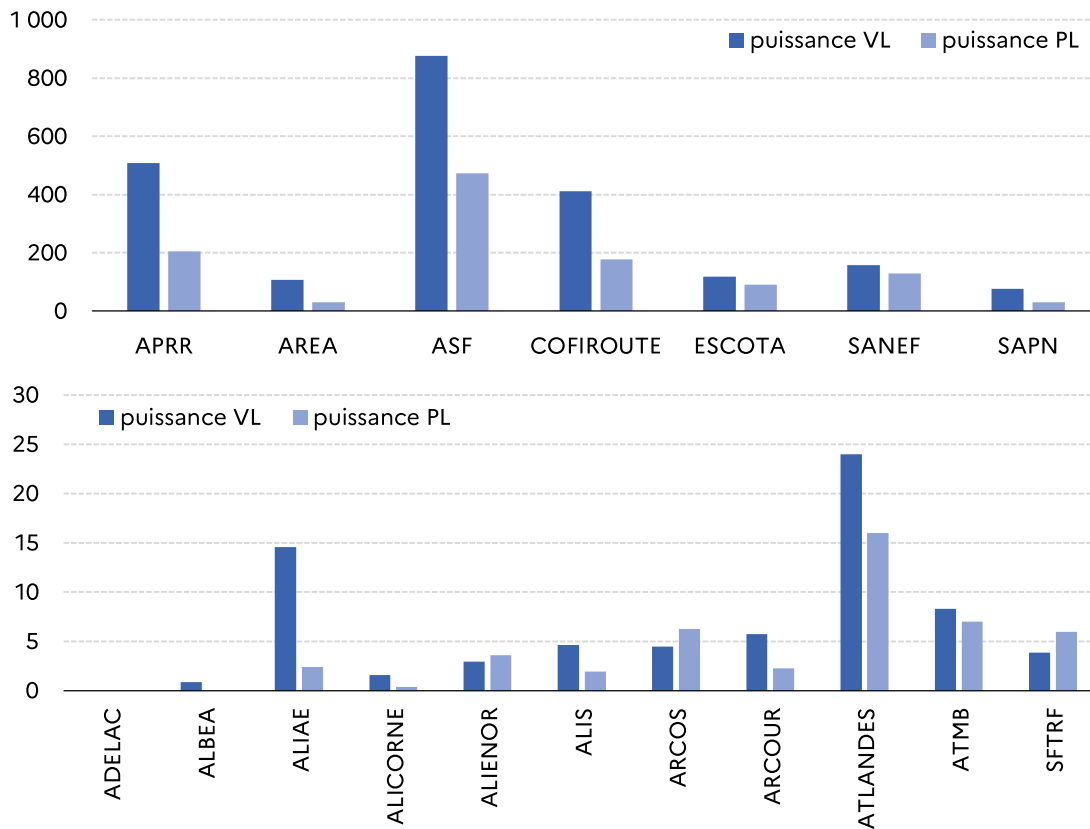
¹¹ Les chiffres présentés dans cette partie sont des estimations du nombre de points de charge pour juillet 2025 à partir des bases de données dont dispose le ministère des transports.

Tableau 1 : Synthèse des besoins en puissance et en points de charge sur le RRN concédé

Horizon	Puissance (MW)		Points de charge (unités)	
	Besoins VL	Besoins PL	Besoins VL	Besoins PL
2027	680	230	5 400	400
2030	1 140	490	9 300	1 700
2035	2 320	1 190	19 200	7 400

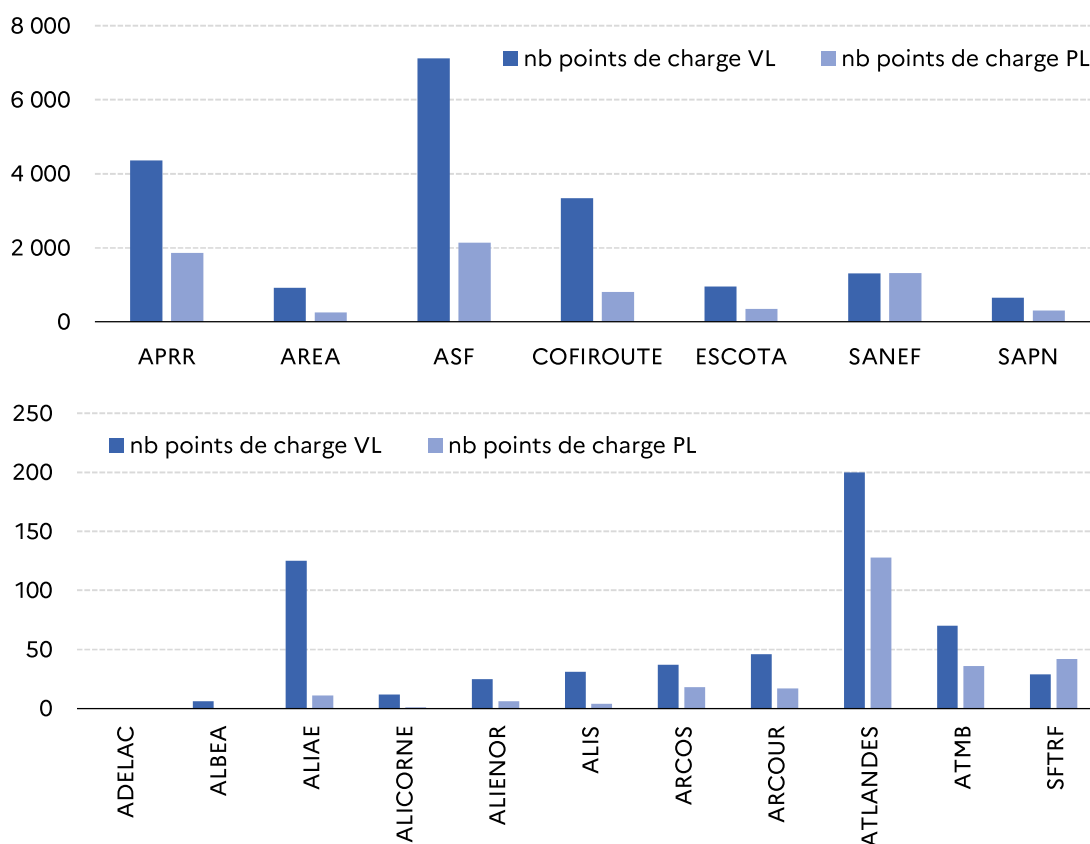
Source : DGITM

Graphique 1 : Besoins en puissance sur les réseaux de chaque concessionnaire en 2035 en MW



Source : DGITM

Graphique 2 : Besoins en points de recharge sur les réseaux de chaque concessionnaire en 2035



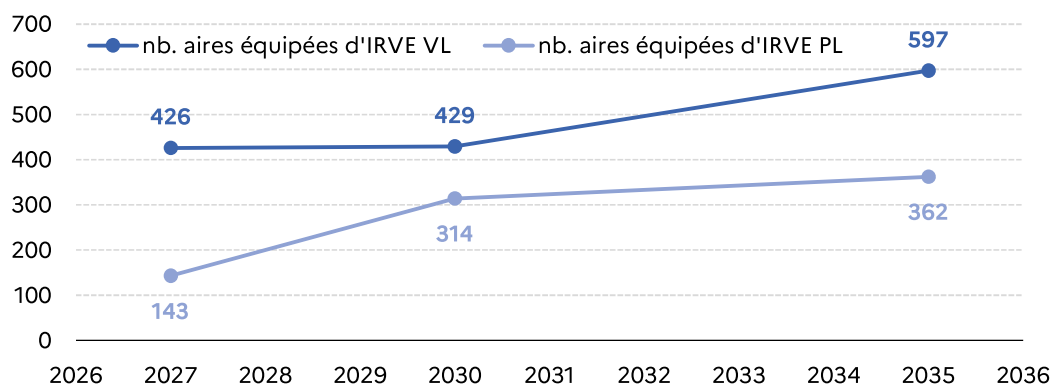
Source : DGITM

Jusqu'en 2030, le déploiement des bornes PL sera constitué en grande majorité de bornes rapides adaptée à la recharge durant les pauses courtes des chauffeurs. L'installation des premières bornes de recharge lentes, pour la recharge durant les pauses longues, se fera dans un deuxième temps, entre 2030 et 2035 pour atteindre environ 60% du nombre des points de charge total dédiés aux poids-lourds en 2035 et à terme, lorsque le marché de la recharge sera stabilisé, probablement 75 % selon les résultats de modélisation obtenus. Toutefois, l'incertitude sur les caractéristiques des bornes et donc sur leur nombre est encore forte à ce stade, ce qui renforce l'importance d'une planification des puissances plutôt que d'un volume de points de recharge.

3.3. Synthèse des objectifs sur les aires du RRN concédé

Les objectifs de déploiement sur chacune des aires du réseau qui découlent des besoins par axes et de la déclinaison des concessionnaires sont donnés en annexe A pour l'ensemble des réseaux et des aires. Sommés à l'échelle des axes, ils satisfont entièrement aux besoins présentés en 3.2. A horizon 2035, le nombre d'aires équipées d'IRVE VL sera d'environ 600 et celui équipé d'IRVE PL d'environ 360.

Graphique 3 : Nombre d'aires du réseau concédé qui seront équipées de stations de recharge



Source : DGITM

4. Résultats globaux sur le RRN non-concédé

4.1. État des lieux du déploiement IRVE à l'été 2025 sur le RRN non-concédé

À l'été 2025¹², le RRN non-concédé comprend un total d'environ 8 000 points de charge accessibles aux véhicules légers. Cette offre totale de recharge se répartit de la façon suivante : 500 points de charge sont installés directement sur les aires du RRN non-concédé et 7 500, d'une puissance supérieure à 50kW¹³, se situent à moins de trois kilomètres des échangeurs. Ces 7 500 points de recharge peuvent être considérés comme un complément utile au service fourni sur le réseau routier non concédé mais ne sauraient suffire à eux seuls pour répondre à l'ensemble du besoin de recharge pour l'itinérance.

D'une part, ils répondent en priorité à d'autres types d'usage – souvent à la recharge du quotidien au cours d'une halte dans une chaîne de déplacements.

D'autre part, leur couverture géographique n'est pas uniforme et se concentre aux abords des agglomérations. Autrement dit, si certains axes ou certaines zones géographiques profitent et continueront de profiter à l'avenir de nombreuses stations IRVE à l'extérieur du réseau, il n'en n'est pas de même partout. Ces considérations ont été prises en compte dans la fixation des objectifs de déploiement au niveau des aires du réseau non-concédé.

Les infrastructures de recharge pour les poids-lourds restent en 2025 négligeables ; aucune station n'est dédiée aux véhicules lourds sur les aires du réseau routier non-concédé.

4.2. Synthèse des besoins identifiés le long des axes du RRN non-concédé

À l'issue du travail de modélisation et des échanges conduits avec les services déconcentrés de l'État en étape 1, les besoins identifiés le long des axes du RRN non-concédé (sur le réseau et à proximité) sont détaillés dans le tableau 2 ci-après et les graphiques suivants.

¹² Les chiffres présentés dans cette partie sont des estimations du nombre de points de charge pour juillet 2025 à partir des bases de données dont dispose le ministère des transports.

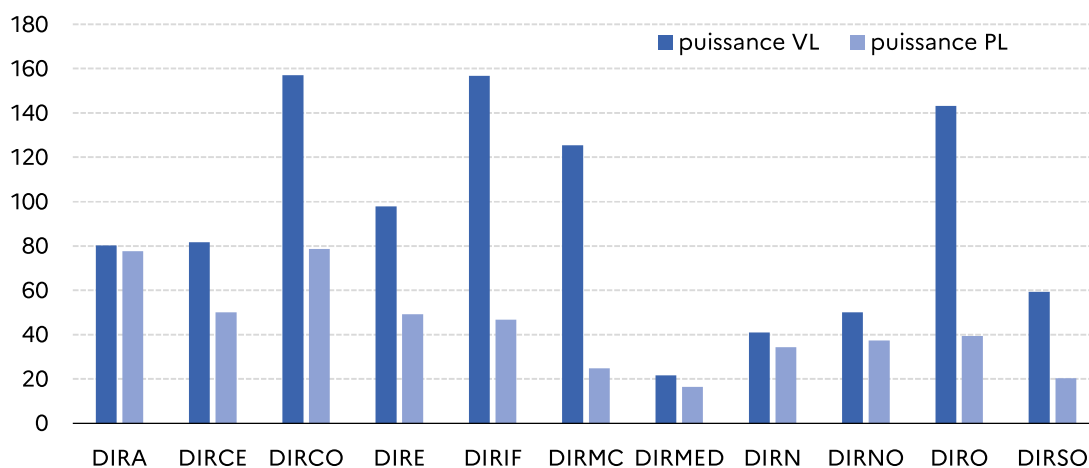
¹³ Chiffre incluant les points de charge à moins de 3km, en ligne droite, des intersections d'axes du réseau non-concédé n'ayant pas été transférés dans le cadre de la réforme 3DS.

Tableau 2 : Synthèse des besoins en puissance et en points de charge le long du RRN non-concédé (sur le réseau et à proximité)

Horizon	Puissance (MW)		Points de charge (unités)	
	Besoins VL	Besoins PL	Besoins VL	Besoins PL
2027	240	100	2 500	700
2030	420	200	4 000	1 600
2035	1 010	480	8 900	3 900

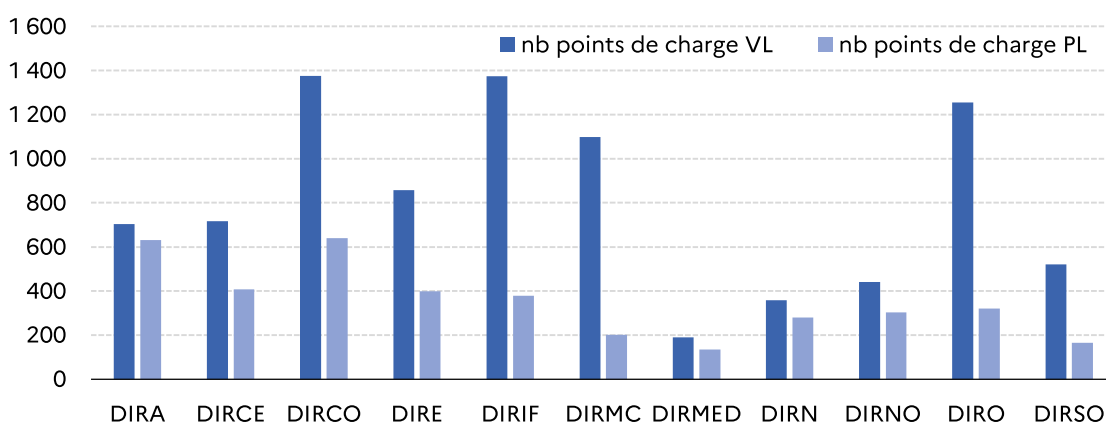
Source : DGITM

Graphique 4 : Besoins en puissance sur les réseaux des DIR et à proximité en 2035 en MW



Source : DGITM

Graphique 5 : Besoins en points de recharge sur les réseaux des DIR et à proximité en 2035



Source : DGITM

4.3. Synthèse des objectifs sur les aires du RRN non-concédé

Parmi les quelques 210 aires de service situées sur le RRN non-concédé, 110 sont gérées au travers d'un contrat de concession avec des opérateurs, 22 au travers d'un contrat avec une société d'autoroute. Le reste sont des aires privées pour lesquelles les directions interdépartementales des routes n'ont pas de levier pour imposer un niveau de déploiement IRVE. Il est également à noter que, par rapport au réseau concédé, outre le moindre nombre d'aires sur lesquelles les DIR ont des leviers pour mettre en œuvre une stratégie de déploiement en bornes IRVE, ces aires sont souvent plus petites, avec des trafics plus faibles et une porosité forte avec l'environnement extérieur qui peut être déjà équipé (zones commerciales ou logistiques par exemple, cf. 2.3.2 ci-dessus), soit autant de facteurs qui peuvent être limitants dans l'établissement des objectifs de déploiement sur les aires.

Toutefois, les DIR se sont fixées également des objectifs de déploiement sur près de 160 aires de repos pour lesquelles les conditions économiques, sont a priori, les plus favorables pour les concéder à des opérateurs IRVE.

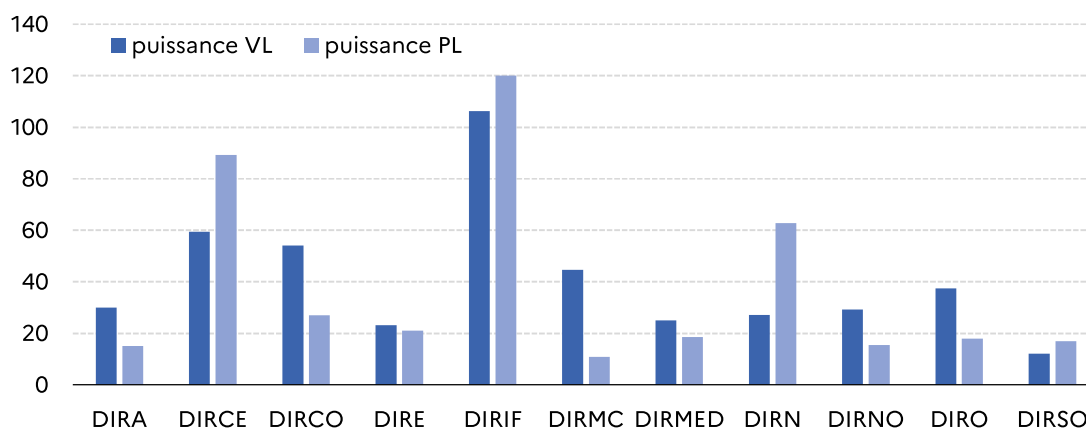
Ainsi le travail de déclinaison mené par les DIR sur les aires dont elles ont la gestion, y compris les 22 aires citées précédemment, conduit aux objectifs programmatiques résumés dans le tableau 3 et les graphiques suivants.

Tableau 3 : Objectifs de déploiement sur les aires du RRN non-concédé

Horizon	Puissance (MW)		Points de charge (unités)	
	Objectifs VL	Objectifs PL	Objectifs VL	Objectifs PL
2027	170	100	950	150
2030	280	260	1 750	500
2035	450	420	2 750	900

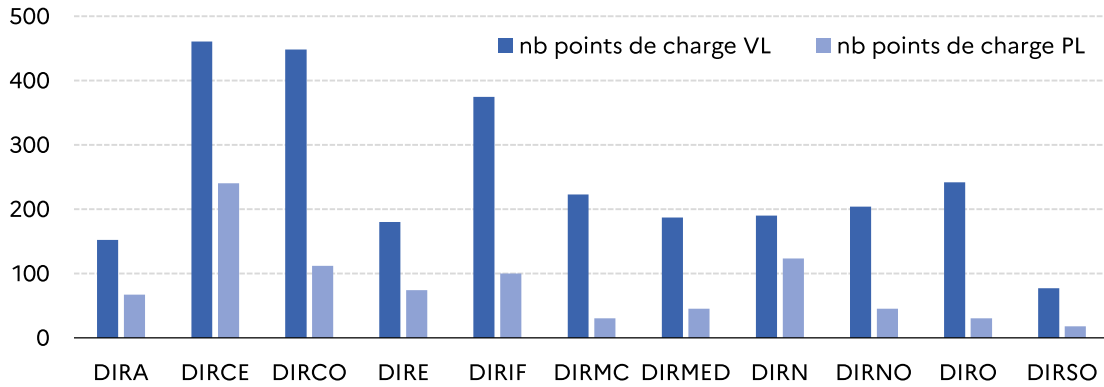
Source : DGITM

Graphique 6 : Objectifs en puissance sur les aires des réseaux des DIR en MW



Source : DGITM

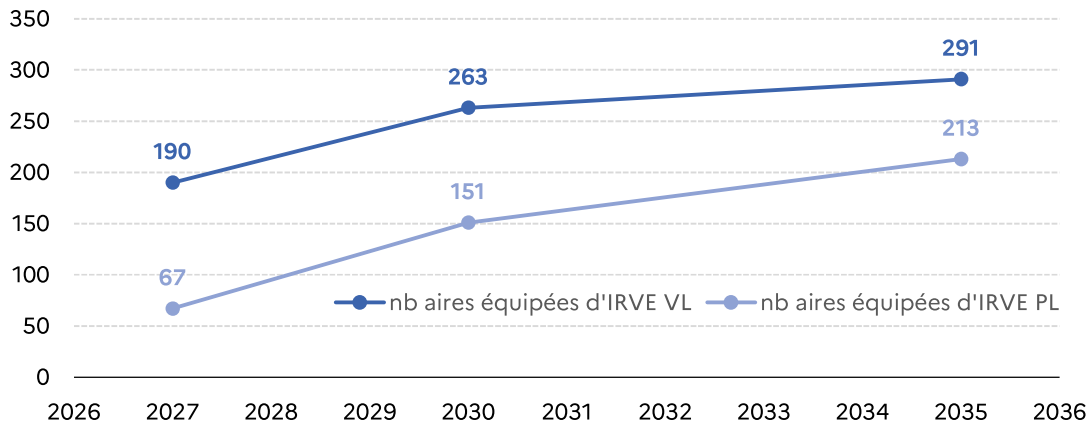
Graphique 7 : Objectifs en points de recharge sur les aires des réseaux des DIR



Source : DGITM

Le détail par aire est présenté en annexe A. En 2035, il est prévu l'équipement de presque 300 aires en stations de recharge pour véhicules légers et de plus de 200 en stations de recharge pour les poids-lourds.

Graphique 8 : Nombre d'aires du réseau non-concédé qui seront équipées de stations de recharge



Source : DGITM

4.4. Estimation des besoins à satisfaire par l'offre de recharge à proximité du RRN non-concédé

Les besoins estimés à l'échelle des axes (cf. 4.2 ci-dessus) sont à satisfaire à la fois par les installations qui seront déployées sur les aires (cf. 4.3 ci-dessus) et par les installations à l'extérieur mais à proximité immédiate du réseau routier national non-concédé.

Les tableaux ci-dessous récapitulent les besoins estimés pour l'offre de recharge à moins de 3 kilomètres des échangeurs du RRN non-concédé d'ici 2035 et rappellent l'offre existante en mars 2025.

Tableau 4 : Estimation des besoins à satisfaire en puissance (en MW) et en nombre de points de charge (unités) à l'extérieur du réseau routier non-concédé dans un rayon de 3 km des échangeurs

Puissance (MW)	Printemps 2025 ¹⁴	2027		2030		2035	
		VL	PL	VL	PL	VL	PL
DIRA	102	8	12	11	18	53	63
DIRCE	145	6	3	4	3	27	6
DIRCO	102	19	10	28	8	103	52
DIRE	177	20	8	35	15	76	32
DIRIF	210	32	9	46	9	100	24
DIRMC	39	6	2	17	5	81	14
DIRMED	118	3	1	5	2	14	7
DIRN	168	0	0	0	0	15	0
DIRNO	65	4	4	10	9	25	25
DIRO	161	12	8	32	18	107	24
DIRSO	76	8	4	13	4	47	10

Nombre (unités)	Printemps 2025 ¹⁴	2027		2030		2035	
		VL	PL	VL	PL	VL	PL
DIRA	564	137	102	214	198	570	564
DIRCE	796	95	26	75	49	271	196
DIRCO	572	293	97	318	189	927	527
DIRE	1 086	217	66	343	152	680	325
DIRIF	1 018	359	67	478	110	1 092	300
DIRMC	226	192	34	317	68	876	172
DIRMED	662	29	9	47	24	124	102
DIRN	921	6	3	37	31	173	164
DIRNO	440	46	48	125	122	251	257
DIRO	899	209	60	387	147	1 018	289
DIRSO	377	113	34	156	47	442	134

Source : DGITM

L'offre de recharge pour les véhicules légers, située à l'extérieur du réseau est donc déjà bien développée. Mais, comme rappelé en 4.1 ci-dessus, elle est avant tout destinée à répondre à d'autres besoins que celui de la recharge en itinérance et elle n'est pas uniformément répartie. L'analyse axe par axe présentée en annexe B montre que certains axes ont des besoins de développement important à l'horizon 2035. Par ailleurs, la recharge pour les poids-lourds reste encore à encourager. L'atteinte, par les DIR, des objectifs fixés au 4.3 ci-dessus pour l'équipement des aires du réseau non concédé reste donc indispensable pour un maillage efficace du réseau.

¹⁴ Exclusivement de la recharge pour véhicules légers à moins de 3km des échangeurs et en ne sélectionnant que les bornes >50kW.

5. Contribution des gestionnaires de réseaux électriques

En tant que principal gestionnaire de réseau de distribution d'électricité (GRD) du territoire national en assurant 95 % de sa couverture, l'entreprise publique Enedis a été associée aux travaux d'élaboration du SDIRVE-RRN pour estimer les délais et les coûts engendrés par les objectifs de puissance découlant des déclinaisons d'ici 2035 sur chacune des aires (5.1 ci-dessous) et pour identifier des leviers contractuels et opérationnels permettant aux GRD de prévoir une augmentation planifiée de la demande d'augmentation de la puissance de raccordement de chaque aire au réseau électrique (cf. 5.2 ci-dessous).

5.1. Synthèse de l'estimation des coûts de raccordement au réseau électrique

Enedis a réalisé une étude livrant des ordres de grandeur des coûts et des délais pour délivrer les puissances déclinées par les gestionnaires routiers sur les aires. En interpolant les résultats fournis par Enedis par un coût moyen au mégawatt sur les 153 aires qui ne sont pas dans son périmètre de gestion¹⁵, il en résulte un coût global de raccordement des aires du réseau routier national estimé à 436M€ d'ici 2035. Ce montant cumule les coûts nécessaires pour délivrer les niveaux de puissances aux trois horizons temporels du SDIRVE-RRN et est exprimé avant prise en charge par le tarif d'utilisation du réseau public d'électricité¹⁶.

Le coût moyen de raccordement par MW est estimé à 109 k€, le coût médian à 58 k€. Il dépasse 300 k€ pour environ 70 aires.

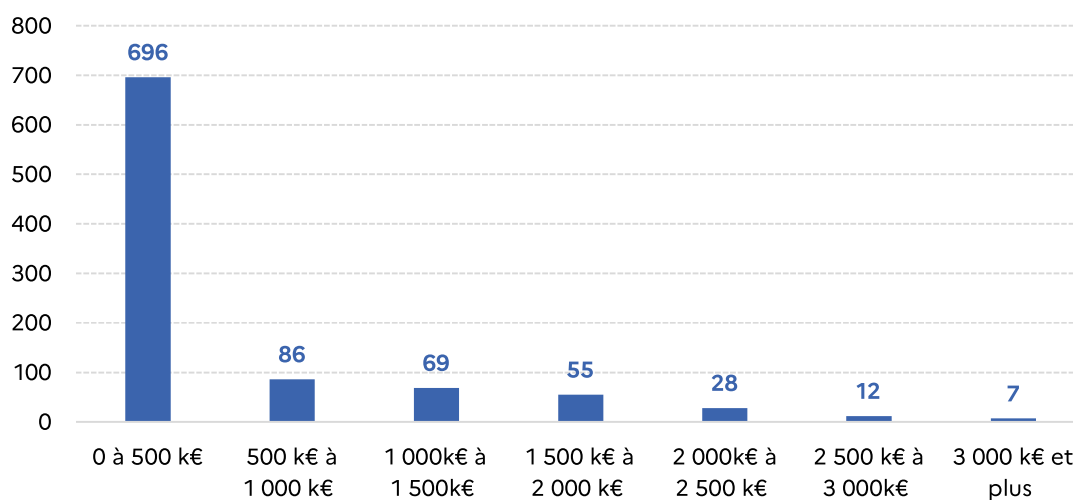
Bien que le renforcement des puissances à mettre en œuvre d'ici 2035 apparaît, à ce stade, relativement aisé pour une majeure partie des aires, il dépasse le million d'euros pour environ 170 aires.

Il est à noter que ces résultats sont issus d'un corpus d'hypothèses nationales en vue de fixer des ordres de grandeur et ne remplacent pas les études unitaires qui devront être réalisées par les GRD à réception des demandes de raccordement ou de renforcement des puissances au niveau des aires.

¹⁵ Sur les 1980 sites étudiés initialement, 953 ont fait l'objet d'une proposition de déploiement en IRVE par les gestionnaires aux horizons 2027, 2030 et 2035 ayant permis à Enedis d'estimer des coûts et des délais de raccordement.

¹⁶ Qui prend en charge 40% de ces coûts.

Graphique 9 : Distribution des coûts de raccordement par aires estimés d'ici 2035 (en nombre d'aires)



Source : Enedis, DGITM

5.2. Capacité des gestionnaires de réseaux de distribution à satisfaire les besoins en raccordement

Le SDIRVE-RRN a été élaboré en vue de permettre aux gestionnaires routiers d'anticiper les demandes de puissance sur leurs aires. Conformément au nouveau cadre introduit par la Commission de régulation de l'énergie fin 2024, deux mécanismes sont mobilisables.

Le premier consiste à faire une demande de raccordement classique, avec un niveau donné de puissance mais intégrant désormais un mécanisme de récupération des puissances non utilisées sur une période de 5 ans au bénéfice des GRD.

Le deuxième, nouveau, permet de prévoir une croissance progressive de la puissance demandée sur 10 ans grâce à un mécanisme de « montée en charge » dont les modalités sont précisées au sein de la [documentation technique](#) de référence d'Enedis, publiée le 3 juillet 2025.

L'étude réalisée par Enedis a permis d'identifier une vingtaine d'aires pour lesquelles les délais de travaux pour fournir la puissance 2027 prévue initialement par le gestionnaire routier pourrait dépasser deux ans. Par ailleurs, une centaine d'aires ont été mises en avant car elles nécessitent deux à trois ans de délais avant le déploiement des puissances cibles à horizon 2030 ou 2035, estimation qui confirme l'intérêt d'anticiper les commandes auprès des gestionnaires de réseaux électriques afin qu'ils puissent livrer les travaux en temps voulu. Sur la base de ces résultats, les gestionnaires routiers vont pouvoir ajuster la répartition des installations de recharge parmi des groupes d'aires adjacentes et anticiper au besoin les demandes de puissances.

6. Conclusion

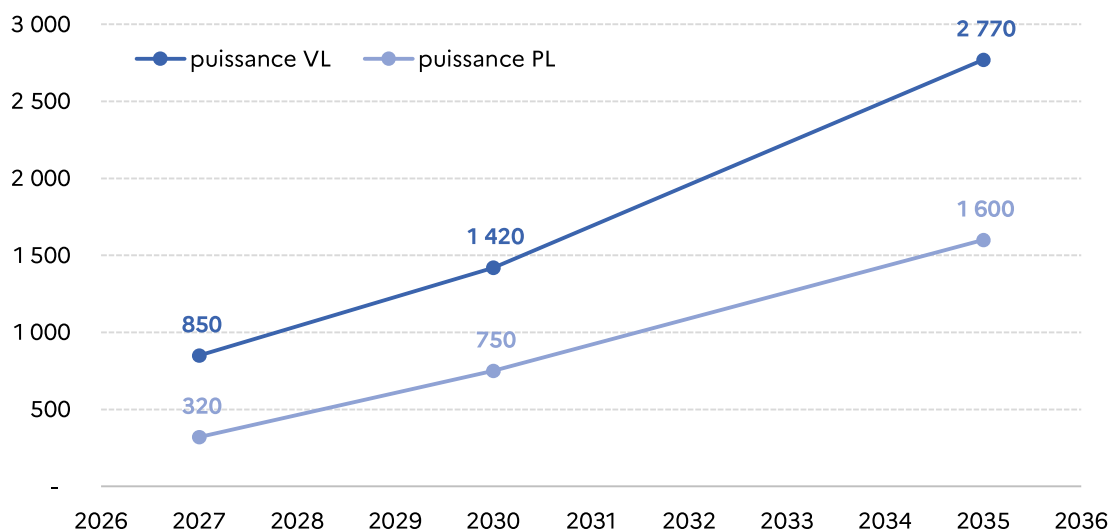
Les besoins de recharge pour les déplacements en itinérance, le long de chaque axe du réseau routier national, ont été estimés à horizon 2035 dans l'hypothèse de l'atteinte des objectifs d'électrification du parc fixés par la stratégie nationale bas-carbone, à savoir 30 % pour les poids-lourds et 37 % pour les véhicules légers. Le besoin total s'élève à environ 5 GW (3,4 GW pour la recharge VL et 1,6 GW pour la recharge PL) dont une partie pourra être satisfait à l'extérieur du réseau.

En intégrant les capacités foncières dont disposent les gestionnaires et en considérant qu'une partie des besoins seront satisfaits à l'extérieur du réseau, des objectifs de déploiement ont ensuite été fixés sur chacune des aires du réseau.

A horizon 2035, la puissance à délivrer sur les aires du réseau pour la recharge des véhicules légers devra atteindre 2,8 GW, ce qui correspond à un volume d'environ 22 000 points de charge soit cinq fois plus qu'en 2025.

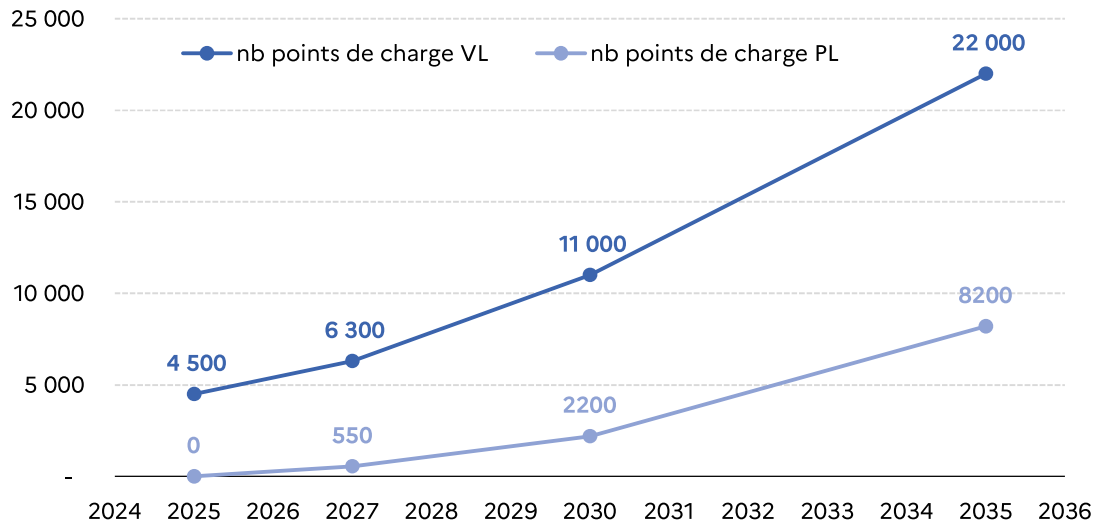
Pour la recharge des poids-lourds, la puissance à délivrer devra atteindre 1,6 GW ce qui pourrait correspondre à environ 8 200 points de charge mixant des points de recharge rapides, ultra-rapides et des points de recharge pour les pauses nocturnes. A ce stade des prévisions, le nombre de points de recharge rapides et ultra-rapides représenterait environ 40 % du nombre total de points de recharge dédiés au poids-lourds en 2035. Il est également supposé qu'ils représentent la quasi-totalité des points de charge jusqu'en 2030. Le rythme d'évolution de cette répartition reste toutefois encore difficile à estimer et pourra être affiné lors de la prochaine révision du schéma directeur.

Graphique 10 : Puissances à délivrer sur les aires du réseau routier national en MW



Source : DGITM

Graphique 11 : Nombre de points de recharge sur les aires du réseau routier national

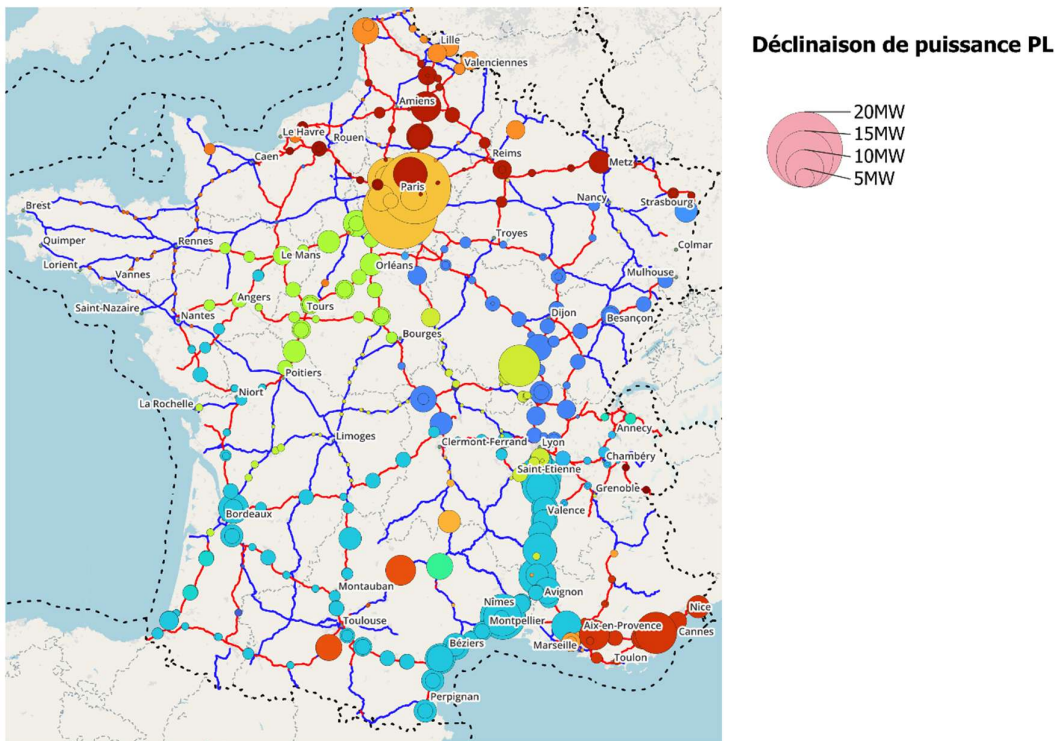
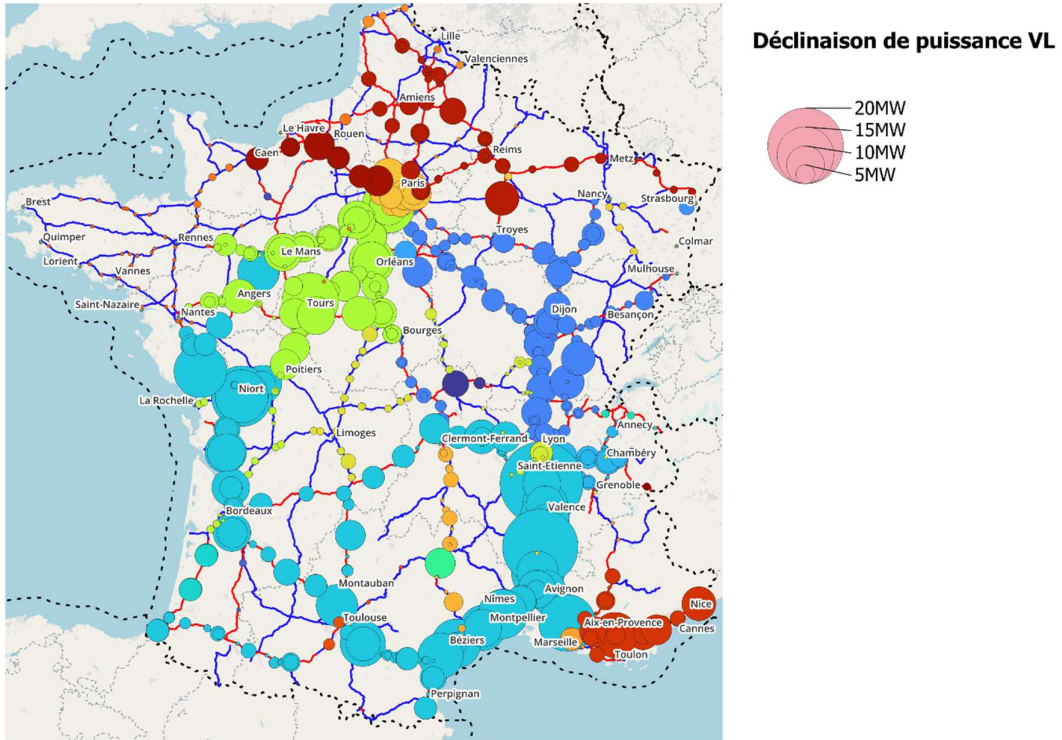


Source : DGITM

Le schéma directeur a ainsi établi, pour chaque aire du réseau routier national, un programme de déploiement des IRVE d'ici à 2035, qui a pu être soumis à une pré-estimation des coûts et délais de raccordement par Enedis. Il fournit ainsi à l'ensemble des acteurs un cap pour prévoir et organiser les travaux qui seront nécessaires au renforcement du réseau électrique et à l'aménagement des quelques 900 aires du réseau routier national qui devraient être équipées d'au moins une station de recharge en 2035¹⁷.

¹⁷ Environ 540 aires avec une station IRVE VL et une station IRVE PL, 340 aires avec une station IRVE VL et une trentaine d'aires avec une station IRVE PL

Carte 2 : Objectifs de déploiement au niveau de chaque aire



Source : DGITM, les cartes sont illustratives et seuls les tableaux en annexe constituent les données de référence.

Annexe A : objectifs sur chaque aire du réseau routier national

Objectifs sur les aires du RRN concédé

Le schéma directeur fixe les objectifs de puissance (P) de raccordement à horizon 2035 en MW et nombre de point de charge (nb PC), sur chacune des aires, présentés dans les tableaux ci-dessous. Les puissances indiquées aux horizons 2027 et 2030 permettent de traduire le rythme de montée en charge. La correspondance avec un objectif en nombre de points de charge est donnée à titre d'illustration, comme indiqué supra.

ALBEA

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0150	Bouville Nord	0,25	2	0,25	2	0,25	2
A0150	Vallée d'Ecalles	0,6	4	0,6	4	0,6	4

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0150	Bouville Nord	-	-	-	-	-	-
A0150	Vallée d'Ecalles	-	-	-	-	-	-

ALIAE

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0079	Pierrefitte sur Loire (S)	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0079	Pierrefitte sur Loire (N)	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0079	Cressange	-	-	-	-	0,9	8
A0079	Bourbonnais	2,5	20	2,5	20	6,8	57

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0079	Pierrefitte sur Loire (S)	-	-	-	-	-	-
A0079	Pierrefitte sur Loire (N)	-	-	-	-	-	-
A0079	Cressange	-	-	0,6	2	0,6	2
A0079	Bourbonnais	0,6	2	1,2	2	1,8	9

ALICORNE

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0088	Aire du pays d'Argentan	1,6	12	1,6	12	1,6	12

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0088	Aire du pays d'Argentan	-	-	0,4	1	0,4	1

ALIENOR

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0065	Aire du coeur d'Aquitaine	0,6	5	0,6	5	1,5	13
A0065	Aire de l'Adour	0,5	4	0,5	4	1,4	12

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0065	Aire du coeur d'Aquitaine	0,6	1	0,6	1	1,2	2
A0065	Aire de l'Adour	0,6	1	1,2	2	2,4	4

ALIS

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0028	Aire des Haras sens 1	0,9	6	0,9	6	0,9	6
A0028	Aire des Haras sens 2	-	-	-	-	-	-
A0028	Aire Risle Charentonne	1,1	7	1,1	7	1,1	7
A0028	Aire du Domaine d'Harcourt	0,6	4	0,6	4	0,6	4
A0028	Aire de la dentelle d'Alençon	0,4	4	1,2	8	1,2	8

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0028	Aire des Haras sens 1	-	-	-	-	-	-
A0028	Aire des Haras sens 2	-	-	-	-	-	-
A0028	Aire Risle Charentonne	0,9	2	0,9	2	0,9	2
A0028	Aire du Domaine d'Harcourt	-	-	-	-	-	-
A0028	Aire de la dentelle d'Alençon	-	-	1,0	2	1,0	2

APRR

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0005	Les Jonchets - La Grande Paroisse	0,5	4	0,5	4	3,5	30
A0005	Les Rasets	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Montard	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0005	Villeneuve l'Archeveque	1,7	14	1,7	14	3,0	25
A0005	Les Tomelles	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Saint-Pouange	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Troyes - Fresnoy	3,4	34	3,6	34	5,8	50
A0005	Mondeville	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Chateauvillain-Val Marnay	2,4	20	2,4	20	5,9	50
A0005	Bois Moyen	-	-	-	-	3,5	30
A0005	Les Jonchets - Les Recompenses	0,5	4	0,5	4	3,5	30
A0005	Gravon	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Montaphilant	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0005	Villeneuve Vuluisant	1,7	14	1,7	14	3,0	25

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0005	Fontvannes	-	-	-	-	0,9	8
A0005	La Coloterie	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Troyes - le Plessis	3,4	34	3,6	34	5,8	50
A0005	Champignol	-	-	-	-	0,9	8
A0005	Chateauvillain - Orges	2,4	20	2,4	20	5,9	50
A0005	Le Champ a la Croix	-	-	-	-	3,5	30
A0005	Le Plessis Picard - Ourdy	1,0	8	1,0	8	3,2	27
A0006	Lisses	1,0	8	1,0	8	1,5	12
A0006	Villabe	1,0	8	1,0	8	4,0	34
A0006	Arbonne	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Acheres	2,3	20	2,3	20	2,4	20
A0006	Acheres - La Foret	0,5	4	0,5	4	3,7	32
A0006	Villiers	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Darvault	3,5	35	3,8	35	4,1	35
A0006	Nemours	3,5	35	3,8	35	4,1	35
A0006	Sonville	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Floee	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Parc Thierry	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	Les Chataigniers	-	-	-	-	0,9	8
A0006	La Couline	1,0	8	1,0	8	4,7	40
A0006	La Reserve	0,8	6	0,8	6	3,5	30
A0006	La Loupiere	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	La Racheuse	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Les Patures	-	-	-	-	0,9	8
A0006	La Biche	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Les Bois Imperiaux	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	Venoy - Soleil Levant	2,4	20	2,4	20	4,8	40
A0006	Venoy - Chablis	1,0	8	1,0	8	5,8	50
A0006	La Grosse Tour	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Le Chevreuil	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	La Couee	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Maison Dieu	0,9	7	0,9	7	4,1	35
A0006	La Chaponne	1,8	16	1,8	16	5,8	50
A0006	Ruffey	-	-	-	-	0,9	8
A0006	La Come	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Marcigny	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	Fermentot	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	Le Chien Blanc	1,0	8	1,0	8	4,0	34
A0006	Les Locheres	0,6	5	0,6	5	3,5	30
A0006	La Repotte	-	-	-	-	0,9	8
A0006	La Garenne	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Creux Moreau	1,0	8	1,0	8	3,5	30
A0006	La Foret	1,2	10	1,2	10	3,5	30
A0006	Le Bois des Corbeaux	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Beaune - Taily	1,1	9	2,0	17	8,1	70
A0006	Beaune - Merceuil	3,5	32	3,7	32	8,2	70
A0006	Curney	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	La Loyere	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0006	St Ambreuil	1,0	8	1,0	8	6,4	55

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0006	la Ferte	1,8	16	1,8	16	5,8	50
A0006	Boyer	-	-	-	-	3,5	30
A0006	Jugy	1,9	20	2,1	20	3,5	30
A0006	Farges	-	-	-	-	0,9	8
A0006	Macon - St Albain	3,7	37	4,0	37	6,4	55
A0006	Macon - La Salle	4,8	46	5,2	46	8,2	70
A0006	Creches	-	-	-	-	2,3	20
A0006	Les Sablons	-	-	-	-	3,5	30
A0006	Drace	1,0	8	1,8	16	6,4	55
A0006	Taponas	0,9	7	4,0	37	8,1	70
A0006	Boitray	1,9	20	2,1	20	3,5	30
A0006	Patural	1,9	20	2,1	20	2,3	20
A0006	Les Cheres O	1,0	8	1,0	8	2,4	20
A0006	Les Cheres E	1,0	8	1,0	8	4,5	38
A0006	Les Bruyeres - Paisy	2,2	18	2,2	18	2,2	18
A0019	Villeroy	1,0	8	1,3	11	2,7	23
A0031	Boncourt le Bois	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Gevrey - Chambertin E	2,2	18	2,2	18	7,5	64
A0031	Pre d'Azur	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Dijon-Spoy	1,0	8	1,0	8	4,8	41
A0031	la Villa des Tuilleries	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Combe Suzon	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0031	Langres - Noidant	3,0	24	3,0	24	6,6	55
A0031	Val de Gris	-	-	3,1	30	3,5	30
A0031	Val de Meuse	1,4	12	1,5	12	3,7	31
A0031	Bois de Chaumont	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Sandaucourt - Les Rappes	2,9	28	3,1	28	6,4	55
A0031	Val Au Renard	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Malvaux	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Flagey-Echezeaux	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Gevrey - Chambertin O	1,0	8	1,0	8	6,4	55
A0031	la Tille	-	-	3,1	30	3,5	30
A0031	Dijon-Brognon	1,1	9	1,1	9	7,1	61
A0031	Sainte Gertrude	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Fontenelle	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0031	Langres - Perrogney	1,6	13	1,6	13	6,6	56
A0031	la Cote Robert	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Montigny le Roi	1,0	8	1,0	8	4,0	34
A0031	Grand Repenti	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0031	Sandaucourt - La Trelle	1,1	10	1,2	10	4,4	38
A0031	Grand Chene	-	-	-	-	0,9	8
A0031	Faverosse	-	-	3,1	30	3,5	30
A0036	La Porte d'Alsace N	0,5	4	0,5	4	2,3	20
A0036	Dambenois	-	-	-	-	0,9	8
A0036	Ecot N	-	-	-	-	-	-
A0036	Le Boulet	1,9	20	2,1	20	2,3	20
A0036	Besancon Champoux	1,4	12	1,4	12	2,0	17
A0036	Hyombre	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0036	Dole Romange	1,4	12	1,4	12	2,0	17

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0036	Bois des Potets	-	-	-	-	0,9	8
A0036	Glanon	1,0	8	1,0	8	1,8	15
A0036	La Porte d'Alsace S	1,0	8	1,0	8	1,0	8
A0036	Ecot S	1,0	8	1,0	8	4,7	40
A0036	La Combe de Fougere	1,9	20	2,1	20	2,3	20
A0036	Chevaney	-	-	-	-	0,9	8
A0036	Besancon Marchaux	1,1	9	1,1	9	2,7	23
A0036	Le Bois de Servole	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0036	Dole Audelange	1,4	12	1,4	12	1,5	12
A0036	Sampans	-	-	-	-	0,9	8
A0036	Le Bois Guillerot	1,0	8	1,0	8	1,0	8
A0039	Bois Defendu	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Pont Chene d'Argent	0,5	4	0,5	4	4,9	42
A0039	La Vouivre	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0039	La Jument Verte	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Le Jura O	-	-	-	-	-	-
A0039	la Valliere	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Le Poulet de Bresse O	3,3	28	3,3	28	8,6	73
A0039	Marmont	-	-	-	-	2,3	20
A0039	Beire le Fort	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Pont Val de Saone	0,9	8	0,9	8	5,1	44
A0039	Louis Pasteur	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0039	Le Chat Perche	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Le Jura	5,2	49	5,5	49	9,3	79
A0039	Savigny	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Le Poulet de Bresse E	-	-	-	-	0,9	8
A0039	Beny	-	-	-	-	2,3	20
A0040	La Semine	-	-	-	-	1,8	16
A0040	Ceignes Haut-Bugey	2,5	25	2,7	25	2,9	25
A0040	Tossiat	-	-	-	-	0,9	8
A0040	Bourg Jasseron	0,5	4	2,6	24	2,8	24
A0040	Le Musee de la Bresse	-	-	-	-	0,9	8
A0040	La Michaille	-	-	-	-	1,8	16
A0040	Ceignes Cerdon	1,0	8	1,0	8	2,4	20
A0040	Certines	-	-	-	-	0,9	8
A0040	Bourg Teyssonge	1,2	10	1,2	10	2,4	20
A0040	Les Planons	-	-	-	-	0,9	8
A0042	Dagneux	1,5	12	1,5	12	1,5	12
A0042	Chazey sur Ain	-	-	-	-	2,5	22
A0042	Lyon-Montluel	2,8	24	3,7	32	3,8	32
A0042	Brotteaux	-	-	-	-	2,5	22
A0046	Mionnay O	0,6	5	4,3	40	4,7	40
A0046	Mionnay E	0,6	5	4,3	40	4,7	40
A0071	Gite aux Loups	-	-	-	-	0,9	8
A0071	Le Centre de la France (Farges - Allichamps)	0,6	5	0,6	5	3,0	26
A0071	Grand Meaulnes	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0071	L'Allier (Doyet)	1,5	12	1,5	12	3,7	31
A0071	la Bouble	2,9	30	3,1	30	3,5	30

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0071	Les Volcans d'Auvergne O	2,0	16	2,0	16	3,4	28
A0071	Montpertuis	-	-	-	-	0,9	8
A0071	Bois des Dames	-	-	-	-	0,9	8
A0071	Le Centre de la France (Bruere-Allichamps)	0,6	5	0,6	5	2,4	20
A0071	Vallon	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0071	L'Allier (Saulzet)	1,9	16	1,9	16	2,4	20
A0071	Chantelle en Bourbonnais	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0071	Les Volcans d'Auvergne E	1,0	8	1,0	8	4,2	36
A0071	Pessat Villeneuve	-	-	-	-	0,9	8
A0077	Le Jardin des Arbres	3,5	35	3,8	35	8,4	73
A0077	Le Caule	-	-	-	-	0,9	8
A0077	Le Sequoia	-	-	-	-	0,9	8
A0105	Galande - La Mare Laroche	1,0	8	1,4	12	2,4	20

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0005	Les Jonchets - La Grande Paroisse	-	-	-	-	-	-
A0005	Les Rasets	-	-	-	-	-	-
A0005	Montard	-	-	-	-	-	-
A0005	Villeneuve l'Archeveque	1,8	3	1,8	3	1,8	17
A0005	Les Tomelles	-	-	-	-	-	-
A0005	Saint-Pouange	-	-	-	-	-	-
A0005	Troyes - Fresnoy	-	-	1,2	2	2,4	23
A0005	Mondeville	-	-	-	-	-	-
A0005	Chateauvillain-Val Marnay	-	-	-	-	1,8	11
A0005	Bois Moyen	-	-	-	-	-	-
A0005	Les Jonchets - Les Recompenses	-	-	-	-	-	-
A0005	Gravon	-	-	-	-	-	-
A0005	Montaphilant	-	-	-	-	-	-
A0005	Villeneuve Vauluisant	1,8	3	1,8	3	3,0	28
A0005	Fontvannes	-	-	-	-	-	-
A0005	La Coloterie	-	-	-	-	-	-
A0005	Troyes - le Plessis	-	-	1,2	2	2,4	27
A0005	Champignol	-	-	-	-	-	-
A0005	Chateauvillain - Orges	-	-	-	-	1,2	8
A0005	Le Champ a la Croix	-	-	-	-	-	-
A0005	Le Plessis Picard - Ourdy	-	-	-	-	0,7	8
A0006	Lisses	-	-	-	-	-	-
A0006	Villabe	-	-	-	-	-	-
A0006	Arbonne	-	-	-	-	-	-
A0006	Acheres	0,5	1	0,5	1	1,1	10
A0006	Acheres - La Foret	-	-	-	-	1,5	17
A0006	Villiers	-	-	-	-	-	-
A0006	Darvault	0,6	1	2,4	4	2,4	15
A0006	Nemours	0,6	1	1,2	2	1,2	10
A0006	Sonville	-	-	-	-	-	-
A0006	Floee	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0006	Parc Thierry	-	-	-	-	-	-
A0006	Les Chataigniers	-	-	-	-	-	-
A0006	La Couline	-	-	-	-	3,0	24
A0006	La Reserve	0,5	1	0,5	1	1,7	13
A0006	La Loupiere	-	-	-	-	-	-
A0006	La Racheuse	-	-	-	-	-	-
A0006	Les Patures	-	-	-	-	-	-
A0006	La Biche	-	-	-	-	-	-
A0006	Les Bois Imperiaux	-	-	-	-	-	-
A0006	Venoy - Soleil Levant	1,1	2	2,3	4	2,3	25
A0006	Venoy - Chablis	0,6	1	1,8	3	1,8	9
A0006	La Grosse Tour	-	-	-	-	-	-
A0006	Le Chevreuil	-	-	-	-	-	-
A0006	La Couee	-	-	-	-	-	-
A0006	Maison Dieu	-	-	-	-	3,6	21
A0006	La Chaponne	-	-	-	-	1,2	9
A0006	Ruffey	-	-	-	-	-	-
A0006	La Come	-	-	-	-	-	-
A0006	Marcigny	-	-	-	-	-	-
A0006	Fermenot	-	-	-	-	-	-
A0006	Le Chien Blanc	0,6	1	1,8	3	1,8	10
A0006	Les Locheres	1,2	2	3,6	6	3,6	19
A0006	La Repotte	-	-	-	-	-	-
A0006	La Garenne	-	-	-	-	-	-
A0006	Creux Moreau	-	-	-	-	1,8	9
A0006	La Foret	0,5	1	0,5	1	0,5	4
A0006	Le Bois des Corbeaux	-	-	-	-	-	-
A0006	Beaune - Tilly	1,2	2	2,4	4	4,1	47
A0006	Beaune - Merceuil	1,7	3	4,1	7	7,1	68
A0006	Curney	-	-	-	-	-	-
A0006	La Loyere	-	-	-	-	-	-
A0006	St Ambreuil	0,6	1	1,8	3	3,0	33
A0006	la Ferte	0,6	1	2,4	4	2,9	33
A0006	Boyer	-	-	-	-	-	-
A0006	Jugy	-	-	-	-	-	-
A0006	Farges	-	-	-	-	-	-
A0006	Macon - St Albain	1,2	2	2,4	4	6,0	65
A0006	Macon - La Salle	1,2	2	2,4	4	4,2	43
A0006	Creches	-	-	-	-	-	-
A0006	Les Sablons	-	-	-	-	-	-
A0006	Drace	1,2	2	2,4	4	4,4	50
A0006	Taponas	1,2	2	2,4	4	5,4	43
A0006	Boitray	-	-	-	-	-	-
A0006	Patural	-	-	-	-	-	-
A0006	Les Cheres O	0,6	1	1,2	2	2,4	21
A0006	Les Cheres E	0,6	1	1,8	3	4,2	22
A0006	Les Bruyeres - Paisy	-	-	-	-	-	-
A0019	Villeroy	0,6	1	1,2	2	2,4	22
A0031	Boncourt le Bois	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0031	Gevrey - Chambertin E	3,0	5	3,0	5	3,0	23
A0031	Pre d'Azur	-	-	-	-	-	-
A0031	Dijon-Spoy	-	-	-	-	4,2	41
A0031	la Villa des Tuillieres	-	-	-	-	-	-
A0031	Combe Suzon	-	-	-	-	-	-
A0031	Langres - Noidant	3,6	6	3,6	6	3,6	39
A0031	Val de Gris	-	-	-	-	-	-
A0031	Val de Meuse	-	-	-	-	-	-
A0031	Bois de Chaumont	-	-	-	-	-	-
A0031	Sandaucourt - Les Rappes	-	-	1,2	2	2,4	26
A0031	Val Au Renard	-	-	-	-	-	-
A0031	Malvaux	-	-	-	-	-	-
A0031	Flagey-Echezeaux	-	-	-	-	-	-
A0031	Gevrey - Chambertin O	1,2	2	3,6	6	3,6	24
A0031	la Tille	-	-	-	-	-	-
A0031	Dijon-Brognon	-	-	-	-	3,6	34
A0031	Sainte Gertrude	-	-	-	-	-	-
A0031	Fontenelle	-	-	-	-	-	-
A0031	Langres - Perrogney	1,2	2	1,2	2	2,4	26
A0031	la Cote Robert	-	-	-	-	-	-
A0031	Montigny le Roi	-	-	-	-	-	-
A0031	Grand Repenti	-	-	-	-	-	-
A0031	Sandaucourt - La Trelle	-	-	-	-	-	-
A0031	Grand Chene	-	-	-	-	-	-
A0031	Faverosse	-	-	-	-	-	-
A0036	La Porte d'Alsace N	-	-	2,4	4	4,0	46
A0036	Dambenois	-	-	-	-	-	-
A0036	Ecot N	-	-	-	-	3,0	32
A0036	Le Boulet	-	-	-	-	-	-
A0036	Besancon Champoux	1,2	2	3,6	6	4,6	52
A0036	Hyombre	-	-	-	-	-	-
A0036	Dole Romange	-	-	-	-	3,6	36
A0036	Bois des Potets	-	-	-	-	-	-
A0036	Glanon	3,0	5	3,0	5	3,0	13
A0036	La Porte d'Alsace S	-	-	3,6	6	3,6	33
A0036	Ecot S	-	-	-	-	4,5	51
A0036	La Combe de Fougere	-	-	-	-	-	-
A0036	Chevanev	-	-	-	-	-	-
A0036	Besancon Marchaux	1,2	2	3,0	5	4,0	45
A0036	Le Bois de Servole	-	-	-	-	-	-
A0036	Dole Audelange	-	-	-	-	4,2	44
A0036	Sampans	-	-	-	-	-	-
A0036	Le Bois Guillerot	3,0	5	3,0	5	3,0	29
A0039	Bois Defendu	-	-	-	-	-	-
A0039	Pont Chene d'Argent	-	-	-	-	-	-
A0039	La Vouivre	-	-	-	-	-	-
A0039	La Jument Verte	-	-	-	-	-	-
A0039	Le Jura O	1,2	2	1,2	2	2,4	20
A0039	la Valliere	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0039	Le Poulet de Bresse O	-	-	-	-	1,9	22
A0039	Marmont	-	-	-	-	-	-
A0039	Beire le Fort	-	-	-	-	-	-
A0039	Pont Val de Saone	-	-	-	-	-	-
A0039	Louis Pasteur	-	-	-	-	-	-
A0039	Le Chat Perche	-	-	-	-	-	-
A0039	Le Jura	1,8	3	1,8	3	3,7	43
A0039	Savigny	-	-	-	-	-	-
A0039	Le Poulet de Bresse E	-	-	-	-	1,8	13
A0039	Beny	-	-	-	-	-	-
A0040	La Semine	-	-	-	-	-	-
A0040	Ceignes Haut-Bugey	-	-	1,2	2	1,4	16
A0040	Tossiat	-	-	-	-	-	-
A0040	Bourg Jasseron	1,2	2	1,8	3	1,8	11
A0040	Le Musee de la Bresse	-	-	-	-	-	-
A0040	La Michaille	-	-	-	-	-	-
A0040	Ceignes Cerdon	-	-	1,2	2	1,2	10
A0040	Certines	-	-	-	-	-	-
A0040	Bourg Teyssonge	1,2	2	1,8	3	4,8	51
A0040	Les Planons	-	-	-	-	-	-
A0042	Dagneux	3,0	5	3,0	5	3,6	22
A0042	Chazey sur Ain	-	-	-	-	-	-
A0042	Lyon-Montluel	0,6	1	1,2	2	3,0	33
A0042	Brotteaux	-	-	-	-	-	-
A0046	Mionnay O	0,6	1	1,2	2	1,8	16
A0046	Mionnay E	0,6	1	1,2	2	2,4	19
A0071	Gite aux Loups	-	-	-	-	-	-
A0071	Le Centre de la France (Farges - Allichamps)	-	-	-	-	2,4	20
A0071	Grand Meaulnes	-	-	-	-	-	-
A0071	L'Allier (Doyet)	3,6	6	3,6	6	6,6	55
A0071	la Bouble	-	-	-	-	-	-
A0071	Les Volcans d'Auvergne O	-	-	3,6	6	6,0	50
A0071	Montpertuis	-	-	-	-	-	-
A0071	Bois des Dames	-	-	-	-	-	-
A0071	Le Centre de la France (Bruere-Allichamps)	-	-	2,4	4	2,4	23
A0071	Vallon	-	-	-	-	-	-
A0071	L'Allier (Saulzet)	1,8	3	1,8	3	2,8	30
A0071	Chantelle en Bourbonnais	-	-	-	-	-	-
A0071	Les Volcans d'Auvergne E	-	-	-	-	-	-
A0071	Pessat Villeneuve	-	-	-	-	-	-
A0077	Le Jardin des Arbres	1,2	2	3,0	5	5,4	45
A0077	Le Caule	-	-	-	-	-	-
A0077	Le Sequoia	-	-	-	-	-	-
A0105	Galande - La Mare Laroche	1,0	12	2,2	14	2,2	14

ARCOS

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0355	Aire de Bruche	1,0	8	2,2	17	4,5	37

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0355	Aire de Bruche	-	-	2,2	10	6,2	18

ARCOUR

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0019	Aire du Loiret	1,2	10	2,8	21	5,8	46

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0019	Aire du Loiret	1,5	2	1,5	7	2,2	17

AREA

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0041	St Nazaire - Les Eymes	1,0	8	1,0	8	2,4	20
A0041	Chonas	-	-	-	-	0,9	8
A0041	Les Marches	0,9	10	1,1	10	1,1	10
A0041	Mouxy	0,6	5	0,6	5	1,5	13
A0041	St Girod	-	-	-	-	1,1	10
A0041	La Ripaille	2,4	24	2,6	24	2,8	24
A0041	Bois Claret	1,0	8	1,0	8	2,3	19
A0041	La Terrasse	-	-	-	-	0,9	8
A0041	Chapareillan	0,9	10	1,1	10	1,1	10
A0041	Drumettaz	0,5	4	0,5	4	2,0	17
A0041	Albens	-	-	-	-	0,9	8
A0041	Fontanelles	2,5	25	2,7	25	2,9	25
A0043	St Priest	0,9	7	0,9	7	3,8	32
A0043	l'Isle d'Abeau S	1,4	11	1,4	11	6,3	54
A0043	Le Vernay	-	-	-	-	0,9	8
A0043	Les Marouettes	2,9	30	3,1	30	3,5	30
A0043	Romagnieu	1,0	8	1,0	8	5,8	50
A0043	Le Lavaret	-	-	-	-	0,9	8
A0043	Le Granier	5,0	47	5,3	47	6,7	57
A0043	Le Val Gelon	3,5	35	3,8	35	4,7	40
A0043	Manissieux	0,9	7	0,9	7	1,8	15
A0043	l'Isle d'Abeau N	1,0	8	1,0	8	6,9	59
A0043	Coiranne	-	-	-	-	1,6	14
A0043	Les Sittelles	-	-	-	-	0,9	8

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0043	Le Guiers	3,9	38	4,2	38	4,5	38
A0043	l'Omble	-	-	-	-	0,9	8
A0043	L'Abis	5,0	47	5,3	47	5,6	47
A0043	L'Arclusaz	3,5	35	3,8	35	4,1	35
A0048	Ponteray	-	-	-	-	2,3	20
A0048	Burcin	-	-	-	-	0,9	8
A0048	Le Chatelard	1,9	20	2,1	20	2,3	20
A0048	L'île Rose	2,8	27	3,0	27	3,8	32
A0048	Chances	-	-	-	-	2,3	20
A0048	Oyeu	-	-	-	-	0,9	8
A0048	Reaumont	1,9	20	2,1	20	2,3	20
A0048	Voreppe	0,5	4	0,5	4	3,5	30
A0049	Polienas	-	-	-	-	0,9	8
A0049	Porte de la Drome	1,0	8	1,8	16	3,6	31
A0049	Albenc	-	-	-	-	0,9	8
A0049	Royans-Vercors	1,0	8	1,0	8	3,0	25
A0410	Les Crets Blancs	0,5	4	0,5	4	0,6	5
A0410	Groisy	0,5	4	0,5	4	0,6	5

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0041	St Nazaire - Les Eymes	0,6	1	1,2	2	1,2	14
A0041	Chonas	-	-	-	-	-	-
A0041	Les Marches	-	-	-	-	-	-
A0041	Mouxy	-	-	-	-	-	-
A0041	St Girod	-	-	-	-	-	-
A0041	La Ripaille	0,6	1	1,2	2	2,1	24
A0041	Bois Claret	0,6	1	1,2	2	1,8	15
A0041	La Terrasse	-	-	-	-	-	-
A0041	Chapareillan	-	-	-	-	-	-
A0041	Drumettaz	0,6	1	1,2	2	3,0	17
A0041	Albens	-	-	-	-	-	-
A0041	Fontanelles	-	-	-	-	-	-
A0043	St Priest	-	-	-	-	-	-
A0043	l'Isle d'Abeau S	1,8	3	1,8	3	2,2	25
A0043	Le Vernay	-	-	-	-	-	-
A0043	Les Marouettes	-	-	-	-	-	-
A0043	Romagnieu	-	-	2,4	4	2,4	16
A0043	Le Lavaret	-	-	-	-	-	-
A0043	Le Granier	-	-	-	-	2,4	12
A0043	Le Val Gelon	-	-	-	-	-	-
A0043	Manissieux	-	-	-	-	-	-
A0043	l'Isle d'Abeau N	3,0	5	3,0	5	3,7	42
A0043	Coiranne	-	-	-	-	-	-
A0043	Les Sittelles	-	-	-	-	-	-
A0043	Le Guiers	-	-	1,8	3	1,8	13
A0043	l'Omble	-	-	-	-	-	-
A0043	L'Abis	-	-	-	-	1,2	14

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0043	L'Arclusaz	-	-	-	-	1,2	12
A0048	Ponteray	-	-	-	-	-	-
A0048	Burcin	-	-	-	-	-	-
A0048	Le Chatelard	-	-	-	-	-	-
A0048	L'île Rose	0,6	1	0,6	1	1,6	17
A0048	Chances	-	-	-	-	-	-
A0048	Oyeu	-	-	-	-	-	-
A0048	Reaumont	-	-	-	-	-	-
A0048	Voreppe	-	-	0,6	1	1,2	5
A0049	Polienas	-	-	-	-	-	-
A0049	Porte de la Drome	-	-	1,2	2	1,8	16
A0049	Albenc	-	-	-	-	-	-
A0049	Royans-Vercors	-	-	1,2	2	1,2	11
A0410	Les Crets Blancs	-	-	0,2	2	0,4	4
A0410	Groisy	-	-	0,2	2	0,4	4

ASF

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0007	Aire de Vienne Reventin Est	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de la Grande Borne	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de Roussillon	1,2	10	3,0	23	3,0	25
A0007	Aire de Saint-Rambert d'Albon Ouest	1,0	7	8,8	72	22,2	185
A0007	Aire de Bornaron	1,2	10	1,2	10	1,2	10
A0007	Aire de la Bouterne	1,5	12	1,5	12	1,5	12
A0007	Aire du Pont de l'isère	1,0	8	4,8	39	12,0	100
A0007	Aire de Porte lès Valence Ouest	2,2	17	5,5	45	13,0	108
A0007	Aire de Bellevue	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de Livron	1,2	9	1,2	9	1,2	9
A0007	Aire de Bras de Zil	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de la Coucourde	1,2	9	1,2	9	1,2	9
A0007	Aire de Montélimar Ouest	1,8	14	7,5	61	18,8	155
A0007	Aire du Tricastin	1,5	11	1,5	11	1,5	11
A0007	Aire de Mornas Village	2,2	17	5,8	47	13,5	112
A0007	Aire de Morières	0,8	5	4,2	35	10,0	82
A0007	Aire de Lamanon	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de Lançon de Provence Ouest	2,0	16	6,8	55	14,5	120
A0007	Aire de Saint-Rambert d'Albon Est	1,2	10	4,0	32	10,2	85
A0007	Aire de Latitude 45	3,8	30	4,0	32	9,8	80
A0007	Aire de Porte lès Valence Est	1,0	8	4,0	33	7,0	57
A0007	Aire de Saulce	2,2	18	4,0	33	5,8	46
A0007	Aire de Montélimar Est	1,8	14	8,2	67	19,5	161
A0007	Aire de Mornas les Adrets	2,2	17	4,8	39	10,8	88
A0007	Aire de Sorgues	1,0	8	5,0	40	9,2	76
A0007	Aire de Lançon de Provence Est	2,0	16	6,5	53	14,8	122
A0009	Aire de Tavel Nord	0,8	5	3,0	25	9,5	78
A0009	Aire de Marguerittes Nord	1,0	8	3,5	28	8,5	70

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0009	Aire de Vergèze Nord	-	-	-	-	-	-
A0009	Aire d'Ambrussum Nord	1,0	8	5,8	47	12,8	105
A0009	Aire de montpellier - Fabrègues Nord	1,2	9	5,2	43	11,5	95
A0009	Aire de Loupian	1,8	14	1,8	14	1,8	14
A0009	Aire de Mèze	-	-	-	-	-	-
A0009	Aire de Béziers Montblanc Nord	1,0	8	5,2	42	13,0	107
A0009	Aire de Lespignan Nord	1,5	12	1,5	12	1,5	12
A0009	Aire de Lespignan Sud	1,5	11	1,5	11	1,5	11
A0009	Aire de Narbonne Vinassan Nord	1,2	9	4,0	33	11,0	90
A0009	Aire de Bages	1,5	11	1,5	11	1,5	11
A0009	Aire de la Palme Ouest	1,0	8	3,5	29	7,2	59
A0009	Aire de Rivesaltes	1,2	9	1,2	9	1,2	9
A0009	Aire de Pia	1,2	9	1,2	9	1,2	9
A0009	Aire du village Catalan Ouest	0,8	5	2,3	17	6,0	50
A0009	Aire de Tavel Sud	0,8	5	2,2	17	4,8	39
A0009	Aire de Marguerittes Sud	3,0	25	3,5	29	8,0	65
A0009	Aire d'Ambrussum Sud	3,0	25	6,0	49	12,8	106
A0009	Aire de Lunel	-	-	-	-	-	-
A0009	Aire de Montpellier - Fabrègues Sud	2,0	16	4,2	35	10,0	82
A0009	Aire de Béziers Montblanc Sud	1,0	8	4,0	32	5,8	46
A0009	Aire de Narbonne Vinassan Sud	1,0	7	5,0	41	12,5	103
A0009	Aire de la Palme Est	1,8	14	3,8	31	6,5	53
A0009	Aire du village Catalan Est	0,8	5	2,2	17	6,5	53
A0010	Aire de Rouillé-Pamproux Nord	1,2	10	3,8	31	9,5	78
A0010	Aire du Poitou-Charentes Nord	0,8	5	5,0	40	16,5	136
A0010	Aire de Lozay	-	-	-	-	2,5	20
A0010	Aire de la Benâte	1,0	8	1,0	8	1,0	8
A0010	Aire de Fenioux Ouest	1,5	12	3,2	27	7,0	58
A0010	Aire de Saint-Léger Ouest	3,2	27	4,8	38	10,8	89
A0010	Aire de Saint-Palais Ouest	1,0	7	1,0	7	1,0	7
A0010	Aire de Saint-Palais Est	1,5	11	1,5	11	1,5	11
A0010	Aire de Saint-Ciers Ouest	-	-	-	-	2,0	16
A0010	Aire de Boisredon	1,0	7	1,0	7	1,0	7
A0010	Aire de Saint-Caprais	1,0	8	1,0	8	1,0	8
A0010	Aire de Saugon Ouest	0,8	5	3,5	28	10,0	82
A0010	Aire de Cézac	1,5	11	1,5	11	1,5	11
A0010	Aire de l'Estalot	0,5	4	3,0	25	5,2	42
A0010	Aire de Rouillé-Pamproux Sud	1,8	14	3,0	23	6,8	56
A0010	Aire du Poitou-Charentes Sud	1,0	8	4,2	34	14,2	118
A0010	Aire de Fenioux Est	0,5	4	3,8	31	5,8	47
A0010	Aire de Saint-Léger Est	0,8	5	4,0	32	9,5	78
A0010	Aire de Saugon Est	1,2	10	5,5	44	6,2	52
A0010	Aire de Meillac	2,0	15	4,0	32	4,2	35
A0011	Aire de Pirmil Ouest	1,2	10	1,2	10	1,2	10
A0011	Aire de Pirmil Est	1,2	10	1,2	10	1,2	10
A0011	Aire de Parcé sur Sarthe Ouest	0,8	5	3,8	30	10,8	88
A0011	Aire de Parcé sur Sarthe Est	0,8	5	3,8	30	10,8	88
A0020	Aire de Pech Montat	0,8	5	2,8	22	2,8	22
A0020	Aire de la Combe du Tréboulou Ouest	-	-	-	-	0,8	5

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0020	Aire de la Combe du Tréboulou Est	-	-	-	-	0,8	5
A0020	Aire du Bois de Douvre	0,5	4	3,0	23	3,0	25
A0020	Aire de Nauze-Vert	2,0	16	2,5	20	2,8	21
A0020	Aire de Pech Montat (même aire bidirectionnelle)	0,8	5	2,8	22	2,8	22
A0020	Aire du Jardin des Causses du Lot	1,2	10	6,0	48	8,2	68
A0020	Aire du Bois de Douvre (même aire bidirectionnelle)	0,5	4	3,0	24	3,0	25
A0046	Aire de Communay Nord	1,0	8	3,2	27	6,0	48
A0046	Aire de Communay Sud	1,0	8	2,2	17	3,5	29
A0061	Aire de Toulouse-Sud Sud	1,8	13	3,0	25	3,0	25
A0061	Aire d'Ayguévives	-	-	-	-	2,0	15
A0061	Aire de Baziège	-	-	-	-	2,0	16
A0061	Aire de Renneville	-	-	-	-	1,5	12
A0061	Aire de Villefranche	-	-	-	-	1,5	11
A0061	Aire du Port-Lauragais Sud	1,5	11	6,0	48	11,8	96
A0061	Aire de Mireval	-	-	-	-	2,0	16
A0061	Aire de Castelnaudary	-	-	-	-	1,8	13
A0061	Aire de Montréal	-	-	-	-	1,2	9
A0061	Aire de Bram	-	-	-	-	1,2	9
A0061	Aire de Carcassonne-Arzens Sud	2,0	16	3,0	23	3,0	23
A0061	Aire du Belvédère d'Auriac	-	-	-	-	3,0	24
A0061	Aire du Belvédère de la Cité	-	-	-	-	1,5	11
A0061	Aire de Corbières Sud	1,5	12	5,5	45	6,2	52
A0061	Aire de Fontcouverte	-	-	-	-	1,2	9
A0061	Aire de la Peyrière	-	-	-	-	1,5	11
A0061	Aire de Bizanet Sud	-	-	-	-	1,5	12
A0061	Aire de Bizanet Nord	-	-	-	-	1,5	12
A0061	Aire de Pech-Loubat	-	-	-	-	1,0	8
A0061	Aire de Toulouse-Sud Nord	1,0	8	3,5	28	3,5	28
A0061	Aire du Port-Lauragais Nord	1,8	13	3,8	30	9,0	75
A0061	Aire de Carcassonne-Arzens Nord	2,0	16	2,0	16	2,0	16
A0061	Aire de Corbières Nord	1,2	9	5,5	45	6,0	48
A0062	Aire des Terres de Graves Sud	2,5	20	4,0	32	10,5	86
A0062	Aire du Bazadais Sud	-	-	-	-	-	-
A0062	Aire du Bazadais Nord	-	-	-	-	2,2	18
A0062	Aire d'Agen Porte d'Aquitaine Sud	1,2	10	3,0	25	6,8	55
A0062	Aire de Garonne	1,5	12	3,2	27	5,8	46
A0062	Aire de Lacourt Saint-Pierre	-	-	-	-	1,8	13
A0062	Aire du Frontonnais Sud	2,2	17	4,0	32	5,2	43
A0062	Aire des Terres de Graves Nord	2,5	20	3,2	27	8,2	68
A0062	Aire du Mas-d'Agenais	1,2	9	3,8	30	3,8	30
A0062	Aire d'Agen Porte d'Aquitaine Nord	1,2	10	3,0	25	6,5	53
A0062	Aire du Frontonnais Nord	2,5	20	5,2	42	11,2	92
A0063	Aire de Saubion Ouest	-	-	-	-	-	-
A0063	Aire de Saubion Est	-	-	-	-	-	-
A0063	Aire de Labenne Ouest	0,8	5	2,8	21	3,0	24
A0063	Aire de Bidart Ouest	0,5	4	2,8	21	6,5	53
A0063	Aire de Labenne Est	0,8	5	2,2	17	3,0	24

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0063	Aire de Bidart Est	0,5	4	2,8	21	6,5	54
A0064	Aire de Magret	-	-	-	-	1,2	9
A0064	Aire du Haut de Départ	-	-	-	-	1,5	12
A0064	Aire de Lacq-Audéjos Sud	0,8	5	2,8	21	3,8	30
A0064	Aire de Morlaas Sud	-	-	-	-	1,2	10
A0064	Aire de Morlaas Nord	-	-	-	-	1,2	10
A0064	Aire des Pyrénées	0,5	4	3,2	26	3,8	31
A0064	Aire de Bordes Sud	-	-	-	-	0,8	6
A0064	Aire de Bordes Nord	-	-	-	-	0,8	6
A0064	Aire des Bandouliers	-	-	-	-	2,8	21
A0064	Aire du Lac Saint-Martin	-	-	-	-	3,3	27
A0064	Aire du Pic du Midi Sud	-	-	-	-	1,8	13
A0064	Aire d'Hastings	1,5	12	3,0	23	3,0	25
A0064	Aire de Lacq-Audéjos Nord	0,8	5	3,0	23	3,0	23
A0064	Aire du pic du Midi Nord	-	-	-	-	2,2	17
A0064	Aire du Comminges	1,0	7	3,0	24	4,8	38
A0072	Aire de la Plaine du Forez Ouest	0,8	5	2,2	17	3,0	23
A0072	Aire de Chante-Perdrix	-	-	-	-	1,0	7
A0072	Aire des Chaninats	-	-	-	-	1,0	7
A0072	Aire de la Plaine du Forez Est	1,0	7	2,0	15	2,5	20
A0083	Aire de Remouille Ouest	-	-	-	-	2,2	18
A0083	Aire de Remouille Est	-	-	-	-	3,5	28
A0083	Aire des Brouzils	1,2	10	3,2	26	5,5	44
A0083	Aire de Grissay	-	-	-	-	1,0	8
A0083	Aire de Sainte-Florence	-	-	-	-	1,2	9
A0083	Aire de la Vendée	2,0	16	6,0	50	14,5	120
A0083	Aire des Deux-Sèvres	1,5	11	2,5	20	2,5	20
A0083	Aire de Chavagnes-en-Paillers	1,2	10	3,0	25	5,0	41
A0083	Aire de la Parthenaise	1,5	11	2,5	20	2,5	20
A0087	Aire des Trémentines	2,2	18	3,5	29	7,2	60
A0087	Aire des Herbiers	2,5	20	3,2	26	6,0	49
A0089	Aire des Vignes Sud	-	-	-	-	1,0	7
A0089	Aire des Vignes Nord	-	-	-	-	1,0	7
A0089	Aire du Pays de Brive	1,2	10	2,0	15	4,0	33
A0089	Aire de la Corrèze	2,8	21	4,5	36	6,0	50
A0089	Aire de la Loutre	-	-	-	-	1,2	10
A0089	Aire de Heume l'Église	-	-	-	-	0,8	5
A0089	Aire de Prondines	-	-	-	-	1,0	7
A0089	Aire du Branchillon	-	-	-	-	1,8	13
A0089	Aire des Pacages	-	-	-	-	1,8	13
A0089	Aire de Limagne	1,0	8	5,0	41	6,2	51
A0089	Aire des Pins	-	-	-	-	2,5	20
A0089	Aire du Lac	-	-	-	-	1,8	13
A0089	Aire des Suchères	-	-	-	-	1,5	12
A0089	Aire du Haut-Forez Sud	0,2	1	3,8	31	9,0	73
A0089	Aire des Bruyères	-	-	-	-	1,0	7
A0089	Aire des Ardilliers	-	-	-	-	1,0	7
A0089	Aire de la Loire	0,8	5	6,0	48	8,5	70
A0089	Aire des Pierres Dorées	-	-	-	-	2,0	15

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0089	Aire des Palombières	2,2	18	4,2	34	5,8	46
A0089	Aire du Manoir	1,2	9	3,8	31	3,8	31
A0089	Aire de Chavanon	3,2	27	4,0	32	5,8	46
A0089	Aire de Manzat	1,5	12	4,2	34	8,2	68
A0089	Aire du Haut-Forez Nord	0,2	1	3,2	27	5,0	41
A0062	Aire de Garonne 2	1,5	12	3,2	27	5,8	47
A0064	Aire de Comminges Sud	1,0	7	3,8	30	4,0	32
A0064	Aire de Hastings Nord	1,5	12	2,2	18	3,0	25
A0064	Aire de Pyrénées Sud	0,5	4	3,0	24	4,0	33
A0089	Aire de Pays Brive Nord	1,2	10	2,0	16	3,5	29

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0007	Aire de Vienne Reventin Est	-	-	-	-	2,0	6
A0007	Aire de la Grande Borne	-	-	-	-	2,2	22
A0007	Aire de Roussillon	-	-	2,0	21	11,2	81
A0007	Aire de Saint-Rambert d'Albon Ouest	3,2	5	3,8	19	9,5	64
A0007	Aire de Bornaron	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de la Bouterne	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire du Pont de l'isère	-	-	1,5	9	6,8	14
A0007	Aire de Porte lès Valence Ouest	3,2	5	3,5	10	6,8	21
A0007	Aire de Bellevue	-	-	-	-	2,0	8
A0007	Aire de Livron	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de Bras de Zil	-	-	-	-	2,0	9
A0007	Aire de la Coucourde	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de Montélimar Ouest	-	-	1,8	17	7,5	57
A0007	Aire du Tricastin	-	-	-	-	-	-
A0007	Aire de Mornas Village	3,2	5	3,8	25	10,5	78
A0007	Aire de Morières	-	-	3,5	13	4,8	13
A0007	Aire de Lamanon	-	-	-	-	2,0	7
A0007	Aire de Lançon de Provence Ouest	-	-	1,5	10	6,8	22
A0007	Aire de Saint-Rambert d'Albon Est	3,2	5	3,5	16	7,5	48
A0007	Aire de Latitude 45	-	-	1,5	9	5,5	22
A0007	Aire de Porte lès Valence Est	-	-	1,5	10	5,5	11
A0007	Aire de Saulce	-	-	1,5	8	5,5	16
A0007	Aire de Montélimar Est	-	-	1,8	19	9,0	93
A0007	Aire de Mornas les Adrets	3,2	5	3,5	17	6,5	33
A0007	Aire de Sorgues	-	-	3,5	10	6,8	13
A0007	Aire de Lançon de Provence Est	-	-	2,2	9	8,0	21
A0009	Aire de Tavel Nord	-	-	0,8	3	4,5	24
A0009	Aire de Marguerittes Nord	-	-	1,2	13	4,8	40
A0009	Aire de Vergèze Nord	-	-	-	-	2,0	12
A0009	Aire d'Ambrussum Nord	3,2	5	3,8	24	11,8	43
A0009	Aire de montpellier - Fabrègues Nord	-	-	0,8	6	4,8	7
A0009	Aire de Loupian	-	-	-	-	3,5	34
A0009	Aire de Mèze	-	-	-	-	4,0	39
A0009	Aire de Béziers Montblanc Nord	-	-	1,5	7	6,8	20
A0009	Aire de Lespignan Nord	-	-	-	-	2,0	9

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0009	Aire de Lespignan Sud	-	-	-	-	2,2	22
A0009	Aire de Narbonne Vinassan Nord	3,2	5	3,8	20	7,8	39
A0009	Aire de Bages	-	-	-	-	-	-
A0009	Aire de la Palme Ouest	3,2	5	3,5	17	5,8	32
A0009	Aire de Rivesaltes	-	-	-	-	-	-
A0009	Aire de Pia	-	-	-	-	-	-
A0009	Aire du village Catalan Ouest	-	-	1,3	13	4,0	32
A0009	Aire de Tavel Sud	-	-	1,0	7	3,5	9
A0009	Aire de Marguerittes Sud	3,2	5	3,5	16	4,8	46
A0009	Aire d'Ambrussum Sud	3,2	5	3,8	22	10,2	39
A0009	Aire de Lunel	-	-	-	-	4,5	45
A0009	Aire de Montpellier - Fabrègues Sud	-	-	0,8	6	4,0	7
A0009	Aire de Béziers Montblanc Sud	-	-	1,0	7	4,8	12
A0009	Aire de Narbonne Vinassan Sud	3,2	5	3,5	13	7,0	26
A0009	Aire de la Palme Est	-	-	0,8	6	3,5	7
A0009	Aire du village Catalan Est	-	-	1,5	9	5,8	31
A0010	Aire de Rouillé-Pamproux Nord	-	-	0,5	3	2,2	23
A0010	Aire du Poitou-Charentes Nord	-	-	0,8	5	2,2	11
A0010	Aire de Lozay	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de la Benâte	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Fenioux Ouest	-	-	0,8	4	2,2	8
A0010	Aire de Saint-Léger Ouest	2,0	3	2,2	7	3,0	14
A0010	Aire de Saint-Palais Ouest	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Saint-Palais Est	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Saint-Ciers Ouest	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Boisredon	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Saint-Caprais	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Saugon Ouest	-	-	0,8	6	3,0	16
A0010	Aire de Cézac	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de l'Estalot	-	-	1,5	6	8,0	15
A0010	Aire de Rouillé-Pamproux Sud	2,0	3	2,0	4	2,2	10
A0010	Aire du Poitou-Charentes Sud	-	-	0,8	4	3,0	14
A0010	Aire de Fenioux Est	-	-	0,8	4	2,2	9
A0010	Aire de Saint-Léger Est	-	-	0,8	5	2,2	13
A0010	Aire de Saugon Est	-	-	0,8	6	3,8	25
A0010	Aire de Meillac	-	-	0,8	4	4,8	8
A0011	Aire de Pirmil Ouest	-	-	-	-	-	-
A0011	Aire de Pirmil Est	-	-	-	-	-	-
A0011	Aire de Parcé sur Sarthe Ouest	-	-	1,5	7	3,0	17
A0011	Aire de Parcé sur Sarthe Est	-	-	1,5	5	2,8	8
A0020	Aire de Pech Montat	-	-	0,8	3	2,2	10
A0020	Aire de la Combe du Tréboulou Ouest	-	-	-	-	-	-
A0020	Aire de la Combe du Tréboulou Est	-	-	-	-	-	-
A0020	Aire du Bois de Douvre	-	-	0,8	4	2,8	7
A0020	Aire de Nauze-Vert	-	-	1,5	4	3,2	5
A0020	Aire de Pech Montat	-	-	0,8	4	2,8	10
A0020	Aire du Jardin des Causses du Lot	-	-	2,2	13	6,0	38
A0020	Aire du Bois de Douvre	-	-	0,8	4	2,8	9
A0046	Aire de Communay Nord	-	-	2,2	12	6,5	38

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0046	Aire de Communay Sud	-	-	2,2	11	6,5	34
A0061	Aire de Toulouse-Sud Sud	-	-	0,8	6	4,0	9
A0061	Aire d'Ayguesvives	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Baziège	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Renneville	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Villefranche	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire du Port-Lauragais Sud	-	-	1,5	10	5,0	23
A0061	Aire de Mireval	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Castelnaudary	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Montréal	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Bram	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Carcassone-Arzens Sud	2,0	4	2,0	4	3,5	9
A0061	Aire du Belvédère d'Auriac	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire du Belvédère de la Cité	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Corbières Sud	-	-	3,5	10	3,5	10
A0061	Aire de Fontcouverte	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de la Peyrière	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Bizanet Sud	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Bizanet Nord	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Pech-Loubat	-	-	-	-	-	-
A0061	Aire de Toulouse-Sud Nord	-	-	0,5	5	2,8	7
A0061	Aire du Port-Lauragais Nord	-	-	1,5	10	3,5	16
A0061	Aire de Carcassone-Arzens Nord	2,0	4	2,0	4	3,5	12
A0061	Aire de Corbières Nord	-	-	3,5	8	3,5	10
A0062	Aire des Terres de Graves Sud	3,2	5	3,5	8	6,2	18
A0062	Aire du Bazadais Sud	-	-	-	-	2,0	6
A0062	Aire du Bazadais Nord	-	-	-	-	-	-
A0062	Aire d'Agen Porte d'Aquitaine Sud	-	-	0,3	2	2,0	12
A0062	Aire de Garonne	2,0	3	2,2	6	2,5	21
A0062	Aire de Lacourt Saint-Pierre	-	-	-	-	-	-
A0062	Aire du Frontonnais Sud	-	-	0,5	4	3,5	11
A0062	Aire des Terres de Graves Nord	-	-	3,5	6	3,5	6
A0062	Aire du Mas-d'Agenais	-	-	0,5	4	4,2	16
A0062	Aire d'Agen Porte d'Aquitaine Nord	-	-	0,5	3	2,3	11
A0062	Aire du Frontonnais Nord	-	-	0,5	4	3,5	12
A0063	Aire de Saubion Ouest	-	-	-	-	2,0	20
A0063	Aire de Saubion Est	-	-	-	-	2,0	7
A0063	Aire de Labenne Ouest	-	-	1,5	8	5,0	18
A0063	Aire de Bidart Ouest	-	-	1,5	4	2,8	4
A0063	Aire de Labenne Est	-	-	1,5	12	5,2	33
A0063	Aire de Bidart Est	-	-	0,8	4	2,8	4
A0064	Aire de Magret	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire du Haut de Départ	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire de Lacq-Audéjos Sud	-	-	0,8	3	2,0	4
A0064	Aire de Morlaas Sud	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire de Morlaas Nord	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire des Pyrénées	-	-	0,8	4	2,2	8
A0064	Aire de Bordes Sud	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire de Bordes Nord	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0064	Aire des Bandouliers	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire du Lac Saint-Martin	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire du Pic du Midi Sud	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire d'Hastings	-	-	0,8	3	2,2	7
A0064	Aire de Lacq-Audéjos Nord	-	-	0,8	3	2,0	4
A0064	Aire du pic du Midi Nord	-	-	-	-	-	-
A0064	Aire du Comminges	0,8	1	0,8	3	2,2	6
A0072	Aire de la Plaine du Forez Ouest	-	-	0,8	3	2,8	6
A0072	Aire de Chante-Perdrix	-	-	-	-	-	-
A0072	Aire des Chaninats	-	-	-	-	-	-
A0072	Aire de la Plaine du Forez Est	-	-	0,8	5	2,8	11
A0083	Aire de Remouille Ouest	-	-	-	-	-	-
A0083	Aire de Remouille Est	-	-	-	-	-	-
A0083	Aire des Brouzils	-	-	0,8	2	2,2	7
A0083	Aire de Grissay	-	-	-	-	-	-
A0083	Aire de Sainte-Florence	-	-	-	-	-	-
A0083	Aire de la Vendée	-	-	1,5	8	3,5	15
A0083	Aire des Deux-Sèvres	-	-	0,8	3	2,2	6
A0083	Aire de Chavagnes-en-Paillers	-	-	0,8	4	2,2	7
A0083	Aire de la Parthenaise	-	-	0,8	3	2,2	6
A0087	Aire des Trémentines	1,6	4	2,8	7	2,8	7
A0087	Aire des Herbiers	-	-	0,5	4	2,8	10
A0089	Aire des Vignes Sud	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire des Vignes Nord	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire du Pays de Brive	-	-	0,8	3	2,2	6
A0089	Aire de la Corrèze	-	-	1,5	8	4,3	20
A0089	Aire de la Loutre	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire de Heume l'Église	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire de Prondines	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire du Branchillon	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire des Pacages	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire de Limagne	-	-	0,8	3	2,2	7
A0089	Aire des Pins	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire du Lac	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire des Suchères	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire du Haut-Forez Sud	0,8	1	0,8	4	2,2	7
A0089	Aire des Bruyères	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire des Ardilliers	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire de la Loire	-	-	1,0	7	4,0	32
A0089	Aire des Pierres Dorées	-	-	-	-	-	-
A0089	Aire des Palombières	0,8	1	0,8	3	2,8	11
A0089	Aire du Manoir	-	-	1,5	7	4,3	15
A0089	Aire de Chavanon	-	-	0,8	6	3,5	14
A0089	Aire de Manzat	1,5	2	1,5	6	2,8	10
A0089	Aire du Haut-Forez Nord	0,8	1	0,8	4	2,8	8
A0062	Aire de Garonne 2	2,0	3	2,2	6	2,3	12
A0064	Aire de Comminges Sud	0,8	1	0,8	3	2,2	6
A0064	Aire de Hastings Nord	-	-	0,8	4	2,0	5
A0064	Aire de Pyrénées Sud	-	-	0,8	4	2,8	10

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0089	Aire de Pays Brive Nord	-	-	0,8	3	2,2	6

ATLANDES

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0063	Porte des Landes Ouest	2,0	16	2,0	25	6,0	50
A0063	Océan Ouest	2,0	16	2,0	25	6,0	50
A0063	Porte des Landes Est	2,0	16	2,0	25	6,0	50
A0063	Océan Est	2,0	16	2,0	25	6,0	50

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0063	Porte des Landes Ouest	-	-	2,0	16	4,0	32
A0063	Océan Ouest	-	-	2,0	16	4,0	32
A0063	Porte des Landes Est	-	-	2,0	16	4,0	32
A0063	Océan Est	-	-	2,0	16	4,0	32

ATMB

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0040	Aire de repos Passy	-	-	-	-	1,0	6
A0040	Aire de Bonneville	1,5	5	1,5	8	2,0	20
A0040	Aire de Valleiry Nord	1,0	6	1,5	10	2,0	20
A0040	Aire de Valleiry Sud	1,5	5	1,5	8	1,8	14
N0205	Aire de service des Houches	1,0	4	1,0	4	1,0	8
N0205	Aire service Passy	0,5	1	0,5	1	0,5	2

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0040	Aire de repos Passy	-	-	-	-	-	-
A0040	Aire de Bonneville	1,2	2	1,4	7	3,0	14
A0040	Aire de Valleiry Nord	1,0	5	1,0	5	1,5	10
A0040	Aire de Valleiry Sud	-	-	1,0	5	1,5	10
N0205	Aire de service des Houches	-	-	-	-	-	-
N0205	Aire service Passy	-	-	0,1	1	1,0	2

COFIROUTE

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0010	Limours-Janvry	2,2	17	6,0	50	14,2	117
A0010	Boutroux	1,2	9	1,2	9	3,8	31
A0010	Plaines de Beauce	1,0	8	5,2	43	8,2	68
A0010	Heron Cendre	1,0	8	1,0	8	4,2	35
A0010	Aire d'Orleans-Saran	1,2	10	5,5	45	12,0	100
A0010	Aire de Bellevue	-	-	-	-	1,8	14
A0010	Meung sur Loire	2,0	16	4,0	32	5,2	43
A0010	Blois-Villerbon	0,8	5	3,8	31	8,5	70
A0010	Chatiere	-	-	-	-	4,2	35
A0010	Courte Epee	1,2	10	1,2	10	3,5	29
A0010	Aire de Tours-Longue vue	1,2	9	3,5	29	11,2	93
A0010	Sainte Maure de la Tourraine	1,0	8	4,2	34	6,0	48
A0010	Chatellerault-Antran	1,0	8	4,0	32	6,5	53
A0010	Poitiers-Jaunay-Clan	0,8	5	3,0	25	5,0	40
A0010	Cent Septiers	1,5	12	1,5	12	1,5	12
A0010	Aire de Limours-Briis-sous-Forges	3,0	24	6,0	50	9,8	80
A0010	Val Neuvy	1,0	7	4,0	32	8,5	69
A0010	La Dauneuse	1,0	7	1,0	7	3,5	28
A0010	Aire d'Orleans-Gidy	1,2	10	5,5	44	10,2	84
A0010	Aire de Chauvry	-	-	-	-	1,0	8
A0010	Beaugency-Messas	2,2	18	3,2	27	4,0	33
A0010	Blois-Menars	0,8	5	4,5	37	8,0	65
A0010	Brueres	-	-	-	-	5,0	40
A0010	Picardiere	1,2	10	1,2	10	3,0	23
A0010	Aire de Tours-Val de Loire	1,2	9	4,2	34	15,0	124
A0010	Fontaine Colette	0,8	5	3,2	26	4,8	38
A0010	Chatellerault-Usseau	1,0	8	3,2	26	7,8	63
A0010	Chagnats	1,5	12	1,5	12	1,5	12
A0010	Poitiers-Chince	0,8	5	4,8	38	8,5	70
A0010	Les Quatre vents	-	-	-	-	1,8	14
A0011	Gourville	-	-	-	-	1,2	10
A0011	Chartres-Gasville	0,8	5	4,5	37	9,5	78
A0011	Ver-les-Chartres le Souchet	1,5	12	1,5	12	2,5	20
A0011	La Poele Percee	-	-	-	-	3,0	25
A0011	Manoirs du Perche	1,2	9	4,5	37	7,2	60
A0011	Charmes	-	-	-	-	3,2	27
A0011	La Ferte Bernard	0,8	6	4,5	37	8,0	66
A0011	La Parnouette	-	-	-	-	1,2	10
A0011	Sarthe-Sarge-Le Mans	2,0	16	5,8	46	10,5	86
A0011	Aire des Portes d'Angers Nord	0,8	6	1,5	12	1,5	12
A0011	Les Montilets	-	-	-	-	3,0	24
A0011	Varades - Pays de la Loire	0,5	4	3,2	27	5,2	42
A0011	Le Cellier	1,0	8	1,0	8	2,2	18
A0011	Chaudonnes	-	-	-	-	3,0	25
A0011	Chartres-Bois-Paris	0,8	5	4,2	34	7,2	60
A0011	Ver-les-Chartres les Moineaux	-	-	-	-	2,2	17
A0011	Dix-Sept-Setiers	1,5	11	1,5	11	3,0	23

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0011	Brou Dampierre	1,0	8	3,5	29	6,0	50
A0011	La Petite Jardiniere	-	-	-	-	2,5	19
A0011	Montmirail	-	-	-	-	1,2	10
A0011	Villaines-la-Gonais	0,8	6	3,5	28	6,5	53
A0011	La Sarthe-Sarge-Le Mans	1,2	9	6,2	51	8,5	69
A0011	Aire des Portes d'Angers Sud	3,2	27	3,2	27	8,8	72
A0011	Le Reveillon	-	-	-	-	2,2	17
A0011	Varades - Pays d'Ancenis	1,0	8	2,8	22	3,0	23
A0011	Launay	1,2	9	1,2	9	2,0	16
A0028	Sarthe Touraine	2,0	15	3,0	25	4,8	39
A0028	Les Croiselles	-	-	-	-	1,0	8
A0028	Les Perrieres	-	-	-	-	1,2	9
A0071	Bois de Bailly	-	-	-	-	1,5	12
A0071	Chaumont sur Tharonne	2,0	16	3,8	31	6,8	55
A0071	L'Etang du Maras	-	-	-	-	1,5	12
A0071	Les Maremberts	1,0	8	1,0	8	1,5	12
A0071	Salbris Theillay	1,2	9	4,0	32	7,5	61
A0071	Les Croquettes	1,0	8	1,0	8	1,5	12
A0071	Bourges-Ste Thorette	0,5	3	3,8	31	5,0	41
A0071	Bois du Telegraphe	-	-	-	-	1,5	12
A0071	La Ferte St Aubin	1,0	8	3,2	26	3,2	26
A0071	La Briganderie	-	-	-	-	1,0	8
A0071	La Saulot	-	-	-	-	2,0	15
A0071	Salbris La Loge	1,2	9	4,0	32	6,0	49
A0071	La Chaussee de Cesar	-	-	-	-	1,5	12
A0071	Bourges-Marmagne	3,2	26	3,2	26	3,2	26
A0081	La Landriere	-	-	-	-	1,2	10
A0081	Les Gripperies	-	-	-	-	1,0	8
A0081	St Denis d'Orques	2,0	16	3,8	30	4,0	32
A0081	Villeray	-	-	-	-	2,8	21
A0081	La Mayenne	1,8	13	4,2	35	6,0	50
A0081	La Paplonniere	-	-	-	-	2,5	20
A0081	La Chevallerie	-	-	-	-	1,2	10
A0081	La Vallee de l'Erve	1,0	8	3,0	23	3,0	23
A0081	Chateau de Ricoudet	-	-	-	-	1,2	10
A0081	La Soriniere	-	-	-	-	1,5	12
A0085	Longue-la-Couaille	0,8	5	1,5	12	1,5	12
A0085	Chouze sur Loire	-	-	-	-	1,0	7
A0085	Les jardins de Villandry	2,2	18	3,0	23	8,5	70
A0085	Romorantin	1,0	8	4,8	39	8,8	71
A0085	Longue-les-Cossonnieres	0,8	5	1,2	10	1,2	10
A0085	Saint-Nicolas-de-Bourgueil	-	-	-	-	1,0	7
A0085	Val de Cher	3,0	25	4,5	36	10,2	84

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0010	Limours-Janvry	-	-	1,5	5	6,8	20
A0010	Boutroux	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0010	Plaines de Beauce	-	-	1,5	11	4,5	36
A0010	Heron Cendre	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire d'Orleans-Saran	-	-	1,5	11	6,5	38
A0010	Aire de Bellevue	-	-	-	-	-	-
A0010	Meung sur Loire	-	-	0,8	4	3,0	14
A0010	Blois-Villerbon	-	-	1,5	9	5,0	28
A0010	Chatiere	-	-	-	-	-	-
A0010	Courte Epee	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Tours-Longue vue	-	-	3,5	14	5,2	34
A0010	Sainte Maure de la Touraine	-	-	1,5	12	4,8	37
A0010	Chatellerault-Antran	-	-	0,8	4	2,2	14
A0010	Poitiers-Jaunay-Clan	-	-	0,8	4	2,2	12
A0010	Cent Septiers	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Limours-Briis-sous-Forges	-	-	1,5	8	5,8	24
A0010	Val Neuvy	-	-	1,5	11	4,0	34
A0010	La Dauneuse	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire d'Orleans-Gidy	-	-	1,0	8	6,5	32
A0010	Aire de Chauvry	-	-	-	-	-	-
A0010	Beaugency-Messas	3,2	5	3,5	12	4,5	25
A0010	Blois-Menars	-	-	1,5	8	4,5	24
A0010	Brueres	-	-	-	-	-	-
A0010	Picardiere	-	-	-	-	-	-
A0010	Aire de Tours-Val de Loire	-	-	1,5	11	4,0	33
A0010	Fontaine Colette	-	-	1,5	11	4,5	33
A0010	Chatellerault-Usseau	-	-	1,5	5	6,2	18
A0010	Chagnats	-	-	-	-	-	-
A0010	Poitiers-Chince	-	-	1,5	8	4,5	24
A0010	Les Quatre vents	-	-	-	-	-	-
A0011	Gourville	-	-	-	-	-	-
A0011	Chartres-Gasville	-	-	1,5	8	6,8	15
A0011	Ver-les-Chartres le Souchet	-	-	-	-	2,0	10
A0011	La Poele Percee	-	-	-	-	-	-
A0011	Manoirs du Perche	2,0	3	2,0	5	2,5	19
A0011	Charmes	-	-	-	-	-	-
A0011	La Ferte Bernard	-	-	0,8	5	3,0	15
A0011	La Parnouette	-	-	-	-	-	-
A0011	Sarthe-Sarge-Le Mans	-	-	0,8	3	3,8	19
A0011	Aire des Portes d'Angers Nord	-	-	1,5	2	1,5	2
A0011	Les Montilets	-	-	-	-	-	-
A0011	Varades - Pays de la Loire	-	-	0,8	3	2,8	6
A0011	Le Cellier	-	-	-	-	-	-
A0011	Chaudonnes	-	-	-	-	2,0	6
A0011	Chartres-Bois-Paris	-	-	1,0	7	3,8	18
A0011	Ver-les-Chartres les Moineaux	-	-	-	-	-	-
A0011	Dix-Sept-Setiers	-	-	-	-	-	-
A0011	Brou Dampierre	2,0	3	2,0	5	6,0	14
A0011	La Petite Jardiniere	-	-	-	-	-	-
A0011	Montmirail	-	-	-	-	-	-
A0011	Villaines-la-Gonais	-	-	0,8	4	2,8	11

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0011	La Sarthe-Sarge-Le Mans	-	-	0,8	4	5,2	30
A0011	Aire des Portes d'Angers Sud	-	-	1,5	5	3,5	7
A0011	Le Reveillon	-	-	-	-	-	-
A0011	Varades - Pays d'Ancenis	-	-	0,8	3	2,8	5
A0011	Launay	-	-	-	-	-	-
A0028	Sarthe Touraine	1,5	2	1,5	3	3,5	10
A0028	Les Croiselles	-	-	-	-	-	-
A0028	Les Perrieres	-	-	-	-	-	-
A0071	Bois de Bailly	-	-	-	-	-	-
A0071	Chaumont sur Tharonne	1,5	2	1,5	5	3,5	8
A0071	L'Etang du Maras	-	-	-	-	-	-
A0071	Les Maremberts	-	-	-	-	-	-
A0071	Salbris Theillay	-	-	0,8	3	4,8	9
A0071	Les Croquettes	-	-	-	-	-	-
A0071	Bourges-Ste Thorette	-	-	0,8	2	2,8	11
A0071	Bois du Telegraphe	-	-	-	-	-	-
A0071	La Ferte St Aubin	-	-	0,8	4	3,5	8
A0071	La Briganderie	-	-	-	-	-	-
A0071	La Saulot	-	-	-	-	-	-
A0071	Salbris La Loge	-	-	0,8	2	3,5	11
A0071	La Chaussee de Cesar	-	-	-	-	-	-
A0071	Bourges-Marmagne	-	-	0,8	5	3,0	13
A0081	La Landriere	-	-	-	-	-	-
A0081	Les Gripperies	-	-	-	-	-	-
A0081	St Denis d'Orques	-	-	0,8	3	2,0	3
A0081	Villeray	-	-	-	-	-	-
A0081	La Mayenne	-	-	0,8	5	3,0	16
A0081	La Paplonniere	-	-	-	-	-	-
A0081	La Chevallerie	-	-	-	-	-	-
A0081	La Vallee de l'Erve	-	-	0,8	3	2,8	5
A0081	Chateau de Ricoudet	-	-	-	-	-	-
A0081	La Soriniere	-	-	-	-	-	-
A0085	Longue-la-Couaille	-	-	0,8	3	2,0	3
A0085	Chouze sur Loire	-	-	-	-	-	-
A0085	Les jardins de Villandry	-	-	0,8	1	3,0	14
A0085	Romorantin	-	-	0,8	6	3,0	19
A0085	Longue-les-Cossonnieres	-	-	0,8	3	2,0	3
A0085	Saint-Nicolas-de-Bourgueil	-	-	-	-	-	-
A0085	Val de Cher	-	-	0,8	5	2,0	18

ESCOTA

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0008	Côte d'Azur	2,2	18	3,0	25	4,5	37
A0008	Vidauban Sud	2,5	20	4,0	32	8,5	69
A0008	Reyran	-	-	-	-	-	-
A0008	Estérel	2,2	18	3,0	24	3,8	31

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0008	Les terrasses de Provence Sud	2,5	20	3,8	31	12,0	99
A0008	Mougins	1,0	7	2,2	17	4,5	37
A0008	Rousset	2,2	18	3,8	31	8,0	65
A0008	Saint-Hilaire	-	-	-	-	-	-
A0008	Cambarette	2,0	15	3,8	30	4,8	38
A0008	Provence Verdon	1,8	13	3,5	28	4,8	38
A0008	Canaver	2,5	20	3,2	27	7,8	64
A0008	Riviera française	1,2	9	2,2	17	3,5	29
A0008	Sainte Victoire	1,2	9	4,0	32	5,8	47
A0008	Via Julia Augusta	1,5	12	2,2	17	8,8	71
A0050	Frères Lumière	1,5	12	1,8	13	3,2	27
A0050	Baie de la Ciotat	1,2	10	2,5	20	4,5	37
A0051	Manosque	1,0	8	2,5	19	4,8	39
A0051	Ganagobie Est	-	-	-	-	1,0	8
A0051	Aubignosc Est	1,2	10	2,5	20	3,5	29
A0051	Meyrargues Fontbelle	1,8	14	3,0	24	4,0	32
A0051	Jouques	-	-	-	-	1,2	10
A0051	Volx	1,0	8	1,5	11	4,0	33
A0051	Aubignosc Ouest	1,5	12	2,8	22	4,5	36
A0052	Marcel Pagnol	1,2	10	2,8	21	3,0	23
A0052	Manon des sources	1,2	10	2,5	19	4,2	34
A0057	La Bigue	0,2	1	0,2	1	1,0	8
A0057	La Garde	2,2	18	2,2	18	2,2	18

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0008	Côte d'Azur	-	-	0,5	4	4,8	13
A0008	Vidauban Sud	3,2	5	3,5	10	5,5	23
A0008	Reyran	-	-	-	-	4,2	41
A0008	Estérel	3,2	5	3,5	8	4,8	8
A0008	Les terrasses de Provence Sud	3,2	5	3,5	10	3,8	22
A0008	Mougins	-	-	0,5	3	4,8	10
A0008	Rousset	3,2	5	3,5	13	3,8	27
A0008	Saint-Hilaire	-	-	-	-	2,8	26
A0008	Cambarette	-	-	0,5	4	4,2	12
A0008	Provence Verdon	3,2	5	3,5	8	4,8	10
A0008	Canaver	3,2	5	3,5	15	11,0	37
A0008	Riviera française	-	-	0,2	1	2,0	3
A0008	Sainte Victoire	-	-	1,2	11	7,8	39
A0008	Via Julia Augusta	-	-	0,5	5	6,2	19
A0050	Frères Lumière	-	-	0,8	3	1,5	5
A0050	Baie de la Ciotat	-	-	0,8	2	2,8	6
A0051	Manosque	0,8	1	0,8	4	1,5	6
A0051	Ganagobie Est	-	-	-	-	-	-
A0051	Aubignosc Est	-	-	0,2	2	2,2	6
A0051	Meyrargues Fontbelle	-	-	0,8	3	2,0	4
A0051	Jouques	-	-	-	-	-	-
A0051	Volx	0,8	1	0,8	2	1,0	3

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0051	Aubignosc Ouest	-	-	0,8	4	2,2	6
A0052	Marcel Pagnol	-	-	0,8	5	2,2	6
A0052	Manon des sources	-	-	0,8	3	2,0	5
A0057	La Bigue	-	-	0,8	2	1,5	3
A0057	La Garde	-	-	0,8	2	1,5	4

SANEF

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0001	Vemars Est	2,0	16	2,0	16	3,9	34
A0001	Survilliers Est	-	-	-	-	-	-
A0001	Ressons Est	2,0	16	2,0	19	4,8	42
A0001	Coeur des Hauts de France Est	2,0	16	2,0	17	4,5	39
A0001	Wancourt Est	2,0	8	2,0	11	2,9	25
A0001	Vemars Ouest	2,0	16	2,0	19	4,7	41
A0001	Ressons Ouest	2,0	16	2,0	16	4,1	36
A0001	Coeur des Hauts de France Ouest	2,0	11	2,0	17	4,5	39
A0001	Saint-Leger	2,0	8	2,0	12	2,0	16
A0001	Wancourt Ouest	-	-	-	-	1,2	10
A0002	Havrincourt	2,0	4	2,0	4	2,0	9
A0002	Graincourt	2,0	4	2,0	5	2,0	12
A0004	Ferrieres	2,0	16	2,0	19	4,7	41
A0004	Ussy-sur-Marne	2,0	8	2,0	8	2,0	15
A0004	Tardenois Sud	2,0	4	2,0	5	2,0	11
A0004	Vrigny	2,5	10	2,5	16	4,1	36
A0004	Reims Champagne Sud	4,0	18	4,0	18	4,3	37
A0004	Valmy Orbeval	2,0	5	2,0	8	2,0	17
A0004	Verdun Saint Nicolas Sud	2,5	10	2,5	16	4,1	36
A0004	Metz Saint-Privat	2,0	16	2,0	16	2,5	22
A0004	Landonvillers Sud	-	-	-	-	-	-
A0004	Longeville-les-Saint-Avoid Sud	2,0	8	2,0	8	2,0	17
A0004	Keskastel Ouest	2,0	4	2,0	7	2,0	15
A0004	Saverne Monswiller	2,0	8	2,0	8	2,0	17
A0004	Brumath Ouest	2,0	10	2,0	10	2,0	13
A0004	Bussy-Saint-Georges	2,0	16	2,2	21	4,5	39
A0004	Changis-sur-Marne	2,0	8	2,0	8	2,0	17
A0004	Tardenois Nord	2,0	4	2,0	7	2,0	14
A0004	Gueux	2,5	5	2,5	8	2,5	19
A0004	Reims Champagne Nord	4,0	16	4,0	16	4,0	35
A0004	Valmy Le Moulin	2,0	4	2,0	6	2,0	14
A0004	Verdun Saint Nicolas Nord	2,5	10	2,5	16	4,1	36
A0004	Longeville-les-Saint-Avoid Nord	2,0	8	2,0	8	2,0	10
A0004	Keskastel Est	0,2	2	0,2	2	0,2	2
A0004	Saverne Eckartswiller	2,0	8	2,0	8	2,0	15
A0004	Brumath Est	2,0	10	2,0	10	2,0	12
A0016	Lormaison Est	0,2	2	0,2	2	0,2	2
A0016	Falaises de Widehem Est	0,2	1	0,2	1	0,2	1

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0016	Lormaison Ouest	0,2	2	0,2	2	0,2	2
A0016	Hardivillers	1,0	8	1,4	13	3,9	34
A0016	Baie de Somme	2,5	17	2,5	17	3,9	34
A0016	Falaises de Widehem Ouest	0,2	1	0,2	1	0,2	1
A0026	Rely	2,5	11	2,5	17	4,4	38
A0026	Souchez	0,3	3	0,4	4	1,0	9
A0026	Baralle	2,5	11	2,5	17	4,4	38
A0026	Mont de Nizy	2,0	10	2,0	16	4,1	36
A0026	Charmont-sous-Barbuise	0,2	1	0,2	1	1,1	10
A0026	Saint-Hilaire-Cottes	2,0	6	2,0	9	2,3	20
A0026	Angres	2,0	4	2,0	6	2,0	14
A0026	Rumaucourt	1,0	9	1,5	14	3,7	32
A0026	Urvillers	1,5	16	2,7	26	6,6	57
A0026	Champ Roland	2,0	8	2,0	13	3,3	29
A0026	Sommessous	2,5	26	4,3	41	9,4	82
A0029	Croixrault	2,0	9	2,0	15	3,8	33
A0029	Villers-Bretonneux	2,0	11	2,0	18	4,6	40

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0001	Vemars Est	2,0	3	2,5	4	5,0	58
A0001	Survilliers Est	-	-	-	-	1,0	9
A0001	Ressons Est	1,0	2	2,5	4	6,5	75
A0001	Coeur des Hauts de France Est	2,0	3	2,5	4	6,0	70
A0001	Wancourt Est	1,0	2	2,0	3	4,5	53
A0001	Vemars Ouest	2,0	3	2,5	4	9,0	100
A0001	Ressons Ouest	1,0	2	2,5	4	5,5	64
A0001	Coeur des Hauts de France Ouest	2,0	3	2,5	4	8,5	96
A0001	Saint-Leger	1,0	2	2,0	3	2,0	11
A0001	Wancourt Ouest	-	-	-	-	1,0	10
A0002	Havrincourt	0,8	1	1,5	2	2,0	15
A0002	Graincourt	0,8	1	1,5	2	2,0	8
A0004	Ferrieres	1,0	2	1,5	2	1,5	11
A0004	Ussy-sur-Marne	-	-	1,0	2	1,5	9
A0004	Tardenois Sud	-	-	1,5	2	1,5	13
A0004	Vrigny	-	-	1,0	2	1,0	10
A0004	Reims Champagne Sud	1,0	2	3,0	5	5,0	54
A0004	Valmy Orbeval	1,0	2	1,5	2	2,0	18
A0004	Verdun Saint Nicolas Sud	-	-	1,0	2	2,0	20
A0004	Metz Saint-Privat	1,5	3	3,0	5	5,5	60
A0004	Landonvillers Sud	-	-	-	-	0,8	9
A0004	Longeville-les-Saint-Avoid Sud	-	-	1,0	2	1,5	18
A0004	Keskastel Ouest	1,0	2	1,5	2	1,5	14
A0004	Saverne Monswiller	1,0	2	1,0	2	3,0	31
A0004	Brumath Ouest	-	-	1,0	2	2,0	20
A0004	Bussy-Saint-Georges	1,2	3	1,2	3	1,2	12
A0004	Changis-sur-Marne	-	-	1,0	2	1,5	11
A0004	Tardenois Nord	-	-	1,5	2	1,5	12

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0004	Gueux	-	-	1,0	2	1,0	10
A0004	Reims Champagne Nord	1,0	2	2,0	3	2,5	26
A0004	Valmy Le Moulin	1,0	2	1,5	2	1,5	17
A0004	Verdun Saint Nicolas Nord	-	-	1,0	2	1,5	14
A0004	Longeville-les-Saint-Avold Nord	-	-	1,0	2	1,5	17
A0004	Keskastel Est	1,0	2	1,5	2	1,5	15
A0004	Saverne Eckartswiller	1,0	2	1,0	2	2,5	24
A0004	Brumath Est	-	-	1,0	2	2,0	21
A0016	Lormaison Est	-	-	-	-	0,5	5
A0016	Falaises de Widehem Est	-	-	-	-	0,5	5
A0016	Lormaison Ouest	-	-	-	-	0,5	5
A0016	Hardivillers	0,8	1	1,5	2	2,0	16
A0016	Baie de Somme	0,8	1	1,5	2	2,5	22
A0016	Falaises de Widehem Ouest	-	-	-	-	0,5	5
A0026	Rely	-	-	1,0	2	1,5	13
A0026	Souchez	1,0	2	1,5	2	1,5	12
A0026	Baralle	0	0	1,0	2	1,5	12
A0026	Mont de Nizy	1,0	2	1,0	2	2,5	22
A0026	Charmont-sous-Barbuise	-	-	-	-	-	-
A0026	Saint-Hilaire-Cottes	-	-	1,0	2	1,5	13
A0026	Angres	1,0	2	1,5	2	1,5	14
A0026	Rumaucourt	-	-	1,0	2	1,5	14
A0026	Urvillers	1,0	2	1,5	2	4,0	35
A0026	Champ Roland	1,0	2	1,0	2	3,0	25
A0026	Sommessous	-	-	1,0	2	3,0	25
A0029	Croixrault	0,5	1	1,5	2	3,0	30
A0029	Villers-Bretonneux	0,5	1	1,5	2	1,5	7

SAPN

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0013	Morainvilliers Nord	2,0	19	3,1	30	7,8	68
A0013	Rosny-sur-Seine Nord	2,0	14	2,4	23	5,9	51
A0013	Douains Nord	-	-	-	-	-	-
A0013	Vironvay Nord	2,0	16	2,3	22	5,5	48
A0013	Bosgouet Nord	2,0	19	3,1	30	7,7	67
A0013	Beuzeville Nord	2,0	12	2,0	18	4,7	41
A0013	Giberville Nord	2,0	14	2,4	23	5,9	51
A0013	Morainvilliers Sud	2,0	19	3,1	30	7,7	67
A0013	Rosny-sur-Seine Sud	2,0	14	2,4	23	5,9	51
A0013	Douains Sud	-	-	-	-	-	-
A0013	Vironvay Sud	2,0	16	2,2	21	5,3	46
A0013	Bosgouet Sud	2,0	19	3,3	31	7,9	69
A0013	Beuzeville Sud	2,0	9	2,0	15	3,7	32
A0013	Giberville Sud	2,0	14	2,4	23	5,9	51
A0029	Quetteville Nord	0,4	4	0,4	4	0,5	4
A0029	Bolleville	1,0	6	1,0	6	1,0	6

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0029	Quetteville Sud	0,4	4	0,4	4	0,5	4

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0013	Morainvilliers Nord	-	-	1,5	2	3,0	36
A0013	Rosny-sur-Seine Nord	-	-	1,0	2	1,5	18
A0013	Douains Nord	-	-	-	-	0,5	6
A0013	Vironvay Nord	1,0	2	1,0	2	1,5	15
A0013	Bosgouet Nord	-	-	1,0	2	4,0	44
A0013	Beuzeville Nord	1,6	4	1,6	4	2,0	13
A0013	Giberville Nord	-	-	1,0	2	1,5	9
A0013	Morainvilliers Sud	-	-	1,5	2	2,5	27
A0013	Rosny-sur-Seine Sud	-	-	1,0	2	2,0	25
A0013	Douains Sud	-	-	-	-	0,8	9
A0013	Vironvay Sud	1,0	2	1,0	2	1,5	16
A0013	Bosgouet Sud	-	-	1,0	2	2,5	29
A0013	Beuzeville Sud	1,0	2	1,5	2	2,0	17
A0013	Giberville Sud	-	-	1,0	2	1,5	9
A0029	Quetteville Nord	-	-	-	-	-	-
A0029	Bolleville	0,5	1	1,5	2	3,0	30
A0029	Quetteville Sud	-	-	-	-	-	-

SFTRF

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0043	Aire du Freney sur D1006	1,0	5	1,0	5	2,2	16
A0043	Aire de Saint Pierre de Belleville	-	-	-	-	-	-
A0043	Aire de St Michel de Maurienne	0,8	6	0,8	6	0,8	7
A0043	Aire de St Julien Mont Denis	0,8	4	0,8	4	0,8	6

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0043	Aire du Freney sur D1006	-	-	-	-	2,0	14
A0043	Aire de Saint Pierre de Belleville	2,0	5	2,0	10	2,0	14
A0043	Aire de St Michel de Maurienne	-	-	-	-	-	-
A0043	Aire de St Julien Mont Denis	2,0	5	2,0	10	2,0	14

Objectifs sur les aires du RRN non-concédé

Le travail de déclinaison mené par les directions interdépartementales des routes sur les aires dont elles ont la gestion conduit aux objectifs programmatiques suivants.

DIR Atlantique (DIRA)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0063	Cestas Est	1,5	8	1,5	8	1,5	8
A0063	Cestas Ouest	1,5	8	1,5	8	1,5	8
A0063	Gargails Est	-	-	1,8	4	1,8	8
A0063	Gargails Ouest	-	-	1,8	4	1,8	8
A0630	Relais d'Aquitaine	1,0	4	1,0	4	1,0	4
A0630	Relais de Gironde	0,4	2	0,4	2	0,4	2
A0630	Thouars Nord	0,6	4	0,6	4	0,6	4
N0010	L'Eglantier	1,5	8	1,5	8	1,5	8
N0010	Les Groies	1,2	8	1,2	8	1,2	8
N0010	Vignolles - Pont-à-Brac	-	-	1,8	4	1,8	8
N0010	Bédenac Est	1,3	7	1,3	7	1,3	7
N0010	Bédenac Ouest	1,3	7	1,3	7	1,3	7
N0010	Maisons Blanches	-	-	1,8	4	1,8	8
N0010	Brandes de Cercigny	-	-	1,8	4	1,8	8
N0010	Vieilles Etables	-	-	0,6	4	0,6	4
N0010	La Grolle	-	-	1,8	4	1,8	8
N0011	Puilboreau Sud	-	-	1,8	12	1,8	12
N0011	Usseau nord	-	-	1,5	4	1,5	8
N0141	Trottechien	-	-	1,8	4	1,8	8
N0141	Claude Bonnier	-	-	1,8	4	1,8	8
N0230	Fontbelleau Est	0,7	4	0,7	4	0,7	4
N0230	Fontbelleau Ouest	0,7	4	0,7	4	0,7	4

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0063	Cestas Est	-	-	-	-	-	-
A0063	Cestas Ouest	-	-	-	-	-	-
A0063	Gargails Est	-	-	2,0	5	2,0	9
A0063	Gargails Ouest	-	-	2,0	5	2,0	9
A0630	Relais d'Aquitaine	-	-	-	-	-	-
A0630	Relais de Gironde	-	-	-	-	-	-
A0630	Thouars Nord	-	-	-	-	-	-
N0010	L'Eglantier	-	-	-	-	-	-
N0010	Les Groies	1,0	2	1,0	4	1,0	4
N0010	Vignolles - Pont-à-Brac	-	-	2,0	5	2,0	9
N0010	Bédenac Est	-	-	-	-	-	-
N0010	Bédenac Ouest	-	-	-	-	-	-
N0010	Maisons Blanches	-	-	-	-	-	-
N0010	Brandes de Cercigny	-	-	-	-	-	-
N0010	Vieilles Etables	-	-	-	-	-	-
N0010	La Grolle	-	-	2,0	5	2,0	9
N0011	Puilboreau Sud	-	-	2,0	9	2,0	9

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0011	Usseau nord	-	-	-	-	-	-
N0141	Trottechien	-	-	2,0	5	2,0	9
N0141	Claude Bonnier	-	-	2,0	5	2,0	9
N0230	Fontbelleau Est	-	-	-	-	-	-
N0230	Fontbelleau Ouest	-	-	-	-	-	-

DIR Centre-Est (DIRCE)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0007	Solaize	0,5	4	3,0	23	5,8	47
A0007	Sérézin	0,2	1	3,0	23	4,2	35
A0047	Saint Romain	0,4	2	0,6	4	1,2	10
A0047	Saint Chamond Pays du Gier	0,7	4	0,7	5	1,2	10
A0047	Les Clairines	0,7	4	0,9	6	1,4	11
A0077	La Charité-sur-Loire	0,4	2	0,4	3	1,0	8
A0077	La Marche	0,4	2	0,4	3	1,0	8
A0077	Maltaverne	1,8	10	2,2	15	3,1	25
A0077	Pougues-les-Eaux 1	0,6	3	0,7	5	1,5	12
A0077	Pougues-les-Eaux 2	0,6	3	0,7	5	1,2	10
A0077	Pouilly (sens 1)	0,4	2	0,4	3	1,0	8
A0077	Pouilly (sens 2)	0,4	2	0,4	3	1,0	8
N0007	Millepertuis	-	-	-	-	-	-
N0007	La Gauthière 1	-	-	0,1	1	0,1	1
N0007	La Gauthière 2	0,4	2	0,6	4	0,7	6
N0007	St-Pierre le- M Est (sens 1)	0,4	2	0,4	3	1,2	10
N0007	St-Pierre le- M Ouest (sens 2)	0,4	2	0,4	3	1,2	10
N0007	Des Faienciers	0,9	5	1,2	8	2,5	20
N0007	Clayeux	0,7	4	1,2	8	2,0	16
N0007	Pilets	0,7	4	1,2	8	2,0	16
N0007	Bellevue	0,2	1	0,3	2	0,5	4
N0007	Les Etiveaux	-	-	0,1	1	0,1	1
N0007	Communay (notre dame de limon)	0,7	4	0,9	6	1,0	8
N0007	Donzère	1,1	6	1,2	8	1,2	10
N0070	Bonin Bonnot	-	-	1,0	7	1,0	7
N0070	Les Chèvres est	-	-	-	-	0,2	2
N0070	Les Chèvres ouest	-	-	-	-	0,4	3
N0070	Les Mines	-	-	1,2	8	1,2	8
N0070	Rozelay (création)	-	-	1,0	7	1,0	7
N0079	Bois Clair	0,6	3	0,6	3	0,6	3
N0079	La Grosne	-	-	1,5	10	1,5	10
N0079	Les Rasses	0,6	3	0,6	3	0,6	3
N0079	Ste Cécile	-	-	1,0	7	1,0	7
N0080	La Guye	-	-	2,2	15	2,2	15
N0080	Montchanin	2,0	11	3,3	22	3,3	22
N0080	Jeanne Rose	0,7	4	0,7	4	0,7	4
N0082	Neulise (sens 1)	0,4	2	0,6	4	0,6	4
N0082	Neulise (sens 2)	0,4	2	0,6	4	1,0	8

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0087	La Petite Taillat	0,4	2	0,6	4	0,6	5
N0087	Eybens	0,4	2	0,6	4	0,6	5
N0088	Aire de la Chabure	1,1	6	1,6	11	2,1	17
N0088	Aire des Crozes	0,2	1	0,6	4	0,6	5
N0088	Aire du Réal	0,7	4	0,7	4	0,7	5
N0090	Cevins	0,2	1	0,2	1	0,2	2
N0090	Langon	0,7	4	1,2	8	1,5	12
N0201	Relais de Chambéry	0,4	2	0,6	4	0,6	5
N0532	Les Fruitiers	0,7	4	0,9	6	1,0	8

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0007	Solaize	-	-	0,8	3	2,8	7
A0007	Sérézin	-	-	0,8	4	4,8	8
A0047	Saint Romain	0,7	1	2,3	4	2,5	10
A0047	Saint Chamond Pays du Gier	1,3	2	2,3	4	2,5	10
A0047	Les Clairines	1,3	2	2,8	5	2,8	10
A0077	La Charité-sur-Loire	0,7	1	0,7	1	0,7	2
A0077	La Marche	0,7	1	0,7	1	0,7	1
A0077	Maltaverne	2,0	3	4,5	8	4,5	12
A0077	Pougues-les-Eaux 1	0,7	1	1,1	2	1,3	5
A0077	Pougues-les-Eaux 2	0,7	1	1,1	2	1,3	5
A0077	Pouilly (sens 1)	0,7	1	1,1	2	1,1	3
A0077	Pouilly (sens 2)	-	-	-	-	0,8	3
N0007	Millepertuis	1,3	2	2,3	4	2,3	8
N0007	La Gauthière 1	0,7	1	1,1	2	1,1	2
N0007	La Gauthière 2	0,7	1	1,1	2	1,1	4
N0007	St-Pierre le- M Est (sens 1)	0,7	1	1,1	2	1,3	5
N0007	St-Pierre le- M Ouest (sens 2)	0,7	1	1,1	2	1,3	5
N0007	Des Faienciers	0,7	1	1,1	2	1,3	5
N0007	Clayeux	1,3	2	2,3	4	2,3	8
N0007	Pilets	1,3	2	2,3	4	2,3	8
N0007	Bellevue	0,7	1	1,1	2	1,1	2
N0007	Les Etiveaux	-	-	0,6	1	0,6	1
N0007	Communay (notre dame de limon)	-	-	0,6	1	0,6	2
N0007	Donzère	2,0	3	2,3	4	2,3	5
N0070	Bonin Bonnot	-	-	3,9	7	3,9	7
N0070	Les Chèvres est	-	-	-	-	0,8	3
N0070	Les Chèvres ouest	-	-	-	-	1,3	5
N0070	Les Mines	-	-	-	-	-	-
N0070	Rozelay (création)	-	-	3,9	7	3,9	7
N0079	Bois Clair	1,3	2	1,3	2	1,3	2
N0079	La Grosne	-	-	2,3	4	2,3	4
N0079	Les Rasses	-	-	-	-	2,5	10
N0079	Ste Cécile	-	-	2,3	4	2,3	4
N0080	La Guye	-	-	5,6	10	5,8	23
N0080	Montchanin	6,7	10	11,3	20	11,3	20
N0080	Jeanne Rose	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0082	Neulise (sens 1)	0,7	1	1,1	2	1,1	2
N0082	Neulise (sens 2)	1,3	2	1,3	2	1,3	2
N0087	La Petite Taillat	-	-	-	-	-	-
N0087	Eybens	0,7	1	1,1	2	1,1	3
N0088	Aire de la Chabure	1,3	2	3,9	7	3,9	8
N0088	Aire des Crozes	-	-	-	-	-	-
N0088	Aire du Réal	0,7	1	0,7	1	0,7	1
N0090	Cevins	-	-	-	-	-	-
N0090	Langon	0,7	1	1,1	2	1,3	5
N0201	Relais de Chambéry	-	-	-	-	-	-
N0532	Les Fruitières	1,3	2	1,3	2	1,3	3

DIR Centre-Ouest (DIRCO)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0020	Porte de Corrèze	1,0	8	4,0	32	4,0	32
A0020	Puy de Grâce Est	-	-	1,0	8	2,0	16
A0020	Puy de Grâce Ouest	-	-	1,0	8	2,0	16
A0020	Les Avionneurs	-	-	1,0	8	2,0	16
A0020	Les Blés d'Or	-	-	1,0	8	2,0	16
A0020	Les Champs d'Amour	2,0	16	4,0	32	4,0	32
A0020	Mille Etangs	1,0	4	2,0	16	2,0	16
A0020	Val de l'Indre	-	-	2,0	16	2,0	16
A0020	Limoges Est	1,5	9	2,0	16	2,0	16
A0020	Limoges Ouest	1,5	8	2,0	16	2,0	16
A0020	Boismandé E	1,5	8	2,0	16	2,0	16
A0020	Boismandé O	1,5	8	2,0	16	2,0	16
A0020	Briance-Ligouze Est	1,0	4	1,0	8	3,0	32
A0020	Briance-Ligouze Ouest	1,0	4	1,0	8	3,0	32
A0020	La Coulerouze Est	1,0	4	1,0	8	1,0	8
A0020	La Coulerouze Ouest	1,0	4	1,0	8	1,0	8
A0020	La Marche Occitane	-	-	1,0	8	2,0	16
A0020	Val de Creuse	-	-	1,0	8	2,0	16
N0141	La Jalette	-	-	1,0	8	2,0	16
N0141	Loubier	-	-	1,0	8	2,0	16
N0145	Quinssaines	1,0	4	1,0	8	2,0	16
N0145	Les Monts de Guéret	-	-	-	-	-	-
N0145	L'Espérance nord	1,0	4	1,0	8	2,0	16
N0145	L'Espérance sud	1,0	4	1,0	8	2,0	16
N0145	Nouhant	1,0	4	1,0	8	2,0	16
N0145	Parsac	1,0	4	1,0	8	2,0	16

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0020	Porte de Corrèze	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Puy de Grâce Est	-	-	1,0	2	1,0	4

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0020	Puy de Grâce Ouest	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Les Avionneurs	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Les Blés d'Or	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Les Champs d'Amour	1,0	4	1,0	2	1,0	4
A0020	Mille Etangs	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Val de l'Indre	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Limoges Est	1,0	2	1,0	2	1,0	4
A0020	Limoges Ouest	1,0	2	1,0	2	1,0	4
A0020	Boismandé E	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Boismandé O	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Briance-Ligoure Est	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Briance-Ligoure Ouest	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	La Coulerouze Est	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	La Coulerouze Ouest	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	La Marche Occitane	-	-	1,0	2	1,0	4
A0020	Val de Creuse	-	-	1,0	2	1,0	4
N0141	La Jalette	-	-	1,0	2	1,0	4
N0141	Loubier	-	-	1,0	2	1,0	4
N0145	Quinssaines	-	-	1,0	2	1,0	4
N0145	Les Monts de Guéret	-	-	1,0	2	1,0	4
N0145	L'Espérance nord	-	-	1,0	2	1,5	8
N0145	L'Espérance sud	-	-	1,0	2	1,5	8
N0145	Nouhant	-	-	1,0	2	1,0	4
N0145	Parsac	-	-	1,0	2	1,0	4

DIR Est (DIRE)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0030	Bois-des-Tillots	-	-	-	-	-	-
A0030	La Castine	-	-	-	-	-	-
A0031	Toul Dommartin	2,0	16	2,0	16	6,6	56
A0031	Loisy	2,0	8	2,0	10	2,0	16
A0031	Obrion	2,0	8	2,0	10	2,0	16
A0031	La Maxe	2,0	16	2,0	16	2,0	16
A0031	Saint-Rémy	2,0	8	2,0	10	2,0	16
A0031	Bois de Juré	-	-	-	-	-	-
A0031	Forêt de Haye	-	-	-	-	-	-
A0031	Lesménils	-	-	-	-	-	-
A0031	Entrange	-	-	-	-	-	-
A0031	Porte de France	-	-	-	-	-	-
A0033	Clairlieu	-	-	-	-	-	-
A0033	Villers	-	-	-	-	-	-
A0330	Canal de l'Est	1,0	4	1,0	4	1,0	8
N0004	Chanteraine	-	-	-	-	-	-
N0004	Le Barrois	-	-	-	-	-	-
N0004	Anthelupt	-	-	-	-	-	-
N0004	Croismare	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0004	Forêt de Mondon	-	-	-	-	-	-
N0004	Vitrimont	-	-	-	-	-	-
N0004	Chanteraine Ouest	-	-	-	-	-	-
N0004	Chapsure	-	-	-	-	-	-
N0004	Saint-Martin	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire de Vannoz-Curtil	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire de Champagnole-Cize	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire de la Pierre carrée	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire du col de la Savine-Nord	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire du col de la Savine-Sud	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Humes-Jorquenay	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Torcenay	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Cintrey-Nord	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Cintrey-Sud	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Scey-sur-Saône	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Dampvalley	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire du Tertre	-	-	1,0	4	1,0	8
N0019	Aire des Bois de Vaux	-	-	-	-	1,0	8
N0019	Aire de Port-sur-Saône	-	-	1,0	4	1,0	8
N0044	Châlons - St-Martin sur le Pré	-	-	-	-	-	-
N0044	Aire de la Raguetterie	-	-	-	-	-	-
N0052	Aire de Tiercelet	-	-	-	-	-	-
N0057	Bois Ménil	-	-	-	-	-	-
N0057	Crantenoy	-	-	-	-	-	-
N0057	La Calotine	-	-	-	-	-	-
N0057	La Croix St-Jacques	1,0	4	1,0	4	1,0	8
N0057	Neuf-Lieux	-	-	-	-	-	-
N0057	Neuf-Lieux	-	-	-	-	-	-
N0057	Ranfaing	-	-	-	-	1,0	4
N0057	Vincey	1,0	4	1,0	4	1,5	12
N0057	Aire du RIS	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Mamirolle	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Fallersans	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire des Bois Nods-Nord	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire des Bois Nods-Sud	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Ouhans-Nord	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Ouhans-Sud	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de They	-	-	1,0	4	1,0	8
N0059	Le Kemberg	-	-	-	-	-	-
N0059	Trois Fauteuils	-	-	-	-	-	-
N0059	Meurthe	-	-	-	-	-	-
N0059	Mississippi	-	-	-	-	-	-
N0059	La Jetée de Pierre	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire des Granges de Vaivre	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire de Vadet	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire du marais de Saône	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire de Chenecey	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire de Valmy	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0030	Bois-des-Tillots	-	-	-	-	-	-
A0030	La Castine	-	-	-	-	-	-
A0031	Toul Dommartin	-	-	1,8	3	3,0	15
A0031	Loisy	1,5	2	1,5	2	2,0	4
A0031	Obrion	1,5	2	1,5	2	2,0	4
A0031	La Maxe	1,6	4	1,6	4	1,6	4
A0031	Saint-Rémy	1,5	2	1,5	2	2,0	4
A0031	Bois de Juré	-	-	-	-	-	-
A0031	Forêt de Haye	-	-	-	-	-	-
A0031	Lesménils	-	-	-	-	-	-
A0031	Entrange	-	-	-	-	-	-
A0031	Porte de France	-	-	-	-	-	-
A0033	Clairlieu	-	-	-	-	-	-
A0033	Villers	-	-	-	-	-	-
A0330	Canal de l'Est	1,5	1	1,5	1	1,5	1
N0004	Chanteraine	-	-	-	-	-	-
N0004	Le Barrois	-	-	-	-	-	-
N0004	Anthelupt	-	-	-	-	-	-
N0004	Croismare	-	-	-	-	-	-
N0004	Forêt de Mondon	-	-	-	-	-	-
N0004	Vitrimont	-	-	-	-	-	-
N0004	Chanteraine Ouest	-	-	-	-	-	-
N0004	Chapsure	-	-	-	-	-	-
N0004	Saint-Martin	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire de Vannoz-Curtail	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire de Champagnole-Cize	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire de la Pierre carrée	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire du col de la Savine-Nord	-	-	-	-	-	-
N0005	Aire du col de la Savine-Sud	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Humes-Jorquenay	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Torcenay	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Cintrey-Nord	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Cintrey-Sud	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Scey-sur-Saône	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire de Dampvalley	-	-	-	-	-	-
N0019	Aire du Tertre	-	-	1,5	1	1,5	4
N0019	Aire des Bois de Vaux	-	-	-	-	1,5	4
N0019	Aire de Port-sur-Saône	-	-	1,5	1	1,5	4
N0044	Châlons - St-Martin sur le Pré	-	-	-	-	-	-
N0044	Aire de la Raguetterie	-	-	-	-	-	-
N0052	Aire de Tiercelet	-	-	-	-	-	-
N0057	Bois Ménil	-	-	-	-	-	-
N0057	Crantenoy	-	-	-	-	-	-
N0057	La Calotine	-	-	-	-	-	-
N0057	La Croix St-Jacques	-	-	1,5	1	1,5	4
N0057	Neuf-Lieux	-	-	-	-	-	-
N0057	Neuf-Lieux	-	-	-	-	-	-

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0057	Ranfaing	-	-	-	-	1,5	4
N0057	Vincey	1,5	1	1,5	1	1,5	4
N0057	Aire du RIS	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Mamirolle	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Fallerans	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire des Bois Nods-Nord	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire des Bois Nods-Sud	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Ouhans-Nord	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de Ouhans-Sud	-	-	-	-	-	-
N0057	Aire de They	-	-	1,5	1	1,5	4
N0059	Le Kemberg	-	-	-	-	-	-
N0059	Trois Fauteuils	-	-	-	-	-	-
N0059	Meurthe	-	-	-	-	-	-
N0059	Mississippi	-	-	-	-	-	-
N0059	La Jetée de Pierre	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire des Granges de Vaivre	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire de Vadet	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire du marais de Saône	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire de Chenecey	-	-	-	-	-	-
N0083	Aire de Valmy	-	-	-	-	-	-

DIR Île-de-France (DIRIF)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0015	Cergy-pontoise D	-	-	2,1	14	7,5	25
A0003	Station BP	-	-	0,6	4	1,8	6
A0104	Villevaudé Nord	-	-	1,5	10	5,4	18
N0104	Beauvert	-	-	0,9	6	3,3	11
N0104	Fond des prés	-	-	1,4	9	4,8	16
N0104	Les Chevreaux	-	-	1,2	8	3,9	13
N0104	Pointe Ringale	-	-	0,5	3	2,4	8
N0104	Tertre Régnier	-	-	1,2	8	3,6	12
N0118	Chat Blanc	-	-	1,1	7	3,0	10
N0184	Quatre Chemins	-	-	1,5	10	5,1	17
N0186	Rungis nord	-	-	0,8	5	1,8	6
N0186	Rungis sud	-	-	0,5	3	1,5	5
N0104	Fleury-Cyrolier	-	-	1,2	8	5,1	17
A0015	Cergy-pontoise G	-	-	2,4	16	9,0	30
A0086	Clair-Bois	0,6	4	0,6	4	0,6	4
A0086	Vélizy-Ouest	0,6	4	0,6	4	0,6	4
A0086	Maréchal Foch	-	-	0,6	4	2,4	8
A0086	Relais de Créteil (Pompadour)	-	-	1,8	12	7,5	25
A0104	Villevaudé Sud	-	-	1,7	11	6,0	20
N0010	Poste blanc	-	-	1,5	10	5,7	19
N0104	La Soubriarde	2,4	16	2,4	16	9,3	31
N0104	Les Berchères	-	-	1,5	10	5,7	19
N0118	Chat Blanc – plaine de Favreuse Est	1,2	8	2,0	13	6,3	21

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0001	La Courneuve Est (SANEF)	2,0	8	2,0	8	2,0	8
A0001	La Courneuve Ouest (SANEF)	2,0	8	2,0	8	2,0	8

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0015	Cergy-pontoise D	-	-	2,4	4	10,8	9
A0003	Station BP	-	-	0,6	1	1,2	1
A0104	Villevaudé Nord	-	-	2,4	4	7,2	6
N0104	Beauvert	-	-	1,8	3	6,0	5
N0104	Fond des prés	-	-	2,4	4	6,0	5
N0104	Les Chevreaux	-	-	0,6	1	2,4	2
N0104	Pointe Ringale	-	-	0,6	1	1,2	1
N0104	Terre Régnier	-	-	1,2	2	4,8	4
N0118	Chat Blanc	-	-	0,6	1	1,2	1
N0184	Quatre Chemins	-	-	1,2	2	3,6	3
N0186	Rungis nord	-	-	0,6	1	1,2	1
N0186	Rungis sud	-	-	0,6	1	1,2	1
N0104	Fleury-Cyrolier	-	-	5,4	9	20,4	17
A0015	Cergy-pontoise G	-	-	2,4	4	7,2	6
A0086	Clair-Bois	-	-	-	-	-	-
A0086	Vélizy-Ouest	-	-	-	-	-	-
A0086	Maréchal Foch	-	-	0,6	1	1,2	1
A0086	Relais de Créteil (Pompadour)	-	-	2,4	4	7,2	6
A0104	Villevaudé Sud	-	-	4,2	7	19,2	16
N0010	Poste blanc	-	-	1,8	3	7,2	6
N0104	La Soubriarde	-	-	-	-	-	-
N0104	Les Berchères	-	-	2,4	4	7,2	6
N0118	Chat Blanc – plaine de Favreuse Est	-	-	1,2	2	3,6	3
A0001	La Courneuve Est (SANEF)	-	-	-	-	-	-
A0001	La Courneuve Ouest (SANEF)	-	-	-	-	-	-

DIR Massif central (DIRMC)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0075	Aire de la Garrigue 1	0,8	4	0,8	4	1,2	6
A0075	Aire de la Garrigue 2	0,8	4	0,8	4	1,2	6
A0075	Aire du Larzac 2	-	-	0,8	4	0,8	4
A0075	Aire du Larzac 1	-	-	0,8	4	0,8	4
A0075	Chalet	0,8	4	0,8	4	1,2	6
A0075	Mont Chauvet	-	-	0,8	4	0,8	4
A0075	Viaduc de Garabit	1,6	8	1,6	8	2,4	12
A0075	Le Caylar	2,7	17	5,0	25	5,0	25
A0075	Paulhan 1	1,6	8	1,6	8	2,4	12
A0075	Paulhan 2	1,6	8	1,6	8	2,4	12
A0075	Lafayette-Lorlanges	4,4	22	4,4	22	4,4	22
A0075	La Bête du Gévaudan	-	-	4,4	22	4,4	22

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0075	La Lozère	2,0	10	2,0	10	4,0	20
A0075	L'Aubrac 1	-	-	0,8	4	0,8	4
A0075	L'Aubrac 2	-	-	0,8	4	0,8	4
A0075	Marvejols	-	-	0,8	4	0,8	4
A0075	Authezat	2,4	12	2,4	12	4,4	22
A0075	Le Cézallier	1,6	8	1,6	8	2,0	10
A0075	Lembron	1,6	8	1,6	8	2,0	10
A0075	Veyre-Monton	1,0	5	1,6	8	2,0	10
A0075	Val d'Allier	-	-	-	-	0,8	4

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0075	Aire de la Garrigue 1	-	-	-	-	-	-
A0075	Aire de la Garrigue 2	-	-	-	-	-	-
A0075	Aire du Larzac 2	-	-	-	-	-	-
A0075	Aire du Larzac 1	-	-	-	-	-	-
A0075	Chalet	-	-	-	-	-	-
A0075	Mont Chauvet	-	-	-	-	-	-
A0075	Viaduc de Garabit	-	-	-	-	-	-
A0075	Le Caylar	-	-	0,7	2	0,7	2
A0075	Paulhan 1	-	-	-	-	-	-
A0075	Paulhan 2	-	-	-	-	-	-
A0075	Lafayette-Lorlanges	-	-	2,1	6	2,1	6
A0075	La Bête du Gévaudan	-	-	-	-	-	-
A0075	La Lozère	2,8	8	2,8	8	5,6	16
A0075	L'Aubrac 1	-	-	-	-	-	-
A0075	L'Aubrac 2	-	-	-	-	-	-
A0075	Marvejols	-	-	-	-	-	-
A0075	Authezat	-	-	-	-	1,0	2
A0075	Le Cézallier	-	-	-	-	0,7	2
A0075	Lembron	-	-	-	-	0,7	2
A0075	Veyre-Monton	-	-	-	-	-	-
A0075	Val d'Allier	-	-	-	-	-	-

DIR Méditerranée (DIRMED)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0007	Aire de Vitrolles	1,3	10	1,8	13	3	24
A0050	Aire de la Pomme	0,4	4	0,6	6	0,6	6
A0051	Aire des Chabauds	1,0	8	1,0	8	1,0	8
A0051	Aire de Champouse	1,8	13	1,8	13	2,3	17
A0055	Aire de Rebuty	1,0	8	1,0	8	1,5	12
A0055	Aire de Gignac-la-Nerthe	1,0	8	1,0	8	1,8	13
N0085	Aire d'Aiglun	-	-	0,5	3	0,5	3
N0085	PR 48 + 85 D	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire des Couesses	0,3	2	0,3	2	0,3	2

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0085	Aire du saut du Loup	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0085	Aire Aéroport Tallard	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0085	Aire mur de Faudon	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire col Bayard	-	-	0,3	2	0,3	2
N0085	Aire après pont de la Guinguette	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0085	Aire avant pont des Richards	0,6	4	0,6	4	0,6	4
N0085	Aire de pesée	-	-	-	-	-	-
N0086	PR 8 + 365 D	0,5	3	0,5	3	0,5	3
N0086	PR 8 + 365 G	0,5	3	0,5	3	0,5	3
N0094	Aire des eaux douces	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0094	Aire Pont Chancel	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0094	Aire PR 125 + 169 D	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0094	Aire PR 72 + 0 D	1,2	8	1,2	8	1,2	8
N0106	Aire PR 53 + 266 G	0,1	2	0,1	2	0,1	2
N0106	Aire de Pépi	-	-	-	-	-	-
N0106	Aire PR 14 + 3 D	-	-	0,1	2	0,1	2
N0106	Aire PR 2 + 242 D	0,1	2	0,1	2	0,1	2
N0106	Aire Le Collet de Dèze	-	-	-	-	-	-
N0202	Aire Col des Robines	-	-	-	-	-	-
N0202	Parking du lac	-	-	0,2	2	0,2	2
N0202	Aire Co-voiturage Saint-Benoit	0,2	1	0,2	1	0,2	2

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0007	Aire de Vitrolles	-	-	0,8	4	3,3	5
A0050	Aire de la Pomme	-	-	0,7	1	0,7	2
A0051	Aire des Chabauds	-	-	0,8	3	2,0	3
A0051	Aire de Champouse	-	-	0,8	3	2,0	3
A0055	Aire de Rebuty	-	-	1,5	5	2,8	5
A0055	Aire de Gignac-la-Nerthe	1,5	2	1,5	5	2,8	5
N0085	Aire d'Aiglun	-	-	-	-	-	-
N0085	PR 48 + 85 D	0,3	1	0,3	1	0,3	1
N0085	Aire des Couesses	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire du saut du Loup	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire Aéroport Tallard	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire mur de Faudon	0,3	1	0,3	1	0,3	1
N0085	Aire col Bayard	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire après pont de la Guinguette	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire avant pont des Richards	-	-	-	-	-	-
N0085	Aire de pesée	-	-	1,8	5	1,8	5
N0086	PR 8 + 365 D	-	-	1,1	1	1,1	3
N0086	PR 8 + 365 G	-	-	-	-	-	-
N0094	Aire des eaux douces	-	-	0,3	1	0,3	1
N0094	Aire Pont Chancel	-	-	0,3	1	0,3	1
N0094	Aire PR 125 + 169 D	-	-	-	-	-	-
N0094	Aire PR 72 + 0 D	-	-	-	-	-	-
N0106	Aire PR 53 + 266 G	-	-	-	-	-	-
N0106	Aire de Pépi	-	-	0,3	1	0,3	1

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0106	Aire PR 14 + 3 D	-	-	-	-	-	-
N0106	Aire PR 2 + 242 D	-	-	-	-	-	-
N0106	Aire Le Collet de Dèze	-	-	-	-	-	-
N0202	Aire Col des Robines	-	-	0,3	1	0,3	1
N0202	Parking du lac	-	-	-	-	-	-
N0202	Aire Co-voiturage Saint-Benoit	-	-	-	-	-	-

DIR Nord (DIRN)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0001	Phalempin Est Paris → Lille	2,0	10	2,0	10	2	16
A0001	Phalempin Ouest Lille → Paris	2,0	10	2,0	10	2	16
A0002	Saint-Aybert Nord → France	-	-	0,1	1	0,9	7
A0002	Saint-Aybert Sud → Belgique	-	-	0,1	1	0,9	7
A0002	La Sentinelle Est	2,0	16	2,0	16	2,0	24
A0002	La Sentinelle Ouest	2,0	16	2,0	16	2,0	24
A0016	Ghyvelde	0,4	2	0,4	2	0,4	2
A0016	Grande Synthe	0,9	5	0,9	5	0,9	5
A0016	Teteghem Sud	1,8	10	1,8	10	1,8	10
A0016	L'Epître	0,6	3	0,6	3	0,6	3
A0016	Les Deux Caps	3,1	17	3,1	17	3,1	17
A0016	Offekerque	2,2	12	2,2	12	2,2	12
A0023	Genech	-	-	0,1	1	0,1	1
A0023	Petite Forêt	-	-	0,1	1	0,1	1
A0025	Steenwerck Nord → Dunkerque	-	-	-	-	-	-
A0025	Steenwerck Sud → Lille	-	-	-	-	-	-
A0025	Saint Eloi	2,0	4	2,0	8	2,0	16
A0025	Saint Laurent	2,0	7	2,0	8	2,0	16
A0027	Aire de Camphin en Pévèle Nord → Belgique	0,2	1	0,3	2	0,5	4
A0027	Aire de Camphin en Pévèle Sud → Lille	0,2	1	0,3	2	0,5	4
A0034	Relais des Ardennes (Woinic)	0,6	3	0,6	4	1,1	9
N0002	Aire du Moulin de Laffaux	0,4	2	0,4	3	0,9	7
N0002	Aire de Vauciennes	0,4	2	0,4	3	0,9	7
N0031	Aire de la Croix Greal	0,6	3	0,6	4	1,2	10
N0031	Aire de Moyvillers	0,6	3	0,6	4	1,2	10

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0001	Phalempin Est Paris → Lille	1,5	2	1,5	2	2,0	12
A0001	Phalempin Ouest Lille → Paris	1,5	2	1,5	2	2,0	12
A0002	Saint-Aybert Nord → France	2,0	3	4,5	8	4,5	8
A0002	Saint-Aybert Sud → Belgique	2,0	3	2,0	3	2,0	3
A0002	La Sentinelle Est	1,6	4	1,6	4	2,0	9
A0002	La Sentinelle Ouest	1,5	2	1,5	2	2,0	9
A0016	Ghyvelde	0,7	1	0,7	1	0,7	1
A0016	Grande Synthe	1,3	2	1,3	2	1,3	2

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0016	Teteghem Sud	0,7	1	0,7	1	0,7	1
A0016	L'Épître	6,7	10	6,7	10	6,7	10
A0016	Les Deux Caps	3,3	5	3,3	5	3,3	5
A0016	Offekerque	0,7	1	0,7	1	0,7	1
A0023	Genech	-	-	-	-	0,3	1
A0023	Petite Forêt	-	-	-	-	0,3	1
A0025	Steenwerck Nord → Dunkerque	2,0	3	2,0	3	2,0	3
A0025	Steenwerck Sud → Lille	2,0	3	2,0	3	2,0	3
A0025	Saint Eloi	1,5	2	1,5	2	2,0	9
A0025	Saint Laurent	-	-	-	-	-	-
A0027	Aire de Camphin en Pévèle Nord → Belgique	2,7	4	4,5	8	4,5	9
A0027	Aire de Camphin en Pévèle Sud → Lille	2,7	4	4,5	8	4,5	9
A0034	Relais des Ardennes (Woinic)	2,0	3	5,1	9	5,1	9
N0002	Aire du Moulin de Laffaux	0,7	1	1,1	2	1,1	4
N0002	Aire de Vauciennes	-	-	0,6	1	1,0	4
N0031	Aire de la Croix Greal	0,7	1	1,1	2	1,3	5
N0031	Aire de Moyvillers	0,7	1	1,1	2	1,3	5

DIR Nord-Ouest (DIRNO)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0028	Bosc-Mesnil	3,1	17	3,1	17	3,1	17
A0028	Maucombe	3,1	17	3,1	17	3,1	17
A0028	Le Translay nord	-	-	0,4	2	0,5	4
A0028	Le Translay sud	0,4	2	0,4	2	0,5	4
A0028	Le Bois du Coudroy (est)	-	-	-	-	0,5	4
A0028	Le Bois du Coudroy (ouest)	-	-	-	-	0,5	4
A0028	Quincampoix (ouest)	-	-	-	-	0,5	4
A0028	Quincampoix (est)	-	-	-	-	0,5	4
A0028	Béhen (ouest)	-	-	-	-	0,5	4
A0028	Béhen (est)	-	-	-	-	0,5	4
A0084	Cahagnes	1,8	10	1,8	10	1,8	10
A0084	Saint-Jean-des-Essartiers	1,8	10	1,8	10	1,8	10
A0084	La Baie est	1,5	10	1,5	10	1,5	10
A0084	La Baie ouest	1,5	10	1,5	10	1,5	10
A0084	Mont-Saint-Michel	1,5	8	1,5	8	2,5	20
A0084	Vallée de la Vire	1,5	8	1,5	8	2,5	20
A0131	Val des Fontaines	-	-	-	-	-	-
A0150	La Vaupalière	0,6	3	0,6	3	0,7	6
N0010	Sainte-Appoline (ouest)	0,4	2	0,4	2	0,4	2
N0010	Sainte-Appoline (est)	0,4	2	0,4	2	0,4	2
N0010	Huisseau en Beauce (Les Platanes)	-	-	-	-	0,7	6
N0010	Villerable	-	-	-	-	-	-
N0010	Mignieres	-	-	-	-	0,7	6
N0012	La Grivotière	-	-	-	-	0,5	4
N0012	Les Carreaux	-	-	-	-	0,5	4
N0013	Cantepie	1,5	8	1,5	8	1,5	12

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0013	Les Veys	-	-	-	-	-	-
N0154	La Mare des Fourches	-	-	-	-	0,5	4
N0154	La Petite Vallée	-	-	-	-	0,5	4
N0158	Soulangy est	-	-	-	-	0,5	4
N0158	Soulangy ouest	-	-	-	-	0,5	4

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0028	Bosc-Mesnil	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Maucombe	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Le Translay nord	0,7	1	0,7	1	0,5	2
A0028	Le Translay sud	0,7	1	0,7	1	0,5	2
A0028	Le Bois du Coudroy (est)	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Le Bois du Coudroy (ouest)	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Quincampoix (ouest)	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Quincampoix (est)	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Béhen (ouest)	-	-	-	-	0,3	1
A0028	Béhen (est)	-	-	-	-	0,3	1
A0084	Cahagnes	0,7	1	0,7	1	0,7	1
A0084	Saint-Jean-des-Essartiers	0,7	1	0,7	1	0,7	1
A0084	La Baie est	-	-	0,6	1	0,6	1
A0084	La Baie ouest	-	-	0,6	1	0,6	1
A0084	Mont-Saint-Michel	-	-	-	-	0,5	2
A0084	Vallée de la Vire	-	-	-	-	0,5	2
A0131	Val des Fontaines	2,7	4	2,7	4	2,7	4
A0150	La Vaupalière	-	-	-	-	-	-
N0010	Sainte-Appoline (ouest)	-	-	-	-	-	-
N0010	Sainte-Appoline (est)	-	-	-	-	-	-
N0010	Huisseau en Beauce (Les Platanes)	-	-	-	-	0,5	2
N0010	Villerable	2,0	3	2,0	3	-	-
N0010	Mignieres	-	-	-	-	0,5	2
N0012	La Grivotière	-	-	-	-	0,3	1
N0012	Les Carreaux	-	-	-	-	0,3	1
N0013	Cantepie	-	-	1,1	2	1,1	2
N0013	Les Veys	-	-	-	-	2,5	10
N0154	La Mare des Fourches	-	-	-	-	0,3	1
N0154	La Petite Vallée	-	-	-	-	0,3	1
N0158	Soulangy est	-	-	-	-	0,3	1
N0158	Soulangy ouest	-	-	-	-	0,3	1

DIR Ouest (DIRO)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0083	La Grassinière Est	0,5	2	0,5	2	0,5	2
A0083	La Grassinière ouest	0,8	4	0,8	4	0,8	4
A0084	La Chaîne	0,3	2	0,3	2	0,6	4

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0084	La Lande	0,3	2	0,3	2	0,6	4
A0084	Coglès est	0,3	2	0,3	2	0,6	4
A0084	Coglès ouest	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0012	Bel Air	1,0	8	1,0	8	1,0	8
N0012	Carmoran	0,6	4	0,6	4	0,9	6
N0012	Ploumagoar	0,6	2	0,6	2	0,6	2
N0012	Porz an Park	0,8	4	1,0	8	1,0	8
N0012	La Ville Cario	0,8	4	0,8	4	0,8	4
N0012	Saint-Servais	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0012	Armor et Argoat	1,0	4	1,0	4	1,0	4
N0012	Pays de Rennes	0,8	4	0,8	4	0,8	4
N0012	Yffiniac nord	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0012	Côte des cheminées	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0024	La Barre Thomas	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0024	Brocéliande nord	-	-	0,9	6	0,9	6
N0024	Brocéliande sud	0,8	4	0,9	6	0,9	6
N0024	Breil du Coq	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0024	Paimpont-Brocéliande	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0024	La Colonne des Trente	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0024	La Pointe	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0137	Le Hil	0,3	2	0,3	2	0,9	6
N0137	Pommeniac	0,8	4	0,9	6	0,9	6
N0137	Puceul est	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0137	Puceul ouest	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0137	Treillières est	0,8	4	1,0	6	1,0	6
N0137	Treillières ouest	1,0	6	1,0	6	1,0	6
N0137	La Berlaudais	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0157	Erbrée	0,8	4	0,8	4	0,9	6
N0157	Mondevert	0,8	4	0,8	4	0,9	6
N0164	Projet d'aire de la DREAL	-	-	-	-	0,6	4
N0165	Pont-de-Buis	-	-	0,3	2	0,3	2
N0165	Saint-Yvi	0,8	4	0,8	4	0,8	4
N0165	Relais de Vigneux	0,9	8	0,9	8	0,9	8
N0165	Boul Sapin	-	-	0,3	2	0,3	2
N0165	Marzan	0,3	2	0,9	6	0,9	6
N0165	Plougoumelen	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0165	Theix Nord	0,8	4	0,8	4	0,8	4
N0165	Theix Sud	-	-	0,3	2	0,3	2
N0165	Boul Sapin	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0165	Guidel Sud	0,3	2	0,3	2	0,3	2
N0165	Saint-Goustan	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0166	Landes de Lanvaux	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0166	Maquis de la Nouette	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0166	Saint Nolff	0,8	6	0,8	6	0,8	6
N0171	Trignac	-	-	-	-	0,6	4
N0176	Pays de Plélan nord	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0176	Pays de Plélan sud	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0249	Vallet	0,3	2	0,3	2	0,6	4
N0844	Bouguenais	0,9	6	0,9	6	0,9	6

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0844	Rezé Nord	0,9	6	0,9	6	0,9	6
N0844	La Divatte	0,9	6	0,9	6	0,9	6
N0844	La Jonelière	-	-	-	-	0,5	2

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0083	La Grassinière Est	-	-	-	-	-	-
A0083	La Grassinière ouest	-	-	-	-	-	-
A0084	La Chaîne	-	-	-	-	0,6	1
A0084	La Lande	-	-	-	-	0,6	1
A0084	Coglès est	-	-	-	-	0,6	1
A0084	Coglès ouest	-	-	-	-	0,6	1
N0012	Bel Air	-	-	-	-	0,6	1
N0012	Carmoran	-	-	-	-	0,6	1
N0012	Ploumagoar	-	-	-	-	-	-
N0012	Porz an Park	-	-	-	-	0,6	1
N0012	La Ville Cario	-	-	-	-	-	-
N0012	Saint-Servais	-	-	-	-	0,6	1
N0012	Armor et Argoat	-	-	-	-	-	-
N0012	Pays de Rennes	-	-	-	-	-	-
N0012	Yffiniac nord	-	-	-	-	0,6	1
N0012	Côte des cheminées	-	-	-	-	-	-
N0024	La Barre Thomas	-	-	-	-	-	-
N0024	Brocéliande nord	-	-	-	-	0,6	1
N0024	Brocéliande sud	-	-	-	-	0,6	1
N0024	Breil du Coq	-	-	-	-	0,6	1
N0024	Paimpont-Brocéliande	-	-	-	-	0,6	1
N0024	La Colonne des Trente	-	-	-	-	-	-
N0024	La Pointe	-	-	-	-	-	-
N0137	Le Hil	-	-	-	-	1,2	2
N0137	Pommeniac	-	-	-	-	0,6	1
N0137	Puceul est	-	-	-	-	0,6	1
N0137	Puceul ouest	-	-	-	-	0,6	1
N0137	Treillières est	-	-	-	-	0,6	1
N0137	Treillières ouest	-	-	-	-	0,6	1
N0137	La Berlaudais	-	-	-	-	0,6	1
N0157	Erbrée	-	-	-	-	-	-
N0157	Mondevert	-	-	-	-	-	-
N0164	Projet d'aire de la DREAL	-	-	-	-	0,6	1
N0165	Pont-de-Buis	-	-	-	-	-	-
N0165	Saint-Yvi	-	-	-	-	-	-
N0165	Relais de Vigneux	-	-	-	-	-	-
N0165	Boul Sapin	-	-	-	-	-	-
N0165	Marzan	-	-	-	-	0,6	1
N0165	Plougoumelen	-	-	-	-	-	-
N0165	Theix Nord	-	-	-	-	-	-
N0165	Theix Sud	-	-	-	-	-	-
N0165	Boul Sapin	-	-	-	-	0,6	1

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0165	Guidel Sud	-	-	-	-	-	-
N0165	Saint-Goustan	-	-	-	-	0,6	1
N0166	Landes de Lanvaux	-	-	-	-	0,6	1
N0166	Maquis de la Nouette	-	-	-	-	0,6	1
N0166	Saint Nolff	-	-	-	-	-	-
N0171	Trignac	-	-	-	-	-	-
N0176	Pays de Plélan nord	-	-	-	-	0,6	1
N0176	Pays de Plélan sud	-	-	-	-	0,6	1
N0249	Vallet	-	-	-	-	0,6	1
N0844	Bouguenais	-	-	-	-	-	-
N0844	Rezé Nord	-	-	-	-	-	-
N0844	La Divatte	-	-	-	-	-	-
N0844	La Jonelière	-	-	-	-	-	-

DIR Sud-Ouest (DIRSO)

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0064	Garonne	1,3	7	2,5	17	2,5	17
A0064	Volvestre	1,3	7	2,5	17	2,5	17
A0068	Les Issarts	-	-	1,2	8	1,2	8
A0068	Sanbattan	-	-	1,2	8	1,2	8
A0620	Relais Rocade Ouest	0,7	4	0,7	4	0,7	4
A0620	Relais de Purpan	2,9	16	2,9	16	2,9	16
N0088	projet d'aire de Marengo	-	-	1,0	7	1,0	7

Objectifs en recharge poids lourds		2027		2030		2035	
Axe	Nom de l'aire	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0064	Garonne	-	-	3,4	6	6,8	12
A0064	Volvestre	-	-	3,4	6	6,8	12
A0068	Les Issarts	-	-	1,1	2	1,1	2
A0068	Sanbattan	-	-	1,1	2	1,1	2
A0620	Relais Rocade Ouest	-	-	-	-	-	-
A0620	Relais de Purpan	-	-	-	-	-	-
N0088	projet d'aire de Marengo	-	-	1,1	2	1,1	2

Synthèse des objectifs de déploiement axe par axe (uniquement sur les aires)

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
ALBEA	A0150	0,9	6	0,9	6	0,9	6
ALIAE	A0079	8,3	80	8,7	80	14,7	125
ALICORNE	A0088	1,6	12	1,6	12	1,6	12
ALIENOR	A0065	1,1	9	1,1	9	2,9	25
ALIS	A0028	3,0	21	3,8	25	3,8	25
APRR	A0005	22,8	212	23,6	212	60,8	521
APRR	A0006	74,4	703	82,9	749	190,7	1636
APRR	A0019	1,0	8	1,3	11	2,7	23
APRR	A0031	25,0	228	35,3	318	87,5	750
APRR	A0036	19,4	181	20,2	181	34,2	292
APRR	A0039	15,7	149	16,4	149	45,8	394
APRR	A0040	5,2	47	7,5	67	17,7	153
APRR	A0042	4,3	36	5,2	44	10,3	88
APRR	A0046	1,2	10	8,6	80	9,4	80
APRR	A0071	19,2	182	20,0	182	36,7	313
APRR	A0077	3,5	35	3,8	35	10,2	89
APRR	A0105	1,0	8	1,4	12	2,4	20
ARCOS	A0355	1,0	8	2,2	17	4,5	37
ARCOUR	A0019	1,2	10	2,8	21	5,8	46
AREA	A0041	9,8	94	10,6	94	19,9	172
AREA	A0043	29,0	273	30,7	273	58,9	503
AREA	A0048	7,1	71	7,7	71	18,3	158
AREA	A0049	2,0	16	2,8	24	8,4	72
AREA	A0410	1,0	8	1,0	8	1,2	10
ASF	A0007	34,0	266	93,5	757	200,7	1653
ASF	A0009	30,1	231	72,1	581	155,1	1267
ASF	A0010	22,3	171	54,8	437	117,2	959
ASF	A0011	4,0	30	10,0	80	24,0	196
ASF	A0020	5,8	44	20,1	159	24,2	193
ASF	A0046	2,0	16	5,4	44	9,5	77
ASF	A0061	12,8	98	32,3	260	68,9	551
ASF	A0062	16,3	130	32,6	267	67,8	551
ASF	A0063	2,6	18	10,6	80	19,0	155
ASF	A0064	7,6	56	24,0	189	46,2	368
ASF	A0072	1,8	12	4,2	32	7,5	57
ASF	A0083	7,4	58	17,2	141	37,9	308
ASF	A0087	4,7	38	6,7	55	13,2	109
ASF	A0089	15,5	122	42,7	345	84,2	674
ATLANDES	A0063	8,0	64	8,0	100	24,0	200
ATMB	A0040	4,0	16	4,5	26	6,8	60
ATMB	N0205	1,5	5	1,5	5	1,5	10
COFIROUTE	A0010	31,8	245	86,4	703	188,2	1539
COFIROUTE	A0011	19,3	149	52,6	427	114,3	932
COFIROUTE	A0028	2,0	15	3,0	25	7,0	56
COFIROUTE	A0071	11,1	87	24,0	194	43,7	353
COFIROUTE	A0081	4,8	37	11,0	88	24,4	196
COFIROUTE	A0085	7,8	61	15,0	120	32,2	261

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
ESCOTA	A0008	22,8	179	38,7	311	76,8	625
ESCOTA	A0050	2,7	22	4,3	33	7,7	64
ESCOTA	A0051	6,5	52	12,3	96	23,0	187
ESCOTA	A0052	2,4	20	5,3	40	7,2	57
ESCOTA	A0057	2,4	19	2,4	19	3,2	26
SANEF	A0001	16,0	107	16,0	127	32,6	282
SANEF	A0002	4,0	8	4,0	9	4,0	21
SANEF	A0004	50,2	208	50,4	249	61,0	490
SANEF	A0016	4,3	31	4,7	36	8,6	74
SANEF	A0026	18,5	105	22,1	164	42,3	365
SANEF	A0029	4,0	20	4,0	33	8,4	73
SAPN	A0013	24,0	185	30,7	289	73,9	642
SAPN	A0029	1,8	14	1,8	14	2,0	14
SFTRF	A0043	0,9	6	0,9	6	0,9	6

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
DIRA	A0063	3,0	16	6,6	24	6,6	32
DIRA	A0630	2,0	10	2,0	10	2,0	10
DIRA	N0010	5,3	30	13,1	50	13,1	66
DIRA	N0011			3,3	16	3,3	20
DIRA	N0141			3,6	8	3,6	16
DIRA	N0230	1,4	8	1,4	8	1,4	8
DIRCE	A0007	0,7	5	6,0	46	10,0	82
DIRCE	A0047	1,8	10	2,2	15	3,8	31
DIRCE	A0077	4,6	24	5,2	37	9,8	79
DIRCE	N0007	5,5	30	7,6	52	12,5	102
DIRCE	N0070			3,2	22	3,8	27
DIRCE	N0079	1,2	6	3,7	23	3,7	23
DIRCE	N0080	2,7	15	6,2	41	6,2	41
DIRCE	N0082	0,8	4	1,2	8	1,6	12
DIRCE	N0087	0,8	4	1,2	8	1,2	10
DIRCE	N0088	2,0	11	2,9	19	3,4	27
DIRCE	N0090	0,9	5	1,4	9	1,7	14
DIRCE	N0201	0,4	2	0,6	4	0,6	5
DIRCE	N0532	0,7	4	0,9	6	1,0	8
DIRCO	A0020	14,0	77	30,0	240	40,0	336
DIRCO	N0141			2,0	16	4,0	32
DIRCO	N0145	5,0	20	5,0	40	10,0	80
DIRE	A0030						
DIRE	A0031	10,0	56	10,0	62	14,6	120
DIRE	A0033						
DIRE	A0330	1,0	4	1,0	4	1,0	8
DIRE	N0004						
DIRE	N0005						
DIRE	N0019			2,0	8	3,0	24
DIRE	N0044						

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
DIRE	N0052						
DIRE	N0057	2,0	8	3,0	12	4,5	32
DIRE	N0059						
DIRE	N0083						
DIRIF	A0001	4,0	16	4,0	16	4,0	16
DIRIF	A0003			0,6	4	1,8	6
DIRIF	A0015			4,5	30	16,5	55
DIRIF	A0086	1,2	8	3,6	24	11,1	41
DIRIF	A0104			3,2	21	11,4	38
DIRIF	N0010			1,5	10	5,7	19
DIRIF	N0104	2,4	16	10,3	68	38,1	127
DIRIF	N0118	1,2	8	3,1	20	9,3	31
DIRIF	N0184			1,5	10	5,1	17
DIRIF	N0186			1,3	8	3,3	11
DIRMC	A0075	22,9	118	35,0	175	44,6	223
DIRMED	A0007	1,3	10	1,8	13	3,0	24
DIRMED	A0050	0,4	4	0,6	6	0,6	6
DIRMED	A0051	2,8	21	2,8	21	3,3	25
DIRMED	A0055	2,0	16	2,0	16	3,3	25
DIRMED	N0085	1,8	12	2,6	17	2,6	17
DIRMED	N0086	1,0	6	1,0	6	1,0	6
DIRMED	N0094	2,1	14	2,1	14	2,1	14
DIRMED	N0106	0,2	4	0,3	6	0,3	6
DIRMED	N0202	0,2	1	0,4	3	0,4	4
DIRN	A0001	4,0	20	4,0	20	4,0	32
DIRN	A0002	4,0	32	4,2	34	5,8	62
DIRN	A0016	9,0	49	9,0	49	9,0	49
DIRN	A0023			0,2	2	0,2	2
DIRN	A0025	4,0	11	4,0	16	4,0	32
DIRN	A0027	0,4	2	0,6	4	1,0	8
DIRN	A0034	0,6	3	0,6	4	1,1	9
DIRN	N0002	0,8	4	0,8	6	1,8	14
DIRN	N0031	1,2	6	1,2	8	2,4	20
DIRNO	A0028	6,6	36	7,0	38	10,2	66
DIRNO	A0084	9,6	56	9,6	56	11,6	80
DIRNO	A0131						
DIRNO	A0150	0,6	3	0,6	3	0,7	6
DIRNO	N0010	0,8	4	0,8	4	2,2	16
DIRNO	N0012					1	8
DIRNO	N0013	1,5	8	1,5	8	1,5	12
DIRNO	N0154					1,0	8
DIRNO	N0158					1,0	8
DIRO	A0083	1,3	6	1,3	6	1,3	6
DIRO	A0084	1,2	8	1,2	8	2,4	16
DIRO	N0012	6,5	36	6,7	40	7,9	48
DIRO	N0024	2,3	14	3,3	22	4,5	30
DIRO	N0137	3,8	22	4,1	26	5,6	36
DIRO	N0157	1,6	8	1,6	8	1,8	12
DIRO	N0164					0,6	4

Objectifs en recharge véhicules légers		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
DIRO	N0165	4,0	26	5,5	36	6,1	40
DIRO	N0166	1,4	10	1,4	10	2,0	14
DIRO	N0171					0,6	4
DIRO	N0176	0,6	4	0,6	4	1,2	8
DIRO	N0249	0,3	2	0,3	2	0,6	4
DIRO	N0844	2,7	18	2,7	18	3,2	20
DIRSO	A0064	2,6	14	5,0	34	5,0	34
DIRSO	A0068			2,4	16	2,4	16
DIRSO	A0620	3,6	20	3,6	20	3,6	20
DIRSO	N0088			1,0	7	1,0	7

Objectifs en recharge poids-lourds		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
ALBEA	A0150						
ALIAE	A0079	0,6	2	1,8	4	2,4	11
ALICORNE	A0088			0,4	1	0,4	1
ALIENOR	A0065	1,2	2	1,8	3	3,6	6
ALIS	A0028	0,9	2	1,9	4	1,9	4
APRR	A0005	3,6	6	6,0	10	13,3	122
APRR	A0006	16,3	28	37,9	64	71,2	620
APRR	A0019	0,6	1	1,2	2	2,4	22
APRR	A0031	9,0	15	12,6	21	22,8	213
APRR	A0036	8,4	14	18,6	31	37,5	381
APRR	A0039	3,0	5	3,0	5	9,8	98
APRR	A0040	2,4	4	6,0	10	9,2	88
APRR	A0042	3,6	6	4,2	7	6,6	55
APRR	A0046	1,2	2	2,4	4	4,2	35
APRR	A0071	5,4	9	11,4	19	20,2	178
APRR	A0077	1,2	2	3,0	5	5,4	45
APRR	A0105	1,0	12	2,2	14	2,2	14
ARCOS	A0355			2,2	10	6,2	18
ARCOUR	A0019	1,5	2	1,5	7	2,2	17
AREA	A0041	2,4	4	4,8	8	8,1	70
AREA	A0043	4,8	8	9,0	15	14,9	134
AREA	A0048	0,6	1	1,2	2	2,8	22
AREA	A0049			2,4	4	3,0	27
AREA	A0410			0,4	4	0,8	8
ASF	A0007	16,0	25	40,4	222	128,4	659
ASF	A0009	19,2	30	32,6	189	112,1	575
ASF	A0010	4,0	6	12,6	58	38,8	166
ASF	A0011			3,0	12	5,8	25
ASF	A0020			6,9	32	19,8	79
ASF	A0046			4,4	23	13,0	72
ASF	A0061	4,0	8	15,3	57	29,3	96
ASF	A0062	7,2	11	13,7	43	32,0	125
ASF	A0063			5,3	28	19,8	86
ASF	A0064	1,6	2	6,4	27	17,6	50
ASF	A0072			1,6	8	5,6	17

Objectifs en recharge poids-lourds		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
ASF	A0083			4,7	20	12,3	41
ASF	A0087	1,6	4	3,3	11	5,6	17
ASF	A0089	3,9	5	11,1	54	33,3	136
ATLANDES	A0063	2,2	7	3,4	17	6,0	34
ATMB	A0040	1,0	5	2,1	11	4,0	22
ATMB	N0205			0,1	1	1,0	2
COFIROUTE	A0010	3,2	5	28,4	156	84,7	480
COFIROUTE	A0011	4,0	6	14,3	54	48,5	177
COFIROUTE	A0028	1,5	2	1,5	3	3,5	10
COFIROUTE	A0071	1,5	2	5,5	21	21,1	60
COFIROUTE	A0081			2,4	11	7,8	24
COFIROUTE	A0085			4,0	18	12,0	57
ESCOTA	A0008	19,2	30	24,4	92	70,5	290
ESCOTA	A0050			1,6	5	4,3	11
ESCOTA	A0051	1,6	2	3,4	15	8,9	25
ESCOTA	A0052			1,6	8	4,2	11
ESCOTA	A0057			1,6	4	3,0	7
SANEF	A0001	12,0	20	19,0	30	49,0	546
SANEF	A0002	1,6	2	3,0	4	4,0	23
SANEF	A0004	11,7	24	31,7	54	47,0	466
SANEF	A0016	1,6	2	3,0	4	6,5	58
SANEF	A0026	5,0	10	11,5	20	21,5	185
SANEF	A0029	1,0	2	3,0	4	4,5	37
SAPN	A0013	4,6	10	14,1	26	26,8	273
SAPN	A0029	0,5	1	1,5	2	3,0	30
SFTRF	A0043	4,0	10	4,0	20	6,0	42

Objectifs en recharge poids-lourds		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
DIRA	A0063			4,0	10	4,0	18
DIRA	A0630						
DIRA	N0010	1,0	2	5,0	14	5,0	22
DIRA	N0011			2,0	9	2,0	9
DIRA	N0141			4,0	10	4,0	18
DIRA	N0230						
DIRCE	A0007			1,6	7	7,6	15
DIRCE	A0047	3,3	5	7,4	13	7,8	30
DIRCE	A0077	5,5	8	9,2	16	10,4	31
DIRCE	N0007	10,1	15	17,0	30	17,6	55
DIRCE	N0070			7,8	14	9,9	22
DIRCE	N0079	1,3	2	5,9	10	8,4	20
DIRCE	N0080	6,7	10	16,9	30	17,1	43
DIRCE	N0082	2,0	3	2,4	4	2,4	4
DIRCE	N0087	0,7	1	1,1	2	1,1	3
DIRCE	N0088	2,0	3	4,6	8	4,6	9
DIRCE	N0090	0,7	1	1,1	2	1,3	5
DIRCE	N0201						
DIRCE	N0532	1,3	2	1,3	2	1,3	3

Objectifs en recharge poids-lourds		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
DIRCO	A0020	3,0	8	18,0	36	18,0	72
DIRCO	N0141			2,0	4	2,0	8
DIRCO	N0145			6,0	12	7,0	32
DIRE	A0030						
DIRE	A0031	6,1	10	7,9	13	10,6	31
DIRE	A0033						
DIRE	A0330	1,5	1	1,5	1	1,5	1
DIRE	N0004						
DIRE	N0005						
DIRE	N0019			3,0	2	4,5	12
DIRE	N0044						
DIRE	N0052						
DIRE	N0057	1,5	1	4,5	3	6,0	16
DIRE	N0059						
DIRE	N0083						
DIRIF	A0001						
DIRIF	A0003			0,6	1	1,2	1
DIRIF	A0015			4,8	8	18,0	15
DIRIF	A0086			3,0	5	8,4	7
DIRIF	A0104			6,6	11	26,4	22
DIRIF	N0010			1,8	3	7,2	6
DIRIF	N0104			14,4	24	48,0	40
DIRIF	N0118			1,8	3	4,8	4
DIRIF	N0184			1,2	2	3,6	3
DIRIF	N0186			1,2	2	2,4	2
DIRMC	A0075	2,8	8	5,6	16	10,8	30
DIRMED	A0007			0,8	4	3,3	5
DIRMED	A0050			0,7	1	0,7	2
DIRMED	A0051			1,6	6	4,0	6
DIRMED	A0055	1,5	2	3,0	10	5,6	10
DIRMED	N0085	0,6	2	2,4	7	2,4	7
DIRMED	N0086			1,1	1	1,1	3
DIRMED	N0094			0,6	2	0,6	2
DIRMED	N0106			0,3	1	0,3	1
DIRMED	N0202			0,3	1	0,3	1
DIRN	A0001	3,0	4	3,0	4	4,0	24
DIRN	A0002	7,1	12	9,6	17	10,5	29
DIRN	A0016	13,4	20	13,4	20	13,4	20
DIRN	A0023					0,6	2
DIRN	A0025	5,5	8	5,5	8	6,0	15
DIRN	A0027	5,4	8	9,0	16	9,0	18
DIRN	A0034	2,0	3	5,1	9	5,1	9
DIRN	N0002	0,7	1	1,7	3	2,1	8
DIRN	N0031	1,4	2	2,2	4	2,6	10
DIRNO	A0028	1,4	2	1,4	2	3,4	12
DIRNO	A0084	1,4	2	2,6	4	3,6	8
DIRNO	A0131	2,7	4	2,7	4	2,7	4
DIRNO	A0150						
DIRNO	N0010	2,0	3	2,0	3	1,0	4

Objectifs en recharge poids-lourds		2027		2030		2035	
Gestionnaire	Axe	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
DIRNO	N0012					0,6	2
DIRNO	N0013			1,1	2	3,6	12
DIRNO	N0154					0,6	2
DIRNO	N0158					0,6	2
DIRO	A0083						
DIRO	A0084					2,4	4
DIRO	N0012					3,0	5
DIRO	N0024					2,4	4
DIRO	N0137					4,8	8
DIRO	N0157						
DIRO	N0164					0,6	1
DIRO	N0165					1,8	3
DIRO	N0166					1,2	2
DIRO	N0171						
DIRO	N0176					1,2	2
DIRO	N0249					0,6	1
DIRO	N0844						
DIRSO	A0064			6,8	12	13,6	24
DIRSO	A0068			2,2	4	2,2	4
DIRSO	A0620						
DIRSO	N0088			1,1	2	1,1	2

Annexe B : besoins de déploiement à proximité immédiate des axes du réseau non-concédé

Les besoins en recharge estimés par le schéma directeur le long des axes tels qu'ils résultent de l'étape 1 peuvent être satisfaits à la fois par les installations situées sur les aires (cf. annexe A) et par les installations situées à proximité immédiate du réseau routier non-concédé. Les tableaux ci-dessous présentent ainsi les besoins, liés aux déplacements en itinérance¹⁸, estimés pour les zones situées à l'extérieur du réseau mais à proximité, idéalement à moins de trois kilomètres des échangeurs, en complément des installations sur les aires qui seraient nécessaires aux différents horizons. Pour information, l'offre de recharge recensée sur ces zones au printemps 2025 est également présentée. Pour certains axes on constate donc que le besoin complémentaire à l'extérieur du réseau est déjà satisfait ou presque.

DIRA

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0011	3,8	24	0,1	1	-	-	-	-
N0134	2,1	16	0,2	3	0,5	4	1,1	9
N0141	17,9	104	1,7	18	-	20	3,7	48
N0089	2,3	18	1,8	19	3,1	30	7,6	67
A0063	1,5	11	-	11	-	18	4,1	62
A0630	43,3	228	0,8	19	2,8	36	9,6	92
N0230	8,1	46	2,0	29	4,6	50	13,2	121
N0010	22,6	117	1,1	37	-	56	14,0	171

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0011	0,3	3	-	-	-	7
N0134	0,1	-	0,9	7	2,6	21
N0141	1,5	12	-	14	4,1	47
N0089	0,4	3	1,0	8	2,6	21
A0063	1,8	14	-	14	2,8	37
A0630	0,8	7	2,0	16	5,1	42
N0230	0,9	7	2,1	16	5,4	44
N0010	6,4	56	12,3	123	40,1	345

¹⁸ Pour rappel, seuls les besoins liés à l'itinérance, c'est-à-dire aux déplacements de plus de 200km sont estimés dans le schéma directeur, les besoins de recharge pour les déplacements locaux ne sont pas évalués.

DIRCE

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0090	19,1	75	-	-	-	-	-	-
N0087	-	-	-	-	-	-	-	-
N0151	2,6	22	0,3	3	0,5	5	1,2	10
N0082	1,0	4	-	-	-	-	-	1
N0209	-	-	0,5	6	0,9	9	2,3	20
N0077	9,2	62	0,6	6	1,0	10	2,5	22
N0201	-	-	0,4	6	0,7	8	2,5	22
A0047	11,1	59	-	-	-	-	-	-
N0532	2,2	7	0,1	5	0,7	9	2,8	25
N0080	1,6	11	-	-	-	-	-	2
N0088	10,1	48	-	1	-	-	1,5	16
N0079	6,7	38	0,3	9	-	1	2,5	30
A0077	-	-	-	-	-	-	-	-
N0070	0,8	6	2,2	23	0,6	15	5,5	55
N0007	74,6	427	-	14	-	18	5,2	54
A0007	6,3	37	1,9	22	-	-	0,9	14

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0090	-	-	-	-	-	-
N0087	-	-	-	-	-	-
N0151	-	-	0,1	1	0,2	2
N0082	-	-	-	3	-	15
N0209	0,2	2	0,5	4	1,3	11
N0077	0,1	1	1,0	8	2,6	21
N0201	0,2	1	0,4	3	1,0	8
A0047	-	-	-	-	-	-
N0532	-	-	-	3	0,4	11
N0080	-	-	-	-	-	-
N0088	-	-	-	-	-	12
N0079	-	3	-	-	-	-
A0077	-	-	-	-	-	-
N0070	1,1	9	-	6	-	33
N0007	-	-	-	4	-	34
A0007	1,3	10	1,5	17	0,4	49

DIRCO

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0021	17,0	110	0,1	1	0,1	1	0,3	2
N0151	4,8	35	0,2	2	0,4	3	0,9	8
N0149	2,9	19	1,1	11	1,8	17	4,5	39
N0142	9,7	53	1,3	14	2,4	22	5,7	50
N0141	4,5	25	1,6	16	0,7	10	2,6	26
N0249	1,1	9	2,2	23	3,9	37	9,4	82
N0147	10,5	53	3,4	36	5,9	56	14,4	126
N0145	3,7	23	-	25	2,5	31	8,1	78
A0020	48,1	245	8,8	165	10,1	141	57,2	516

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0021	0,1	-	0,1	1	0,3	3
N0151	-	-	0,1	1	0,3	2
N0149	0,4	3	1,0	8	2,5	20
N0142	0,4	3	1,0	8	2,5	20
N0141	1,5	12	1,0	20	5,3	51
N0249	1,0	8	2,3	18	6,0	49
N0147	0,8	6	1,9	15	5,0	40
N0145	3,0	24	0,6	40	10,2	108
A0020	3,2	41	-	78	19,7	234

DIRE

Les estimations de besoins de recharge à l'extérieur du réseau vont évoluer puisque le travail de planification des installations de recharge sur les aires du réseau routier mis à disposition de la région Grand Est à titre expérimental est en cours.

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0030	1,0	9	-	-	-	-	0,1	-
A0330	8,0	54	-	-	-	-	-	-
N0057	38,9	275	-	-	-	1	-	-
A0033	17,6	72	0,9	10	1,6	15	3,9	34
N0059	9,0	63	1,1	12	1,9	18	4,7	41
N0019	14,1	97	1,7	18	1,0	20	4,2	39
N0044	8,6	61	2,9	31	5,1	48	12,4	108
A0031	68,3	380	5,3	61	10,8	106	16,5	157
N0004	11,2	75	8,1	85	14,2	135	34,4	301

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0030	-	-	-	-	-	-
A0330	-	-	-	1	-	4
N0057	-	6	-	13	-	27
A0033	0,5	4	1,1	9	2,9	24
N0059	0,4	3	0,9	7	2,3	18
N0019	0,6	5	-	8	-	9
N0044	0,2	1	0,4	3	0,9	8
A0031	3,4	27	6,6	63	9,7	107
N0004	2,6	20	6,0	48	15,8	128

DIRIF

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0006	3,8	29	-	-	-	-	-	-
N0184	13,5	67	0,1	1	-	-	-	-
A0015	6,4	40	0,2	2	-	-	-	-
N0186	4,7	26	0,6	6	-	1	-	10
A0104	28,3	141	0,7	8	-	-	-	-
N0118	13,2	74	-	2	-	-	-	4
N0012	7,5	38	1,1	12	2,0	19	4,8	42
N0002	1,6	8	1,2	13	2,1	20	5,2	45
N0004	8,3	30	1,7	18	3,0	28	7,2	63
A0001	11,6	40	1,9	21	3,4	32	4,3	43
A0006	26,9	118	4,2	45	7,5	71	18,1	159
N0104	37,9	176	4,4	56	1,7	46	-	128
A0003	5,2	34	8,4	89	14,2	137	34,1	308
A0086	40,5	197	7,6	86	11,9	124	26,6	290

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0006	-	-	-	-	-	-
N0184	-	-	-	-	-	-
A0015	-	-	-	-	-	-
N0186	0,2	1	-	1	-	6
A0104	0,2	1	-	-	-	-
N0118	0,1	-	-	-	-	-
N0012	0,1	1	0,2	1	0,5	4
N0002	0,1	1	0,4	3	0,9	7
N0004	1,0	8	2,3	18	6,0	49
A0001	0,1	1	0,3	3	0,9	7
A0006	0,5	4	1,9	15	4,1	33
N0104	3,2	25	-	17	-	47
A0003	2,2	17	4,4	39	11,9	105
A0086	1,0	8	-	13	-	42

DIRMC

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0122	5,9	31	0,1	1	0,2	2	0,5	4
N0106	0,3	2	0,2	2	0,4	4	1,0	8
N0088	4,9	32	2,0	21	3,5	34	8,6	75
N0102	2,7	31	3,7	39	6,5	62	15,9	139
A0075	25,4	130	0,4	129	6,0	215	55,0	650

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0122	-	-	-	-	0,1	1
N0106	-	-	-	-	0,1	1
N0088	1,1	9	2,3	18	5,1	41
N0102	0,1	1	0,2	1	0,4	3
A0075	1,3	24	2,6	49	8,4	126

DIRMED

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0051	16,3	78	-	-	-	-	-	-
A0515	4,3	27	-	-	0,1	1	0,2	2
N0085	6,3	58	-	-	-	-	-	-
N0094	5,2	40	-	-	-	-	-	-
N0106	24,0	138	0,3	1	0,5	2	1,7	11
A0050	21,5	94	0,1	2	0,3	3	1,7	14
A0007	18,5	87	-	-	-	-	-	6
A0055	14,0	82	-	-	-	-	-	-
N0113	8,3	58	2,4	26	4,3	41	10,4	91

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0051	-	-	-	-	-	-
A0515	-	-	-	-	-	-
N0085	-	-	-	-	0,6	17
N0094	-	-	-	-	-	-
N0106	-	-	-	-	-	-
A0050	-	-	-	-	-	-
A0007	0,1	1	-	-	-	-
A0055	-	-	-	5	0,4	35
N0113	1,0	8	2,4	19	6,2	50

DIRN

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0023	10,2	64	-	-	-	-	-	-
A0027	3,6	17	-	-	-	-	-	-
A0034	16,2	100	-	-	-	-	-	-
N0002	11,5	84	-	-	-	-	-	-
N0031	34,3	178	-	-	-	-	-	-
A0025	24,2	132	-	-	-	-	-	-
A0001	23,0	114	-	-	-	-	0,4	6
A0002	13,2	71	-	-	-	-	1,6	23
A0016	31,5	161	-	6	-	37	13,0	144

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
A0023	-	-	-	-	-	-
A0027	-	-	-	-	-	25
A0034	-	-	-	3	-	12
N0002	-	-	-	-	-	-
N0031	-	-	-	-	-	-
A0025	-	3	-	4	-	37
A0001	-	-	-	-	-	-
A0002	-	-	-	-	-	23
A0016	-	-	-	24	-	67

DIRNO

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0027	3,5	16	-	-	1,0	9	1,6	14
N0031	0,7	6	-	-	0,3	3	0,3	3
N0158	4,8	31	-	-	0,5	5	0,3	4
A0150	7,6	53	-	-	-	-	-	-
A0131	0,8	6	0,3	3	0,5	5	0,9	8
N0013	16,2	112	-	5	-	5	-	1
N0010	1,1	14	0,3	7	1,1	13	2,2	23
N0154	8,2	68	1,1	11	1,9	18	3,5	32
N0012	11,0	76	1,8	20	4,6	44	10,3	91
A0028	4,0	30	-	-	-	10	-	-
A0084	6,8	28	-	-	-	13	6,1	75

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0027	-	-	0,6	5	1,1	9
N0031	-	-	0,2	2	0,4	3

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0158	-	-	0,2	1	-	1
A0150	-	-	-	-	-	-
A0131	-	-	-	6	-	6
N0013	0,8	6	-	5	-	9
N0010	-	4	0,2	15	4,7	43
N0154	1,2	9	1,7	14	2,5	22
N0012	0,8	7	1,9	15	4,5	39
A0028	0,7	14	3,5	37	8,6	82
A0084	-	8	0,8	22	2,8	43

DIRO

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0164	7,4	43	0,1	1	0,2	2	-	1
N0166	1,1	8	-	-	-	-	-	-
N0176	10,3	52	0,2	5	0,8	10	2,2	22
A0083	0,6	5	-	6	0,7	12	3,4	35
A0084	0,4	4	-	4	0,8	11	2,5	27
N0249	6,6	40	1,7	20	3,3	32	8,1	72
N0157	5,9	21	1,2	20	3,2	37	9,6	88
N0844	24,2	120	1,2	23	4,1	47	13,4	125
N0024	8,3	47	1,8	29	3,8	46	12,8	121
N0012	40,5	223	-	11	1,2	34	11,1	117
N0137	9,5	63	1,4	33	4,9	60	16,3	156
N0165	46,7	273	4,0	57	8,4	96	27,6	254

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0164	-	-	0,1	1	-	1
N0166	0,1	-	0,1	1	-	1
N0176	0,1	1	0,2	2	-	3
A0083	0,1	1	0,3	3	0,8	7
A0084	0,6	5	0,9	7	-	9
N0249	0,7	5	1,6	13	3,6	33
N0157	0,6	5	1,4	11	3,6	29
N0844	0,5	4	1,3	10	3,3	26
N0024	0,6	5	1,4	11	1,3	26
N0012	1,7	13	3,6	29	3,8	50
N0137	0,7	5	2,3	18	0,2	32
N0165	2,0	16	5,1	41	7,4	72

DIRSO

Besoins en recharge pour véhicules légers pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	Printemps 2025		2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0125	1,9	8	0,3	3	0,5	5	1,2	10
N0020	9,9	46	0,7	7	1,2	12	2,9	26
A0068	6,6	23	1,5	16	0,3	9	4,1	41
A0064	2,8	31	0,2	15	-	12	6,6	68
A0620	42,1	184	-	19	2,8	42	12,1	118
N0088	12,8	85	5,0	53	7,7	76	20,2	179

Besoins en recharge pour poids lourds pour l'itinérance à l'extérieur du réseau

Axe	2027		2030		2035	
	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC	P (MW)	nb PC
N0125	-	-	0,1	1	0,3	2
N0020	0,8	7	0,9	7	2,6	21
A0068	0,2	2	-	-	-	6
A0064	1,3	10	-	12	-	39
A0620	0,8	6	1,9	15	5,0	40
N0088	1,2	9	0,7	12	2,3	26

Annexe C : modèle d'estimation des besoins de recharge

Cette annexe constitue une courte synthèse de l'étude de modélisation de la demande de recharge électrique pour les déplacements longues distance conduite par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités au début de l'étape 1 décrite dans la partie 2.2.

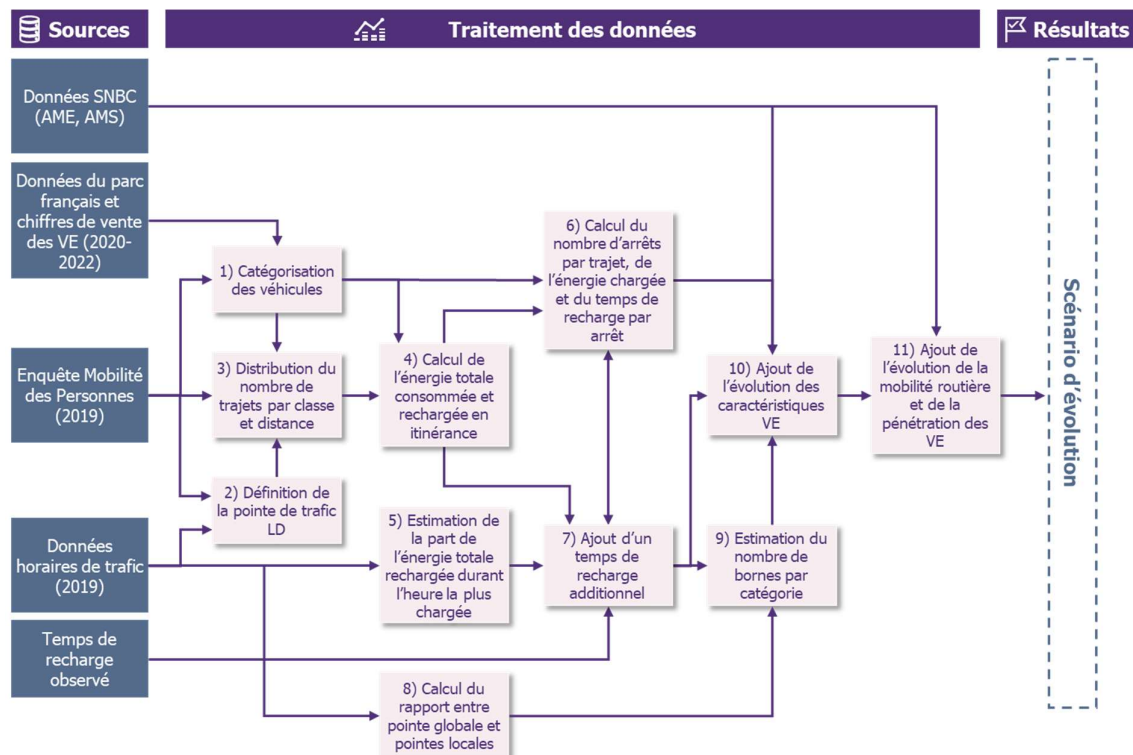
Méthodologie retenue

Le modèle d'estimation des besoins de recharge à l'échelle de sections du réseau routier national repose sur un premier module permettant de déterminer les besoins nationaux en énergie et en puissance électrique à l'échelle nationale puis sur un second module qui permet de distribuer ces besoins au niveau des axes et sections d'axes.

Module 1 : détermination des besoins nationaux

Ce module se décompose en 11 étapes schématisées à la figure 1 ci-dessous.

Figure 1 : Etapes du module d'estimation des besoins de recharge nationaux



Source : DGITM

Encadré 2 : les étapes du modèle d'estimation du besoin national de recharge pour la longue distance

Étape 1 : définition de catégories de véhicules à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP) pour les VL et de l'enquête Transport Routier de Marchandises (TRM) pour les PL. On retient 3 catégories de VL basées sur la cylindrée et 7 catégories de PL fondées sur le poids total en charge. On définit pour chacune des catégories de véhicules les caractéristiques des véhicules électriques correspondant (consommation, capacité des batteries, autonomie et puissance de charge moyenne). L'hypothèse faite dans le modèle est que les répartitions des distances parcourues par catégorie restent inchangées dans le temps, tout en faisant varier les caractéristiques de chaque catégorie pour prendre en compte les progrès techniques (cf. étape 10).

Étape 2 : définition du jour de pointe de trafic longue distance. On sélectionne les 20 jours types avec le plus grand nombre de kilomètres parcourus pendant l'année en filtrant les déplacements inférieurs à 200km à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP 2019) et de l'enquête Transport Routier de Marchandises (TRM 2016 et 2018) pour les PL. Le jour de pointe est alors représenté par la moyenne des données sur ces 20 jours.

Étape 3 : distributions des nombres de trajets par classe de distance (avec un pas de 20 km), pour chacune des catégories de véhicules sur le jour de pointe à partir de l'EMP pour les VL et de la base TRM pour les PL.

Étape 4 : calcul de l'énergie consommée et rechargée par catégorie de véhicules et par classe de distance en fonction de l'autonomie, pour en déduire l'énergie totale consommée et rechargée en itinérance pour le jour de pointe pour chaque classe de véhicules et chaque classe de distance.

Étape 5 : fraction de l'énergie totale rechargée durant l'heure la plus chargée du jour de pointe. On considère que, toutes les bornes électriques délivrent de l'énergie en continu pendant l'heure la plus chargée du jour de pointe. La puissance électrique totale nécessaire qui devra être délivrée sur l'ensemble du réseau correspond alors à l'énergie nécessaire à l'heure la plus chargée du jour de pointe. Cette approximation revient à négliger le temps de mise en place de la recharge d'une ou deux minutes pour une durée de charge moyenne observée sur le réseau en 2021 et en 2022 d'environ 30 minutes. Pour estimer la fraction de l'énergie totale rechargée pendant l'heure la plus chargée, on suppose que l'énergie rechargée suit la même évolution horaire que le trafic. Or pour les VL comme pour les PL, l'heure la plus chargée concentre environ 7% du flux total de la journée. On retient donc ce pourcentage de 7% pour estimer la puissance électrique nécessaire à partir de l'énergie délivrée pendant un jour de pointe.

Étape 6 : calcul du nombre d'arrêts nécessaires par trajet, des indicateurs d'énergie moyenne rechargée par arrêt et de temps de charge par arrêt.

Étape 7 : ajout d'un temps de recharge additionnel pour retrouver le temps de charge moyen observé sur le terrain (30 minutes) et rebouclage sur les étapes 4, 5 et 6 une fois ce temps de recharge additionnel appliqué. L'ajout de ce temps de charge (environ 10 minutes) peut être interprété comme la marge de batterie que les utilisateurs souhaitent avoir lorsqu'ils atteignent leur destination (autour de 30%).

Étape 8 : répartition spatio-temporelle de la pointe. Pour tenir compte du fait que, localement, la pointe de recharge peut survenir à un autre moment qu'à la pointe moyenne calculée sur l'ensemble du réseau, il est nécessaire d'appliquer un coefficient de foisonnement à la puissance électrique telle que calculée à l'étape 5. Il a été établi, par le ratio entre la pointe globale de trafic et la moyenne des pointes locales de trafic, à partir de 400 stations de comptages réparties sur le réseau routier national. Il est de 70% pour les VL et de 80% pour les PL.

Étape 9 : estimation du nombre de bornes par catégories à partir de la puissance calculée, selon la puissance de charge moyenne de chaque catégorie de véhicules (pour un horizon donné). L'hypothèse sous-jacente est que les bornes délivrent cette puissance en continu sur l'heure la plus chargée. Pour cette étape, il est également considéré que c'est la puissance moyenne de charge des véhicules qui est limitante et non celle des bornes.

Étape 10 : évolutions temporelles des caractéristiques des véhicules électriques (capacité, consommation, autonomie, puissance de charge moyenne).

Étape 11 : application simultanée de l'évolution de la mobilité routière et de l'évolution du taux de pénétration des véhicules électriques.

Source : DGITM

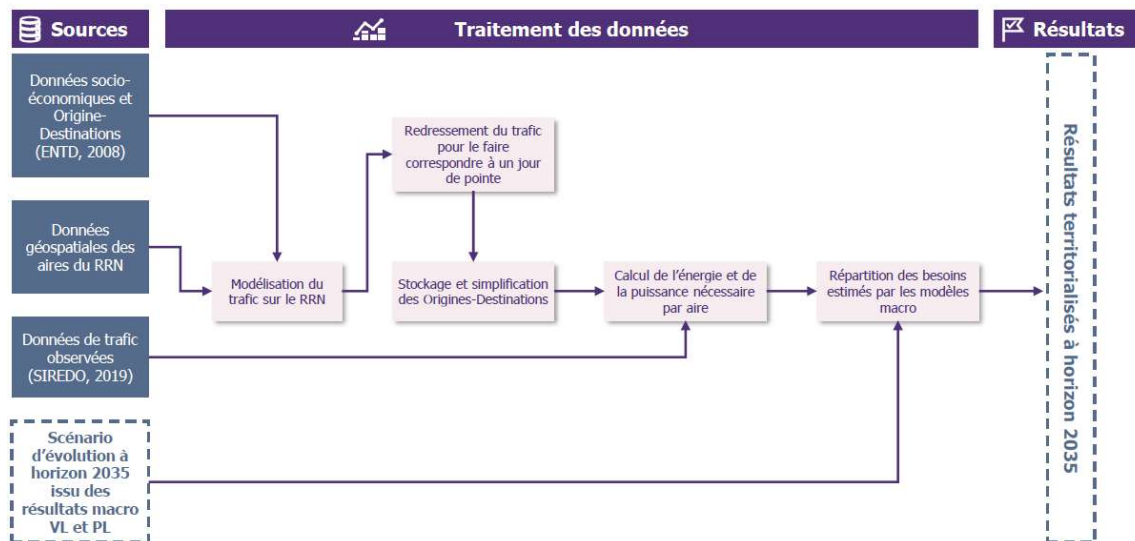
Module 2 : répartition des besoins au niveau des axes et sections d'axes

Ce module répartit les besoins issus du module 1 sur le réseau routier national, les résultats étant représentatifs à l'échelle de tronçons d'une centaine de kilomètres.

La première étape consiste en la modélisation des itinéraires les plus courts (au sens du coût généralisé qui tient compte du temps et du coût monétaire) passant par les différentes aires de repos et de service. Les plus courts chemins pour chaque origine-destination (OD) sont estimés par le modèle de trafic routier MARVeLL. Les données utilisées pour la construction du modèle, son calage et sa validation sont issues de l'ENTD, de TRM et des données de comptages en TMJA.

Puis, le module détermine, pour chaque itinéraire, les aires d'arrêt pour la recharge ainsi que l'énergie et la puissance nécessaire pour chaque aire. Pour chaque classe de véhicules, on suppose que les conducteurs partent à 100 % de batterie, et qu'ils vont le plus loin possible avant de s'arrêter pour recharger si leur autonomie effective ne leur permet pas d'atteindre leur destination et de façon à ne pas passer sous la barre des 12 % d'énergie restant. Cette méthode un peu frustrante implique potentiellement des arrêts quelques km seulement avant la destination, mais cela est partiellement compensé par la symétrisation de la matrice origine-destination en moyenne annuelle. Par ailleurs, la multiplicité des OD (environ 3 000 zones sur la France métropolitaine) devrait compenser le risque de trop concentrer les recharges sur certaines aires. Dans le cas où il n'y a qu'un seul arrêt nécessaire, l'énergie rechargée est calculée pour atteindre 30 % de batterie à destination.

Figure 2 : Etapes du module de répartition des besoins par tronçons



Source : DGITM

Dans le cas d'arrêts multiples, on retient, pour chaque arrêt, la moyenne entre deux comportements extrêmes : celui d'une stratégie de charge minimale dans laquelle l'utilisateur se recharge exactement de ce qui lui est nécessaire pour atteindre l'aire de recharge suivante et celui d'une stratégie maximale dans laquelle il se recharge à 100 %.

La répartition de l'énergie ainsi obtenue pour chaque aire est alors appliquée aux résultats du module 1.

Synthèse des hypothèses

Taux d'électrification et évolution des flux

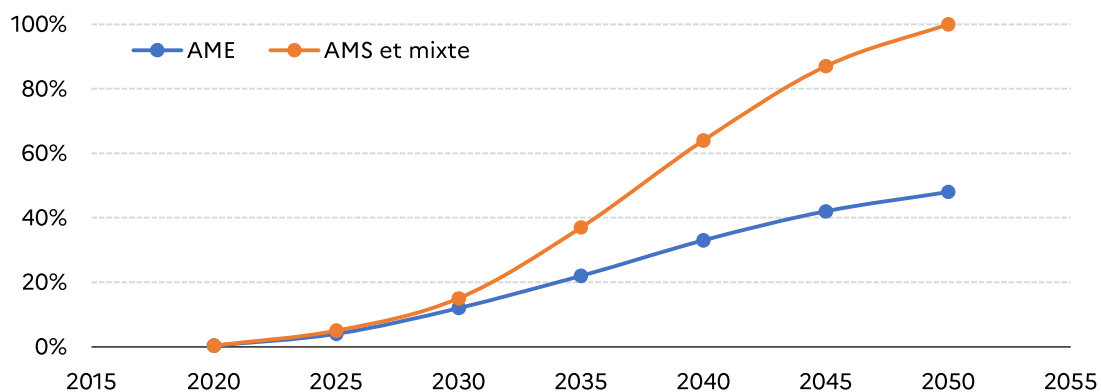
Le taux de pénétration des véhicules électriques et l'évolution des mobilités routières (ainsi que la consommation unitaire des véhicules) sont issus des hypothèses de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC¹⁹).

Le scénario avec mesures supplémentaires (AMS) pour le taux de pénétration des véhicules électriques qui vise la neutralité carbone en 2050. Il prévoit un taux de pénétration des véhicules légers électriques de 15 % en 2030 et 37 % en 2035 et un taux de pénétration des poids-lourds électriques de 10 % en 2030 et 30 % en 2035.

Le scénario tendanciel avec mesures existantes (AME) pour les trafics sur autoroutes. Il prévoit une stagnation des flux VL et une augmentation de 7 % des flux PL entre 2035 et 2020. Ce scénario a été retenu car jugé davantage représentatif de l'évolution des déplacements sur autoroutes que le scénario AMS qui prévoit des réductions du nombre global de déplacements fortement liées aux tendances prévisionnelles sur les mobilités courte distance.

Le scénario « mixte » retenu pour les IRVE combine ainsi ces deux évolutions. Ce scénario permet d'anticiper un besoin en IRVE certes important mais dont il faudra faire face de manière certaine dans les prochaines années. Il ne porte pas de risque de surinvestissement à court terme : les analyses menées dans l'étude montrent que les résultats à l'horizon 2035 pour le scénario haut sont rattrapés par les résultats pour le scénario le plus bas en quelques années.

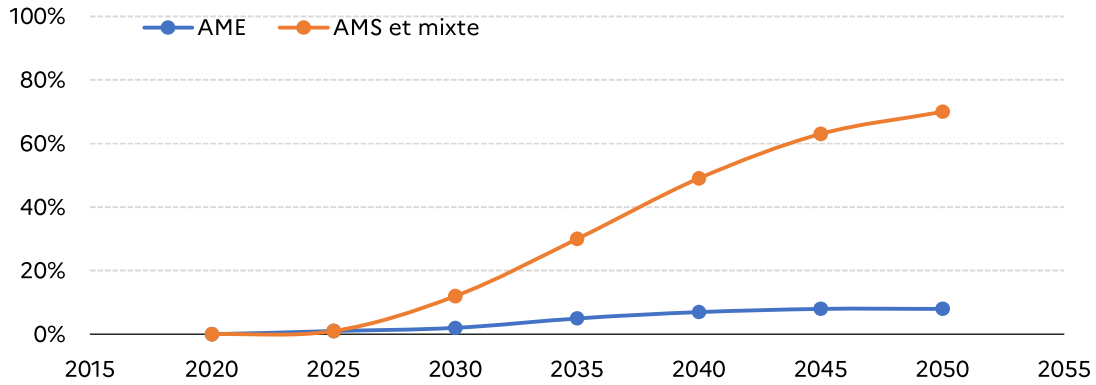
Graphique 12 : Hypothèses d'évolution du taux l'électrification des VL



Source : SNBC

¹⁹ Hypothèses qui prévalaient pour l'élaboration de la SNBC3 au moment de l'étude de modélisation.

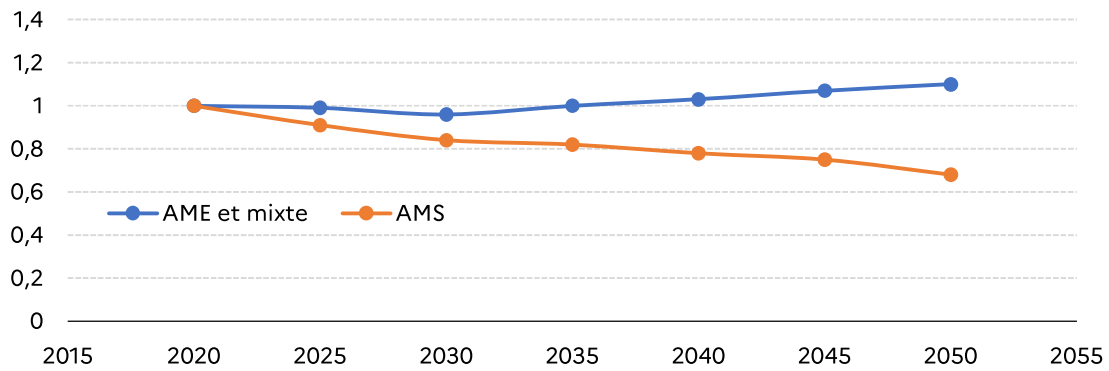
Graphique 13 : Hypothèses d'évolution du taux l'électrification des PL



Source : SNBC

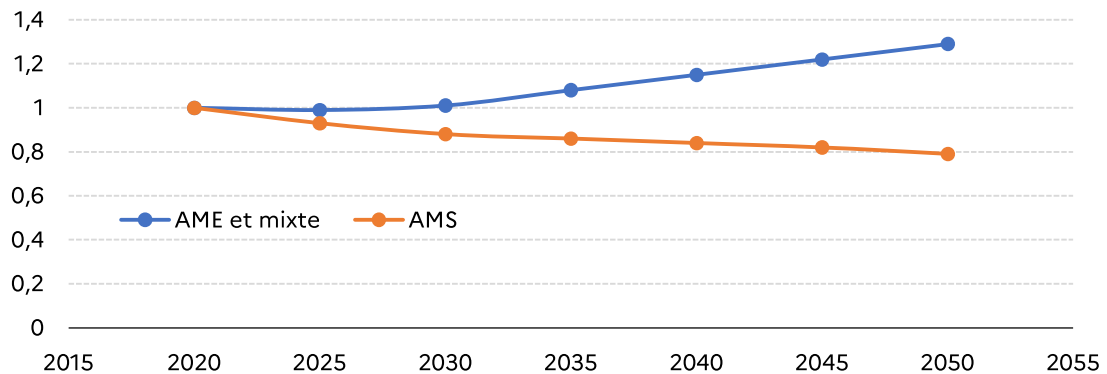
A noter qu'en ce qui concerne le parc, on considère que les véhicules hybrides rechargeables ne se rechargent pas en itinérance (leur part en veh.km devrait cependant rester en dessous de 5%, avec un maximum atteint en 2030-2035 selon la SNBC3).

Graphique 14 : Evolution de la demande routière longue distance VL



Source : SNBC

Graphique 15 : Evolution de la demande routière longue distance PL



Source : SNBC

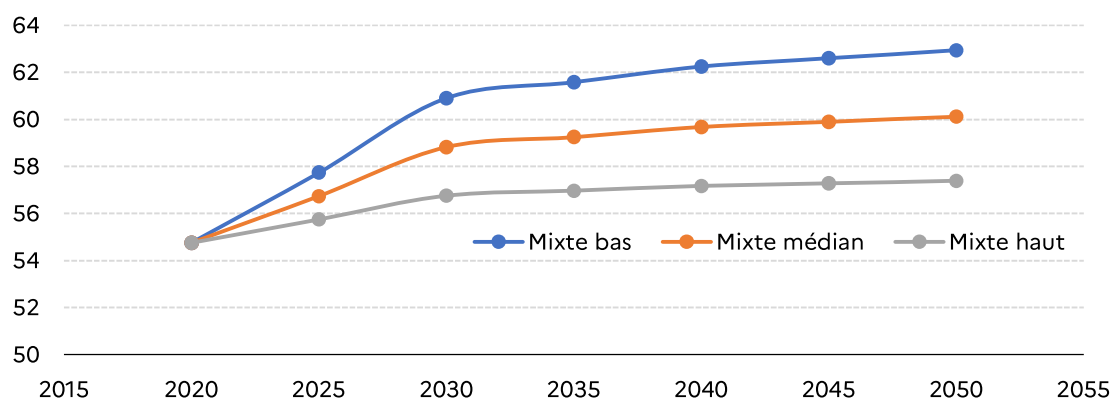
Evolution des caractéristiques techniques des véhicules légers

Tableau 5 : Caractéristiques techniques des véhicules légers électriques

Catégorie de véhicule léger	Consommation (kWh / 100 km)		Capacité des batteries (kW) [i1]	Autonomie (km)		Puissance de charge (kW)	
	[i3] nominale	[i3e] effective		nominale [i1] / [i3]	effective [i1] / [i3e]	max.	moyenne
Petites citadines	11,2	16,8	40	357	210	40	34
Véhicules de taille moyenne	13,8	20,7	55	399	234	95	71
Plus gros véhicules	16,0	24,0	75	469	275	120	78
Moyenne du parc statique	13,4	20,2	54,8	402	236	82,0	60
Moyenne du parc roulant	13,4	20,1	53,4	395	232	84,8	63

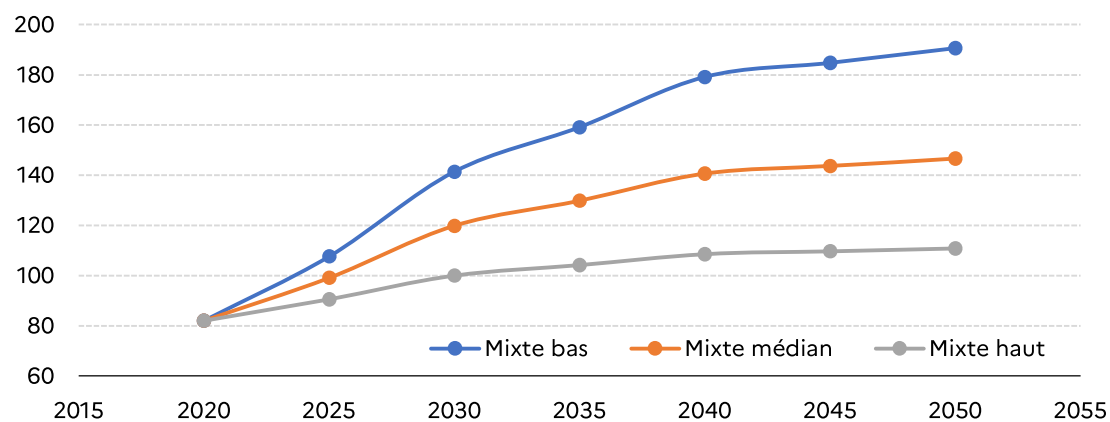
Source : DGITM

Graphique 16 : Evolution des capacités des batteries en moyenne sur le parc VL (kWh)



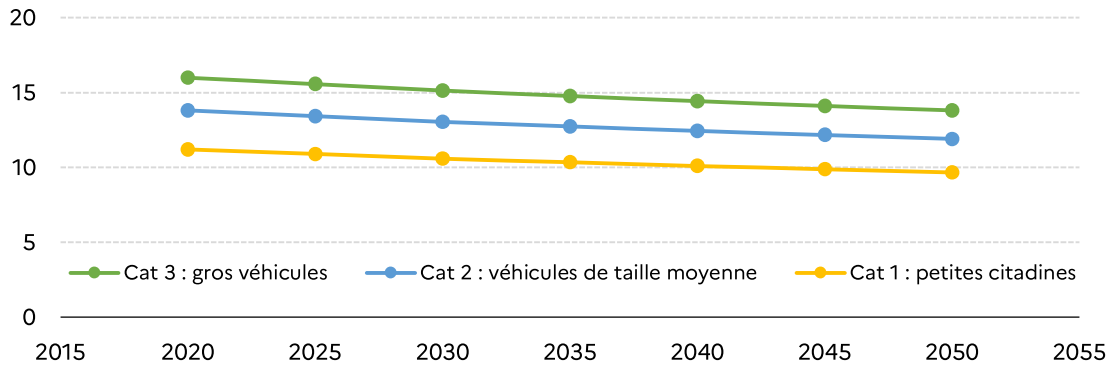
Source : DGITM

Graphique 17 : Evolution des puissances maximales de charge en moyenne sur le parc VL (kW)



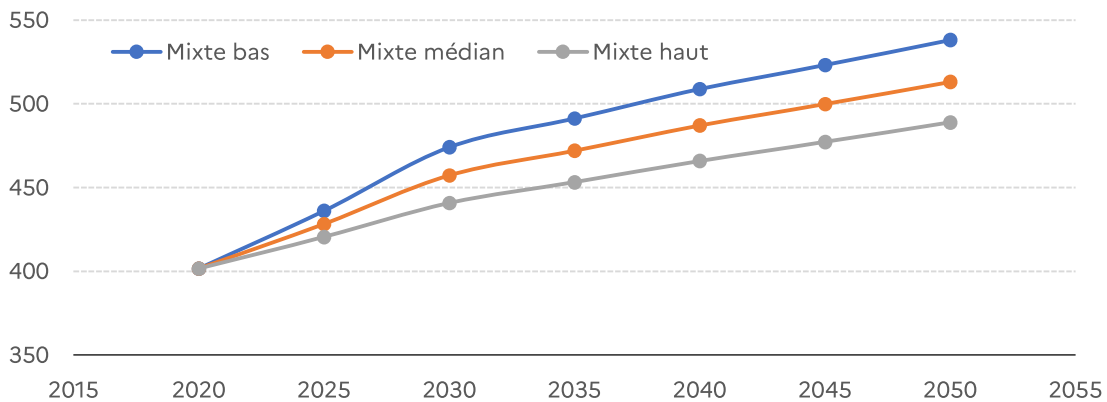
Source : DGITM

Graphique 18 : Evolution des consommations nominales en moyenne sur le parc VL (kWh/100km)



Source : DGITM

Graphique 19 : Evolution des autonomies WLTP en moyenne sur le parc VL (km)



Source : DGITM

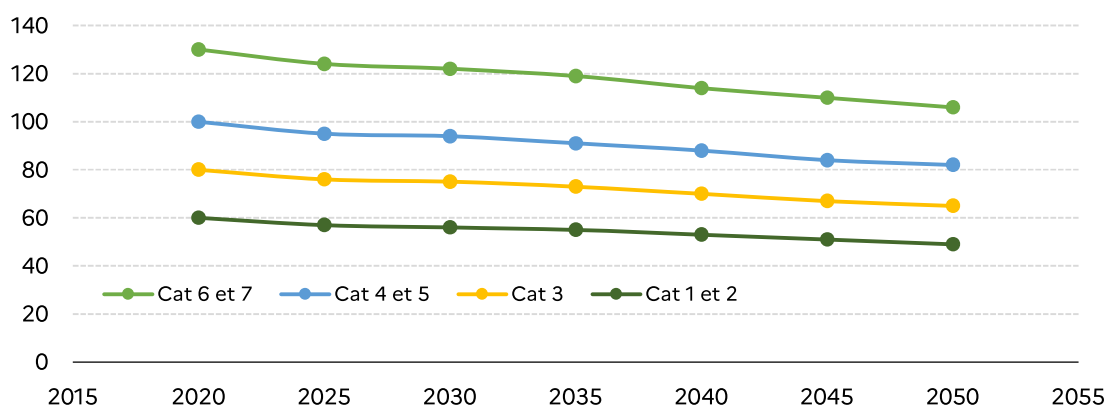
Evolution des caractéristiques techniques des poids-lourds

Tableau 6 : Caractéristiques techniques des poids-lourds électriques

Catégorie de PTAC	Conso (Wh / km)	Taille des batteries (KWh)	Autonomie journalière WLTP (km)	Autonomie effective (km)	Puissance de charge	
					rapide (kW)	lente (kW)
1 De 3,5t à 6t	60	44	150	132	150	26
2 De 6,1t à 10,9t	60	73	250	220	150	26
3 De 11t à 19t	80	165	250	220	350	30
4 De 19,1t à 21t	100	288	350	308	350	30
5 De 21,1t à 26t	100	213	300	264	350	30
6 De 26,1t à 44t	130	249	350	308	700	100
7 Supérieur à 44t	130	644	450	396	700	100

Source : DGITM

Graphique 20 : Evolution des consommations pour les PL (kWh / 100km)



Source : DGITM

Du fait de nombreuses évolutions récentes afférentes aux caractéristiques des poids lourds, ces hypothèses pourront être amendées en 2029, dans le cadre la révision du SDIRV-RRN.

Synthèse des besoins en IRVE pour la mobilité légère longue distance

Sur la base du scénario mixte, trois variantes sont établies selon les hypothèses d'évolution des batteries et de la puissance moyenne de charge. Dans les variantes *Mixte bas* et respectivement *Mixte haut* (bas respectivement haut en termes de besoin IRVE), on retient une croissance des capacités des batteries et des puissances de charge 1,5 fois plus importantes et respectivement moitié moindre que dans un scénario médian. Le tableau 1 ci-dessous présente les hypothèses du scénario médian telles qu'issues du groupe de travail IRVE.

Tableau 7 : Evolution des caractéristiques des véhicules légers électriques selon les variantes

Évolution des capacités des batteries /actuel	2025	2030	2040	2050
Mixte bas	5%	11%	14%	15%
Mixte médian	4%	7%	9%	10%
Mixte haut	2%	4%	4%	5%

Évolution des puissances de charge /actuel	2025	2030	2040	2050
Mixte bas	31%	72%	118%	132%
Mixte médian	21%	46%	72%	79%
Mixte haut	10%	22%	32%	35%

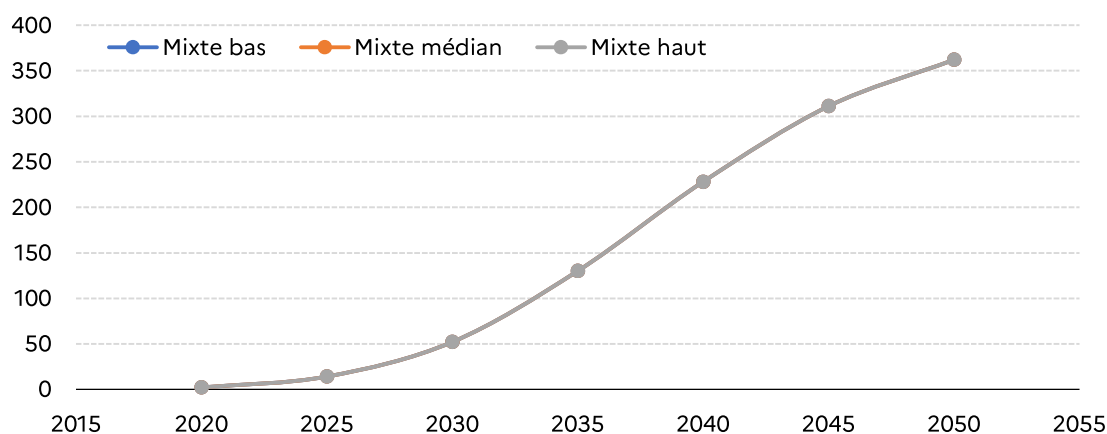
Source : DGITM

Les graphiques ci-dessous présentent les résultats du modèle pour les déplacements en véhicule particulier pour la mobilité longue distance, selon la définition retenue dans l'enquête mobilité des personnes (EMP)²⁰ sur un jour type de pointe, en termes de :

- énergie totale consommée en jour de pointe ;
- énergie totale rechargée en itinérance en jour de pointe et en jour moyen annuel ;
- puissance nécessaire correspondante sur l'heure la plus chargée ;
- nombre de points de charge nécessaires à la pointe.

À noter que l'énergie totale consommée dépend uniquement de la distance totale parcourue et de la consommation, qui sont les mêmes dans les trois variantes du scénario mixte (bas, médian, haut). En revanche, les trois variantes du scénario mixte correspondent à des autonomies différentes, ce qui fait varier le besoin d'énergie en itinérance et donc le besoin en nombre de points de charge.

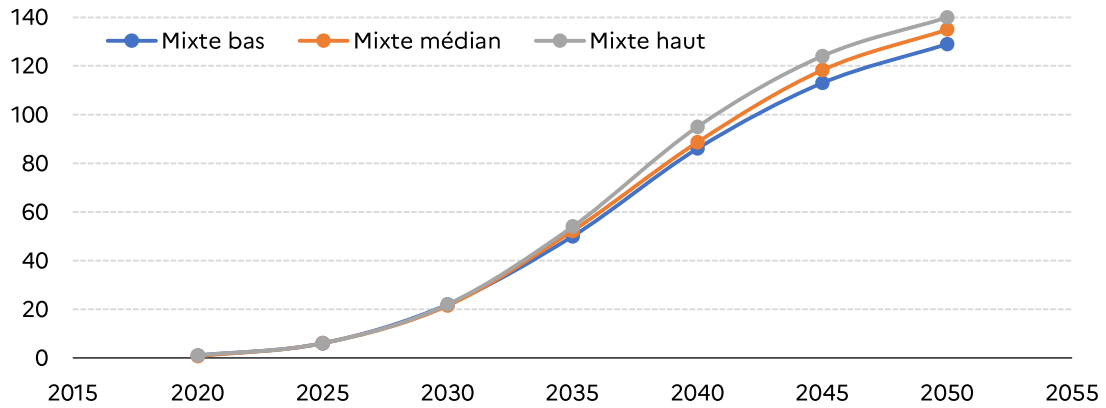
Graphique 21 : Energie totale consommée en jour de pointe (GWh)



Source : DGITM

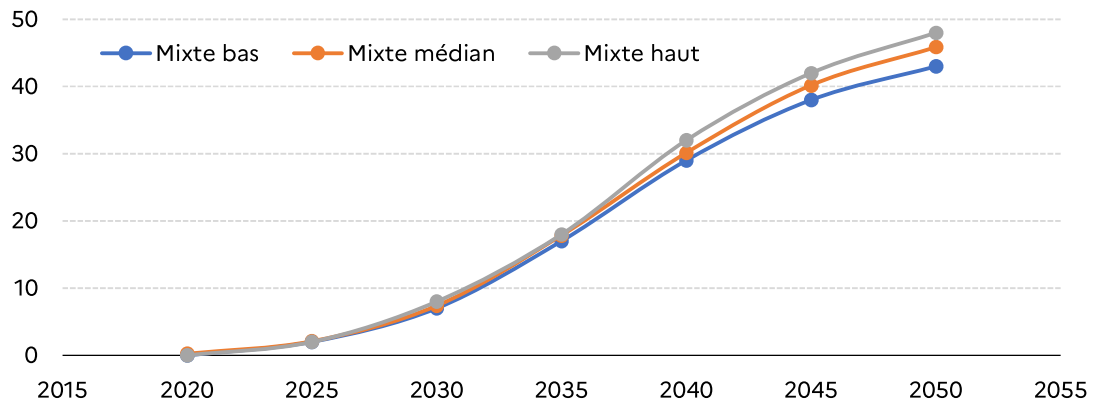
²⁰ Selon l'EMP (2019), la mobilité à longue distance concerne les déplacements des Français qui les conduisent à plus de 80 km à vol d'oiseau de leur domicile.

Graphique 22 : Energie totale rechargée en itinérance en jour de pointe (GWh)



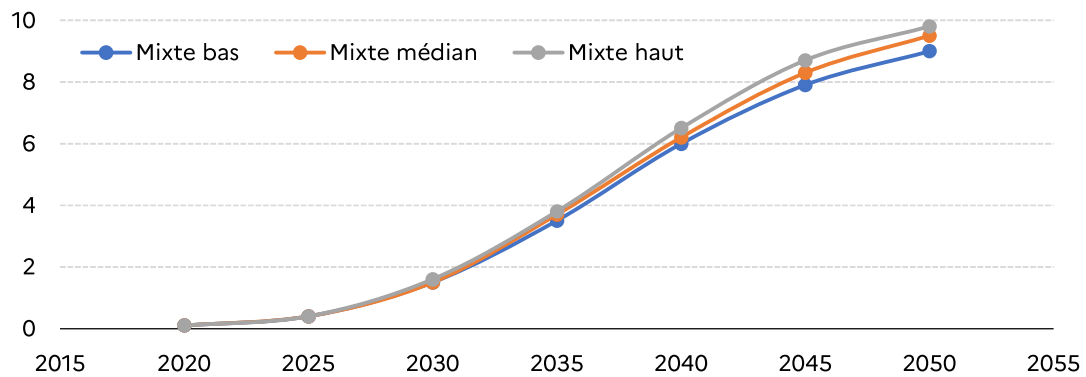
Source : DGITM

Graphique 23 : Energie rechargée en itinérance en jour moyen annuel (GWh)



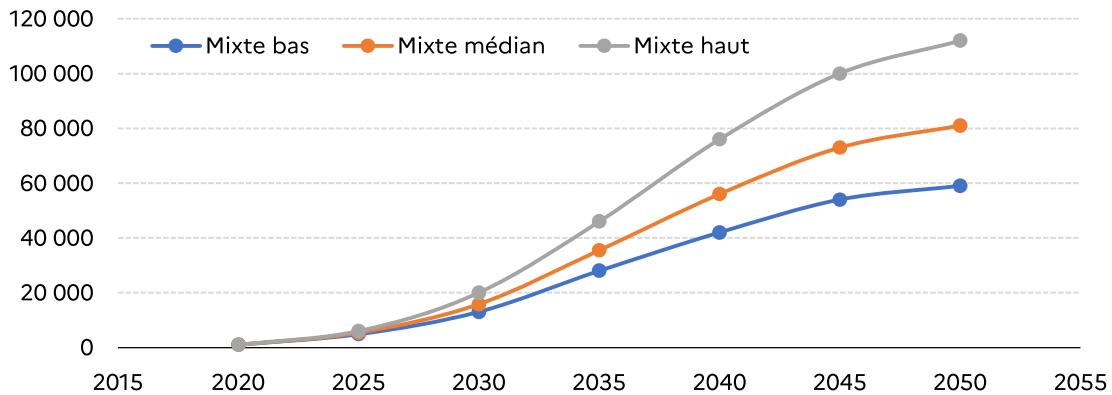
Source : DGITM

Graphique 24 : Puissance totale nécessaire à la pointe (GW)



Source : DGITM

Graphique 25 : Estimation du nombre de points de recharge nécessaires à la pointe



Source : DGITM

Le nombre de points de charge nécessaires à la pointe est estimé entre 28 000 et 46 000 à l'horizon 2035 (36 000 en scénario mixte médian).

À l'horizon 2035, sur une année complète, cela représente une énergie consommée pour les trajets longue distance d'environ 18,5 TWh dont 6,5 TWh soit 35 % à recharger en itinérance en moyenne sur l'année (et ce ratio monte à 40 % à la pointe). A l'horizon 2050, cela représente 17 TWh d'énergie rechargée en itinérance (avec 100 % du parc électrique).

Les résultats du nombre de points de charge à la pointe pour les trois variantes de scénario mixte montrent une importante variabilité à long terme (liée aux autonomies et puissance de charge), avec à l'horizon 2050 entre 60 000 et 110 000 points de charge pour une estimation médiane à 80 000 points de charge. Des analyses complémentaires montrent que cette incertitude est équivalente aux écarts liés aux variations de trafic et aux taux de pénétration des véhicules électriques qui différencient les scénarios AME et AMS.

Un modèle d'affectation des déplacements, construit à partir de matrices de flux entre des multiples origines et de multiples destinations au niveau du territoire, a ensuite permis de territorialiser ces besoins le long du réseau routier national, en tenant compte des caractéristiques des trafics locaux (notamment en utilisant des comptages horaires pour estimer les pointes locales et effectuer un calage du modèle).

Synthèse des besoins en IRVE pour la mobilité lourde longue distance

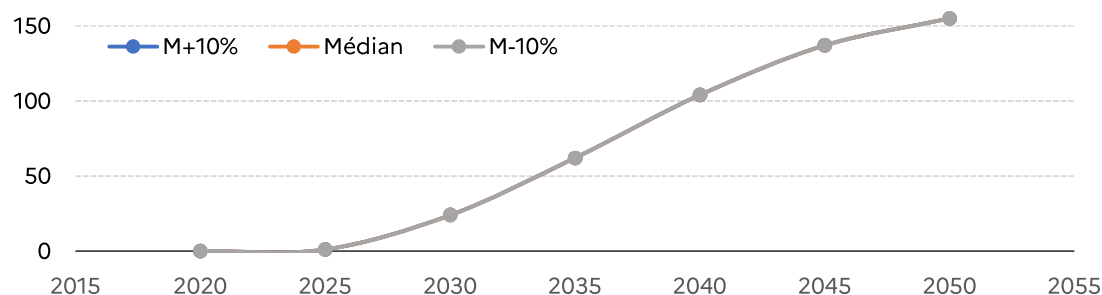
La méthodologie appliquée aux poids-lourds (PL) est similaire à celle utilisée pour les véhicules légers, mais avec quelques spécificités propres aux PL qui doivent s'arrêter *a minima* 45 minutes toutes les 4h30 conformément à la réglementation. On distingue ainsi la recharge rapide (en 45 minutes) pour les trajets inférieurs à 700 km, et une partie de la recharge sur borne lente (8h) au-delà de 700 km. On considère deux stratégies de recharge qui influencent le nombre de points de recharge :

- une stratégie minimisant le temps de stationnement au point de recharge ;
- une stratégie dans laquelle un PL qui doit se recharger, va occuper l'emplacement de recharge pendant toute la durée de sa pause réglementaire.

Autour du scénario mixte médian pour les PL²¹, on teste la sensibilité à deux variantes :

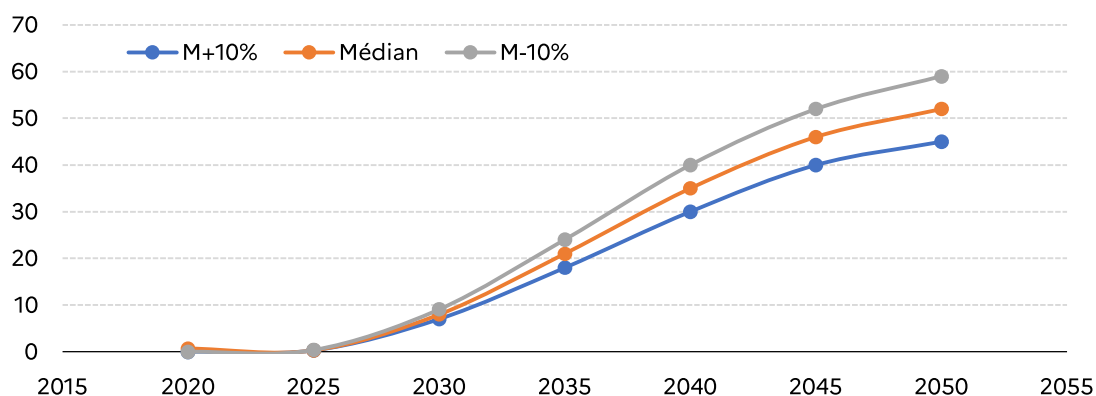
- la variante M+10% correspond au scénario médian +10% d'autonomie
- la variante M-10% correspond au scénario médian -10% d'autonomie

Graphique 26 : Energie totale consommée en jour de pointe (GWh)



Source : DGITM

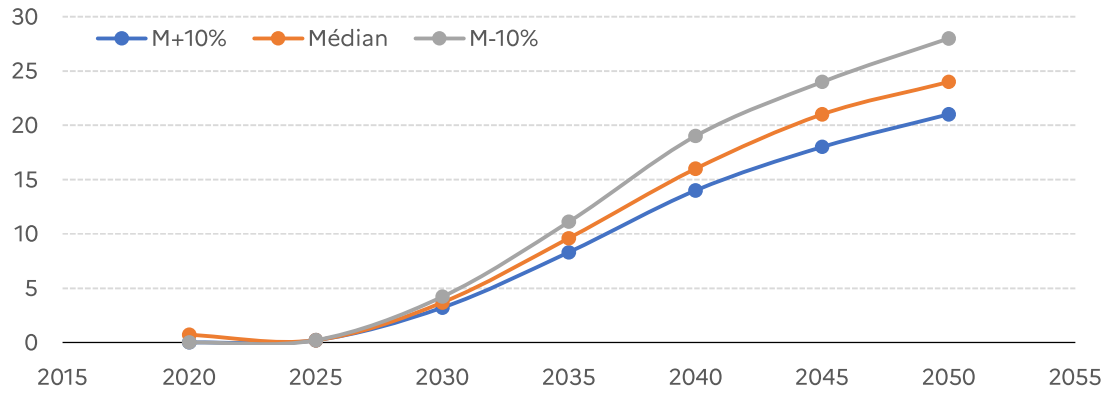
Graphique 27 : Energie totale rechargée en itinérance en jour de pointe (GWh)



Source : DGITM

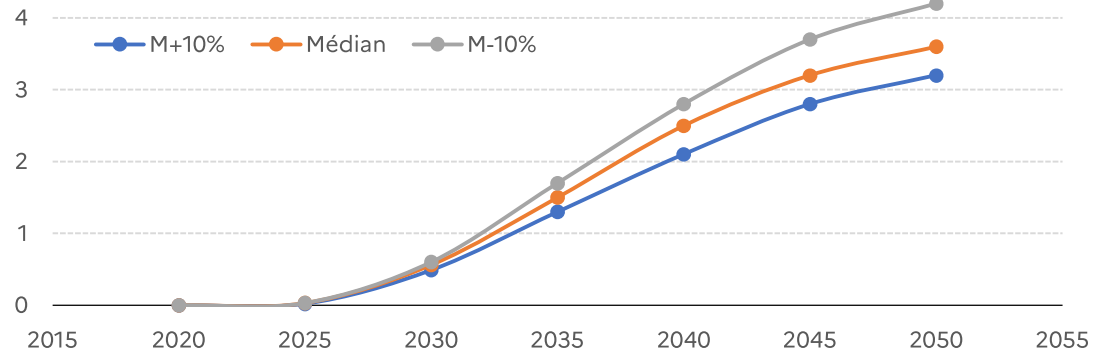
²¹ Le scénario mixte-médian PL se fonde sur l'hypothèse d'une augmentation de 29% des déplacements, à horizon 2050, et d'une électrification de 30% de la flotte PL, à horizon 2035 (25% pour les tracteurs routiers de plus de 40 tonnes). L'évolution des caractéristiques PL prise en compte dans ce scénario est celle définie par les experts du domaine participant au groupe de travail dédié de la DGITM.

Graphique 28 : Energie totale rechargée en itinérance en jour moyen (GWh)



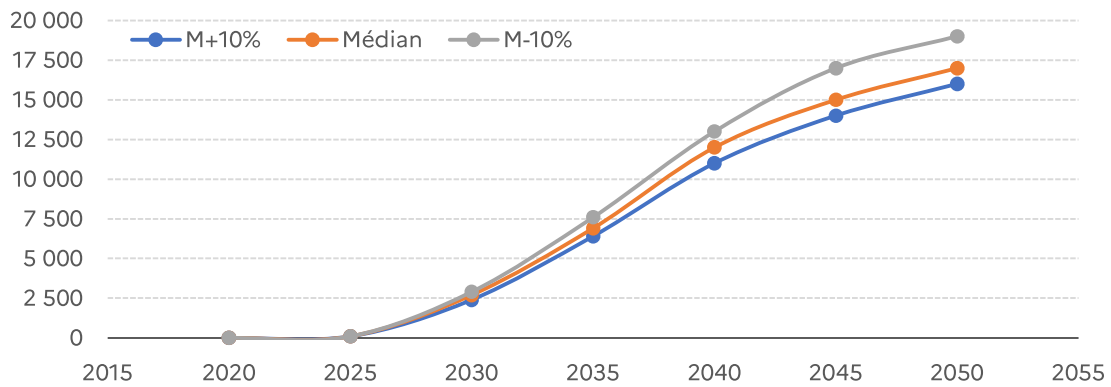
Source : DGITM

Graphique 29 : Puissance totale nécessaire à la pointe (GW)



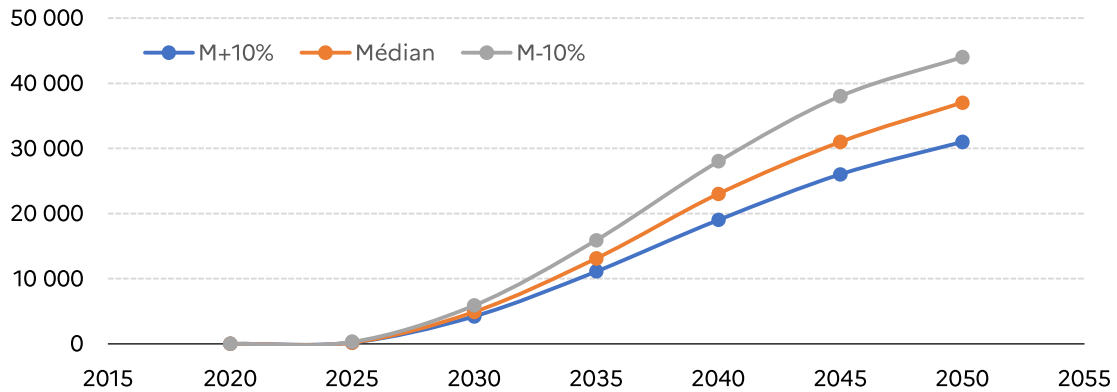
Source : DGITM

Graphique 30 : Estimation du nombre de points de recharge (stratégie minimisant le temps de stationnement)



Source : DGITM

Graphique 31 : estimation du nombre de points de recharge (stratégie d'occupation durant toute la durée de la pause réglementaire)



Source : DGITM

Le résultat obtenu pour les PL est une estimation des besoins à 3 500 bornes rapides et 9 500 bornes lentes à l'horizon 2035. Les ensembles routiers de plus de 40 tonnes représentent environ 80 % des besoins en nombre de points de charge (83 % de l'énergie). L'énergie annuelle rechargée en itinérance par les PL est estimée à 1,3 TWh en 2030, 3,5 TWh en 2035, 6 TWh en 2040, et 9 TWh en 2050. La part de l'énergie rechargée sur borne rapide est d'environ 70 %.

À noter que les résultats sont très sensibles aux valeurs retenues pour les autonomies, et aux taux de pénétration des PL électriques (en particulier les ensembles routiers de plus de 40 tonnes). D'autres variables ne sont ici pas prises en compte, comme la possibilité ou non de recharge chez les clients ou les chargeurs.

Le **schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicule électrique sur le réseau routier national aux horizons 2030 et 2035** a été coordonné par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités en lien avec la direction générale de l'énergie et du climat.

Il a impliqué les directions interdépartementales des routes, les sociétés concessionnaires d'autoroutes, Enedis, réseau de transport d'électricité et la commission de régulation de l'énergie, des associations d'usagers et des organisations professionnelles du transport routier.

Crédits photo : bibliothèque ministérielle Terra.

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/infrastructures-mobilites



[DGITM – Infrastructures et mobilités](#)