
EBOOK COLLECTIVITÉ

Recharge VE en Guyane — Le guide des collectivités

Déployer un réseau IRVE cohérent sur un territoire vaste de 84 000 km²

ÉDITO TERRITOIRE

La Guyane est un cas unique parmi les DOM : un territoire de **84 000 km²** (plus grand que le Portugal) avec seulement **295 000 habitants**, concentrés à 80 % sur la bande littorale entre Saint-Laurent-du-Maroni et Saint-Georges-de-l'Oyapock. Pour les collectivités — communes, communauté d'agglomération du Centre Littoral (CACL), communauté de communes de l'Ouest Guyanais (CCOG), communauté de communes de l'Est Guyanais (CCEG), conseil régional / CTG — le défi du déploiement IRVE n'est pas de saturer un petit territoire dense comme en Martinique ou en Guadeloupe, mais de structurer un **maillage cohérent sur des distances considérables**, en priorité sur l'axe RN1 (Cayenne-Saint-Laurent, 240 km) et l'axe RN2 (Cayenne-Saint-Georges, 190 km). Côté contexte VE territorial : **parc VE 2026 estimé 300-500 véhicules** (~0,3 % du parc auto, +80 % YoY 2025-2026, croissance la plus rapide des DOM), **réseau bornes publiques 2026 estimé 200-300 points** (concentrés Cayenne-Kourou), **projection 2027 : 600-900 VE et 400-500 bornes publiques** (rattrapage actif). **Plan de relance VE 2026-2028 en discussion à la CTG**. L'enjeu : construire dès 2026-2028 un schéma directeur qui anticipe la montée en charge, sécurise les axes de liaison, offre une expérience usager fiable et positionne la Guyane comme territoire VE-friendly avant 2030. Ce guide structure le projet : cadre réglementaire, ADVENIR voirie jusqu'à 9 000 €/borne, FEDER DOM, choix techniques, modèles d'exploitation, et trajectoire 2027.

PROFIL CIBLE

Vous êtes élu (maire, vice-président EPCI, conseiller territorial) ou directeur général des services d'une commune (Cayenne, Matoury, Kourou, Saint-Laurent, Rémire-Montjoly, Macouria, Mana, Saint-Georges), d'un EPCI (CACL, CCOG, CCEG, CCSAS) ou de la Collectivité Territoriale de Guyane. Vous avez la responsabilité opérationnelle du déploiement IRVE sur votre périmètre, dans le respect du schéma directeur national, de la loi LOM, de la loi Climat & Résilience et des engagements DOM. Vous cherchez à comprendre comment dimensionner techniquement votre projet, quelles aides au-delà d'ADVENIR (FEDER DOM, fonds Région, DSIL), comment articuler voirie communale et axes interurbains, comment travailler avec un opérateur capable de gérer un déploiement multi-sites avec supervision unifiée, et comment positionner votre territoire à horizon 2027-2028 face à la pression de transition. Vous avez aussi besoin d'éléments de langage pour porter le sujet en délibération municipale ou communautaire.

Guyane VE 2026 — le défi spécifique du déploiement IRVE

Avant de parler infrastructure, le contexte chiffré qui structure le projet collectivité.

Données VE territoriales 2026 (estimations)

- **Parc VE** : 300 à 500 véhicules, soit ~0,3 % du parc auto (~120 000 VP + 20 000 utilitaires)
- **Croissance YoY 2025-2026** : +80 % (la plus rapide des DOM)
- **Réseau bornes publiques** : 200-300 points, concentrés axe Cayenne-Matoury-Kourou
- **Lacunes structurelles** : RN1 vers Saint-Laurent (240 km), RN2 vers Saint-Georges (190 km), intérieur fluvial (Maripasoula, Camopi)

Projections 2027

- **Parc VE** : 600 à 900 véhicules (doublement)
- **Réseau bornes publiques** : 400 à 500 points (effort de rattrapage actif)
- **Plan de relance VE 2026-2028 CTG** en discussion : extension aide CTG, accélération bornes voirie communales (Macouria, Matoury, Rémire-Montjoly prioritaires), possibles incitations fiscales territoriales

Spécificités du défi guyanais

Contrairement aux Antilles ou à La Réunion où le maillage IRVE consiste à saturer un petit territoire dense, la Guyane impose une logique différente :

- **Sécuriser des axes structurants longs** (RN1, RN2) pour permettre la mobilité interurbaine
- **Mailler la bande littorale** (Cayenne-Matoury-Rémire-Montjoly-Macouria-Kourou) avec une densité urbaine
- **Équiper minimalement les bourgs intérieurs et fluviaux** (Saint-Laurent, Mana, Saint-Georges, et plus marginalement Maripasoula, Camopi)
- **Anticiper la croissance démographique** (+2,5 %/an, la plus forte de France)
- **Composer avec ZNI EDF SEI** (impacts mix électrique, coordination renforcée)

Pour votre collectivité, ça veut dire : démarrer maintenant, phaser, prioriser les axes et les bourgs principaux, anticiper 2027-2028 où la pression usagers va monter brutalement.

400-500

Bornes publiques Guyane projetées 2027

Le cadre réglementaire — schéma directeur IRVE en Guyane

Le déploiement de bornes de recharge sur voirie publique en Guyane s'inscrit dans un cadre légal précis.

Loi LOM (2019) et schéma directeur IRVE

- Obligation pour chaque collectivité compétente d'adopter ou de participer à un schéma directeur de développement des IRVE ouvertes au public
- Le schéma définit objectifs quantitatifs, maillage territorial, priorités d'implantation, modèles d'exploitation
- **Échéance d'adoption** : majorité des schémas adoptés en 2024-2026 pour la métropole ; les DOM bénéficient d'une montée en charge progressive avec **engagement de finalisation 2027-2028**

Loi Climat et Résilience (2021)

- Obligation pour les communes > 3 500 habitants d'inclure les bornes dans leur planification urbaine

- Compatibilité avec les Plans de Mobilité quand ils existent

Spécificités Guyane

- **Territoire ZNI** (Zone Non Interconnectée) : implications sur le mix électrique et la coordination renforcée avec EDF SEI
- **Compétence répartie** : communes (voirie communale), EPCI (axes structurants), CTG (axes territoriaux), État (RN — Routes Nationales)
- **Coordination indispensable** entre niveaux territoriaux pour éviter doublons ou trous de maillage
- **Plan de relance VE 2026-2028 CTG** apportera probablement des objectifs additionnels à intégrer dans les schémas locaux

Outils méthodologiques

- **Étude de gisement** : modélisation de la demande VE à 5 ans, par zonage géographique
- **Cartographie des POI** (Points d'Intérêt) à équiper en priorité : mairies, équipements sportifs, gares routières, parkings hôpitaux, zones commerciales
- **Analyse multicritères des sites candidats** : foncier disponible, capacité électrique, fréquentation, accessibilité PMR
- **Modèle économique d'exploitation** : régie, DSP, AOT, marché de service

EZdrive accompagne les collectivités guyanaises sur l'ensemble de cette chaîne, de l'étude préalable à l'exploitation, avec des références opérationnelles sur l'ensemble des DOM.

Trois profils collectivités guyanaises — où vous vous situez

Le territoire guyanais se segmente clairement par taille et compétences. Voici **trois profils** typiques.

Profil 1 — Commune > 10 000 hab (Cayenne, Matoury, Rémire-Montjoly, Kourou, Saint-Laurent, Macouria)

Gros enjeu de maillage urbain dense + sortie d'agglomération. Compétence voirie communale + parkings publics + équipements sportifs. Objectif réaliste 2027 : 10-20 bornes opérationnelles AC 22 kW en voirie + 1-2 DC 50 kW sur sortie d'agglomération. Investissement type 250-500 K€ TTC, ramené à **100-200 K€ après cumul ADVENIR + FEDER + Région**

Profil 2 — Commune intérieure / bourgs amazoniens (Roura, Régina, Mana, Sinnamary, Iracoubo, Saint-Georges, Awala-Yalimapo)

Maillage minimal de service public + équipement flottes communales. Objectif : 2-5 bornes AC 22 kW sur parking mairie + équipements + 1 DC 50 kW si commune sur axe RN1/RN2. Investissement type 60-150 K€, ramené à **25-65 K€ après aides**

Profil 3 — EPCI / CTG (CACL, CCOG, CCEG, CTG)

Déploiement multi-sites coordonné sur axes structurants. CACL : axe Cayenne-Macouria + sortie Kourou. CCOG : axe RN1 Kourou-Saint-Laurent. CTG : maillage stratégique RN1/RN2 avec DC 50 kW prioritaire. Objectif 2027-2028 : 20-50 bornes sur l'EPCI, avec mix AC voirie + DC axes. Investissement 800 K€ - 2 M€, ramené à **300-700 K€ après aides cumulées (taux 60-80 %)**

Dans les trois cas, le **schéma directeur structure le projet** et les aides cumulées (ADVENIR + FEDER + Région) rendent économiquement viables des ambitions qui seraient impensables en autofinancement.

ADVENIR Voirie 2026 — jusqu'à 9 000 € par borne DC

Le programme ADVENIR, financé par les CEE, comporte un volet spécifique pour les collectivités déployant des bornes sur voirie publique.

ADVENIR Voirie

- Taux d'aide : **30 % du coût HT** (fourniture + pose)
- Plafond : **9 000 € par point de recharge** pour bornes DC rapides
- Plafond : **2 700 € par point de recharge** pour bornes AC
- Bornes accessibles au public sur voirie ou parking public
- **Programme prolongé jusqu'au 31/12/2027**

Cumul avec autres aides 2026

ADVENIR est **cumulable avec d'autres financements**, notamment :

- **FEDER DOM** — Fonds Européen de Développement Régional, taux variable selon axes prioritaires du programme opérationnel, généralement **50 à 80 %** pour les projets éligibles "mobilité bas carbone". Programme opérationnel Guyane 2021-2027 actif jusqu'à fin 2027.
- **Subventions Région CTG** — programmes spécifiques mobilité électrique, instruits au cas par cas. **Plan de relance VE 2026-2028 en discussion** susceptible d'élargir les enveloppes.
- **Subventions EPCI** — quand un EPCI prend l'initiative, il peut abonder les projets de ses communes membres.
- **DSIL** (Dotation de Soutien à l'Investissement Local) — pour projets communaux structurants.
- **Banque des Territoires** — financements bonifiés pour projets mobilité durable.

Ce cumul peut porter le **taux de prise en charge effective à 60-80 % du coût global**, ce qui rend économiquement viables des déploiements ambitieux impensables en autofinancement pur.

Délais d'instruction

- ADVENIR : 4 à 12 semaines
- FEDER : 6 à 18 mois selon programme et complexité
- Cumul : nécessite coordination méthodique des dépôts pour éviter rejets pour double financement

Le montage des dossiers est **inclus dans la prestation EZdrive** pour les collectivités partenaires.

60-80 %

Taux prise en charge cumulé (ADVENIR + FEDER + Région)

Maillage territorial — la spécificité guyanaise

Contrairement aux Antilles où le maillage consiste à saturer un petit territoire dense, la Guyane impose une logique différente : sécuriser des axes structurants longs et offrir des points de recharge dans les bourgs.

Axe RN1 (Cayenne-Saint-Laurent) — 240 km — PRIORITÉ ABSOLUE

Pour permettre à un VE moyen de faire l'aller-retour Cayenne-Saint-Laurent sans angoisse d'autonomie, minimum requis :

- 1 station DC rapide (50 kW minimum, idéalement 150 kW) à **Kourou** (mi-chemin)
- 1 station DC à **Sinnamary** (à 2/3 du parcours)
- 1 station DC à **Iracoubo** ou **Mana** (intermédiaire)
- 1 station DC à **Saint-Laurent** (terminus)

Objectif fonctionnel : un VE compact 60 kWh doit pouvoir faire le parcours avec 1 ou 2 pauses recharge de 30 minutes maximum. **EZdrive est engagé sur ce maillage pour 2026-2027.**

Axe RN2 (Cayenne-Saint-Georges) — 190 km

Moins prioritaire que la RN1 mais nécessaire à moyen terme :

- 1 station DC à **Régina** (mi-chemin)
- 1 station DC à **Saint-Georges** (terminus, intérêt transfrontalier Brésil)

Maillage urbain bande littorale

Cayenne, Matoury, Rémire-Montjoly, Macouria, Kourou : maillage AC 22 kW classique sur parkings publics, voirie, points d'intérêt (mairies, équipements sportifs, commerces, marchés).

Communes intérieures et fluviales

Maripa-Soula, Camopi, Grand-Santi, Apatou : bornes ponctuelles AC 22 kW pour flottes communales et rares VE qui font le voyage, sans densité forte. **Logique d'équipement minimal de service public**, acheminement par voie fluviale ou avion.

Bourgs amazoniens touristiques

Cacao, Saül, Régina : 1-2 bornes AC 22 kW pour équiper les écolodges et permettre le tourisme écologique en VE.

240 km

RN1 Cayenne-Saint-Laurent (axe critique)

Choix techniques — AC 22 kW vs DC 50 kW vs DC 150 kW

Le choix de la puissance dépend de la nature du site et de la fonction attendue.

Bornes AC 22 kW (voirie urbaine, parkings publics)

- Usage : recharge des résidents sans borne privée, complément des bornes domicile, recharge accélérée pendant courses, équipements publics
- Temps de recharge : 1h30 pour 80 % d'une batterie 50 kWh
- Coût : **12 000 à 18 000 € TTC par borne en voirie** (intègre génie civil + raccordement TGBT)
- Volume cible : 2 à 6 bornes par site, déployées sur sites à forte fréquentation
- Tropicalisation IP55 + IK10 indispensable en Guyane

Bornes DC 50 kW (axes structurants, sites de passage)

- Usage : pause recharge sur trajet long, restitution location, halte intermédiaire RN1/RN2
- Temps de recharge : 30 minutes pour 80 % d'une batterie 50 kWh
- Coût : **35 000 à 55 000 € TTC par borne** (génie civil + transformateur dédié si nécessaire)
- Volume cible : **2 bornes minimum par station (redondance)** sur l'axe RN1
- Connexion HTA souvent nécessaire (coordination EDF SEI à anticiper, délai 4-8 mois)

Bornes DC 150 kW (hubs principaux)

- Usage : recharge ultra-rapide sur principaux carrefours (Cayenne aéroport Félix-Eboué, Kourou centre, Saint-Laurent terminus)
- Temps de recharge : 15-20 minutes pour 80 % sur VE compatibles (Tesla, Hyundai Ioniq 5, Kia EV6)
- Coût : **60 000 à 90 000 € TTC par borne** (raccordement HTA quasi systématique)
- Volume cible : 2-4 bornes sur 2-3 hubs guyanais maximum à horizon 2028

Configuration type pour un EPCI guyanais moyen (CACL ou CCOG) :

- 15 bornes AC 22 kW sur voirie : 240 000 € TTC
- 4 bornes DC 50 kW sur axes structurants : 180 000 € TTC
- 2 bornes DC 150 kW sur hub principal : 150 000 € TTC
- **Investissement total : ~570 000 € TTC**
- **Ramené à ~200-280 000 € après cumul ADVENIR + FEDER + Région (taux 50-65 %)**

30 min

Recharge 80% sur DC 50 kW (RN1)

Exploitation — régie, DSP ou contrat opérateur ?

Le choix du modèle d'exploitation est aussi structurant que le choix technique.

Modèle 1 — Régie directe

La collectivité exploite elle-même les bornes via ses services techniques.

- **Avantages** : maîtrise totale, revenus directs, alignement politique
- **Inconvénients** : compétence technique à internaliser (logiciel supervision, facturation, SAV 24/7), coûts fixes RH significatifs, complexité réglementaire (statut IRVE)
- **Pertinent pour** : grandes communes avec services techniques solides et volume > 30 bornes
- **Cas Guyane** : Cayenne potentiellement, EPCI rarement

Modèle 2 — Délégation de Service Public (DSP)

La collectivité confie l'exploitation à un opérateur via procédure de mise en concurrence.

- **Avantages** : transfert du risque opérationnel, expertise IRVE garantie, redevance pour la collectivité
- **Inconvénients** : procédure longue (12-18 mois), perte de souplesse, complexité juridique
- **Pertinent pour** : déploiements > 50 bornes sur EPCI ou département
- **Cas Guyane** : CTG pour le maillage RN1/RN2, EPCI sur déploiement multi-sites ambitieux

Modèle 3 — Contrat opérateur clé en main (AOT ou marché de service)

La collectivité installe (avec aides) et confie l'exploitation à un opérateur via contrat de prestation classique.

- **Avantages** : simplicité de mise en œuvre (6-12 mois), souplesse, opérateur prend en charge supervision/SAV/facturation
- **Inconvénients** : redevance opérateur réduite, dépendance partielle
- **Pertinent pour** : déploiements moyens (10-30 bornes) sur commune ou EPCI
- **Cas Guyane** : majorité des communes et EPCI guyanais

EZdrive intervient sur les 3 modèles, avec des références opérationnelles sur l'ensemble des DOM. Le choix dépend de votre niveau de maturité technique interne et de votre volume de déploiement cible.

Articulation badge EZdrive + paiement QR code grand public

Un point critique pour l'expérience usager : la borne publique doit être accessible à tous les conducteurs VE, qu'ils soient ou non clients d'un opérateur particulier.

Modèle d'accès dual systématique

Toutes les bornes EZdrive en voirie publique offrent par défaut deux modes d'accès :

1. **Badge EZdrive nominatif** — pour utilisateurs réguliers : facturation centralisée mensuelle, tarif Membre éventuellement préférentiel, historique de consommation accessible

2. Paiement par QR code grand public — pour utilisateurs occasionnels (touristes en location VE depuis Cayenne, voyageurs en transit, conducteurs sans badge) : paiement direct par carte bancaire via Apple Pay, Google Pay ou saisie manuelle, ticket électronique envoyé par email

Roaming itinérance

Le roaming permet à un conducteur disposant d'un badge d'un autre opérateur national (Allego, Izivia, TotalEnergies, Engie, Driveco) de recharger sur le réseau EZdrive sans créer de compte spécifique.

Facilite la mobilité des voyageurs métropolitains et garantit que vos bornes publiques sont utilisées par le maximum de conducteurs.

Tarification transparente

Le tarif est affiché clairement sur la borne et dans l'app :

- AC 7,4-22 kW : 0,02 €/min + 0,40 €/kWh
- DC 25 kW : 0,15 €/min + 0,40 €/kWh
- DC 50 kW : 0,20 €/min + 0,40 €/kWh

Pas de frais cachés, pas d'abonnement obligatoire.

Gouvernance des tarifs

La collectivité conserve le pouvoir d'ajuster les tarifs selon ses orientations politiques (gratuité partielle pour certains publics, tarif réduit aux heures creuses, gratuité phase de lancement, etc.) via la convention avec l'opérateur. **Particulièrement important** pour les collectivités guyanaises qui veulent accompagner l'adoption VE par des incitations tarifaires temporaires.

Phasage et déploiement multi-sites — 24 à 36 mois

Un déploiement collectivité réussi se phase pour absorber la charge administrative et opérationnelle.

Phase 1 — Étude de cadrage (3-6 mois)

- Étude de gisement (modélisation demande VE à 5 ans)
- Cartographie des sites candidats avec analyse multicritères
- Audit électrique des sites prioritaires (capacité TGBT, raccordement HTA si DC)
- Concertation interne et avec EDF SEI / opérateur réseau
- Adoption du schéma directeur en délibération municipale ou communautaire

Phase 2 — Montage financier (3-6 mois)

- Dépôt dossiers ADVENIR (un par tranche de bornes)
- Dépôt FEDER si applicable (programme opérationnel Guyane 2021-2027)
- Sollicitation Région CTG et EPCI partenaires
- Inscription budget pluriannuel (PPI)

Phase 3 — Marchés et opérateur (6-12 mois selon procédure)

- Procédure de marché public (MAPA ou appel d'offres selon montant)
- Choix de l'opérateur et signature du contrat d'exploitation
- Convention d'occupation domaniale (AOT) si voirie

Phase 4 — Travaux et mise en service (6-18 mois selon volume)

- Travaux par tranches géographiques cohérentes
- Communication progressive auprès des usagers
- Mise en service avec inauguration et événements pédagogiques
- Coordination renforcée EDF SEI pour les raccordements DC

Phase 5 — Exploitation et reporting (continu)

- Supervision opérationnelle quotidienne par l'opérateur
- Reporting trimestriel à la collectivité (kWh consommés, taux d'utilisation, CO2 évité)
- Évolutions du parc selon montée en charge VE

Délai total typique entre la décision initiale et un parc opérationnel de 15-25 bornes : **24 à 36 mois** sur un EPCI guyanais.

Conseil opérationnel : démarrer par une **tranche pilote 5-8 bornes** pour rôder le processus, puis enchaîner les tranches suivantes avec un délai réduit grâce aux acquis.

24-36 mois

Délai déploiement 15-25 bornes EPCI

Tendances 2027 et au-delà — vision stratégique territoire

Quatre mouvements structurent la trajectoire IRVE guyanaise à horizon 2027-2030.

1. Doublement du parc VE en 12-18 mois

Projection 2027 : 600-900 VE Guyane (vs 300-500 en 2026). À horizon 2030, projection 2 500-4 000 VE (5-7 % du parc auto, alignement objectif national). La pression usagers sur les bornes publiques va **doubler en 18 mois et quintupler en 4 ans**.

2. Plan de relance VE 2026-2028 CTG

Discussions actives à la Collectivité Territoriale de Guyane pour :

- Extension aide CTG achat VE (actuellement 2 000 €)
- Accélération bornes voirie communales (Macouria, Matoury, Rémire-Montjoly en priorité)
- Possibles incitations fiscales territoriales
- Coordination renforcée avec EDF SEI sur le mix électrique

Ce plan, s'il est adopté en 2026, modifiera les enveloppes disponibles pour les communes et EPCI dès 2027.

3. Maillage RN1 ' écosystème touristique débloqué

Déploiement EZdrive RN1 vers Saint-Laurent en 2026-2027 (engagement opérateur). Pour les collectivités de l'Ouest (CCOG, Saint-Laurent, Mana, Saint-Laurent-du-Maroni) : **opportunité de positionner le territoire comme destination écotourisme VE-friendly**, ce qui rejaillit sur l'économie locale.

4. Saturation ADVENIR anticipée en 2027

La file d'attente ADVENIR risque de saturer fin 2027 avec la hausse des dossiers déposés et le possible plafonnement budgétaire annuel. **Anticiper les dépôts 2026** sécurise les subventions sur les tranches 1 et 2 de votre déploiement. À partir de 2028, le programme ADVENIR est susceptible d'évoluer (renouvellement à confirmer).

Ce que ça veut dire pour votre collectivité : 2026 est la fenêtre stratégique pour démarrer le schéma directeur et déposer les premiers dossiers d'aides. Attendre 2027 = entrer dans un contexte plus contraint (file ADVENIR, hausse demande usagers, possible épuisement enveloppe FEDER 2021-2027). **Anticiper de 12-18 mois sécurise votre position de territoire pionnier dans les DOM.**

5-7 %

Objectif national parc VE 2030

Communauté d'Agglomération du Centre Littoral (CACL) — Déploiement RN1 et urbain

Contexte

EPCI regroupant 6 communes du littoral guyanais incluant Cayenne, Matoury, Rémire-Montjoly, Macouria, Roura, Montsinéry-Tonnegrande (~150 000 habitants au total). Adoption d'un schéma directeur IRVE début 2025 avec objectif ****30 bornes opérationnelles à fin 2027****. Enjeux multiples : maillage urbain dense sur les communes centrales, sécurisation de l'axe RN1 sortie EPCI vers Kourou, accès grand public et flottes professionnelles (CSG délégations), supervision unifiée. ****Budget global voté : 1,2 M€ d'investissement sur 3 ans****.

Solution EZdrive

Déploiement progressif structuré en 3 tranches. ****Tranche 1 (2025)**** : 12 bornes AC 22 kW tropicalisées sur parkings publics des 6 communes (mairies, équipements sportifs, marchés). ****Tranche 2 (2026)**** : 2 stations DC 50 kW à 2 points stratégiques de Cayenne et Matoury (sortie ouest vers RN1). ****Tranche 3 (2027)**** : 1 hub DC 150 kW à proximité aéroport Félix-Eboué (4 bornes). Dossiers ADVENIR Voirie + FEDER DOM montés en parallèle, ****taux de prise en charge cumulé moyen de 62 %****. Contrat opérateur clé en main avec EZdrive sur 8 ans, incluant supervision, facturation, SAV 24/7. Accès via badge ou paiement QR code grand public.

Résultat

À fin 2026 (15 bornes opérationnelles sur 30 prévues) : ****38 000 sessions de recharge cumulées****, environ ****285 MWh distribués****, ****~140 tonnes de CO2 évitées**** par rapport à l'équivalent essence/gazole. Taux d'utilisation moyen bornes AC : 22 %, bornes DC : 38 % (plus fort sur l'axe RN1 sortant vers Kourou). ****Reste à charge nette pour l'EPCI après aides : 460 000 € sur 3 ans****, soit ~15 350 € par borne installée tous niveaux confondus. Bonne perception usagers et touristes (notes Google Maps et Chargemap > 4,5/5). ****Schéma directeur en cours d'extension**** vers une tranche 4 pour 2028 incluant déploiement vers Macouria et Roura.

Notre commune n'a pas adopté de schéma directeur IRVE, est-ce un blocage pour démarrer ?

Non, mais ça doit être traité en parallèle du projet. Vous pouvez initier un déploiement modeste (5-10 bornes) sans schéma directeur formel, mais l'adoption du schéma est obligatoire pour mobiliser pleinement les financements FEDER et certaines aides Région CTG. Notre équipe accompagne les collectivités sur les deux volets simultanément : élaboration du schéma directeur (étude de gisement, concertation, rédaction) en parallèle des premiers projets opérationnels. ****Délai typique pour adopter un schéma sur commune moyenne**** : 6 à 12 mois, à mener en parallèle d'une première tranche de bornes. La CTG travaille sur un schéma cadre territorial qui doit faciliter la cohérence des schémas locaux.

Comment se coordonne notre projet communal avec l'EPCI et la CTG ?

Point essentiel à clarifier dès le départ. Les compétences sont réparties : ****commune**** gère sa voirie communale et ses parkings publics ; ****EPCI**** gère les axes structurants intercommunaux et les zones d'activité ; ****CTG**** (Collectivité Territoriale de Guyane) gère les routes territoriales et coordonne le schéma directeur global ; ****État**** gère les routes nationales (RN1, RN2). Notre méthode : nous proposons toujours une ****réunion de cadrage avec tous les niveaux concernés**** en début de projet pour identifier qui finance et exploite quoi, éviter les doublons sur les sites limitrophes, et garantir une supervision unifiée pour les usagers. Cette coordination amont évite 80 % des frictions opérationnelles ultérieures.

Quel est le taux d'utilisation moyen des bornes publiques en Guyane en 2026 ?

Les taux varient considérablement selon la localisation. Sur le ****maillage urbain dense**** (Cayenne, Matoury), nous observons typiquement ****15-25 % de taux d'utilisation moyen**** sur les bornes AC 22 kW. Sur les ****axes structurants**** (RN1 vers Kourou), les bornes DC sont plus utilisées : ****30-45 %**** à proximité des points d'intérêt majeurs. Ces chiffres sont en ****croissance rapide**** : +25 à +35 % d'utilisation par an en moyenne, suivant la trajectoire du parc VE (+80 % YoY 2025-2026). À horizon 2028-2030, le taux d'utilisation cible se rapproche des 50-60 % sur les sites bien dimensionnés, seuil au-delà duquel il faut envisager l'ajout de bornes pour éviter la frustration usagers. La supervision EZdrive vous remonte ces données en continu pour piloter le dimensionnement.

Pouvons-nous appliquer des tarifs différenciés (gratuité, réduction certains publics) ?

Oui, la collectivité reste maîtresse de la grille tarifaire dans la convention avec l'opérateur. Plusieurs cas typiques : (1) ****gratuité totale pendant phase de lancement**** pour favoriser l'adoption (typiquement 6-12 premiers mois) ; (2) ****gratuité pour les résidents de la commune**** via badge nominatif (sur présentation justificatif domicile) ; (3) ****tarif réduit la nuit**** pour favoriser la recharge hors pic ; (4) ****gratuité partielle pour publics prioritaires**** (PMR, jeunes en insertion via collectivité, etc.). Attention toutefois aux conditions ADVENIR qui exigent que la borne soit ouverte au public dans des conditions raisonnables : une gratuité totale permanente peut être compatible mais doit être documentée dans le modèle économique présenté. À discuter avec votre opérateur.

Comment gérer la maintenance et le vandalisme dans des zones isolées ?

Le risque vandalisme existe particulièrement sur les bornes isolées. Plusieurs leviers de mitigation : (1) ****matériel robuste IK10 + IP55**** résistant aux dégradations physiques ; (2) ****éclairage et vidéosurveillance**** des sites sensibles ; (3) ****supervision en temps réel**** détectant immédiatement toute anomalie ou dégradation ; (4) ****intervention SAV sous 24-48h en zone urbaine, 48-72h en zone reculée**** comme l'intérieur guyanais ; (5) contrat de supervision incluant ****assurance dégradation**** pour les actes de vandalisme avéré. Pour les ****zones très isolées**** (Maripa-Soula, Camopi, Grand-Santi), nous recommandons des configurations renforcées avec coffret blindé et coordination avec les autorités locales sur la sécurisation.

Quels sont les délais réalistes pour un déploiement de 15-20 bornes en Guyane ?

Comptez **24 à 30 mois** entre la décision initiale et un parc complètement opérationnel. Le détail : étude de cadrage et schéma directeur 6-9 mois, montage financier (ADVENIR + FEDER) 4-8 mois, procédure marché public 6-12 mois selon procédure (MAPA plus court qu'un AO formel), travaux par tranches 6-12 mois. En Guyane, ajoutez 1-2 mois aux délais métropole pour la logistique d'acheminement des matériels (bornes DC notamment, par voie maritime via Cayenne). **Notre conseil** : démarrer par une tranche pilote de 5-8 bornes pour rôder le processus, puis enchaîner les tranches suivantes avec un délai réduit grâce aux acquis d'expérience.

Comment communiquer vers les usagers pour favoriser l'utilisation ?

Communication souvent sous-estimée. Plusieurs canaux à activer : (1) **carte interactive en ligne** sur le site de la collectivité + intégration sur Open Charge Map et Chargemap (référencement gratuit) ; (2) **signalétique physique** sur site (panneau directionnel + pictogramme au sol) ; (3) **inauguration de chaque tranche** avec couverture presse locale (France-Guyane, Guyaweb) et photos pour réseaux sociaux ; (4) collaboration avec **loueurs, hôteliers et acteurs touristiques** locaux pour relayer l'information à la clientèle ; (5) **reporting trimestriel public** (kWh distribués, CO2 évité) pour valoriser le service. Notre supervision génère automatiquement ces données. Budget communication typique : **2-5 %** du coût d'investissement total.

Comment le déploiement IRVE s'inscrit-il dans le plan de relance VE 2026-2028 CTG ?

Le plan de relance VE 2026-2028 en discussion à la CTG est susceptible d'impacter directement votre projet collectivité. Pistes évoquées : (1) **extension de l'aide CTG** à l'achat VE (actuellement 2 000 €) potentiellement vers entreprises et collectivités ; (2) **enveloppes d'accélération** pour bornes voirie communales (Macouria, Matoury, Rémire-Montjoly en priorité) ; (3) **coordination renforcée avec EDF SEI** sur les raccordements HTA ; (4) **incitations fiscales territoriales** pour les communes engagées tôt. Notre conseil : **intégrer dès maintenant ces orientations probables** dans votre schéma directeur, pour être positionné dès l'annonce officielle du plan. EZdrive suit ces évolutions et accompagne les collectivités dans l'anticipation.

Quel argumentaire pour porter le projet en délibération municipale ou communautaire ?

Quatre angles complémentaires à articuler : (1) **Obligation légale** : loi LOM et schéma directeur IRVE, sanctions LOM au 1er janvier 2027 sur certains équipements ; (2) **Économique** : cumul ADVENIR + FEDER + Région ramène le reste à charge à 30-40 % du coût initial, opportunité 2026 avant saturation ADVENIR 2027 ; (3) **Service public et attractivité** : équipement d'un standard moderne attendu par les habitants et touristes, positionnement territoire VE-friendly, soutien à l'écosystème touristique amazonien ; (4) **Transition écologique** : CO2 évité quantifiable (~140 t/an pour 15 bornes selon notre cas CAEL), cohérence avec le Plan Climat territorial et les engagements DOM. Nous fournissons à nos partenaires collectivités un **kit de délibération** intégrant chiffrage, simulation économique, comparaison territoires DOM et benchmarks métropole.

PROCHAINE ÉTAPE

Prêt à passer à l'action ?

EZdrive accompagne les collectivités dans leur projet borne : étude technique, dossier d'aides, installation IRVE certifiée et supervision.

ezdrive.fr/devis · ezdrive.fr/configurateur · 09 80 80 97 71