Publié le 14 avril 2023

Les bornes de recharge ont fait carburer la dernière commission transports et mobilités !

Ce sujet était attendu par les Epl depuis longtemps. Il concerne un large panel d'entre elles. Au-delà des seules Epl de stationnement, plusieurs autres sont concernées, que ce soit en matière de tourisme, d'aménagement ou chez les bailleurs sociaux, qui gèrent des parkings et sont donc concernées par l'installation de bornes de recharge.

Les objectifs de cette commission étaient de donner des clés de compréhension et des retours d'expérience pratiques pour que les Epl s'emparent du sujet.

La Scet a rappelé, dans un premier temps, **le cadre général des Infrastructures de Recharge de Véhicule Électrique (IRVE)** en dressant un état des lieux du déploiement, la réglementation applicable, la tarification et les acteurs.

Ensuite, les montages juridiques et les financement possibles ont été présentés en fonction du type d'Epl (bailleurs et Epl de stationnement) :

- **CDC Habitat a lancé la réflexion autour des bornes de recharge depuis plusieurs années**. Dès 2014, le modèle concessif rentre dans le champ des possibles. CDC Habitat signe en 2020 avec **Borne Recharge Service (BRS)** une concession d'une durée de 20 ans afin de déployer entre 15 000 à 35 000

bornes de recharge sur l'ensemble du parc immobilier. Ce dernier offre ainsi aux occupants des 510 000 logements une solution pour l'installation de bornes de recharge. Concrètement le locataire finance l'achat et la pose de la borne à un tarif préférentiel (760 euros TTC déduction faite de la prime ADVENIR). Le concessionnaire gère l'intégralité du service : de l'installation de la borne à la facturation de l'énergie consommée.

- La **Banque des territoires a présenté Logivolt** : il s'agit d'une solution développée pour les bailleurs et les copropriétés. Associé à des partenaires opérateurs référencés, Logivolt finance l'intégralité du coût de l'installation collective, sans reste à charge pour la copropriété. Seuls les résidents qui souhaitent équiper leur place de parking d'une borne de recharge individuelle payent un droit de connexion au moment de leur raccordement, et uniquement pour leur quote-part. L'opérateur gère toute la relation avec les locataires à savoir répondre aux demandes de bornes, mettre en place l'abonnement et facturer les consommations électriques.
    - **La Saemes, Epl de stationnement**, a donné également son expérience. Le modèle économique est différent des bailleurs, car ces Epl ne sont pas propriétaires des parkings et les exploitent sur des périodes relativement courtes de 4 à 7 ans. Pour répondre aux exigences, **la Seames a passé des contrats d'installation de bornes (majoritairement d'une puissance de 7 à 22 kVA) : 500 ont été déployées dans la parking de la Madeleine à Paris et 200 dans un second parking**. Dans ce marché, les recettes reviennent à l'Epl. Il y a ainsi deux prestations : l'accès au parking et le paiement de la recharge. Dans le cas des hubs de recharges, un autre modèle est possible : louer l'emplacement dans le parking, charge au prestataire d'exploiter le service. Dernier point notable, dans le cadre de sa politique de développement durable, la Saemes a souscrit en janvier 2019 un contrat d'énergie verte avec TotalEnergies. Celui-ci stipule que l'ensemble des bornes des parkings de la Saemes seront alimentées en électricité d'origine renouvelable.

La fédération nationale des métiers du stationnement (FNMS) est venue conclure ces travaux en rappelant l'action politique en la matière.

Vous trouverez plus d'information dans les documents ci dessous

Si vous souhaitez aborder un sujet spécifique lors de la prochaine Commission transports et mobilités, n'hésitez pas à contacter la FedEpl.

À télécharger