

# CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

POUR L'INSTALLATION ET EXPLOITATION  
D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES  
ELECTRIQUES

SUR VOIRIE

DANS LA COMMUNE DE NEUILLY-PLAISANCE.

Entre la commune de NEUILLY-PLAISANCE gestionnaire du domaine public, représentée par son maire, M. Christian DEMUYNCK dûment autorisé(e) par la délibération du conseil municipal du 30 juin 2021 d'une part

Ci-après dénommée « **le Gestionnaire** »,

Et

La ..... société ..... METROPOLIS,  
....., représenté par son  
Président M .....d'autre part

Ci-après dénommé « **l'Occupant** ».

Ci-après dénommées ensemble « **Les Parties** »

Et

En présence de la Métropole du Grand Paris, 15-19 avenue Pierre Mendès France, 75013 Paris, intervenant aux présentes, représentée par ....., Président, agissant pour le compte de la Métropole en application d'une délibération du conseil métropolitain en date du .....

Ci-après dénommée « **la Métropole** »

## SOMMAIRE

Préambule.....	3
Article 1 : Objet de la convention d'occupation du domaine public .....	3
Article 2 : Désignation des emplacements mis à disposition et projet d'installation.....	3
Article 3 : Destination du ou des emplacements .....	4
Article 4 : Etat des lieux .....	4
Article 5 : Exercice de la concurrence .....	4
Article 6 : Retrait des bornes de recharge .....	5
Article 7 : Redevance d'occupation du domaine public .....	5
Article 7.1 - Part fixe : droit d'entrée.....	5
Article 7.2 - Part variable : intéressement des communes .....	5
Article 7.3. – Modification de la part variable .....	6
Article 8 : Principes des obligations respectives liées aux engagements préalables de la convention-cadre de partenariat.....	6
8.1. – Opposabilité à l'Occupant de la convention-cadre .....	6
8.2. – Engagements de la convention-cadre transférés au Gestionnaire.....	6
8.3. – Retrait des permis de stationnement .....	6
Article 9 : Surcoûts générés par les collectivités publiques.....	7
Article 10 : Intuitu Personae.....	7
Article 11 : Durée de la convention.....	7
Article 12 : Résiliation pour motif d'intérêt général .....	8
Article 13 : Résiliation pour faute .....	8
Article 14 : Résiliation pour force majeure.....	9
Article 15 : Démarches administratives préalables aux travaux d'installation des infrastructures de recharge.....	9
Article 16 : Exploitation, entretien et maintenance des infrastructures de recharge – Responsabilité .....	9
Article 17 : Travaux ultérieurs sur la dépendance du domaine public.....	9
Article 17.1 – Travaux à l'initiative de l'occupant .....	9
Article 17.2 – Travaux à l'initiative du Gestionnaire .....	10
Article 18 : Règlement des litiges .....	10
Article 19 : Annexes.....	10

## **Préambule**

A l'issue d'une procédure d'appel à initiatives privées pour l'installation et l'exploitation d'infrastructures de recharges pour véhicules électriques (IRVE) sur voirie dans les communes de la Métropole hors Paris, la Métropole du Grand Paris a retenu l'offre du groupement SIIT-SPIE CityNetworks-Etotem (ci-après « l'Offre »).

Dans le cadre de l'organisation générale de ce projet, les membres du groupement précité ont créé METROPOLIS (ci-après « l'Occupant »), société dédiée, destinée à détenir des droits d'occupation de parcelles domaniales aux termes de conventions d'occupation du domaine public. Il est précisé que la société METROPOLIS reprend intégralement les droits et obligations des membres du groupement SIIT-SPIE CityNetworks-Etotem, sans que la mise en œuvre de cette entité ne génère de solidarité entre ses actionnaires au bénéfice des tiers.

L'offre est basée sur la remise en service des stations ex-Autolib par remplacement de bornes et sur des déploiements complémentaires sur l'ensemble des communes du territoire de la Métropole (sauf Paris), en vue de créer un réseau de stations de recharges comprenant 3 084 points de charge répartis sur les 130 communes concernées.

Dans ce contexte, après autorisation de son Conseil Métropolitain en date du 15 mai 2020, elle a signé avec l'Occupant, le ....., une **CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT pour L'INSTALLATION ET L'EXPLOITATION D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES SUR VOIRIE DANS LES COMMUNES DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS (annexe 1** à la présente convention) ;

Les dispositions de la présente convention d'occupation du domaine public doivent être compatibles avec celles de la convention-cadre de partenariat.

## **Article 1 : Objet de la convention d'occupation du domaine public**

Sans préjudice des règlements adoptés par l'autorité de police chargée de la circulation et du stationnement sur le domaine public occupé, le présent document a pour objet de fixer les conditions d'occupation du domaine public par les infrastructures nécessaires au service de recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, et notamment les obligations respectives des Parties.

Elle est précaire et révocable pour tout motif d'intérêt général, conformément aux dispositions de l'article L.2122-3 du Code général de la propriété des personnes publiques.

## **Article 2 : Désignation des emplacements mis à disposition et projet d'installation**

La présente convention d'occupation du domaine public est accordée sur les 4 sites délimités sur le plan en **annexe 2** à la présente, représentant 25 emplacements de recharge.

- [Références cadastrales de l' (ou des) emplacement(s) et plans en annexe identifiant clairement le ou les emplacements, le nombre de bornes de recharge et la surface des emprises].

Les caractéristiques des bornes de recharge prévues sur ces emplacements, ainsi que le projet d'aménagement, sont mentionnés sur le plan en **annexe 2**.

### **Article 3 : Destination du ou des emplacements**

L'autorisation est accordée à l'Occupant en vue uniquement de créer, entretenir et exploiter un réseau de 24 infrastructures nécessaires à la recharge de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables.

L'exploitation des infrastructures de recharges électriques par l'Occupant ne peut donner lieu à la constitution d'un fonds de commerce au sens de la législation sur les baux commerciaux.

### **Article 4 : Etat des lieux**

Un état des lieux sera réalisé de manière contradictoire par les Parties avant la prise d'effet de ladite convention et sera annexé en **annexe 3**.

Au cas où suite aux interventions effectuées sur les ex-stations Autolib après l'arrêt du service, cet état des lieux mettrait en évidence des écarts par rapport à l'état initial du site pris en considération par l'Occupant, le montant de la part fixe de la redevance, lequel couvre la valeur locative de la parcelle domaniale, serait modifié dans les conditions de l'article 7.1 ci-après.

Dans l'hypothèse où certaines autorisations ne pourraient être obtenues pour des raisons techniques ou administratives, le Gestionnaire et l'Occupant rechercheront d'un commun accord un emplacement de substitution, présentant des caractéristiques compatibles avec l'économie du projet. Le Gestionnaire accepte expressément le principe et les conditions de cette substitution.

### **Article 5 : Exercice de la concurrence**

Les droits de l'Occupant ne doivent pas avoir pour effet de fausser la concurrence.

Cependant, le Gestionnaire s'oblige à consulter l'Occupant avant toute démarche qu'il engagerait en vue de développer et diversifier les prestations sur son territoire.

## Article 6 : Retrait des bornes de recharge

Pendant toute la durée d'occupation du domaine public, l'Occupant s'engage à informer le Gestionnaire de tout changement de situation qui justifierait sa décision de procéder au retrait de la ou des bornes de recharge. Cette information doit être notifiée au gestionnaire du domaine public dans un délai préalable de trois mois minimum avant les travaux rendus nécessaires à cette occasion.

## Article 7 : Redevance d'occupation du domaine public

La redevance pour occupation du domaine public de voirie liée aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques qui sera appelée auprès de l'Occupant sera définie comme suit :

- une part fixe payable en une seule fois valant droit d'entrée ;
- une part variable payable chaque année perçue au titre d'un intéressement des communes ;

### Article 7.1 - Part fixe : droit d'entrée

L'Occupant versera au Gestionnaire, dans les 30 jours à compter de la date de mise en exploitation de chaque station prévue en annexe 2, un droit d'entrée de **5 000 euros HT par emplacement de stationnement** de la station ainsi mis à disposition par le Gestionnaire, dans la limite du programme contractuel ci-après annexé (**annexe n°4**).

*En cas de déploiement complémentaire au-delà du programme contractuel, le droit d'entrée sera discuté entre les Parties et sera soit intégré dans la présente convention soit l'objet d'un avenant.*

*En cas d'écarts constatés lors de l'état des lieux tels que visés à l'article 4, le droit d'entrée sera réduit du montant du surcoût correspondant aux travaux induits par rapport à un simple remplacement de bornes.*

### Article 7.2 - Part variable : intéressement des communes

Lorsque l'Occupant atteindra des résultats annuels bénéficiaires, il versera au titre de la part variable de la redevance pour occupation du domaine public au 30 juin de l'année N, la quote-part de l'intéressement des communes fixée à 50% du résultat net de l'année N-1 au prorata du nombre d'emplacements de la station mis à sa disposition par le Gestionnaire. Ce prorata sera établi sur la base du nombre d'emplacements du programme contractuel en annexe 4 confiés par la commune Gestionnaire ramené au nombre total d'emplacements du programme contractuel en annexe 4 confiés par l'ensemble des communes de la Métropole, ces quantités étant établies au 31 décembre de l'année N-1.

A cet effet, l'Occupant transmettra annuellement à la Métropole les documents comptables dans les six mois à compter de la clôture de son exercice comptable.

Les quantités étant établies au 31 décembre de l'année N-1, le montant de cette quote-part sera validé par la Métropole avant communication au Gestionnaire de la répartition de l'intéressement.

Conformément à l'article L.2125-3 du CGPPP, la redevance doit « *tenir compte des avantages de toute nature procurés au Titulaire de l'autorisation* ».

En conséquence, le montant susvisé de la part variable de la redevance qui précisément couvre les avantages de l'occupation procurés à l'Occupant sera modifié en application des principes de l'article 7.3., le cas échéant.

Le Gestionnaire s'engage à appliquer le montant de cette redevance (part fixe et part variable) au titre de la fixation du montant de la redevance domaniale associée à l'implantation et à l'exploitation des stations de recharges pour véhicules électriques, déterminée conformément

aux principes des articles L.2125-1 et L.2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques.

### Article 7.3. – Modification de la part variable

La part variable de la redevance devant être fixée conformément à l'article L.2125-1 du CGPPP, au plus près de la réalité économique, la quote-part annuelle de l'intéressement contractuel fixée à l'article 7.2, correspondant à des emplacements immobilisés (travaux de voirie, fermeture de la voie à la circulation, dégradations importantes, etc.) pendant une durée de plus d'un mois au cours de l'année N-1 pour des raisons indépendantes de la volonté de l'Occupant, ne sera pas versée au Gestionnaire.

## **Article 8 : Principes des obligations respectives liées aux engagements préalables de la convention-cadre de partenariat**

### 8.1. – Opposabilité à l'Occupant de la convention-cadre

Les engagements pris par l'Occupant suivant les termes de la convention-cadre s'appliquent à l'égard du Gestionnaire au titre de la présente convention d'occupation du domaine public.

### 8.2. – Engagements de la convention-cadre transférés au Gestionnaire

Le Gestionnaire n'étant pas signataire de la convention-cadre, il s'engage au titre de la présente convention à respecter les obligations suivantes :

- ✓ Toute mise à disposition de parcelles de terrain privé à l'initiative du Gestionnaire ou d'une autre collectivité publique pour installer des infrastructures de recharge sera faite à titre gratuit ;
- ✓ Le Gestionnaire s'interdit formellement d'intervenir sur les infrastructures de recharge et engage son entière responsabilité sur toutes les conséquences pouvant résulter du non-respect de cette interdiction ;
- ✓ Le Gestionnaire s'engage à faire respecter l'interdiction de stationnement sur les emplacements objet de la présente convention, conformément aux dispositions de l'article R417-10 modifié par décret n°2003-536 du 20 juin 2003. Il s'engage à communiquer à l'Occupant à première demande, les coordonnées téléphoniques directes du service chargé de la verbalisation ;
- ✓ L'Occupant pourra contrôler le taux de respect de l'interdiction de stationner. La responsabilité du Gestionnaire pourra être mise en jeu en cas de non-respect significatif et récurrent de l'interdiction de stationner.

### 8.3. – Retrait des permis de stationnement

Dans l'hypothèse d'un retrait des permis de stationnement, l'Occupant sera indemnisé dans un délai maximum de deux mois à compter de la décision effective de retrait des postes de préjudice suivants :

- ✓ la valeur non amortie des infrastructures ;
- ✓ la valeur non amortie des droits d'entrée ;
- ✓ les frais de rupture des contrats pour l'exploitation-maintenance ;

- ✓ le manque à gagner calculé sur la base du compte d'exploitation prévisionnel ci-après annexé (**annexe n°5**).

## **Article 9 : Surcoûts générés par les collectivités publiques**

D'une manière générale, les surcoûts générés par les contraintes réglementaires liées à la voirie, à la circulation, au stationnement, notamment au déplacement et/ou modifications des infrastructures, aux travaux ultérieurs et aux nouvelles demandes du Gestionnaire, seront intégralement supportés par le Gestionnaire.

## **Article 10 : Intuitu Personae**

La présente convention est accordée intuitu personae à l'Occupant.

## **Article 11 : Durée de la convention**

La présente convention prend effet à la date de sa notification par le Gestionnaire à l'Occupant pour une durée de 15 ans et arrivera à échéance au plus tard 12 mois après l'échéance contractuelle de la convention-cadre.

La durée est fixée en considération de la durée d'amortissement des investissements et des dépenses de fonctionnement réalisées par l'occupant pour les besoins liés à l'exploitation et à la maintenance des infrastructures de recharge.

A l'expiration de la durée contractuelle de la convention, les infrastructures de recharges déployées pourront faire l'objet d'une nouvelle convention d'occupation du domaine public suivant des conditions de procédure et de fond à négocier en temps utile.

Six mois avant l'expiration de la convention, le cas échéant, un état des lieux sera réalisé contradictoirement par le Gestionnaire et l'Occupant.

## **Article 12 : Résiliation pour motif d'intérêt général**

La présente convention pourra être résiliée pour motif d'intérêt général, notifié par lettre recommandée avec accusé de réception avec un délai de prévenance de 6 mois. Dans un tel cas, le montant de l'indemnité due par le Gestionnaire à l'Occupant sera égal, à l'exclusion de toute autre montant, à la somme de :

- la valeur non amortie des ouvrages installés sur le domaine public ;
- la valeur non amortie du droit d'entrée (article 7) ;
- les coûts de rupture des contrats conclus pour la réalisation des travaux et l'exploitation entre l'Occupant et ses prestataires ;
- le manque à gagner résultant de cette rupture anticipée, calculé sur la base du compte d'exploitation ci-après annexé en annexe n°5 ;
- les éventuels frais de dépose et de remise en état du domaine public ou privé concerné.

## **Article 13 : Résiliation pour faute**

La présente convention pourra être résiliée par le Gestionnaire dans les cas suivants :

- Non-paiement de la redevance à l'échéance convenue, après mise en demeure de l'Occupant par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet pendant un délai de trois (3) mois ;
- Manquements graves et répétés aux prescriptions règlementaires ou faute d'une particulière gravité mettant en danger les personnes ou portant atteinte grave à la voirie.

Dans ce cas, l'Occupant percevra une indemnité d'un montant limité à la valeur non amortie des équipements et à une proportion du droit d'entrée égale à la durée restante de la présente convention ramenée à la durée totale de 15 ans.

Le Gestionnaire devra respecter les modalités suivantes :

- ✓ Adresser à l'Occupant une lettre de mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception en lui impartissant un délai de trois mois pour respecter ses obligations ;
- ✓ En cas de persistance des manquements à l'expiration de ce délai de trois mois, le Gestionnaire pourra résilier la présente convention aux torts de l'Occupant dans un délai de trois mois.
- ✓ En cas d'urgence liée à la dangerosité imminente créée par les manquements de l'Occupant, le Gestionnaire pourra résilier la présente convention dans les 15 jours après constat contradictoire de l'infructuosité de la mise en demeure. Lors du constat contradictoire, l'Occupant pourra faire ses observations afin de réserver ses droits le cas échéant.

## **Article 14 : Résiliation pour force majeure**

En cas de survenance d'un évènement de force majeure persistant plus de 90 jours consécutifs, la résiliation pourra être prononcée à la demande de l'une ou l'autre des Parties et ses conséquences financières seront déterminées en fonction des règles et principes arrêtés par la jurisprudence des juridictions administratives.

## **Article 15 : Démarches administratives préalables aux travaux d'installation des infrastructures de recharge**

L'Occupant est tenu d'informer par tout moyen le Gestionnaire du calendrier des travaux d'installation des infrastructures de recharge, dès qu'il en a connaissance, et l'autorité titulaire du pouvoir de police chargée de la circulation et du stationnement sur le domaine public occupé si cette autorité est distincte du Gestionnaire.

## **Article 16 : Exploitation, entretien et maintenance des infrastructures de recharge – Responsabilité**

L'Occupant est tenu de maintenir en permanence en bon état de fonctionnement et à ses frais exclusifs toutes les infrastructures faisant l'objet de la présente convention. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Sauf cause légale exonératoire de responsabilité, l'Occupant est responsable de tous les accidents et dommages pouvant résulter de l'occupation ou de l'exploitation des ouvrages, sans préjudice du droit de recours contre tout tiers dont la responsabilité pourrait être engagée.

## **Article 17 : Travaux ultérieurs sur la dépendance du domaine public**

### **Article 17.1 – Travaux à l'initiative de l'occupant**

L'Occupant réalisera les travaux sur le domaine public routier conformément aux prescriptions techniques applicables pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics prévues par l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

L'Occupant effectuera les demandes de raccordement (électrique et Télécom) auprès des gestionnaires de ces réseaux.

L'Occupant fera son affaire de la souscription de toute assurance obligatoire liée à ses travaux et à son exploitation.

## Article 17.2 – Travaux à l'initiative du Gestionnaire

Le Gestionnaire du domaine public peut, lorsque l'intérêt du domaine et son affectation le nécessitent, demander à l'Occupant de faire déplacer l'(ou les) infrastructure(s) de recharge concernée(s). Les coûts correspondants seront pris en charge par le Gestionnaire.

La Commune, sauf en cas d'urgence, informera l'occupant de son intervention au moins un mois avant celle-ci.

Si la durée d'interruption doit excéder 3 mois, le Gestionnaire et l'Occupant se réuniront pour décider d'une nouvelle implantation, ou d'une indemnisation de l'Occupant

Les Parties conviennent, notamment si l'Occupant le demande, du (ou des) nouveaux lieux d'affectation de l'(ou des) infrastructure(s) de recharge sur le domaine public. En cas d'accord, celui-ci sera matérialisé par la conclusion d'un avenant au plan annexé à la présente convention.

L'Occupant devra informer le Gestionnaire des durées d'immobilisation par station impactée avant le 30 mars de l'année N pour l'année N-1.

## Article 18 : Règlement des litiges

Tout différend entre les Parties à l'occasion de l'interprétation de l'exécution ou de la résiliation de la présente convention devra faire obligatoirement l'objet d'une tentative de règlement amiable. A défaut de règlement amiable dans un délai de quatre mois, la partie la plus diligente pourra saisir le tribunal administratif du lieu du Gestionnaire.

## Article 19 : Annexes

Sont annexées à la présente convention les annexes suivantes auxquelles les Parties confèrent valeur contractuelle :

- ✓ Annexe n°1 : Convention-cadre de partenariat
- ✓ Annexe n°2 : Plan des emplacements mis à disposition et caractéristiques des bornes de recharge
- ✓ Annexe n°3 : Etat des lieux contradictoires avec reportage photographique
- ✓ Annexe n°4 : Programme contractuel
- ✓ Annexe n°5 : Compte d'exploitation prévisionnel

Fait à Neuilly-Plaisance en trois exemplaires originaux,

Le .....

**Le gestionnaire :**

Commune de NEUILLY-PLAISANCE

Représenté par son Maire : M Christian DEMUYNCK

**L'Occupant :**

Représenté par : M.

**La Métropole du Grand Paris :**

Représenté par son Président : M.

## Annexe n°1 : Convention cadre de partenariat



### CONVENTION-CADRE DE PARTENARIAT

INSTALLATION ET EXPLOITATION

D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES  
ELECTRIQUES

SUR VOIRIE

DANS LES COMMUNES DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

Entre

**La Métropole du Grand Paris**, 15-19 avenue Pierre Mendès France, 75013 Paris, représentée par Monsieur Patrick OLLIER, Président, agissant pour le compte de la Métropole en application d'une délibération du conseil métropolitain en date du vendredi 15 mai 2020,

Dénommée ci-après « la Métropole »,

Et

**Le groupement constitué de SPIE CityNetworks, SIIT et E-TOTEM auquel se substituera la société de projet METROPOLIS SAS dès sa création**, représenté par Monsieur Luc SAUZE, Directeur Général de SPIE CityNetworks (mandataire du groupement), Henri PIGANEAU, Président de SIIT et Hervé SONNEVILLE, Président d'e-totem,




Dénommé ci-après « l'Opérateur »,

Handwritten initials: a blue checkmark, 'LS', 'H', and 'M'.

## SOMMAIRE

PREAMBULE.....	4
Article 1 - OBJET .....	5
Article 2 - REPARTITION PREVISIONNELLE .....	6
Article 3 - CONDITIONS D'INTERVENTION.....	6
Article 3.1 - Disposition générales du service.....	6
Article 3.2 - Créations des infrastructures de charge .....	7
Etat des lieux .....	7
Travaux d'investissement.....	7
Mise à disposition du domaine public ou privé.....	7
Caractéristiques techniques des infrastructures de recharges .....	8
Marque commerciale .....	8
Article 4 - ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE .....	8
Article 4.1 - Gestion de l'entretien des infrastructures de charge.....	8
Article 4.2 - Responsabilité et assurances .....	9
Article 5 - GESTION DES INSTALLATIONS DE RECHARGE .....	9
Article 5.1 - L'accès aux infrastructures de charge .....	9
Article 5.2 - Le stationnement .....	9
Article 5.3 - La supervision des infrastructures de charge .....	10
Article 5.4 - Interopérabilité pour les usagers .....	10
Article 5.5 - Cartographie et suivi du patrimoine.....	10
Article 5.6 - Déplacement d'ouvrages.....	11
Article 5.7 - Retrait des permis de stationnement.....	11
Article 5.8 - La fourniture d'électricité .....	11
Article 5.9 - La communication des IRVE .....	11
Article 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES.....	12
Article 6.1 - Montant d'investissement et d'exploitation.....	12
Article 6.2 - Redevances.....	12
Part fixe : droit d'entrée .....	12
Part variable : intéressement des communes .....	12
Article 7 - Recettes et tarification.....	13
Article 8 - DELAIS DE VALIDITE DE LA CONVENTION .....	13
Article 9 - COMMUNICATION .....	14
Article 10 - RAPPORT D'ACTIVITE .....	14
Article 11 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION-CADRE ET/OU LITIGE .....	15

Article 11.1 -	Résiliation de la convention-cadre .....	15
Article 11.2 -	Litiges .....	15
Annexe 1 :	Plan de déploiement prévisionnel par commune .....	16
Annexe 2 :	Equilibre économique prévisionnel du modèle.....	18

## PREAMBULE

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Métropole du Grand Paris (MGP) est un établissement public de coopération intercommunale d'une superficie de 814 km<sup>2</sup> qui regroupe Paris, les 123 communes des trois départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et 7 communes des départements limitrophes de l'Essonne et du Val d'Oise, soit près de 7,2 millions d'habitants. Intercommunalité de Maires, elle détermine les orientations stratégiques des communes de la zone dense continue en matière d'aménagement, de logement, d'environnement et de développement économique.

La Métropole du Grand Paris est très engagée en matière de transition énergétique et de mobilités durables à travers la création de la Zone à Faibles Émissions au 1<sup>er</sup> juillet 2019 ou les travaux du Pacte pour une logistique métropolitaine. Si, contrairement aux autres métropoles françaises, la Métropole du Grand Paris ne dispose pas de la compétence de création, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE), elle est compétente en matière de lutte contre la pollution de l'air, de lutte contre les nuisances sonores et de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie. Aussi, dans le cadre de son Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) approuvé par le Conseil de la Métropole le 12 novembre 2018, quatre axes ont été identifiés pour développer la mobilité durable :

1. Encourager le report modal (multiplier par trois les déplacements à vélo et augmenter de 20% les déplacements en transports en commun d'ici à 2030).
2. Accélérer la transition énergétique des véhicules (viser les 100% de véhicules propres en 2030 et développer massivement l'installation de bornes de recharge et de stations d'avitaillement).
3. Réduire la circulation automobile en encourageant le covoiturage de proximité.
4. Accompagner les habitants et les acteurs dans une plus grande maîtrise de leurs déplacements (développement du télétravail et de tiers-lieux, organisation logistique du territoire).

Afin de contribuer à l'objectif national fixé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015 de 7 millions de points de charge publics et privés en France à l'horizon 2030, la Métropole du Grand Paris souhaite maintenir un réseau de bornes de recharge et accompagner la mise en place de nouvelles infrastructures sur voirie à la suite de l'arrêt, le 31 juillet 2018, du service Autolib' qui concernait 73 communes à l'intérieur du périmètre métropolitain.

Aujourd'hui, la Métropole du Grand Paris compte plus de 7 000 points de charge sur voirie (dont 6 000 bornes remises à la disposition des communes pour l'ex-service Autolib'). Fondée sur une analyse de marché, les besoins estimés pour satisfaire les utilisateurs de la Métropole (hors Paris) est de 1 100 points de charge à horizon 2022. Par ailleurs, si 22 500 véhicules électriques circulent aujourd'hui dans la Métropole, ce nombre devrait être multiplié par trois d'ici à 2022.

La Métropole du Grand Paris souhaite faciliter l'émergence d'une offre de recharge électrique sur voirie économiquement robuste regroupant un maximum de communes, lisible pour l'utilisateur et répondant aux différents usages (particuliers, professionnels). Afin d'assurer une continuité territoriale et une égalité de traitement des communes, celle-ci pourra prendre la forme d'une remise en service des bornes Autolib' existantes et/ou le développement d'un nouveau réseau de bornes électriques.

Pour ce faire, la Métropole accompagnera les opérateurs privés, par l'intermédiaire des communes, en leur facilitant l'accès au domaine public.

Cet appel à initiatives privées porte sur l'intégralité de la Métropole du Grand Paris, à l'exception de la ville de Paris.

La Métropole a approuvé le lancement d'un appel à initiatives privées dont l'objectif est de recenser les intentions de tout opérateur privé intéressé en matière de déploiement d'IRVE sur le territoire de la commune.

La Métropole a publié cet avis à initiatives privées en juillet 2019 afin de consulter tous les opérateurs d'IRVE ainsi que leurs partenaires potentiels, dans l'optique de connaître l'ensemble de leurs projets de déploiement d'infrastructures de recharge sur le territoire de la Métropole d'ici 2022.

La Métropole du Grand Paris a ainsi pu recueillir précisément les projets d'investissements portés par des opérateurs économiques privés en matière de déploiement d'IRVE sur le territoire métropolitain.

Cet appel à initiatives privées spécifiait que, dans l'hypothèse où les intentions de déploiement annoncées seraient suffisamment détaillées, fiables, homogènes sur le territoire et en cohérence avec ses politiques publiques et ses objectifs en matière de réduction d'émission de polluants, la Métropole faciliterait l'accès au domaine public des communes par la mise en place de conventions d'occupation de leur domaine public.

A l'issue de cet appel à initiatives privée publié sur le BOAMP et le JOUE et analyse des candidatures déposées, les élus de la Métropole ont décidé de retenir l'Opérateur pour conclure un partenariat exclusif visant à construire, installer et exploiter des bornes de recharges pour véhicules électriques accessibles à tous sur l'espace public.

**Conformément à cette délibération du Conseil de la Métropole en date du vendredi 15 mai 2020, il est convenu :**

## ARTICLE 1 - OBJET

Par la présente convention, l'Opérateur s'engage, à son initiative, à ses frais et sous sa responsabilité, à équiper, exploiter et entretenir à court terme jusqu'à environ 3 084 points de recharges pour véhicules électriques sur le territoire de la Métropole, en particulier en réactivant les anciennes stations Autolib' et en créant de nouvelles stations (dont *hubs*). Des déploiements complémentaires pourront être envisagés à horizon plus lointain, et fonction des besoins des utilisateurs.

La présente convention sera complétée ultérieurement par des conventions d'occupation du domaine public valant permissions de voirie délivrées par les municipalités, et le cas échéant par les autres propriétaires publics concernés, mentionnant les emplacements mis à disposition.

Dans la limitation de son rôle de facilitatrice, la Métropole du Grand Paris sera signataire de ces conventions aux cotés des communes et de l'Opérateur.

Ces conventions d'occupation du domaine public seront instruites par les communes ou toute autre personne publique concernée qui les délivreront.

La Métropole mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre l'aboutissement et la mise au point de ces conventions.

Sauf cas particulier, le principe de ces conventions sera l'exclusivité de l'implantation et de l'exploitation d'IRVE sur le domaine public et privé de la commune.

Chaque convention d'occupation du domaine public délivrée aura pour terme celui de la présente convention.

Le stationnement sur les emplacements des stations de recharge sera interdit aux véhicules thermiques. Les arrêtés concernant la réglementation du stationnement seront pris par les communes, autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement.

A ce titre, l'Opérateur sollicitera directement les maires des communes d'implantation de ces installations afin d'obtenir les autorisations administratives nécessaires.

La coordination de ces différents arrêtés sera assurée par la Métropole en collaboration avec les communes.

## ARTICLE 2 - REPARTITION PREVISIONNELLE

L'Opérateur s'engage à respecter, dans la mesure du possible et dans la mesure du respect de son équilibre économique, son plan de déploiement des infrastructures de recharge par commune spécifié en annexe 1.

Il informera la Métropole de toute difficulté dans la mise en œuvre de ce plan de déploiement, que la difficulté soit de nature calendaire, technique ou qu'elle soit issue d'une réticence de la commune à rejoindre le dispositif.

## ARTICLE 3 - CONDITIONS D'INTERVENTION

L'Opérateur s'engage à respecter l'intégralité des dispositions techniques spécifiées ci-dessous, à savoir :

### Article 3.1 - Disposition générales du service

Le service recouvrira l'investissement (travaux de création) et le fonctionnement (maintenance, exploitation, gestion du patrimoine et consommations d'électricité, supervision et interopérabilité, commercialisation des services de recharge, etc.) des infrastructures de charge.

Les infrastructures de recharge seront ouvertes au public, et à tous types de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, 24h/24 et 7j/7 (sauf cas particulier d'emplacements non accessibles 24h/24).

## Article 3.2 - Créations des infrastructures de charge

### **Etat des lieux**

Un état des lieux avant travaux sera établi contradictoirement entre l'Opérateur et la commune préalablement à la délivrance de chaque autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

### **Travaux d'investissement**

Les travaux portent sur l'adaptation et la remise en service des anciennes stations Autolib', ainsi qu'en la création de nouvelles Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques.

Ils seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de l'Opérateur et comprendront les opérations de :

- Fourniture et pose des bornes ;
- Génie civil et raccordements en tant que de besoin au réseau de distribution publique d'électricité et de télécommunications ;
- Aménagement avec réalisation de signalétique verticale ;
- Equipement des bornes en systèmes de télégestion et interopérabilité.

L'emplacement des nouvelles infrastructures sera défini d'un commun accord entre les communes concernées et l'Opérateur, sur la base du plan de déploiement en annexe 1.

En cas d'accord de principe donné sur les implantations proposées, l'Opérateur engagera auprès de la commune concernée les procédures requises pour réaliser les travaux (demande d'Autorisation d'Exécution de travaux et d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public).

Dans l'hypothèse où certaines autorisations ne pourraient être obtenues pour des raisons techniques ou administratives, l'Opérateur et la commune rechercheront d'un commun accord le meilleur emplacement possible de substitution.

### **Mise à disposition du domaine public ou privé**

Les communes mettront à disposition de l'Opérateur, et le cas échéant après conventionnement avec les propriétaires publics concernés, les terrains d'assiette devant supporter les infrastructures de recharge. Les modalités de cette mise à disposition devront faire l'objet d'une communication à la Métropole.

La redevance pour occupation du domaine public est définie à l'article 6. Au cas où l'Opérateur deviendrait « opérateur national » au sens de la loi du 4 août 2014-877, les dispositions de l'article 6 continueraient à s'appliquer.

Dans le cas où la collectivité solliciterait la mise à disposition d'un terrain « privé » pour installer une station de charge, « le propriétaire » mettra à disposition de la collectivité et donc de l'Opérateur, à titre gratuit, les terrains d'assiette devant supporter les infrastructures de charge. Cette mise à disposition d'un terrain privé, sera constatée par une convention d'occupation publique du domaine privée établie entre l'Opérateur, la commune et « le propriétaire privé » concerné.

Handwritten initials and marks: a blue checkmark, 'AS', 'M', and 'CG'.

### **Caractéristiques techniques des infrastructures de recharges**

Les infrastructures de recharges proposées devront respecter ou se rapprocher des caractéristiques suivantes :

- Les bornes devront être construites dans un matériau durable et recyclable ;
- Les infrastructures devront s'intégrer au paysage urbain en proposant des couleurs et matériaux de surface sobres et adaptés ;
- Chaque station devra proposer à minima 2 points de charge pour les bornes lentes, accélérées, rapides, permettant de recharger 2 véhicules électriques en simultané ;
- La puissance délivrée sera comprise entre 3 kW et 150 kW par point de charge, suivant les stations.

L'Opérateur est libre de proposer des fonctionnalités annexes associées à ces bornes, avec l'accord des communes et de la Métropole.

### **Marque commerciale**

La création et l'exploitation du réseau se fera sous une identité de marque libellée comme suit : « Metropolis – Bornes de recharge ».

L'Opérateur déposera cette marque à l'INPI pour son propre compte.

## **ARTICLE 4 - ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE**

### **Article 4.1 - Gestion de l'entretien des infrastructures de charge**

L'Opérateur organisera la gestion technique, administrative et patrimoniale des infrastructures de charge. Pour ce faire, il s'engage à réaliser les prestations correspondantes, par ses moyens propres ou par des entreprises et prestataires spécialisés.

L'Opérateur, en tant que maître d'ouvrage, aura toutefois la faculté d'interrompre le service pour toutes les opérations d'investissement, de mise en conformité et de maintenance des ouvrages ainsi que pour les réparations urgentes que requiert le matériel. Quand les circonstances exigeront une intervention immédiate, l'Opérateur sera autorisé à prendre d'urgence les mesures nécessaires. Ses représentants ou prestataires recevront toutes facilités de la part de la collectivité.

Les collectivités s'interdiront formellement toute intervention sur les infrastructures de recharge. En cas d'inobservation de cette règle, la responsabilité de l'Opérateur ne saurait être retenue si un accident ou dysfonctionnement se produisait sur l'installation.

L'entretien comprendra :

- Les opérations de maintenance préventive ;
- Les opérations de maintenance curative (dépannages et réparations y compris en cas de sinistre);
- Toute opération nécessaire au bon fonctionnement des infrastructures de recharge.

L'Opérateur devra :

- constamment maintenir la totalité du domaine public ou privé mis à sa disposition et les aménagements réalisés en bon état d'entretien ;
- prendra à sa charge tous les travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement des aménagements réalisés pendant toute la durée de la convention.

## Article 4.2 - Responsabilité et assurances

L'Opérateur s'engage à faire sienne toute obligation d'assurance pour couvrir les risques inhérents à l'activité qu'il met en œuvre sur le domaine public.

Il lui appartient de prendre toutes les assurances liées aux dommages matériels, corporels ou autres, pouvant être occasionnés durant l'occupation du domaine public, et susceptibles d'engager sa responsabilité. Il lui incombe également de prendre en charge toutes les assurances pouvant couvrir les risques subis par les bornes implantées sur le domaine public.

L'Opérateur s'engage ainsi à prendre toutes dispositions utiles ou nécessaires pour assurer ses installations, techniques ou commerciales, son matériel ou mobilier, contre les dommages qu'il pourrait subir dans le cadre de son activité.

## ARTICLE 5 - GESTION DES INSTALLATIONS DE RECHARGE

### Article 5.1 - L'accès aux infrastructures de charge

Les infrastructures seront accessibles aux usagers. Ils devront s'identifier sur l'infrastructure, par exemple via un badge de type RFID (Radio Fréquence Identification) ou via application sur smartphone. Le système d'identification sera couplé avec un système de paiement. L'accès pourra également se faire sans abonnement, par carte bancaire via un terminal de paiement NFC, ou smartphone via internet, ou tout autre moyen adapté qui pourrait s'avérer pertinent.

### Article 5.2 - Le stationnement

Les communes accueillant des infrastructures de recharge s'engageront à faire respecter l'interdiction de stationner faite aux véhicules non rechargeables ou n'effectuant pas de recharge sur les places de stationnement équipées d'infrastructures de recharge en usant de tous les moyens en leur possession. Ce point étant essentiel, l'Opérateur devra disposer du numéro de téléphone direct des services en charge de la verbalisation de chaque ville, pour une intervention immédiate. Pour chaque ville, il sera étudié la possibilité de laisser la compétence de verbalisation des places de recharge à l'Opérateur. En cas de besoin, le taux de respect de ces dispositions pourra être contrôlé par l'Opérateur, et les éventuelles conséquences être prévues dans les conventions d'occupation du domaine public.

### Article 5.3 - La supervision des infrastructures de charge

Chaque infrastructure sera dotée d'un système de communication, qui permettra de renvoyer des informations vers un dispositif de supervision pour son exploitation et informer de la disponibilité et des défauts de fonctionnement éventuels des infrastructures.

L'offre de supervision doit notamment permettre de gérer les services suivants :

- Gestion de l'identification;
- Suivi des usages;
- Fonctionnalité en temps réel ;
- Volet maintenance ;
- Solution de paiement mise en place par le gestionnaire du service de charge.

Le système de supervision devra permettre de collecter toutes les informations nécessaires à l'exploitation du service et de recenser toute utilisation, notamment de suivre et gérer les informations liées au fonctionnement des infrastructures.

L'Opérateur prendra le soin de recueillir les autorisations éventuellement nécessaires auprès de la CNIL pour effectuer ce suivi. Il s'engage à donner l'accès à la Métropole au suivi de ces données ou à lui communiquer un rapport annuel complet des principales statistiques (nombre d'abonnés, nombre de recharges, consommation électrique, etc.) afin d'alimenter les indicateurs développement durable et énergie-climat de la Métropole.

### Article 5.4 - Interopérabilité pour les usagers

Le but de l'interopérabilité est de permettre à l'utilisateur de se recharger librement, quel que soit son opérateur, partout où il se trouve.

Une plateforme nationale « GIREVE » s'est mise en place sur laquelle certains opérateurs de mobilité s'engagent progressivement.

Le système de supervision devra disposer des informations nécessaires afin de pouvoir satisfaire à l'itinérance des données selon les recommandations établies par GIREVE ou autre plateforme.

À terme, les utilisateurs de véhicules électriques devraient pouvoir se connecter sur tous les points de charge, quel que soit leur fournisseur de service, soit une interopérabilité à l'image de celle existante dans le monde bancaire, la téléphonie mobile ou le transport autoroutier.

### Article 5.5 - Cartographie et suivi du patrimoine

L'Opérateur élaborera puis actualisera, en fonction de l'évolution des installations, une cartographie numérique géo référencée des ouvrages. Il se charge si nécessaire de déclarer les ouvrages auprès du guichet unique et de répondre aux Déclarations de Travaux (DT) et Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

L'Opérateur mettra à disposition différents types d'informations afférentes aux infrastructures de charge:

- Il rendra disponible les données sur l'infrastructure déployée et toutes ses évolutions afin

qu'elles soient répertoriées dans un répertoire central ouvert ;

- Il renverra les données essentielles sur l'infrastructure déployée à la plateforme open data gouvernementale des données publiques ([www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)) de façon à ce qu'elles puissent faire l'objet d'un recensement national ;
- Il rendra disponible, auprès d'une plateforme nationale ouverte, les informations relatives à la géolocalisation, au mode de charge, à la puissance délivrée, à la disponibilité et au mode de tarification des infrastructures de charge.

## Article 5.6 - Déplacement d'ouvrages

S'il y a nécessité de déplacement d'une infrastructure de charge ou de son environnement (borne, réseau, équipements), les travaux de déplacement ou de modification des ouvrages correspondants seront à la charge du demandeur du déplacement d'ouvrage.

## Article 5.7 - Retrait des permis de stationnement

Dans l'hypothèse où une commune déciderait de retirer, pour un motif d'intérêt général, le ou les permis de stationnement accordés à l'occupant au titre de tout ou partie des places de stationnement lui ayant été réservées sur voirie, l'Opérateur pourra prétendre au versement d'une indemnité versée par la commune correspondant :

- à la valeur non amortie des ouvrages installés sur le domaine public ;
- à la valeur non amortie des droits d'entrée correspondants ;
- aux coûts de rupture des contrats conclus pour l'exploitation entre l'Opérateur et ses prestataires ;
- au manque à gagner résultant de cette rupture anticipée, calculé sur la base du compte d'exploitation annexé à la convention-cadre en annexe 1 ;
- aux frais de dépose et de remise en état du domaine public ou privé concerné.

## Article 5.8 - La fourniture d'électricité

L'exploitation des infrastructures de charge comprend l'achat d'énergie nécessaire à leur fonctionnement. Les contrats de fourniture d'électricité seront donc au nom de l'Opérateur. Les consommations, abonnements et prestations relatives à la fourniture d'énergie, afférentes aux infrastructures de charge sont payés par l'Opérateur.

L'Opérateur s'engage à alimenter ses infrastructures de recharge à partir d'électricité d'origine renouvelable, dans la mesure de la viabilité technique et économique du projet, pour l'ensemble des stations.

## Article 5.9 - La communication des IRVE

L'Opérateur souscritra les abonnements et payera les factures de communication relatives aux ouvrages

LD  
LS  
M

exploités.

L'exploitation des infrastructures de charge comprend la gestion de la communication nécessaire à leur fonctionnement.

Les contrats de télécommunication seront au nom de l'Opérateur. Les consommations, abonnements et prestations relatives à la télécommunication, afférentes aux infrastructures de charge seront ainsi payés par l'Opérateur.

## ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES

### Article 6.1 - Montant d'investissement et d'exploitation

L'investissement porte sur 3 084 bornes pour un montant de 15 millions d'euros. Le service mis en place devra être totalement autofinancé par l'Opérateur, en investissement comme en exploitation. Aucune subvention n'est prévue par la Métropole pour soutenir ce service.

### Article 6.2 - Redevances

La redevance pour occupation du domaine public de voirie liée aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques qui sera appelée par chaque commune auprès de l'Opérateur sera définie comme suit :

- une part fixe payable en une seule fois valant droit d'entrée ;
- une part variable payable chaque année perçue au titre d'un intéressement des communes ;

#### **Part fixe : droit d'entrée**

L'Opérateur versera à chaque commune avec laquelle il signera une convention d'occupation du domaine public, dans les 30 jours à compter de la date de mise en exploitation de la station, un droit d'entrée de **5 000 euros HT par emplacement** de stationnement/recharge ainsi mis à disposition par la commune concernée [soit une enveloppe de **15 millions d'euros de droits d'entrée** pour les 3 084 emplacements ciblés].

#### **Part variable : intéressement des communes**

Lorsque l'Opérateur atteindra des résultats annuels bénéficiaires, il reversera, sous forme de droits d'occupation du domaine public, un intéressement aux communes avec lesquelles il aura signé une convention d'occupation du domaine public.

L'Opérateur transmettra annuellement à la Métropole les documents comptables dans les six mois à compter de la clôture de son exercice comptable.

Le montant total de cet intéressement, versé au 30 juin de l'année N, sera égal à **50% du résultat net** constaté dans les comptes, certifiés, de l'année N-1, de l'Opérateur.

L'Opérateur versera à chaque commune concernée, la quote-part d'intéressement lui revenant, qui sera

égale au prorata de l'intéressement total, en fonction du nombre d'emplacements confiés par cette commune ramené au nombre total d'emplacements confiés par l'ensemble des communes de la Métropole, ces quantités étant établies au 31 décembre de l'année N-1.

La Métropole validera chaque année la répartition sur ces bases.

Les communes s'engagent à appliquer le montant de cette redevance (part fixe et part variable) au titre de la fixation du montant de la redevance domaniale associée à l'implantation et à l'exploitation des stations de recharges pour véhicules électriques, déterminée conformément aux principes des articles L.2125-1 et L.2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques.

## ARTICLE 7 - RECETTES ET TARIFICATION

Les recettes engendrées par l'exploitation du service de recharges et des services associés tel que les recettes d'occupation des emplacements de stationnement post-charge seront Intégralement conservées par l'Opérateur.

Toute modification de la grille tarifaire en vigueur devra faire l'objet d'une information préalable (deux mois avant son entrée en vigueur) des services de la Métropole et des Communes.

En cas de survenance d'un évènement extérieur à la convention-cadre tel que le changement de réglementation notamment fiscale, technique ou sociale qui pourrait avoir des répercussions substantielles sur les conditions d'exécution de la convention-cadre, les parties conviennent de se rencontrer pour définir ensemble les conditions de continuité de l'exécution de la convention-cadre à travers les conventions d'occupation du domaine public conclues avec les communes.

## ARTICLE 8 - DELAIS DE VALIDITE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet après notification aux Parties et est conclue jusqu'au 30 Juin 2035.

L'Opérateur s'engage à notifier à la Métropole toute modification intervenant durant cette période, dans ses statuts et ses organes statutaires.

A l'issue de cette convention, les infrastructures de recharges déployées devront obligatoirement :

- soit faire l'objet d'une nouvelle convention prolongeant le partenariat, dont les modalités seront à définir entre les parties ;
- soit, à défaut de possibilité d'accord sur des conditions raisonnables de cette prolongation, être reprises en l'état par la Métropole.

Cette durée de quinze ans est fixée de manière à garantir à l'Opérateur l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis.

## ARTICLE 9 - COMMUNICATION

En contrepartie des éléments mentionnés aux articles précédents, la Métropole s'engage à soutenir activement l'Opérateur, durant l'intégralité de la période couverte par la présente convention, par une communication régulière concernant le réseau de bornes de recharges créé.

Les engagements de la Métropole :

Ils concernent notamment :

- l'aide à l'Opérateur pour toucher les communes et aboutir à la signature avec elles de conventions d'occupation du domaine public ;
- une information pérenne sur le site Internet de la Métropole, sur les pages et / ou rubriques liées au développement durable et à la mobilité,
- des actualités régulières sur les lettres d'information de la Métropole ;
- des relais sur les réseaux sociaux de la Métropole (page Facebook et LinkedIn de la Métropole) ;
- une promotion du dispositif sur les événementiels mis en place par la Métropole liés à la mobilité ou au développement durable,

La Métropole s'engage également à solliciter ses partenaires institutionnels afin qu'ils relaient, sous réserve de leurs accords et des disponibilités, les actualités liées à l'installation et l'exploitation des bornes de recharge pour véhicules électriques.

De son côté, afin d'informer l'opinion publique de l'action de la Métropole, l'Opérateur s'engage à faire apparaître le logo de la Métropole, ainsi que tout autre élément graphique permettant de valoriser la Métropole, sur les stations de recharge et sur l'ensemble des documents de communication, papier et numérique (brochure, dépliant, lettre d'information, communiqué de presse, supports de signalétique, supports numériques...) lié au réseau d'infrastructures de recharge, et ce à partir de la date de la signature de la présente convention. Ces éléments graphiques comprennent : une accroche liée à la thématique mobilité/développement durable, un code couleur dominant et tout autre élément que pourra préconiser la Direction de la Communication de la Métropole.

Il est entendu que le logo de la Métropole, ainsi que les autres éléments graphiques seront insérés conformément à la charte graphique de la Métropole et aux indications données par la Direction de la Communication de la Métropole.

## ARTICLE 10 - RAPPORT D'ACTIVITE

L'Opérateur s'engage à adopter un cadre budgétaire et comptable conforme aux règlements en vigueur et à transmettre annuellement à la Métropole durant l'intégralité de la période d'exécution de la présente convention, un rapport faisant état du nombre d'infrastructures installées et opérationnelles utile pour la répartition entre communes de la part variable de la redevance domaniale fixée à l'article 6 et présentant les principaux indicateurs nécessaires à l'évaluation de l'usage du service (nombre d'abonnés, nombre de recharges, KWh consommés, etc.).

## ARTICLE 11 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION-CADRE ET/OU LITIGE

### Article 11.1 - Résiliation de la convention-cadre

La présente convention-cadre pourra être résiliée par la Métropole pour motif d'intérêt général, notifié par lettre recommandée avec accusé de réception avec un délai de prévenance de 6 mois.

Les parties reconnaissent que la résiliation de la convention-cadre par la Métropole, pour motif d'intérêt général, n'emporte pas résiliation automatique des conventions d'occupation du domaine public conclues sur son fondement entre l'Opérateur et les communes. De la même manière, les parties reconnaissent que la résiliation d'une ou plusieurs conventions d'occupation du domaine public est sans effet sur la poursuite de la présente convention-cadre.

Dans le cas où la résiliation anticipée de la convention-cadre par la Métropole, pour motif d'intérêt général, emporte l'obligation de résilier une ou plusieurs conventions d'occupation du domaine public conclues sur son fondement, la Métropole garantira l'indemnisation du préjudice subi par l'Opérateur. Dans un tel cas, les parties s'engagent à rechercher le règlement des conséquences de ces résiliations dans le cadre d'un protocole transactionnel à conclure entre la Métropole, l'Opérateur et la ou les commune(s) concernée(s).

### Article 11.2 - Litiges

En cas de recours administratif ou contentieux à l'encontre de la présente convention cadre, les parties conviennent de se réunir dans les 8 jours à compter de la date de réception de ce recours afin de décider des suites à donner des conséquences de ce recours.

En cas de différends, les parties s'obligent à épuiser les voies permettant un accord amiable. En cas de désaccord persistant, le Tribunal Administratif de Paris sera le seul organe compétent pour en juger.

Fait en deux exemplaires originaux,

A S<sup>t</sup>-Denis....., le 24.06.2020

Pour le Groupement,

**SPIE CityNetworks**  
1-3, Place de la Berlina  
93287 Saint-Denis Cedex  
Tél : +33(0)1 48 13 42 42  
Siret 434 085 395 00029  
**Luc SAUZE**  
Directeur Général  
SPIE CityNetworks

**Henri PIGANEAU**  
Président SIIT

**E-TOTEM**  
Immeuble Le Rocacier  
15, rue Camille de Rochetaillée  
42000 SAINT-ETIENNE  
Tél. 09 72 60 11 83  
**Hervé SONNEVILLE**  
Président e-totem

Pour la Métropole du Grand Paris,

**Patrick OLLIER**  
Président  


# ANNEXE 1 : PLAN DE DEPLOIEMENT PREVISIONNEL PAR COMMUNE

Identification communes			Rappel installations base offre MGP (horizon mi 2022)							
Commune	Dpt	Nb Hab	Nb Pdc substitués 3-7 kW	Nb Pdc existants 22 kW	Nb Pdc à créer 22 kW	Nb Pdc à créer 150 kW	Nb Pdc Total	Nb Stations substituées	Nb Stations à créer	Nb Stations total
Abion-sur-Seine	94	5 705	0	0	0	0	0	0	1	1
Afortville	94	43 305	26	16	0	4	46	0		0
Antony	92	62 210	5	12	0	4	21	4		4
Arcueil	94	21 567	16	15	0	0	31	5		5
Argenteuil	95	110 468	0	18	0	6	24	4		4
Asnières-sur-Seine	92	85 371	42	42	0	4	88	16		16
Athis-Mons	91	33 601	0	0	0	17	17	0	2	2
Aubervilliers	93	80 171	0	0	16	4	20	0	4	4
Aulnay-sous-Bois	93	84 662	5	30	0	4	39	7		7
Bagnols	92	39 761	26	16	0	4	46	0		0
Bagnollet	93	36 010	16	17	0	4	37	0		0
Bagigny	93	50 579	0	0	12	4	16	0	3	3
Bals-les-Bains	92	28 323	5	12	0	0	17	3		3
Boissy-Saint-Léger	94	15 371	0	0	6	0	6	0	1	1
Bondy	93	53 074	0	0	12	4	16	0	3	3
Bonneuil	94	17 452	0	0	0	0	0	0	1	1
Boulogne-Billancourt	92	119 645	21	48	0	0	77	14		14
Bourg-la-Reine	92	20 531	10	6	0	0	16	3		3
Bry-sur-Marne	94	16 542	0	0	0	0	0	0	1	1
Cachan	94	30 205	16	16	0	0	34	6		6
Champigny-sur-Marne	94	76 450	16	12	0	4	32	8		8
Charenton-le-Pont	94	30 774	0	12	0	4	16	3		3
Châtillon-Montrouge	92	35 016	10	17	0	4	28	5		5
Châtillon	92	36 775	16	16	0	4	36	7		7
Chelles	92	20 322	5	12	0	0	17	3		3
Chennevières-sur-Marne	94	18 396	0	0	6	0	6	0	1	1
Chevaly-Larue	94	19 342	0	0	0	0	0	0	1	1
Choisy-le-Roi	94	44 450	0	0	12	4	16	0	3	3
Clamart	92	52 228	31	24	0	4	59	11		11
Clichy-la-Garenne	92	60 387	10	16	0	4	30	0		0
Clichy-sous-Bois	93	29 835	0	8	0	0	8	1		1
Columbus	92	85 165	68	24	0	4	96	16		16
Courcouronnes	93	4 708	0	0	0	0	0	0	1	1
Courbevoie	92	81 720	5	16	0	4	25	5		5
Créteil	94	89 392	89	12	0	4	105	20		20
Drancy	93	70 209	37	30	0	4	71	13		13
Dugny	93	10 659	0	8	0	0	8	1		1
Episy-sur-Seine	93	55 157	5	12	0	4	21	4		4
Fontenay-aux-Roses	92	24 117	16	18	0	0	34	8		8
Fontenay-sous-Bois	94	53 772	5	18	0	4	27	5		5
Fremaux	94	27 416	0	0	8	0	8	0	1	1
Gagny	93	39 148	0	0	12	0	12	0	2	2
Garches	92	17 663	10	8	0	0	18	3		3
Gennevilliers	92	45 651	52	6	0	4	62	12		12
Gentilly	94	17 442	0	0	8	0	8	0	1	1
Gournay-sur-Marne	93	9 852	0	0	6	0	6	0	1	1
Issy-les-Moulineaux	92	68 395	89	18	0	0	115	22		22
Issy-sur-Seine	94	60 771	0	0	12	4	16	0	3	3
Joinville-le-Pont	94	18 410	10	6	0	0	16	3		3
Juvis-sur-Orge	91	16 341	0	0	6	0	6	0	1	1
Le Courcouronnes	93	40 874	0	0	12	0	12	0	2	2
La Garenne-Colombes	92	29 428	16	18	0	0	34	6		6
La Garenne-en-Brie	94	11 835	0	0	0	0	0	0		0
La Haie-Massif	93	55 087	0	6	0	4	10	1	1	2
La Bourgnonnière	93	16 484	21	0	0	0	21	4		4
La Kriemhild-Bière	94	25 292	0	0	6	0	6	0	1	1
Le Perreux-sur-Marne	94	33 720	0	0	8	0	8	0	1	1
Le Plessis-Trévise	94	20 279	16	12	6	0	34	5	1	6
Le Plessis-Robinson	92	29 028	0	0	0	0	0	0		0
Le Pré-Saint-Gervais	93	17 554	0	6	0	0	6	1		1
Le Raincy	93	14 501	0	6	0	0	6	0	1	1
Les Lilas	93	22 762	5	6	0	4	15	3		3
Les Pavillons-sous-Bois	93	23 695	0	0	0	0	0	0	1	1
Levallois-Perret	92	85 402	37	13	0	4	54	10		10
L'Hay-les-Roses	94	31 189	0	0	8	0	8	0	1	1
L'Île-Saint-Denis	93	73 330	0	0	6	0	6	0	1	1
Urmil-Brevinnes	94	26 703	16	11	0	0	28	5		5

METROPOLIS  
 SOCIÉTÉ DE RECHERCHE

LS  
 M

Identification communes		Rappel installations base offre MGP (horizon mi 2022)								
Ussy-Gorgan	93	44 466	0	0	17	4	16	0	3	3
Maisons-Alfort	94	54 841	0	12	0	4	18	3		3
Malakoff	92	29 973	26	18	0	4	48	9		9
Mandres-les-Roses	94	4 479	0	0	8	0	6	0	1	1
Marnes-la-Coquette	92	1 751	0	0	6	0	6	0	1	1
Marnes-la-Vallée	94	4 847	0	0	0	4	4	0	1	1
Meudon	92	45 325	26	18	0	4	48	9		9
Montfermeil	93	26 085	0	6	0	0	8	1		1
Montreuil	93	104 742	31	36	0	0	75	14		14
Montrouge	92	49 128	16	0	0	4	30	4		4
Neuilly-sur-Seine	92	13 566	0	0	6	0	6	0	1	1
Nanterre	92	94 258	146	24	0	4	174	35		35
Neuilly-Matignon	93	21 177	10	13	0	0	23	4		4
Neuilly-sur-Marnes	93	34 783	0	0	8	4	50	0	2	2
Neuilly-sur-Seine	92	60 588	0	18	0	4	23	3	1	4
Nogent-sur-Marnes	94	31 292	10	12	0	0	22	4		4
Novesou	94	4 709	0	0	6	0	6	0	1	1
Nogent-le-Grand	93	86 658	0	0	12	4	16	0	3	3
Nogent-le-Sec	93	42 607	0	18	0	4	23	4		4
Orly	94	25 378	0	6	0	0	6	1		1
Ormesson-sur-Marne	94	10 287	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris	93	54 852	5	18	0	4	27	5		5
Paris-15e	93	7 411	0	0	0	0	6	0	1	1
Paris-16e	94	2 604	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-17e	93	29 324	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-18e	92	44 662	5	18	0	4	27	5		5
Paris-19e	93	25 631	0	12	0	4	16	3		3
Paris-20e	93	45 411	26	0	0	4	30	6		6
Paris-21e	92	78 195	71	30	0	4	107	20		20
Paris-22e	94	5 610	16	0	0	0	16	3		3
Paris-23e	92	30 193	5	12	0	0	17	3		3
Paris-24e	93	110 733	0	12	0	0	20	3	1	4
Paris-25e	94	22 275	16	0	0	4	20	4		4
Paris-26e	94	75 285	0	0	0	4	4	1		1
Paris-27e	94	14 874	5	6	0	0	11	2		2
Paris-28e	93	47 432	37	18	0	4	59	11		11
Paris-29e	94	5 640	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-30e	91	36 307	0	0	12	0	12	0	2	2
Paris-31e	92	19 479	26	0	0	0	26	5		5
Paris-32e	93	50 629	0	0	12	4	16	0	3	3
Paris-33e	92	23 695	21	12	0	0	33	6		6
Paris-34e	93	38 022	0	0	12	0	12	0	2	2
Paris-35e	94	26 279	0	6	0	0	6	1		1
Paris-36e	92	48 620	52	18	0	4	74	14		14
Paris-37e	94	29 008	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-38e	93	35 691	0	0	12	0	12	0	2	2
Paris-39e	94	14 858	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-40e	92	27 848	16	12	0	4	32	6		6
Paris-41e	92	8 664	0	6	0	0	6	1		1
Paris-42e	93	8 908	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-43e	94	9 684	0	0	6	4	10	0	2	2
Paris-44e	92	13 509	10	0	0	0	10	2		2
Paris-45e	94	55 478	31	24	0	4	59	11		11
Paris-46e	93	30 051	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-47e	92	24 244	10	0	0	0	10	2		2
Paris-48e	94	21 021	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-49e	94	32 966	0	0	12	0	12	0	2	2
Paris-50e	93	36 656	0	0	12	4	16	0	3	3
Paris-51e	93	12 450	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-52e	94	28 278	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-53e	94	40 136	5	12	0	4	21	4		4
Paris-54e	91	30 575	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris-55e	94	32 753	0	0	12	4	16	0	3	3
<b>Total 130 communes</b>		<b>4 804 694</b> habitants	<b>1 598</b> Pdc habitants 3-7 kW	<b>1 002</b> Pdc habitants 22 kW	<b>432</b> Pdc à créer 22 kW	<b>252</b> Pdc à créer 150 kW	<b>3 084</b> Pdc au total	<b>482</b> Stations maintenues	<b>68</b> Stations à créer	<b>570</b> Stations au total

CS  
u

## ANNEXE 2 : EQUILIBRE ECONOMIQUE PREVISIONNEL DU MODELE

### 5 Le modèle économique

#### 5.1 MONTAGE

Notre proposition repose sur la constitution d'une société dédiée (SPV) dont l'unique objet sera de répondre aux objectifs de la Métropole dans le cadre de la convention à conclure.

Les principales caractéristiques de cette société dédiée seront les suivantes :

- Forme juridique : SAS
- Actionnariat réparti entre les membres du groupement (SIIT majoritaire)

Cette société dédiée mettra en place des contrats de fourniture, d'installation et d'exploitation et d'entretien avec Spie et e-Totem, le financement restant à la charge de cette société dédiée.

#### 5.2 INVESTISSEMENTS

Le programme d'investissement détaillé au point 3 de ce mémoire est estimé à un montant total d'environ 15 M€ sur les 3 ans et se décompose de la manière suivante :

- 167 stations e-City : 3 828 K€ HT
- 72 stations e-City new : 3 019 K€ HT
- 63 stations e-Fast et e-Fast new : 6 924 K€ HT
- 268 stations e-Update : 1 905 K€ HT

TOTAL : 570 stations (soit 3084 points de charge) : 15 677 K€ HT

Ces investissements incluent la dépose des bornes actuelles concernées, la fourniture des nouvelles bornes, le raccordement électrique et l'installation des stations.

Ces investissements feront l'objet d'amortissements comptables linéaires à compter de leur mise en service et sur une durée de 12 ans.

#### 5.3 PLAN DE FINANCEMENT

Le financement de ces investissements sera porté intégralement par le groupement au travers de la société dédiée constituée à cet effet sous forme de fonds propres (et éventuellement de financements bancaires).

Le groupement a également l'intention de recourir aux concours publics destinés à ce type d'infrastructures : subventions, contributions ADVENIR ...

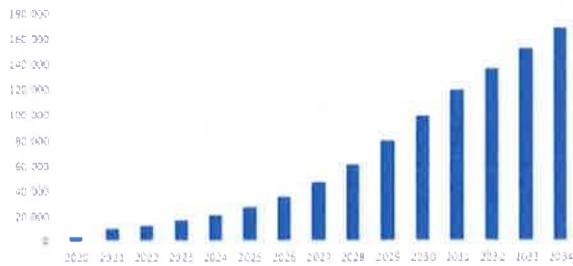
#### 5.4 EXPLOITATION

##### 5.4.1 Les recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation seront encaissées par la société dédiée et sont constituées principalement par la vente du kWh aux utilisateurs des bornes mais également par les recettes de stationnement post charge.

Nos estimations de recettes sont basées sur le parc actuel de voitures électriques du périmètre Grand Paris et sur son évolution prévisionnelle dans les années à venir.

Le graphique suivant présente nos estimations annuelles de MWh vendus aux utilisateurs sur le périmètre concerné :



Par ailleurs, nous avons également considéré qu'environ 1/3 des utilisateurs dépasseraient la durée de charge et généreraient ainsi des recettes complémentaires de stationnement pour la société dédiée.

L'application de la grille tarifaire présentée au point 3 de ce mémoire nous conduit aux estimations de recettes générées par l'exploitation des bornes et présentés dans le compte d'exploitation ci-après.

#### 5.4.2 Les charges d'exploitation

L'exploitation et l'entretien du réseau déployé génèrent des charges portées par la société dédiée qui sont principalement les suivantes :

- Entretien et réparation des stations
- Gestion des abonnés
- Interfaces utilisateurs
- Coûts de télécommunication
- Coûts monétiques
- Abonnements électriques
- Achat des kWh
- Gestion et animation du réseau

- Assurances
- Frais externes de promotion et communication
- Frais généraux de gestion administrative

Selon le type de dépenses, ces coûts peuvent être de nature fixe (personnel de la société dédiée par exemple) ou plutôt de nature variable en fonction d'éléments opérationnels (par exemple, les coûts monétiques dépendent partiellement du montant des transactions, les coûts d'entretien des stations dépendent partiellement du nombre de charge effectuées sur les bornes ...)

Nous avons également prévu un budget permettant de faire face au Gros Entretien et Réparations nécessaire.

Nous avons estimé l'ensemble de ces coûts au plus juste de manière à optimiser l'équilibre de l'opération. Vous en trouverez le détail dans le compte d'exploitation ci-après.

Nous avons considéré que la mise à disposition de ces emplacements par les collectivités ne rentre pas dans l'assiette de la CFE (Cotisation Foncière des Entreprises) qui n'a donc pas été prise en compte dans notre proposition.

#### 5.4.3 Redevances

Nous proposons à la Métropole un mécanisme de redevance variable calculée sur la base des résultats annuels de la société dédiée, conformément au projet de convention proposé en annexe 6.3.

#### 5.4.4 Droit d'entrée

Nous proposons de verser aux communes un droit d'entrée en contrepartie de droits exclusifs d'occupation du domaine public pour les installations de recharge électriques : le montant est fixé à 5 000 € par place de stationnement.

Handwritten marks: a blue arrow pointing left, and the initials 'LS' and 'M' in blue ink.

### 5.5 COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL

Vous trouverez ci-après le compte d'exploitation prévisionnel résultant des différentes hypothèses listées ci-dessus.

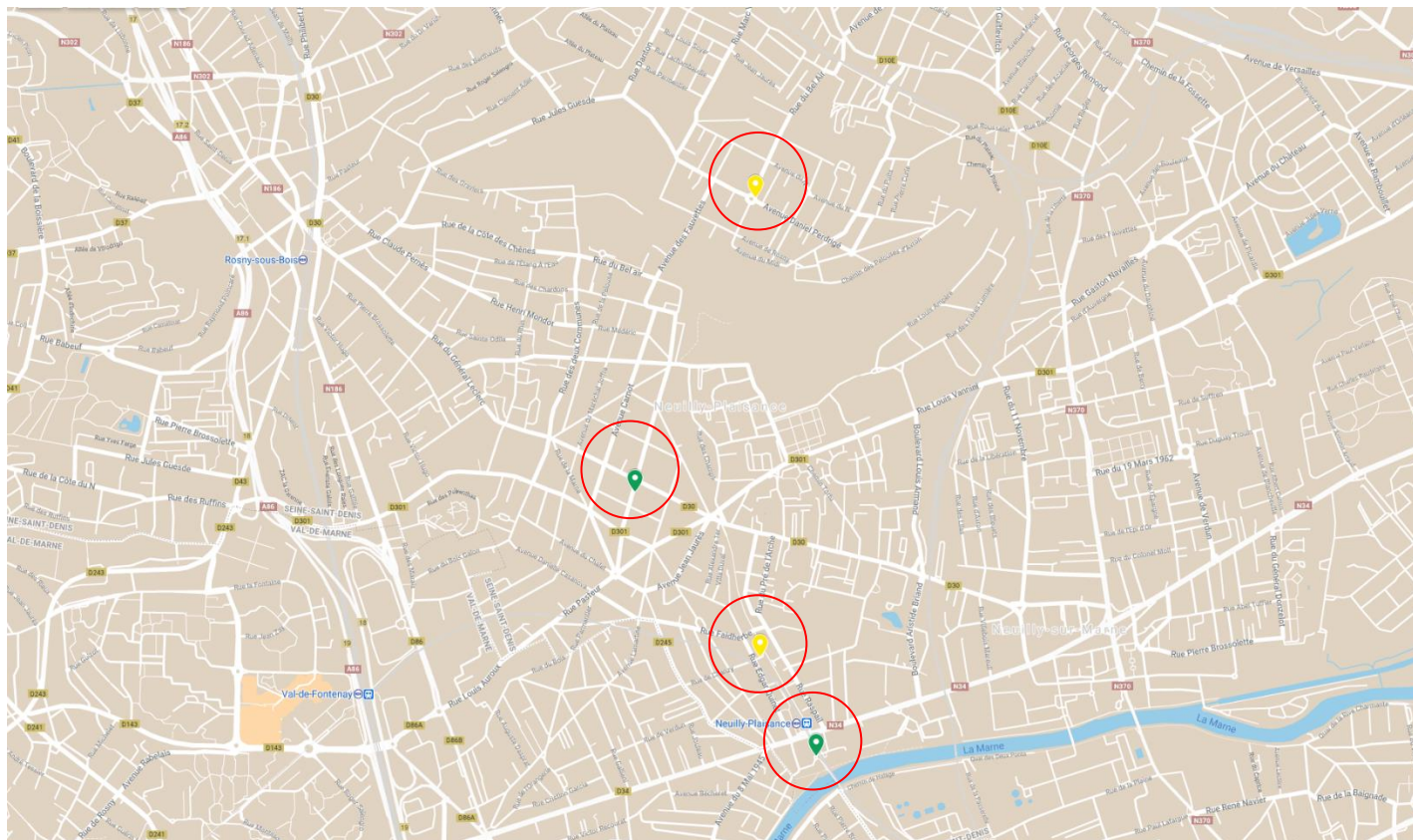
	TOTAL	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Charges de démarrage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abonnements	99 004	299	62	1 29	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42	1 42
Fourniture	80 133	57	222	1 77	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18	2 18
Charges relatives aux services monétaires	2 572	6	83	1 71	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89	1 89
Charges de personnel (dont charges sociales)	5 700	285	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380
Personnel extérieur mis à disposition	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourniture d'embarquement et de maintenance	57 086	428	1 423	2 139	2 497	2 688	2 927	3 177	3 495	3 901	4 419	4 980	5 490	5 924	6 189	6 512	1 687
Coût	860	160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxes	3 511	1 76	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234
Dépenses de G&H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locations & charges sociales	1 425	71	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
Assurances	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frais généraux de fonctionnement	1 900	75	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Frais généraux de fonctionnement	1 500	75	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Communication	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Renouvellement	1 950	98	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Frais de structure	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Re devance livrées au titre du contrat	61 595	0	0	0	0	0	248	911	1 789	2 984	4 518	6 362	7 951	9 513	11 022	12 772	3 862
RODP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Re devance de contrôle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Re devance de mise à disposition des biens	15 677	0	408	1 061	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	245
Amortissements de matériel	15 400	0	477	1 071	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	263
Amortissements de droit d'entrée	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges	274 394	1 747	4 657	6 848	7 915	8 634	9 761	11 513	13 810	16 823	20 776	24 871	29 244	33 941	38 807	43 913	10 311
Produit net avant IS	136 436	-526	-1 042	-1 344	-1 973	-2 727	578	2 126	4 181	6 915	10 241	14 378	18 553	22 798	26 719	29 801	8 121






Handwritten blue initials 'LS' and 'M'.

## Annexe n°2 : Plan des emplacements mis à disposition et caractéristiques des bornes de recharge.

Plan de la localisation :



-  Proximité 3-7 kW
-  Citadine 3-22 kW
-  Citadine 3-22 kW (créées)
-  Express 50-150 kW




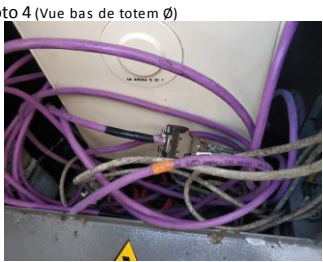


**Qualification des stations :**

Annexe 2						Nombre et typologie des futures Points de charge METROPOLIS		
N° Stations	Adresses	Coordonnées GPS	Coordonnées GPS	Nombres de PdC existants	Nombres de PdC à créer	Proximités	Citadines	Express
		[Latitude]	[Longitude]			3-7 kW	3-22 kW	50-150 kW
S404	30 Avenue Georges Clemenceau	48.8616161	2.50409	6			6	
S405	46 rue de Chanzy	48.8556991	2.5110861	6		6		
S406	Rue Paul Cézanne	48.8521468	2.5147147	6			6	
S407	Place de Stalingrad	48.8729732	2.5111992	7		6		
	<b>Sous total</b>			<b>25</b>		<b>12</b>	<b>12</b>	

Les coordonnées mentionnées pour les implantations des stations sont celles du barycentre des places, ou celles du totem d'alimentation.  
 Le système de coordonnées employé : **Lambert 93**.

## Annexe n°3 : Etat des lieux contradictoires avec reportage photographique.

### Reportage photos des futurs emplacements :

<b>GENERAL</b>							
N° Site	S404			Date :	17/06/2020		
Ville	Neuilly-Plaisance			Type d'accès	<input checked="" type="checkbox"/> Simple	<input type="checkbox"/> Complexe	
Adresse	25 avenue Georges Clémenceau			Présence Bulle	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non	
Configuration	<input checked="" type="checkbox"/> Créneau	<input type="checkbox"/> Bataille	<input type="checkbox"/> Epi	Typologie :	1+1+1+1		
Signalisation horizontale	<input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui :		verticale	<input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui :	
Photo 1 (Vue générale du site)				Photo 2 (Vue des marquages)			
<b>TOTEM</b>							
Présent	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	Etat	<input checked="" type="checkbox"/> Neuf	<input type="checkbox"/> Réparable	<input type="checkbox"/> Vandalisé hors d'usage	
N° PDL	.....			Arrivée EDF	<input checked="" type="checkbox"/> Triphasée	<input type="checkbox"/> Monophasée	
Présence switch	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	Nbr départs	6	Sections	3G4	
Photo 3 (Vue du PDL)			Photo 4 (Vue bas de totem ø)			Photo 5 (Vue protection)	
<b>POTELET</b>							
Potelet	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
Etat	Vandalisé	Bon	Bon	Bon	Vandalisé	Bon	
Trottoir	X	X	X	X	X	X	
Chaussée							
Ilot							
Protection mécanique							
Marquage présent							
Marquage à effacer	X	X	X	X	X	X	
Photo 6 (Potelet)							
<b>REMARQUES</b>							
Marquage à effectuer sur toutes les places . Marquage à effacer sur toutes les places.							
Nom :	.....			Signature :	.....		

**GENERAL**

N° Site S405 Date : 17/06/2020  
 Ville Neuilly-Plaisance Type d'accès  Simple  Complexe  
 Adresse 47 rue Edgar Quinet Présence Bulle  Oui  Non  
 Configuration  Créneau  Bataille  Epi Typologie : 3+3  
 Signalisation horizontale  Non  Oui : verticale  Non  Oui :

Photo 1 (Vue générale du site)



Photo 2 (Vue des marquages)



**TOTEM**

Présent  Oui  Non Etat  Neuf  Réparable  Vandalisé hors d'usage  
 N° PDL ..... Arrivée EDF  Triphasée  Monophasée  
 Présence switch  Oui  Non Nbr départs 6 Sections 3G4

Photo 3 (Vue du PDL)



Photo 4 (Vue bas de totem ø)



Photo 5 (Vue protection)



**POTELET**

Potelet	1	2	3	4	5	6	7
Etat	Bon	Vandalisé	Bon	Bon	Bon	Bon	
Trottoir	X	X	X	X	X	X	
Chaussée							
Ilot							
Protection mécanique							
Marquage présent							
Marquage à effacer							
Photo 6 (Potelet)							

**REMARQUES**

Marquage à effectuer sur toutes les places .

Nom : .....

Signature : .....

**GENERAL**

N° Site S406 Date : 17/06/2020  
 Ville Neuilly-Plaisance Type d'accès  Simple  Complexe  
 Adresse rue Paul Cézanne Présence Bulle  Oui  Non  
 Configuration  Créneau  Bataille  Epi Typologie : 4+2  
 Signalisation horizontale  Non  Oui : verticale  Non  Oui :

Photo 1 (Vue générale du site)



Photo 2 (Vue des marquages)



**TOTEM**

Présent  Oui  Non Etat  Neuf  Réparable  Vandalisé hors d'usage  
 N° PDL ..... Arrivée EDF  Triphasée  Monophasée  
 Présence switch  Oui  Non Nbr départs 6 Sections 3G4

Photo 3 (Vue du PDL)



Photo 4 (Vue bas de totem ø)



Photo 5 (Vue protection)



**POTELET**

Potelet	1	2	3	4	5	6	7
Etat	Bon	Bon	Vandalisé	Vandalisé	Vandalisé	Vandalisé	
Trottoir					X	X	
Chaussée	X	X	X	X			
Ilot							
Protection mécanique							
Marquage présent							
Marquage à effacer							
Photo 6 (Potelet)							

**REMARQUES**

Marquage à effectuer sur toutes les places .

Nom : .....

Signature : .....

**GENERAL**

N° Site S407 Date : 17/06/2020  
 Ville Neuilly-Plaisance Type d'accès  Simple  Complexe  
 Adresse place Stalingrad Présence Bulle  Oui  Non  
 Configuration  Créneau  Bataille  Epi Typologie : 7  
 Signalisation horizontale  Non  Oui : verticale  Non  Oui :

Photo 1 (Vue générale du site)



Photo 2 (Vue des marquages)



**TOTEM**

Présent  Oui  Non Etat  Neuf  Réparable  Vandalisé hors d'usage  
 N° PDL ..... Arrivée EDF  Triphasée  Monophasée  
 Présence switch  Oui  Non Nbr départs 7 Sections 3G4

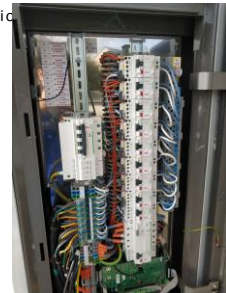
Photo 3 (Vue du PDL)



Photo 4 (Vue bas de totem ø)



Photo 5 (Vue protection)



**POTELET**

Potelet	1	2	3	4	5	6	7
Etat	Bon	Bon	Vandalisé	Bon	Vandalisé	Vandalisé	Bon
Trottoir	X	X	X	X	X	X	X
Chaussée							
Ilot							
Protection mécanique							
Marquage présent							
Marquage à effacer							
Photo 6 (Potelet)							

**REMARQUES**

Marquage à effectuer sur toutes les places.  
 Marquage "Autolib" à effacer

Nom : .....

Signature : .....



## Annexe n°4 : Programme contractuel initial et proposé selon annexe 2

### 1° Programme initial, et valeur prévisionnelle de l'investissement pour la commune de NEUILLY-PLAISANCE :

Le programme contractuel initial a été établi sur la base du cahier des charges qui donnait le nombre d'anciennes stations Autolib présentes dans la ville, sans adresses ni visites préalables.

La répartition et la puissance des stations ont été établies selon la population, le nombre de véhicules dans le département, la présence de bornes de recharge concurrentes, l'homogénéité par rapport aux communes voisines.

#### Bilan initial

	Nombre de stations prévues	Nombre de places prévues	Puissance installée en kW	Prix unitaire Fourniture et pose HT	Investissement équipement initial HT	Droit d'entrée initial HT	Total investissement HT
Bornes Proximité 3-7 kW	2	12	72 kW	1 775,00 €	21 300,00 €	60 000,00 €	81 300,00 €
Bornes Citadines 3-22 kW sur ex-Autolib	2	12	72 kW	3 820,33 €	45 844,00 €	60 000,00 €	105 844,00 €
Bornes Citadines 3-22 kW créées	0	0	0 kW	6 988,33 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Borne Express 50-150 kW	0	0	0 kW	27 478,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
<b>Totaux</b>	<b>4</b>	<b>24</b>	<b>144 kW</b>		<b>67 144,00 € HT</b>	<b>120 000,00 € HT</b>	<b>187 144,00 € HT</b>

### 2° Programme final selon Annexes 2 et 3, et valeur réel de l'investissement pour la commune NEUILLY-PLAISANCE :

Le programme proposé est établi sur la base du programme initial et selon plusieurs critères :

- Analyse des rues, quartiers, circulations, pour déterminer les types de stations ;
- Visite des lieux ;
- Le cas échéant :
  - Etat des lieux de tous les anciens sites Autolib ;
  - Abandon provisoire des sites démontées, et si nécessaire avenant futur après étude du nouveau site ;
  - Echange avec la ville sur les évolutions possibles ;
  - Bilan de travaux non prévus ;
  - Compensation de stations supprimées par l'augmentation de puissance globale pour la ville.



## Annexe n°5 : Compte d'exploitation prévisionnel Métropolis

CEP annuel en K€ HT	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
<b>TOTAL</b>																	
Ventes de kWh	390 398	1 141	3 197	4 225	5 583	7 379	9 750	12 883	17 021	22 487	29 706	37 277	45 451	52 494	58 664	65 554	17 588
Stationnement	20 431	80	218	279	358	459	589	756	972	1 251	1 611	1 972	2 347	2 648	2 892	3 161	837
<b>Recettes</b>	<b>410 830</b>	<b>1 221</b>	<b>3 415</b>	<b>4 504</b>	<b>5 941</b>	<b>7 837</b>	<b>10 339</b>	<b>13 639</b>	<b>17 993</b>	<b>23 738</b>	<b>31 317</b>	<b>39 249</b>	<b>47 798</b>	<b>55 142</b>	<b>61 556</b>	<b>68 715</b>	<b>18 425</b>
Charges d'électricité																	
Abonnements	1 941	4	62	129	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	36
Fourniture	93 884	299	832	1 091	1 429	1 873	2 455	3 217	4 215	5 524	7 238	9 011	10 900	12 491	13 850	15 358	4 101
Charges relatives aux services monétiques	10 133	37	122	177	218	263	322	398	497	624	790	958	1 133	1 275	1 393	1 523	403
Charges de télécommunication	2 572	6	83	171	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	47
Charges de personnel (dont charges sociales)	5 700	285	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	95
Fourniture d'entretien courant et de maintenance																	
Courant	57 686	428	1 433	2 159	2 457	2 688	2 927	3 177	3 495	3 901	4 419	4 930	5 450	5 854	6 169	6 512	1 687
Tuilage	160	160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses de GER	3 511	176	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	59
Assurances	1 425	71	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	24
Frais généraux de fonctionnement																	
Frais généraux de fonctionnement	1 500	75	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	25
Communication	1 500	75	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	25
Frais de structure	1 950	98	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	33
Redevances versées au titre du contrat																	
RODP	56 493	0	0	0	0	0	413	1 211	2 147	3 045	4 505	6 013	7 684	9 010	10 399	12 065	
Amortissements de caducité	15 677	0	408	1 061	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	898	245	0
Amortissements droit d'entrée	15 420	33	477	1 021	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	283
<b>Charges</b>	<b>269 550</b>	<b>1 747</b>	<b>4 457</b>	<b>6 848</b>	<b>7 915</b>	<b>8 634</b>	<b>9 514</b>	<b>11 014</b>	<b>13 228</b>	<b>16 007</b>	<b>19 303</b>	<b>23 214</b>	<b>27 306</b>	<b>31 115</b>	<b>33 825</b>	<b>36 541</b>	<b>18 883</b>
<b>Résultat courant avant IS</b>	<b>141 279</b>	<b>-526</b>	<b>-1 042</b>	<b>-2 344</b>	<b>-1 973</b>	<b>-797</b>	<b>825</b>	<b>2 625</b>	<b>4 765</b>	<b>7 731</b>	<b>12 014</b>	<b>16 035</b>	<b>20 491</b>	<b>24 027</b>	<b>27 731</b>	<b>32 174</b>	<b>-458</b>
IS	-35 434	0	0	0	0	0	0	-203	-471	-1 642	-3 004	-4 009	-5 123	-6 007	-6 933	-8 044	0
<b>Résultat net</b>	<b>105 845</b>	<b>-526</b>	<b>-1 042</b>	<b>-2 344</b>	<b>-1 973</b>	<b>-797</b>	<b>825</b>	<b>2 422</b>	<b>4 295</b>	<b>6 089</b>	<b>9 011</b>	<b>12 026</b>	<b>15 369</b>	<b>18 020</b>	<b>20 798</b>	<b>24 131</b>	<b>-458</b>