

ANNEXE 4 – AUTRES DONNÉES D'ENTRÉES DU MODÈLE

Caractéristiques des bornes de recharge normale les plus courantes : la borne 22 kW à 2 points de charge apparait comme la référence de la recharge sur le domaine public / en voirie



Modèle	SESAME	E-Premium AC	City	Evlink City
Constructeur	Sobem-Scame	E-Totem	Groupe Cahors	Schneider-electric
Puissance borne	22 kW	22 kW	22 kW	22 kW
Type de prises	2 T2 / 2 E-F	T2 / E-F	T2 / T3 / E-F	T2 / T3 / E-F
# de PdC AC	2	2	2	2
# charge simultanée	2	2	2	2

Caractéristiques de bornes de recharge rapide sur le marché : certaines peuvent adresser à la fois des recharges rapides et plus long terme via la possibilité de recharge AC/DC simultanée

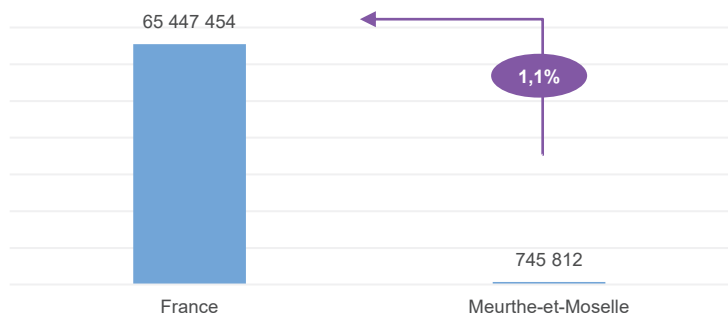
57



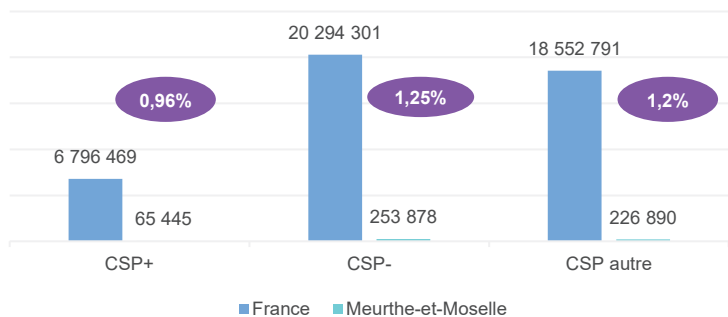
Modèle	Pulse 50 (1 à 3 câbles)	QC45	HV 160 G1	Troniq 50	Compact
Constructeur	Lafon Technologies	Efacec	Efacec	EVBox	DBT
Puissance	50kW	50kW DC	160kW DC	50 kW	50 kW
Type de prise	Tri-standard	Tri-standard	Combo / Chademo	Tri-standard	Tri-standard
# Pdc AC	1	1	nc	2	1
# Pdc DC	1	2	2	1	2
# Charge simultanée	nc	Oui (a minima 2 Pdc)	Oui (a minima 2 Pdc DC)	Oui (a minima 2 Pdc)	Jusqu'à 3 Pdc
Possibilité Charge simultanée AC/DC	nc	Oui	nc	Oui	Oui

Le département du Meurthe-et-Moselle représente de l'ordre de 1,1 % de la démographie de la France ainsi que de son parc de véhicules en circulation.

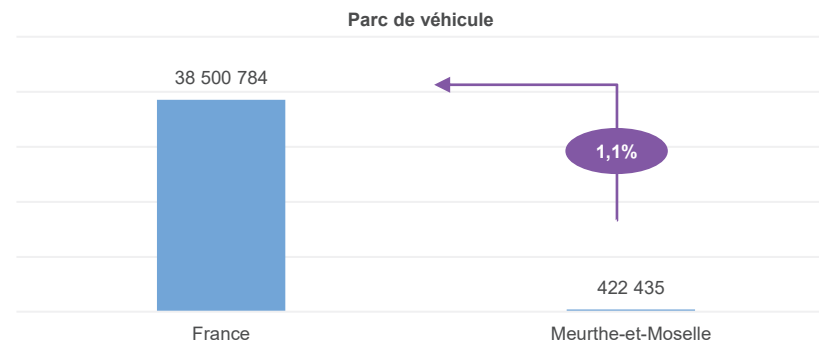
Population et poids de la population France Métropolitaine, 2021 (en # et %)



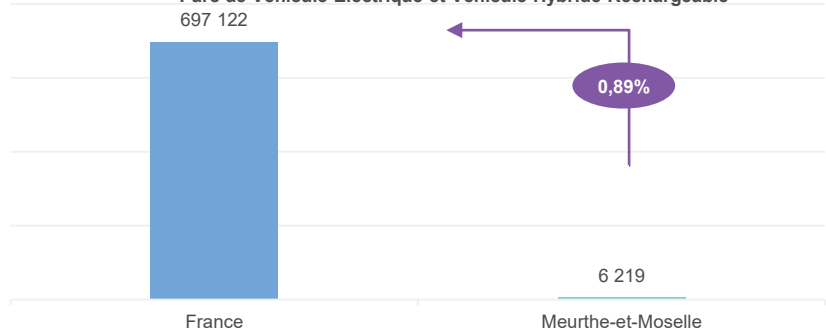
Poids des profils socioprofessionnels (population de 25 ans et plus)



Parc de véhicules particuliers et poids du parc, au 01.01.2022 (en # et %)



Parc de Véhicule Electrique et Véhicule Hybride Rechargeable



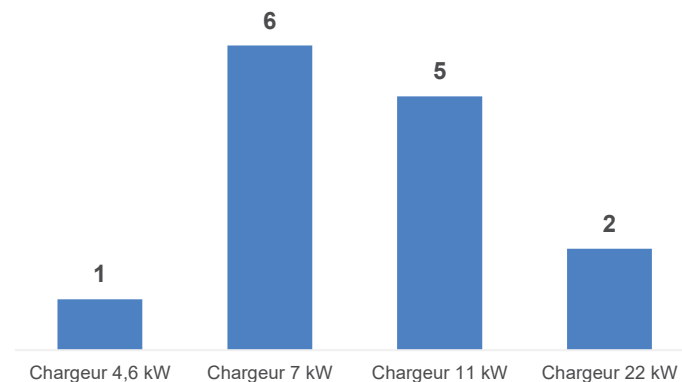
Caractéristiques techniques de la recharge du TOP 14 des véhicules électriques vendus en France depuis 2017

59

Modèle	Batterie	Chargeur embarqué AC	Chargeur embarqué DC	Connecteur
Renault Zoe	41-52 kWh	22 kW	50 kW	Combo CCS, T2
Tesla Model 3	57-76 kWh	11 kW	170 kW	Combo CCS, T2
Peugeot e-208	46 kWh	7 kW (option 11kW)	100 kW	Combo CCS, T2
Nissan Leaf	38-56 kWh	6,6 kW	100 kW	CHAdeMO, T2
Kia e-niro	39-64 kWh	7 kW (option 11kW)	77 kW	Combo CCS, T2
Dacia Spring	27 kWh	6,6 kW	30 kW	Combo CCS, T2
Fiat 500 e	21-37 kWh	11 kW	85 kW	Combo CCS, T2
Renault Twingo Z.E	21 kWh	22 kW	N/A	T2
Hyundai Kona	39-64 kWh	7 kW (option 11kW)	77 kW	Combo CCS, T2
Volkswagen ID.3	58-77 kWh	11 kW	128 kW	Combo CCS, T2
BMW i3	38 kWh	11 kW	50 kW	Combo CCS, T2
Peugeot e-2008	46 kWh	7,4 kW (option 11kW)	100 kW	Combo CCS, T2
Mini cooper SE	29 kWh	11 kW	50 kW	Combo CCS, T2
Smart fortwo	18 kWh	4,6 kW (option 22kW)	N/A	T2

- Capacité moyenne des batteries du TOP 14 : 37 – 47 kWh
- Capacité moyenne des batteries hors petite citadine (twingo, smart, fiat500, bmw i3, mini) : 52 - 56 kWh

Répartition des capacités max. des chargeurs AC de l'échantillon



Il est difficile d'estimer précisément l'impact de l'obligation d'équipement des parkings de bâtiments non-résidentiels imposée par la loi LOM, du fait du manque de données consolidées sur les parkings et de la difficulté d'évaluation de l'exemption d'équipement précisée dans la loi LOM.

Rappel des obligations d'équipements des parkings de bâtiments non résidentiels imposées par la loi LOM

Article L. 111-3-5

Obligations

- A compter du 01.01.2025, les bâtiments non résidentiels possédant un parking de plus de 20 places doivent disposer d'au moins 1 PdC sur un emplacement permettant un accès PMR.
- Ces bâtiments doivent également disposer d'au moins 1 PdC supplémentaire par tranche de 20 places supplémentaires

Nombre minimal de places de parkings	Nombre minimal de PdC
20	1
20 + n*20	1 + n

Exemption

- La seconde obligation ne s'applique pas si l'équipement du parking avec le nombre minimum de PdC obligatoire nécessite des travaux importants d'adaptation du réseau électrique.
- Les travaux d'adaptation du réseau électrique sont considérés importants lorsque les coûts des travaux situés en amont du Tableau Général Basse Tension qui dessert les PdC (TGBT inclus) sont supérieurs aux coûts des travaux en aval du TGBT
- Dans ce cas, le nombre minimal de PdC à installer est limité de façon à ce que les coûts des travaux en amont du TGBT soient inférieurs aux coûts des travaux en aval.

