

II.2.4) Description des prestations

La Ville de Paris mettra à disposition du concessionnaire un réseau d'environ 430 stations de recharge pour véhicules électriques, situées sur voirie, décomposé à titre indicatif comme suit (le nombre de station et les types de borne associés mis à disposition sont susceptibles d'évoluer à la marge) :

- 340 stations de l'ancien réseau Autolib, dont 220 (à la date de publication de cet AAPC) ont été remises en service par la Ville de Paris pour la recharge des particuliers, mais ne sont pas supervisées. Chacune de ces stations comprend une borne maître (armoire électrique) et 4 à 7 bornes de recharge d'une puissance de 3 kW AC, soit environ 1845 bornes de recharge et 340 bornes maître au total. Le concessionnaire devra assurer la dépose de ces bornes.
- 90 stations du réseau BéliB, en service (à la date de publication de cet AAPC), supervisées. Chacune de ces stations comprend 3 bornes, 2 de 22 kW AC/DC et 1 de 3 kW AC, soit 270 bornes de recharge au total. Le concessionnaire pourra réutiliser tout ou partie de ces bornes, et devra assurer la dépose des bornes non réutilisées.

Les emplacements correspondant à ces 430 stations de recharge constitueront le maillage minimum obligatoire du service : le concessionnaire devra à minima gérer techniquement et exploiter commercialement une borne de recharge sur chacune de ces stations. Les candidats pourront faire évoluer le nombre et le type de bornes exploitées (notamment la puissance des bornes, le type de prise et le type de courant : alternatif et/ou continu), afin d'adapter l'offre de recharge aux nécessités d'usage des véhicules électriques. L'offre de recharge ainsi constituée devra être en adéquation avec la demande anticipée (y compris les deux-roues), tenant compte des évolutions prévues en matière d'usage et de technologies de véhicule électrique et étant rappelé que le Plan Climat Air Energie Territorial de Paris prévoit l'interdiction du diesel à Paris à partir de juillet 2024. Le remplacement des bornes (dépose d'une ancienne borne et fourniture et pose d'une nouvelle borne) ainsi que la dépose des bornes non exploitées (y compris remise en état du sol) seront à la charge du concessionnaire.

En plus de ce maillage minimum obligatoire, un périmètre optionnel comprenant quelques emplacements (environ une dizaine) dans des parkings concédés de la Ville pourra être mis à disposition, afin de permettre au concessionnaire, s'il le souhaite, d'installer des hubs de recharge rapide, étant précisé que dans ces parkings les puissances électriques nécessaires seront préexistantes.

Le concessionnaire réalisera toutes les interventions techniques et réglementaires nécessaires aux mises en service et à l'exploitation commerciale de toutes les bornes de recharge. Le réseau de bornes étant ouvert au public, le concessionnaire devra en particulier s'inscrire dans le cadre légal défini par le décret du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques qui prévoit notamment que les réseaux de bornes ouverts au public doivent être supervisés, interopérables et prévoir un accès non discriminatoire à la recharge.

Le concessionnaire réalisera à sa charge l'ensemble des signalisations horizontales et verticales réglementaires nécessaires pour matérialiser les emplacements de stationnement au droit de toutes les bornes de recharge.

Le protocole de communication permettant de superviser toutes les bornes exploitées devra être en OCPP natif.

Le maillage des 430 stations mises à disposition constitue le maillage minimum obligatoire. Une fois ces 430 stations mises en service, le concessionnaire aura la possibilité, pendant la durée du contrat, d'installer des stations supplémentaires suivant des modalités qui seront précisées dans le dossier de consultation des entreprises en phase offre.

Au stade de l'offre, la proposition des candidats portera exclusivement sur ces 430 stations et, le cas échéant, sur les hubs de recharge rapide en parkings souterrains.

La puissance des bornes de recharge, leur type (type de prise, courant alternatif et/ou continu) et le nombre de borne par station ne sont pas prescrits par la Ville de Paris. Ils doivent s'adapter aux nécessités d'usage des véhicules électriques. Le concessionnaire pourra déployer des bornes de

différentes puissances et de différents types en fonction de ces nécessités, de sa stratégie commerciale et de la réglementation en vigueur.

Le concessionnaire devra assumer seul l'ensemble des opérations techniques et commerciales nécessaires à l'exploitation du réseau mis à sa disposition.

Le concessionnaire assurera la gestion des raccordements électriques mis à sa disposition, et des éventuels nouveaux raccordements qu'il demanderait pendant la durée du contrat, avec son fournisseur d'électricité. Il aura également la faculté, en lien avec le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, de proposer des modifications de raccordement pour des augmentations de puissance.

La gestion technique des bornes assurée par le concessionnaire comprendra notamment toutes les prestations de supervision et de maintenance préventive et curative nécessaires au bon fonctionnement du réseau pour les usagers.

L'exploitation commerciale des bornes comprendra l'ensemble des opérations monétiques, commerciales, d'assistance utilisateurs et de parcours client nécessaires à la bonne appropriation du réseau par les usagers, il incombera notamment au concessionnaire d'assurer l'interopérabilité du réseau. Il est précisé que le service fourni et facturé par le concessionnaire aux usagers sera un service de recharge, l'utilisateur n'aura pas à s'acquitter par ailleurs d'un droit de stationnement.

La Ville de Paris ne participera pas au financement des investissements initiaux et de l'exploitation, et n'assumera pas la maîtrise d'ouvrage. Le concessionnaire assumera seul la direction technique des travaux et assumera le risque d'exploitation tout au long de la concession. Il aura également à sa charge toutes les dépenses de fonctionnement (dont les abonnements et consommations électriques), d'entretien, de réparation, de supervision, ou de construction liées aux biens objet du futur contrat. À l'issue du contrat, l'intégralité des ouvrages et aménagements deviendra propriété de la Ville de Paris, sans que le concessionnaire puisse prétendre à une quelconque indemnité.

Dans le cadre de cette concession la Ville exigera la transmission de données d'exploitation de la part du concessionnaire (par exemple les taux d'occupation ou de disponibilité des stations, ou les durées et nombres de charge délivrées).

La Ville attachera une importance particulière au design des bornes qui devra, outre les contraintes d'urbanisme et les exigences des ABF, s'intégrer de manière harmonieuse dans le paysage urbain parisien.