

Modèles d'exploitation et variantes d'équipement

Aide-mémoire – Recharge en entreprise

Impressum

RechargeAuPoint/SuisseEnergie

Office fédéral de l'énergie (OFEN)

Section Mobilité

info@recharge-au-point.ch

Pulverstrasse 13

3063 Ittigen

Rôle des parties prenantes

Flavio Kälin, Office fédéral de l'énergie OFEN (mandant)

Julian Barth, Swisscharge.ch AG (mandant)

Robin Becker, Generis AG (mandant)

Tim Trachsel, EBP Schweiz AG (auteur)

Daniel Andersen, EBP Schweiz AG (auteur)

Version 1, novembre 2025

Cette étude a été réalisée avec le soutien de SuisseEnergie.

Les auteurs sont seuls responsables de son contenu.

Table des matières

1	Infrastructure de recharge en entreprise	4
1.1	Différentes possibilités d'accès aux bornes de recharge: privé, semi-privé, public	5
1.2	Quelles décisions stratégiques l'entreprise prend-elle dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure de base?	7
1.2.1	Comment faire face au besoin croissant de recharge?	7
1.2.2	À quoi faut-il faire attention lors de la mise en place d'une infrastructure de recharge rapide?	8
2	Les modèles d'exploitation	9
2.1	Prendre en charge soi-même l'infrastructure de base, les bornes de recharge et leur exploitation ou les externaliser?	10
2.2	Variante 1: financer et exploiter soi-même l'infrastructure de recharge	12
2.3	Variante 2: financer l'infrastructure de recharge, externaliser l'exploitation	13
2.4	Variante 3: financer uniquement l'infrastructure de base par l'entreprise, attribuer les stations de recharge et leur exploitation en contracting	14
2.5	Variante 4: attribuer l'ensemble de l'infrastructure de recharge en contracting	16

1 Infrastructure de recharge en entreprise

La mise en place d'une infrastructure de recharge dans les entreprises nécessite des solutions spécifiques en fonction de la stratégie de l'entreprise, des groupes d'utilisateurs et des ressources disponibles. Les bornes de recharge peuvent être exploitées de manière privée, semi-privée ou en accès libre, avec différents avantages et inconvénients. Les entreprises doivent planifier l'infrastructure de base en fonction de l'état final visé et exploiter les synergies avec leurs voisins afin de réduire les coûts. Une solution flexible et évolutive permet de s'adapter aux besoins de recharge croissants.

1.1 Différentes possibilités d'accès aux bornes de recharge: privé, semi-privé, public

La question de l'accessibilité est centrale lors de la planification et de la mise en œuvre de l'infrastructure de recharge dans les entreprises. Selon le groupe cible et la stratégie de l'entreprise, les bornes de recharge peuvent être exploitées à titre privé, semi-privé ou public. L'aide-mémoire décrit ci-après les trois variantes et présente leurs avantages et inconvénients respectifs.

1. Bornes de recharge privées

Les stations de recharge privées sont mises à la disposition de groupes d'utilisateurs clairement définis. Il s'agit par exemple de membres du personnel disposant d'un véhicule d'entreprise ou d'un véhicule privé, de fournisseurs ou d'une clientèle déterminée qui doit s'inscrire au préalable auprès de l'entreprise.

Avantages	Inconvénients
Contrôle de l'utilisation et de l'accès avec des groupes d'utilisateurs définis	Moindre utilisation de l'infrastructure de recharge, car seul un cercle limité de personnes y a accès
Sécurité et protection contre les abus accrus	La rentabilité peut pâtir d'une utilisation peu fréquente des bornes de recharge
Organisation simplifiée de la facturation et de la gestion	

2. Bornes de recharge semi-privées

Les bornes de recharge semi-privées sont également mises à la disposition du public à certaines heures, par exemple en dehors des heures d'ouverture standard de l'entreprise. Cela peut contribuer à augmenter le taux d'utilisation et donc la rentabilité de l'infrastructure de recharge. En règle générale, les lieux de recharge sont accessibles à tout le monde aux heures creuses (p. ex. le week-end), lorsque les véhicules de l'entreprise ne sont pas en charge.

La définition exacte de l'accessibilité semi-privée peut varier d'un prestataire à l'autre. Ainsi, sont par exemple qualifiés de «semi-privés» les modèles d'utilisation dans lesquels, outre les collaboratrices et collaborateurs, des utilisatrices et utilisateurs non enregistrés auparavant (p. ex. des clientes et clients) peuvent également recharger leur véhicule.

Avantages	Inconvénients
Meilleure utilisation des bornes de recharge et possibilité de générer des recettes supplémentaires	Charges administratives supplémentaires et coûts pour l'organisation de l'accès et de la facturation; exploitation professionnelle par un prestataire externe recommandée
Possibilité de garantir la disponibilité pendant certaines heures pour les utilisatrices et utilisateurs privés; flexibilité pour augmenter/réduire la disponibilité générale	Nécessite des bornes de recharge étalonnées avec compteur MID pour que l'électricité chargée puisse être facturée conformément à la loi de vérification
Visibilité et attractivité accrues de l'activité, engagement en faveur du développement durable visible vis-à-vis du public	Augmentation éventuelle du trafic sur le site de l'entreprise
Acquisition potentielle de clientèle et possibilité d'augmenter la durée de séjour des clientes et clients	Charges d'organisation de l'exploitation similaires à celles des bornes de recharge accessibles au public, mais chiffre d'affaires potentiel plus faible

3. Bornes de recharge accessibles au public

Les entreprises optent généralement pour des bornes de recharge accessibles au public afin de rendre leur site plus attrayant et d'attirer une clientèle supplémentaire. Celle-ci peut, par exemple, faire des achats ou recourir à des services pendant le processus de recharge.

Avantages	Inconvénients
Utilisation optimale de l'infrastructure de recharge et business case rentable possibles	Charge de travail élevée pour l'exploitation, la maintenance et la facturation; exploitation professionnelle par un prestataire externe recommandée
Visibilité et attractivité accrues de l'activité, engagement en faveur du développement durable visible vis-à-vis du public	Nécessite des bornes de recharge étalonnées avec compteur MID pour que l'électricité chargée puisse être facturée conformément à la loi de vérification
Acquisition potentielle d'une nouvelle clientèle et possibilité d'augmenter la durée de séjour des clientes et clients	Augmentation du trafic et conflits potentiels avec l'activité principale
Contrôle réduit sur l'utilisation	

Les entreprises doivent adapter le choix d'une variante d'accessibilité donnée à leurs objectifs stratégiques individuels et aux conditions-cadres locales. Pour ce faire, il est utile de peser soigneusement les avantages et les inconvénients de chaque option ainsi que d'analyser ses besoins. [Je recharge mon auto](#) (analyse de la concurrence) et les [scénarios de besoins de recharge](#) (besoins futurs) sont des outils qui aident à clarifier les besoins en bornes de recharge accessibles au public. Des entretiens avec les

entreprises environnantes, les particuliers et la commune peuvent également fournir des indications importantes sur les futurs besoins de recharge et l'équipement prévu des bornes de recharge accessibles au public.

1.2 Quelles décisions stratégiques l'entreprise prend-elle dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure de base?

Dans le cadre de la transition vers l'électromobilité, il est essentiel pour une entreprise de définir à quoi devra ressembler l'infrastructure de recharge sur chaque site une fois que les véhicules de tous les groupes d'utilisateurs concernés (flotte, collaboratrices et collaborateurs et personnes de passage) seront entièrement électrifiés. L'entreprise dimensionne l'infrastructure de base sur chaque site en fonction de cet état final. Elle englobe toutes les conditions architecturales et techniques de base pour l'installation des bornes de recharge. Avec une durée de vie d'environ 30 à 50 ans, l'infrastructure de base reste exploitable longtemps, indépendamment de l'évolution technique des stations de recharge.

Avec la réalisation d'une infrastructure de recharge, les exigences en matière de raccordement au réseau augmentent également. Pour réduire les coûts lors de l'extension du raccordement au réseau, il vaut la peine de vérifier si les pics de charge peuvent être réduits à l'aide de [systèmes de gestion de la charge](#) ou de batteries de stockage. En outre, l'entreprise doit également tenir compte des raccordements au réseau disponibles lors de la planification de l'emplacement de l'infrastructure de recharge. Il s'agit ici de prendre dès le départ des décisions stratégiques concernant l'emplacement et le nombre de lieux de recharge.

1.2.1 Comment faire face au besoin croissant de recharge?

En s'appuyant sur leur infrastructure de base, les entreprises augmentent progressivement le nombre de bornes de recharge installées au fur et à mesure que la demande en point de recharge augmente elle aussi. Concernant le modèle d'exploitation choisi, il est donc important que la solution implémentée puisse évoluer facilement. L'entreprise peut ainsi intégrer à tout moment des bornes de recharge supplémentaires.

De plus, il vaut la peine d'exploiter les synergies. Pour ce faire, une planification à long terme est importante. Par exemple, il est possible de poser des gaines dès qu'une place de parc est réaménagée, même si aucune infrastructure de recharge n'est prévue à ce moment-là. Les entreprises peuvent également clarifier à l'avance si d'autres entreprises ou particuliers du même bâtiment ou du voisinage ont besoin de points de recharge. Ils peuvent alors exploiter efficacement les synergies lors de la

mise en place de l'infrastructure de base et de l'utilisation optimale des bornes de recharge.

1.2.2 À quoi faut-il faire attention lors de la mise en place d'une infrastructure de recharge rapide?

Pour les entreprises qui souhaitent mettre en œuvre des bornes de recharge rapide en courant continu (CC), d'autres questions stratégiques se posent quant à la variante d'équipement. Pour fonctionner, les chargeurs rapides CC ont besoin d'un redresseur afin de convertir le courant alternatif du réseau en courant continu pour la charge. Celui-ci peut être intégré à la borne de recharge rapide elle-même ou constituer une installation centralisée à part. Des redresseurs intégrés sont utiles pour la mise en œuvre simple de quelques points de recharge rapide isolés. Ceux-ci se présentent sous la forme de systèmes complets qui sont faciles à installer et à coordonner. Toutefois, si l'entreprise prévoit plusieurs points de recharge, une extension ultérieure ou l'intégration de panneaux photovoltaïques et de batteries de stockage, il vaut souvent la peine d'investir dans une architecture dotée d'un redresseur centralisé et modulaire. Cette dernière permet une meilleure évolutivité, une disponibilité accrue grâce à la redondance et une utilisation plus efficace de la puissance de raccordement au réseau. Les coûts d'investissement pour de telles solutions centralisées ont tendance à être plus élevés, mais les coûts au kilowatt en cas d'extension et pour la maintenance sont inférieurs.

2 Les modèles d'exploitation

Les entreprises peuvent financer et exploiter elles-mêmes leur infrastructure de recharge ou la confier à des prestataires externes (contracting). L'exploitation propre offre une certaine indépendance, mais elle est gourmande en ressources. Avec le contracting, les charges internes diminuent, mais la dépendance et les frais courants augmentent. Différents modèles d'exploitation sont recommandés en fonction de la taille de l'entreprise, de sa complexité et des objectifs généraux.

2.1 Prendre en charge soi-même l'infrastructure de base, les bornes de recharge et leur exploitation ou les externaliser?

Les entreprises peuvent mettre en œuvre et exploiter leur infrastructure de recharge de différentes manières. Les différents modèles d'exploitation se différencient principalement par le nombre de tâches que l'entreprise assume elle-même et les prestations qu'elle externalise à des prestataires externes dans le cadre d'un contracting.

Les objectifs stratégiques prioritaires de l'entreprise constituent une base importante pour cette décision. Si une entreprise suit, par exemple, une stratégie «*asset light*», les modèles d'exploitation mettant davantage l'accent sur le contracting sont un choix judicieux.

L'infrastructure de recharge d'une entreprise est constituée des trois composantes suivantes, qu'elle peut soit mettre en œuvre elle-même, soit sous-traiter à un prestataire externe:

- **Infrastructure de base:** en font partie toutes les conditions architecturales et techniques de base telles que les raccordements électriques, les canaux pour câblages et les places de parc pour véhicules électriques. Elle constitue la base sur laquelle reposent les stations de recharge proprement dites.
- **Borne de recharge:** la station proprement dite où les véhicules sont rechargés. Il existe différents modèles en fonction des exigences (puissance de charge requise, modèle résistant aux intempéries, possibilités d'authentification et de facturation, etc.).
- **Exploitation et facturation:** l'exploitation courante inclut la maintenance, l'assistance en cas de panne et la facturation du courant de chargement.

L'infographie ci-dessous donne un aperçu des quatre modèles d'exploitation les plus pertinents. Ceux-ci se distinguent par le fait que les prestations des trois composantes que sont l'infrastructure de base, les bornes de recharge et l'exploitation sont soit fournies par l'entreprise elle-même, soit externalisées à un prestataire externe.

Les paragraphes suivants décrivent ces quatre variantes de modèles d'exploitation avec leurs avantages et leurs inconvénients, et dispensent également des recommandations quant aux entreprises auxquelles elles conviennent.

Aperçu des modèles d'exploitation

pour la mise en place et l'exploitation de l'infrastructure de recharge en entreprise

	V1: Propriété de l'infrastructure de recharge et exploitation autonome	V2: Propriété de l'infrastructure de recharge et contracting d'exploitation	V3: Propriété de l'infrastructure de base et contracting des bornes de recharge et de l'exploitation	V4: Contracting de l'infrastructure de recharge et de l'exploitation	
Infrastructure de base	Propriété	Propriété	Propriété	Contracting	
Bornes de recharge	Propriété	Propriété	Contracting	Contracting	
Exploitation et facturation	In-house	Contracting	Contracting	Contracting	
Coûts d'investisse- ment élevés					Coûts d'exploita- tion élevés
Indépendance					Faible complexité

Aperçu des différents modèles d'exploitation.

Lors de la discussion sur les modèles d'exploitation, on part du principe que l'entreprise est propriétaire du bien immobilier en question. En principe, les avantages et les inconvénients s'appliquent également aux entreprises en location, sauf pour l'infrastructure de base. Il s'agit d'une mesure architecturale qui accroît la valeur du bien immobilier. Dans la mesure du possible, elle devrait être réalisée par le propriétaire immobilier et louée à l'entreprise. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans l'encadré «Infrastructure de recharge en location».



Infrastructure de recharge en location

En cas de location, les variantes V1 à V3 ne sont recommandées que sous réserve, car l'entreprise installe et paie l'infrastructure de base à long terme dans un bâtiment qui n'est que loué. En principe, il est donc plus avantageux pour l'entreprise que le propriétaire de l'immeuble réalise également l'infrastructure de base et la loue à l'entreprise moyennant une redevance mensuelle. Hormis ce point, tous les contenus du présent aide-mémoire s'appliquent également aux entreprises qui louent leurs locaux.

Il peut également arriver que le propriétaire immobilier ne veuille pas investir lui-même dans l'infrastructure de base, mais qu'il autorise l'entreprise à construire l'infrastructure de base à ses propres frais. Dans ce cas, l'entreprise devrait soit fixer une location à long terme avec le propriétaire du bien immobilier, soit convenir que le bailleur rachète à l'entreprise l'infrastructure de base à sa valeur résiduelle si elle quitte les lieux.

Vous trouverez de plus amples informations et des recommandations à ce sujet dans l'outil d'aide [Infrastructure de recharge en immeuble locatif](#).

2.2 Variante 1: financer et exploiter soi-même l'infrastructure de recharge

Dans cette variante, l'entreprise construit et exploite elle-même l'ensemble de l'infrastructure de recharge. L'entreprise possède donc l'infrastructure de base et les bornes de recharge. Elle prend également en charge l'exploitation des bornes de recharge, y compris la maintenance, la facturation et, le cas échéant, la gestion des pannes.

Avantages	Inconvénients
Indépendance et liberté de décision maximales pour l'entreprise	L'exploitation mobilise des ressources internes considérables en fonction du nombre de bornes de recharge et de la complexité.
Indépendance vis-à-vis de prestataires externes et pas de contracting	Une expertise interne est nécessaire pour la maintenance, la gestion des pannes et la facturation.
Coûts d'exploitation explicites (à justifier) moindres par rapport à d'autres variantes	Les exploitants professionnels de bornes de recharge ont tendance à fournir un service plus efficace et de meilleure qualité.
	Coûts d'investissement uniques élevés pour l'infrastructure de base

Recommandé avec des ressources suffisantes et pour des cas d'application allégés

Cette variante est recommandée si l'entreprise dispose des ressources financières et humaines nécessaires. En effet, comme décrit ci-dessus, cette variante entraîne des coûts d'investissement élevés par rapport aux autres modèles d'exploitation et nécessite le plus de ressources et de savoir-faire internes.

Des frais de personnel supplémentaires sont occasionnés non seulement pendant la planification et la réalisation, mais aussi et surtout durant l'exploitation de l'infrastructure de recharge, par exemple pour l'assistance en cas de panne et la facturation. Comme l'entreprise est responsable du bon fonctionnement des bornes de recharge, elle a besoin d'un concept robuste pour le dépannage, y compris aux heures creuses selon l'utilisation. Soit il y a suffisamment de connaissances et de ressources disponibles en interne pour un dépannage rapide, soit il existe des alternatives à l'infrastructure de recharge propre, par exemple des bornes de recharge accessibles au public à proximité.

Par conséquent, ce modèle d'exploitation est surtout recommandé pour les cas d'application allégés dans les petites entreprises avec un seul groupe d'utilisateurs et un nombre raisonnable de points de recharge. Comme la facturation peut s'avérer fastidieuse, cette variante est surtout recommandée lorsque l'entreprise ne facture pas l'électricité chargée, c'est-à-dire lorsqu'elle ne recharge que ses propres véhicules. Si les membres du

personnel rechargent gratuitement leur véhicule privé ou de service, ils doivent mesurer cette prestation en conséquence et la soumettre à l'impôt, soit en tant qu'avantage appréciable en argent, soit de manière forfaitaire.

2.3 Variante 2: financer l'infrastructure de recharge, externaliser l'exploitation

Dans ce modèle d'exploitation, l'entreprise possède l'infrastructure de base et les bornes de recharge, mais elle en confie l'exploitation à un prestataire externe. Dans le cadre de ce contracting d'exploitation, les prestations suivantes peuvent être attribuées individuellement ou conjointement:

- Maintenance des bornes de recharge et aide immédiate en cas de panne
- Facturation de la quantité d'énergie chargée, y compris l'authentification des utilisatrices et utilisateurs

Si l'entreprise souhaite obtenir seulement la maintenance et l'assistance en cas de panne par contracting, elle peut conclure un contrat de service avec le fournisseur des bornes de recharge. Si d'autres prestations telles que l'authentification et la facturation des processus de recharge sont souhaitées, l'outil de RechargeAuPoint vous aide à trouver le bon prestataire pour [des solutions d'accès et de facturation, y compris un aperçu du marché](#).

Avantages

Liberté de décision dans le choix des produits de l'infrastructure de recharge

Presque aucune charge de travail pour l'entreprise au niveau de l'exploitation de l'infrastructure de recharge

Différents modèles de contrat d'exploitation possibles, en fonction des exigences et des souhaits de l'entreprise

Visibilité accrue d'une borne de recharge accessible au public via le réseau de recharge du prestataire du contrat d'exploitation

Fonctionnalités plus étendues dans l'exploitation, telles que la gestion des utilisateurs et des tarifs, la gestion des bornes, un tableau de bord et des fonctions de reporting

Inconvénients

Coûts d'exploitation supplémentaires pour le contracting

Dépendance à un prestataire externe pour l'exploitation des bornes de recharge

Coûts d'investissement uniques élevés pour l'infrastructure de base

Recommandé pour les bornes de recharge (semi-)publiques et pour des groupes d'utilisateurs multiples

Ce modèle d'exploitation est recommandé lorsque l'entreprise est prête à investir une fois de l'argent et des ressources dans la planification et l'installation de l'infrastructure de recharge, mais qu'elle souhaite fournir ensuite moins d'efforts pour son exploitation. La seule charge de travail pour l'entreprise est alors le remplacement et la construction progressive des bornes de recharge (voir également à ce sujet le chapitre 1.2.1). Plus l'entreprise, et donc le nombre de bornes de recharge, est importante, plus une exploitation autonome comme dans la variante 1 serait complexe et délicate. Un contrat d'exploitation peut constituer une solution efficace à cet égard.

Ce modèle d'exploitant est particulièrement recommandé lorsque les bornes de recharge sont semi-privées ou publiques. En effet, cette situation accroît les exigences en matière de maintenance, de gestion des pannes, ainsi que d'authentification et de facturation. La facturation se complique davantage lorsque l'entreprise choisit d'appliquer différents tarifs en fonction du groupe d'utilisateurs (tarifs plus avantageux pour les collaboratrices et collaborateurs que pour le public) ou de l'heure de la journée (tarifs plus avantageux à midi si les bornes sont alimentées avec l'électricité photovoltaïque produite par l'entreprise). Dans ce cas, il est difficile pour la plupart des entreprises de répondre à toutes ces exigences, raison pour laquelle un contrat d'exploitation vaut la peine. Un autre avantage à passer par un prestataire externe est qu'il fait connaître la borne de recharge à un groupe cible plus large via son réseau de recharge et d'autres plateformes accessibles au public, ce qui augmente considérablement la demande et donc la rentabilité.

Ce modèle d'exploitation doit également être privilégié si l'entreprise a des exigences accrues en matière de facturation des bornes de recharge privées. Si les bornes de recharge doivent être mises à la disposition des véhicules privés ou de service des collaboratrices et collaborateurs, l'électricité consommée doit être facturée ou imposée. Un contrat d'exploitation est également judicieux lorsque différents tarifs doivent être appliqués en fonction des groupes d'utilisateurs ou du moment de la journée (p. ex. pour augmenter le taux d'autoconsommation photovoltaïque).

2.4 Variante 3: financer uniquement l'infrastructure de base par l'entreprise, attribuer les stations de recharge et leur exploitation en contracting

Dans cette variante, l'entreprise ne possède que l'infrastructure de base et confie les bornes de recharge et leur exploitation à un prestataire externe en contracting. L'entreprise paie généralement une redevance mensuelle pour l'utilisation des bornes de recharge.

Avantages

Inconvénients

L'infrastructure de base, qui vient transformer le bâtiment et lui offre une valeur ajoutée et ne peut pas être facilement retirée, reste la propriété de l'entreprise	Choix possibles limités, car un prestataire propose la borne de recharge, la maintenance et la solution de facturation sous forme de pack
Coûts d'investissement plus faibles, car l'entreprise investit uniquement dans l'infrastructure de base	Coûts d'investissement uniques élevés pour l'infrastructure de base
Aucun investissement amortissable dans les bornes de recharge	Frais courants plus élevés en raison du contracting des bornes de recharge et de l'exploitation
Moins de travail et d'expertise nécessaires en interne, car seule l'infrastructure de base est autofinancée; tout le reste peut être entièrement confié à un prestataire de services	Dépendance vis-à-vis d'un prestataire externe auquel appartiennent les bornes de recharge
Les prestataires externes peuvent ainsi recourir à leurs solutions de recharge propriétaires parfaitement adaptées (bornes de recharge et interfaces associées)	
Fonctionnalités plus étendues dans l'exploitation, telles que la gestion des utilisateurs et des tarifs, la gestion des bornes, un tableau de bord et des fonctions de reporting	

Recommandé pour les entreprises propriétaires du bâtiment souhaitant limiter le plus possible leur investissement dans l'infrastructure de recharge

Ce modèle d'exploitation convient aux entreprises qui sont propriétaires du bâtiment et de l'infrastructure de base et qui souhaitent par ailleurs que l'infrastructure de recharge leur demande le moins d'efforts possible. Comme l'infrastructure de base fait partie intégrante du bâtiment, qu'elle augmente sa valeur et qu'elle ne peut pas être démontée facilement, il est logique que cette infrastructure de base soit financée par le propriétaire du bâtiment.

Les prestataires externes proposent souvent des packs de contracting dans lesquels les bornes de recharge et leur exploitation sont proposées conjointement. Les prestataires de services peuvent ainsi coordonner au mieux l'exploitation. Pour l'entreprise, le contracting des bornes de recharge signifie en outre moins d'engagement à long terme, car elle n'a pas à en amortir le coût (durée de vie estimée à 8 ans).

Comme pour la variante 2, il y a des avantages en termes de qualité de l'exploitation et de facturation différenciée de plusieurs groupes d'utilisateurs.

2.5 Variante 4: attribuer l'ensemble de l'infrastructure de recharge en contracting

Dans ce modèle d'exploitation, toute l'infrastructure de recharge est créée par un prestataire externe et mise à la disposition de l'entreprise en contracting. Il existe aussi des prestataires qui ne proposent qu'une partie de l'infrastructure de base en contracting. Par exemple, le fournisseur ne finance qu'une partie (C2) de l'alimentation électrique de la borne de recharge (niveau d'équipement C1-C2).

Avantages

Nécessite le moins de ressources et de connaissances internes pour la planification, la réalisation et l'exploitation de l'infrastructure de recharge

Inconvénients

Forte dépendance et possibilités de choix limitées du prestataire, car peu de prestataires proposent à ce jour l'infrastructure de base en contracting

Coûts d'investissement les plus bas

Coûts mensuels les plus élevés pour le contracting complet

Aucun investissement à amortir dans les bornes de recharge et l'infrastructure de base

Contrats avec des durées minimales parfois élevées en raison de la longue durée d'amortissement de l'infrastructure de base

Les prestataires externes peuvent ainsi recourir à leurs solutions de recharge propriétaires parfaitement adaptées (infrastructure de base, bornes de recharge et interfaces associées)

Fonctionnalités plus étendues dans l'exploitation, telles que la gestion des utilisateurs et des tarifs, la gestion des bornes, un tableau de bord et des fonctions de reporting

Recommandé pour un investissement aussi faible que possible dans l'infrastructure de recharge

Ce modèle d'exploitation convient aux entreprises qui souhaitent réduire le plus possible les efforts liés à l'installation et à l'exploitation de leur infrastructure de recharge. En raison de la durée minimale souvent longue de tels modèles de contracting, il est recommandé aux entreprises de financer elles-mêmes, dans la mesure du possible, l'infrastructure de base (cf. variante 3).

Un contracting complet est particulièrement intéressant si l'entreprise ne fait que louer le bâtiment et n'a donc aucun intérêt à effectuer des travaux ajoutant de la valeur au bâtiment. Dans ce cas, le prestataire de contracting pour l'infrastructure de base, p. ex. le propriétaire immobilier, et le prestataire

pour les bornes de recharge, y compris leur exploitation et la facturation, peuvent être différents.