



Le programme d'information
pour accélérer le passage à
la mobilité électrique

Module initial
Copropriétés

Comprendre les enjeux de la recharge
en copropriété et immeuble partagé



LES OBJECTIFS PÉDAGOGIQUES

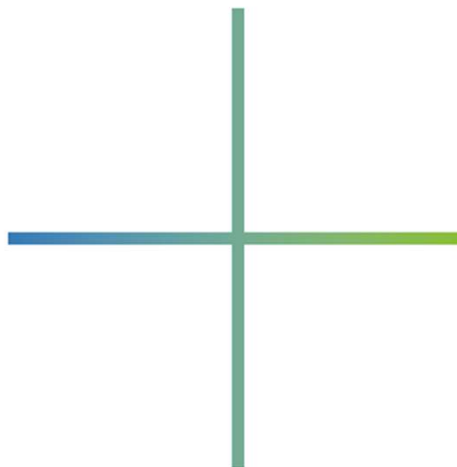
À la fin de cette session, vous saurez :

Expliquer l'**état** du développement du marché de la mobilité électrique dans les copropriétés

Citer les **points clés** de la réglementation en vigueur

Décrire les **enjeux de la recharge** en copropriété

Identifier les **bonnes pratiques** de mise en œuvre d'un **projet d'IRVE**



SOMMAIRE

1. État des lieux des bornes de recharge dans les copropriétés	3
• Impact des transports pour le climat • Impact environnemental du véhicule électrique • Bénéfices économiques et attractivité • Perspectives de déploiement en copropriété	
2. Réglementation et droits en vigueur	8
• Rôle des collectivités dans le déploiement d'IRVE • Textes réglementaires principaux : Loi de 1965, Droit à la prise, Décret IRVE, LOM, Loi Climat et Résilience • Obligations de pré-équipement des bâtiments neufs • Conformité et sécurité	
3. Les enjeux de la recharge en copropriété	14
• Besoins de recharge résidentiels • Acteurs d'un projet IRVE • Mutualisation et infrastructures collectives • Schémas d'installation et modèles économiques • Pilotage énergétique et bornes partagées	
4. Les bonnes pratiques de mise en œuvre d'un projet IRVE	21
• Mise en œuvre du droit à la prise • Étapes d'un projet collectif • Bornes partagées et règles d'usage • Aides disponibles : crédit d'impôt et programme Advenir	

1

État des lieux
des bornes
de recharge
en copropriété



1. Impact des transports pour le climat

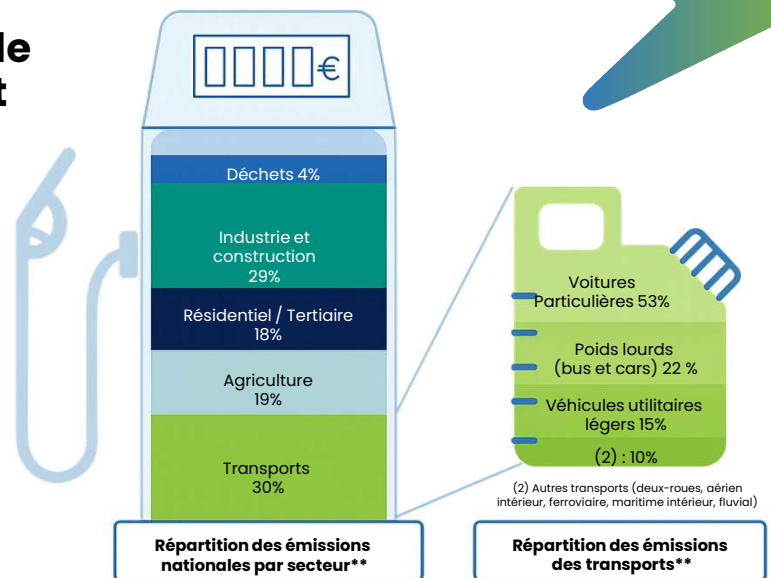
Représentation des émissions de gaz à effet de serre du transport

En France, le transport représente **1/3 des émissions** de gaz à effet de serre

97%* des émissions de CO₂ induites par les transports proviennent de la **combustion de carburants fossiles**.

Source : Ministère de la Transition écologique, « Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports », 2021

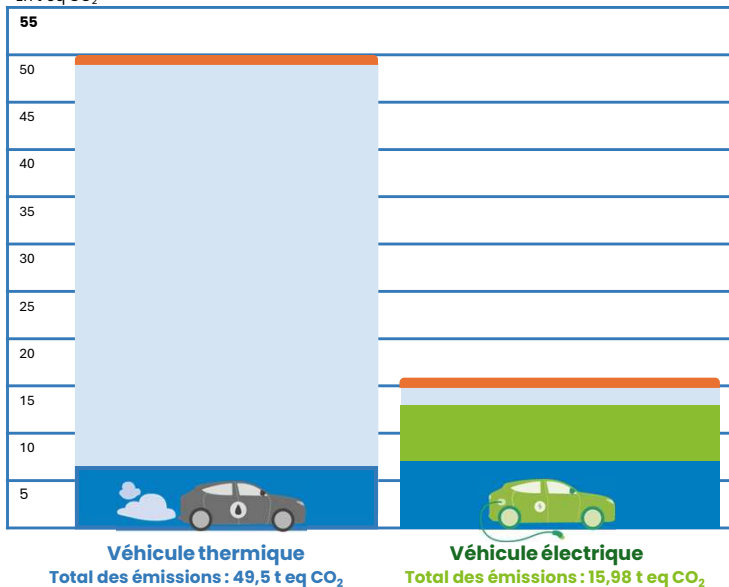
** Source : Ministère de la Transition écologique, « Chiffres clés des transports – édition 2025 », 2025



1. Impact environnemental du véhicule électrique

Bilan CO₂ du véhicule électrique en France

En t eq CO₂



En France, le **bilan CO₂** du véhicule électrique est environ **3 fois inférieur** à celui d'un véhicule thermique*.

- Émissions de CO₂ lors de la construction et la maintenance du véhicule
- Émissions de CO₂ lors de l'usage du véhicule
- Émissions de CO₂ lors de la production de la batterie
- Émissions de CO₂ lors de la gestion de la fin de vie du véhicule

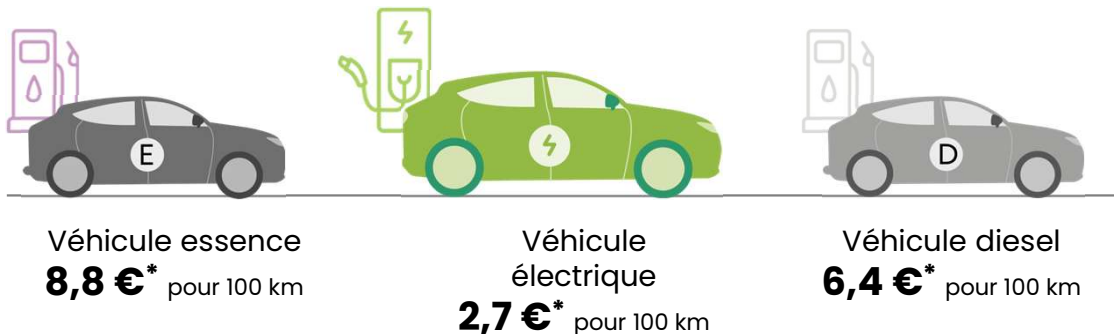
* Source : Analyse technico-économique et environnementale des énergies alternatives, Avere-France, CentraleSupélec, UFE, 2023
Hypothèse : T&E's analysis of electric car lifecycle CO₂ emissions, hypothèse de durée de vie d'un véhicule : 225 000 km

Prise de note

1. Bénéfices économiques et attractivité

Le véhicule électrique offre de nombreux avantages économiques

Le coût de la recharge à domicile



Le **prix** de l'électricité **est plus stable** que celui des carburants fossiles.

* Source : Ministère de la Transition Energétique, « Comparaison des coûts des carburants », juillet 2025

Le coût de l'entretien



Le **budget entretien** des voitures électriques serait **divisé par 2**

Économie moyenne de **4 000 euros*** sur l'ensemble de la **durée de vie** d'un véhicule.

Moins de pièces d'usure !

Bientôt la fin des ventes de véhicules thermiques **neufs**

L'UE a voté (2023) la fin de la vente des véhicules légers neufs utilisant des énergies fossiles **d'ici 2035 en Europe.***

Et en France ?

La loi Climat et Résilience fixe **la fin de la vente des voitures particulières neuves** les plus polluantes** d'ici le **1^{er} janvier 2030**.

*Source : Union Européenne, « Règlement du parlement européen relatif aux véhicules légers », 2023

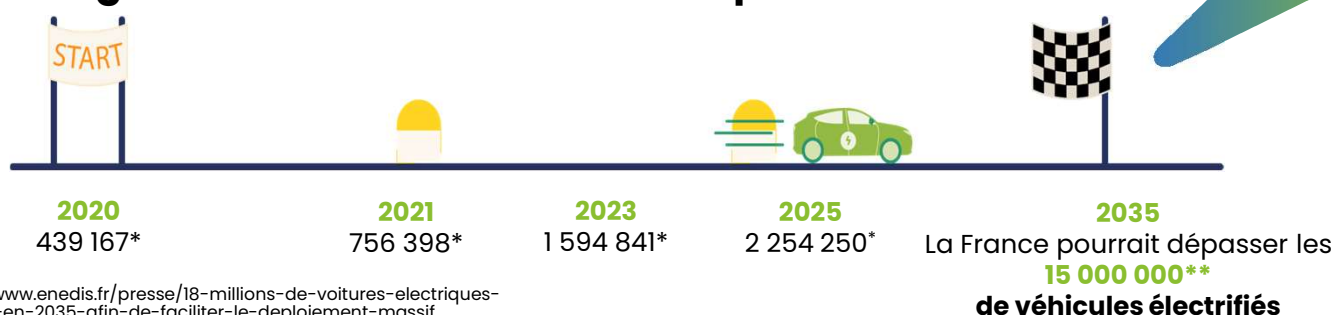
**Source : Légifrance, « Loi n° 2021-1104 de lutte contre le dérèglement climatique », 2021



Prise de note

1. Les perspectives de déploiement de bornes en copropriété

Constat global sur les véhicules électriques

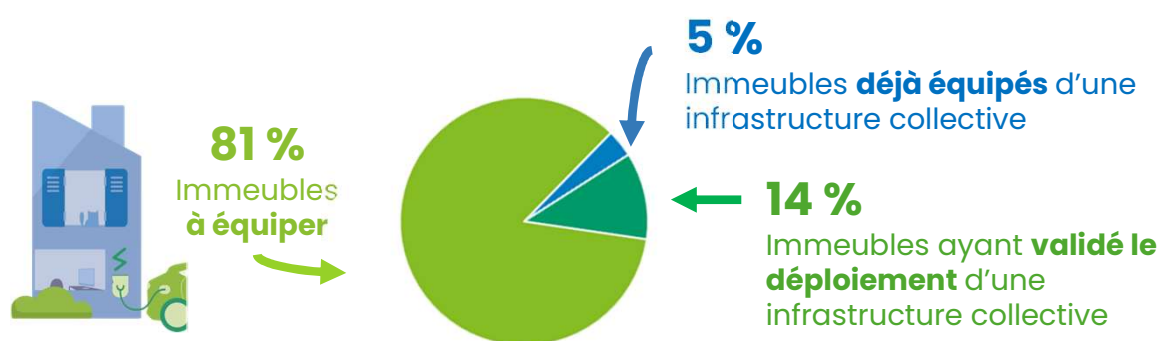


* Source : Avere-France, « Baromètre des immatriculations », juin 2025

**Source : Étude RTE – Avere-France, « Enjeux du développement de l'électromobilité pour le système électrique », 2019

Les besoins de recharge en résidence

L'**Avere-France**, l'**AFOR** et **ENEDIS** publient chaque trimestre le **Baromètre des infrastructures de recharge en résidentiel collectif**



Source : Avere-France, « AFOR et Enedis, Baromètre national sur la recharge en résidentiel collectif », mai 2025
Le nombre total d'immeubles collectifs disposant d'un parking est estimé à 269 000

Les besoins de recharge en résidence

Le véhicule électrique se recharge **grâce à une borne de recharge**.



* Source : Insee, « 37,6 millions de logements en France au 1er janvier 2022 », 2022

Pourquoi installer des bornes de recharges ?

- ✓ Valoriser le **patrimoine**
- ✓ Renforcer durablement son **attractivité**.
- ✓ Bénéficier d'**avantages comparatifs**



Prise de note

1. Les perspectives de déploiement de bornes en copropriété

Les **avantages comparatifs** auprès de :



Les propriétaires
de véhicules électriques
et hybrides rechargeables



Les professionnels
disposant d'un véhicule
électrique d'entreprise



Les citoyens
concernés par les Zones
à Faibles Émissions
mobilité (ZFE-m)

En synthèse

Une mise en action nécessaire et inévitable

Secteur du transport : un impact écologique et sanitaire fort

En France, le transport représente 1/3 des émissions de gaz à effet de serre. Le bilan CO₂ du véhicule électrique est bien inférieur à celui d'un véhicule thermique

La réglementation en évolution à suivre

La fin de la vente des voitures particulières neuves les plus polluantes** d'ici le 1^{er} janvier 2030

Des modes de vie en collectif à considérer

Avec près d'1 ménage sur 2* en France vivant en logement collectif, les syndicats ont un rôle majeur à jouer pour accompagner cette transition.

Prise de note

2

Règlementation et droits en vigueur





2. Textes réglementaires principaux

Principaux textes réglementaires

Les textes législatifs et réglementaires de référence qui concernent la mise en place d'infrastructures de recharge dans les copropriétés :



La loi de 1965
fixant le statut
de la copropriété
des immeubles
bâtis



Le droit à la prise
intégré au code
de la Construction
et de l'Habitation



Le décret IRVE
pour infrastructure
de recharge pour
véhicules électriques



**La loi d'orientation
des mobilités
(LOM)**



**La loi Climat
et Résilience**
(traité en Chapitre 3)

La loi de 1965

Avez-vous **inscrit à l'ordre du jour** de l'assemblée générale (AG) des copropriétaires : « La question de la **réalisation d'une étude** portant sur **l'adéquation des installations électriques existantes aux équipements de recharge.** »

Source: « Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis »



Non ? Inscrivez la question dès la **prochaine AG** pour :

- ✓ Limiter les **risques de contentieux**
- ✓ Favoriser une réflexion globale pour une **infrastructure collective optimale**
- ✓ Eviter d'être dépassé par les « **droits à la prise** » qui pourraient **se succéder**

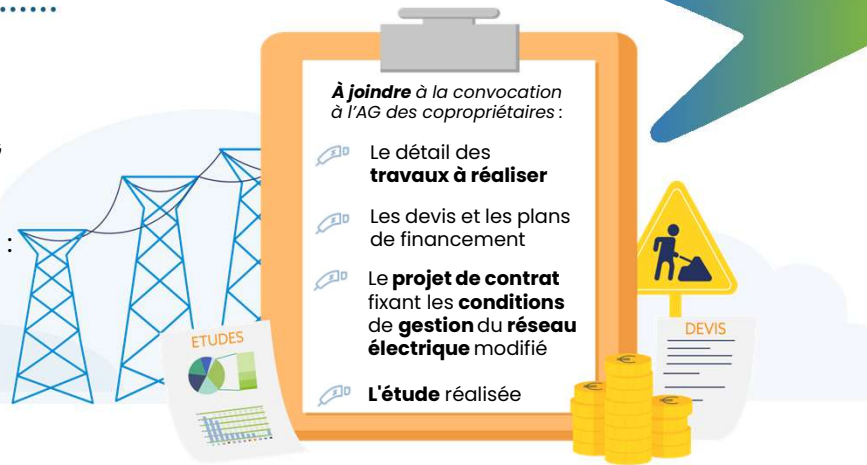
Prise de note

2. Textes réglementaires principaux

La loi de 1965

1. Question **inscrite à l'ordre du jour** de l'AG
2. L'étude est **réalisée**
3. Le syndic **doit inscrire chaque année** à l'ordre du jour de l'AG des copropriétaires :

« La question des **travaux** (tant qu'ils ne sont pas réalisés) et, le cas échéant, les conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique. »



Source: Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis

Droit à la prise



C'est un **droit français** pour les utilisateurs de véhicules **électriques** et **hybrides rechargeables**. Tout propriétaire, locataire ou occupant de bonne foi **peut installer, à ses frais**, une borne de recharge sur **sa place** de parking.

Comment faire valoir ce droit ?

Notifier l'intention de réaliser des travaux au copropriétaire ou au syndic de copropriété avec :



Aucun vote nécessaire



Un **descriptif détaillé** des **travaux** à réaliser



Un **plan technique** d'intervention



Un **schéma de raccordement** électrique

Est-il possible de s'y opposer ?

Seulement en cas de **motif sérieux et légitime**



La **préexistence** d'installations

et/ou



La **décision déjà prise** de réaliser ces installations dans un **délai raisonnable**



Saisine

du président du **Tribunal Judiciaire** dans les **3 mois** suivant de la notification

Source : Décret n° 2020-1720 du 24 décembre 2020 pris pour l'application des articles L. 111-3-8 et L. 111-3-9 du Code de la Construction et de l'Habitation

Prise de note

2. Textes réglementaires principaux

Le décret IRVE

Les trois nouvelles dispositions depuis mai 2021



Une **attestation de conformité**

L'obtention d'une attestation de conformité telle que prévue par le code de l'énergie est requise **quelle que soit la puissance**.



Une **étude de conception**

La réalisation d'une étude de conception **est obligatoire** pour tout projet de création d'une infrastructure de recharge prévoyant **au moins quatre points** de charge.



Le **pilotage de la recharge**

Le pilotage énergétique de la recharge a été rendu **obligatoire** pour l'ensemble des infrastructures de recharge.

Source : Décret n°2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



« La mise en place des **conduits** pour le **passage des câbles électriques** et des **dispositifs d'alimentation** et de **sécurité** nécessaires à l'**installation ultérieure de points de recharge** pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. »

Les bâtiments pour lesquels le dépôt du permis de construire a eu lieu **entre le 1^{er} janvier 2017 et le 10 mars 2021** sont soumis aux **obligations suivantes** :



Jusqu'à
40 places
de
stationnement



50% des places
pré-équipées



Plus de
40 places
de
stationnement



75% des places
pré-équipées

Les bâtiments pour lesquels le dépôt du permis de construire a eu lieu **à compter du 11 mars 2021**, ou lorsque le bâtiment fait l'objet d'une **rénovation importante***, sont soumis aux **obligations suivantes** :



Plus de
10 places
de
stationnement



100% des places
pré-équipées

Source : Article L113-12 du Code de la construction et de l'habitation, 2021

Prise de note

2. Obligations de pré-équipement des bâtiments neufs

Directive Européenne **EPBD** *Energy Performance Building Directive*

Nouvelles dispositions pour les **parcs de stationnement des bâtiments résidentiels neufs** d'ici **29 mai 2026**

Source : Article L113-12 du Code de la construction et de l'habitation, 2021



Plus de
3 places
de
stationnement



100 % des places pré-équipées
dont 50% des places pré-câblées
+ Au moins **1 point de recharge**

Recharge intelligente

Obligation pour toutes les bornes de recharge de **permettre la recharge intelligente** dans les bâtiments **nouveaux** et **renovés**

Source : Directive européen sur la performance énergétique des bâtiments EPBD, 2024

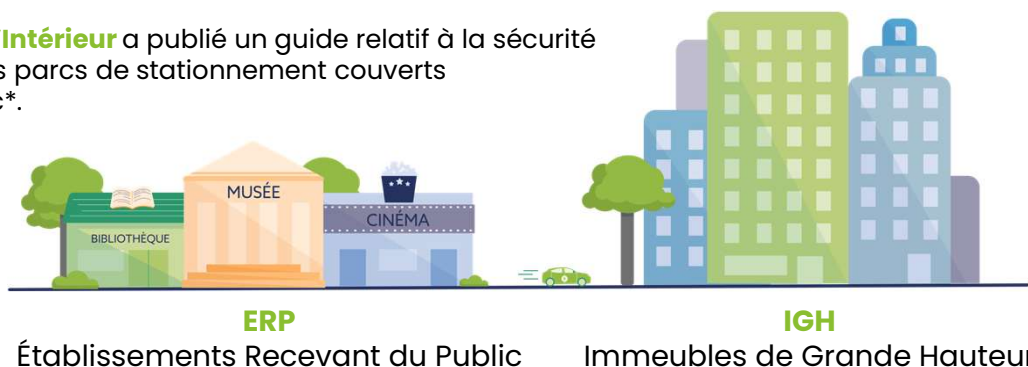
Sécurité incendie

Publication de lignes directrices **non contraignantes** par la Commission européenne d'ici le 31 décembre 2025

2. Conformité et sécurité

Recommandations **incendie**

Le **ministère de l'Intérieur** a publié un guide relatif à la sécurité incendie dans les parcs de stationnement couverts ouverts au public*.



* Source : Ministère de l'Intérieur, « [Guide pratique relatif à la sécurité incendie dans les parcs de stationnement couverts ouverts au public](#) », 2018

L'**Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable** a publié un **rapport** sur des bonnes pratiques en attendant la validation d'une réglementation.

Parkings résidentiels neufs

- Recommandé d'installer un **dispositif d'alarme incendie connecté** à une colonne sèche horizontale pour l'extinction automatique.
- Installer un **système de compartimentage** pour limiter la propagation des incendies.

Parkings résidentiels existants

- Obligation d'installer une **alarme incendie** pour alerter les secours après une vérification automatique.
- Recommandé d'installer **une colonne sèche** et/ou des **compartiments coupe-feu**.

Source : IGEDD, « [Le renforcement de la protection incendie dans les parkings couverts et le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques](#) », 2022

Prise de note



Les 5 réglementations majeures

La loi de 1965

Facilite la gestion collective de l'immeuble et garantit les droits de chaque copropriétaire.

Le droit à la prise

Facilite l'occupant d'un bâtiment d'habitation, l'accès à une infrastructure de recharge au niveau de sa place de stationnement.

Décret IRVE

Définit des règles d'installation de bornes de recharge pour les bâtiments collectifs.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Renforce le droit à la prise et les obligations de pré-équipement des parkings des bâtiments neufs.

Loi Climat et Résilience

Précise les modalités des dispositifs de préfinancement des infrastructures collectives par le GRD d'électricité ou par un tiers-investisseur.

Prise de note

3

Les enjeux
de la recharge
en copropriété



3. Besoins de recharge résidentiels

Les besoins de recharge résidentiel type

Près de 8 Français sur 10* effectuent quotidiennement moins de 50 km par jour.

100 km = ~15 kWh d'électricité



Environ **4h**** sur une prise électrique classique renforcée

Pour **recharger 15 kWh à domicile**, il faut compter :



Environ **2h**** sur une prise adaptée au véhicule électrique

*Source : Etude IPSOS Avere-France/ Mobivia « Les Français et la mobilité électrique », 2022

** Prise électrique standard de 3,7 kW et prise électrique adaptée au véhicule électrique de 7,4 kW

Le standard européen

La prise **Type 2** pour la recharge normale (AC)



Socle de prise



Connecteur

Recharge de 7,4 à 43 kW

Spécificité française

Obturbateur
intégré



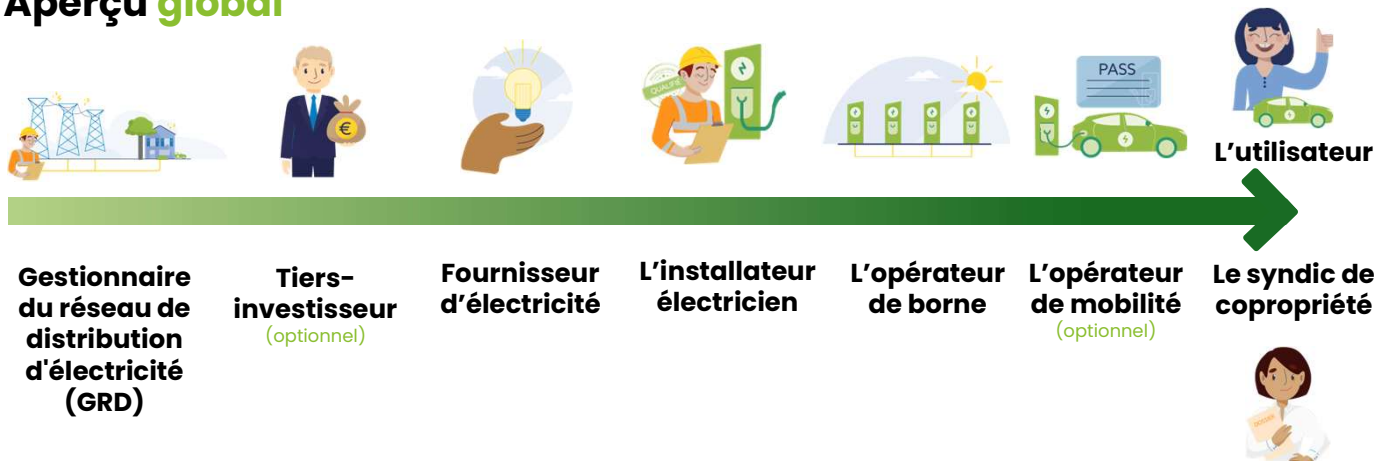
Obturbateur
cache prise



« Dans le cas où le **point de recharge** est rattaché au **point de livraison** électrique d'un bâtiment, ce socle de prise ou ce connecteur satisfait aux **exigences de sécurité de la NF-C15-100**. »

3. Besoins de recharge résidentiels

Aperçu global



Remarque : une entreprise peut endosser le rôle de plusieurs acteurs.

Prise de note

3. Besoins de recharge résidentiels

Mutualiser les infrastructures

Comment définir les **deux parties** essentielles d'une **infrastructure collective** pour l'alimentation de bornes de recharge pour véhicules électriques en parking d'immeuble ?



1

Des **équipements électriques** disposant d'une **capacité suffisante** pour connecter les bornes de recharge de l'ensemble des utilisateurs du parking.

2

Une **réservation de puissance** permettant de répondre aux besoins croissants de recharge. Cette infrastructure est ainsi un bien collectif partagé.

Que signifie mettre en place une infrastructure collective ? Équiper un bâtiment **en précâblage** pour **réduire les coûts d'installation** unitaires des bornes individuelles à venir.

Ce bien collectif permet :

1

D'alimenter les **premiers utilisateurs** de bornes de recharge.



2

D'anticiper les futurs besoins dans les meilleures conditions en termes de coûts, de délais et de sécurité grâce à une **réservation de puissance**.



3. Schémas d'installation et modèles économiques

3 schémas d'installations différents

SCHÉMA 1

Infrastructure collective alimentée **en aval** d'un compteur électrique des **services généraux**

SCHÉMA 2

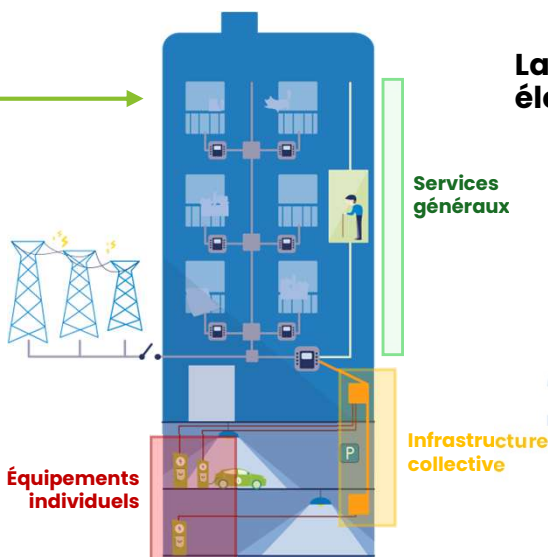
Infrastructure collective alimentée **en aval** d'un **nouveau compteur** électrique **dédié**

SCHÉMA 3

Infrastructure collective constituée d'une **colonne électrique** alimentant un **compteur individuel** pour chaque borne de recharge

Schéma 1

Chaque **borne installée** est raccordée à un **coffret électrique** connecté au compteur électrique des **services généraux**.



La répartition des consommations électriques dans le cas du schéma 1 ?

1

La répartition des coûts entre utilisateurs est réalisée **par le syndic de copropriété** sur la base de **consommations réelles** mesurées par des systèmes de comptage certifiés ou agréés.

2

Ce décompte peut aussi être assuré par **un opérateur tiers** qui transmettra **les relevés des consommations** pour permettre la répartition des coûts par le gestionnaire du logement.

Prise de note

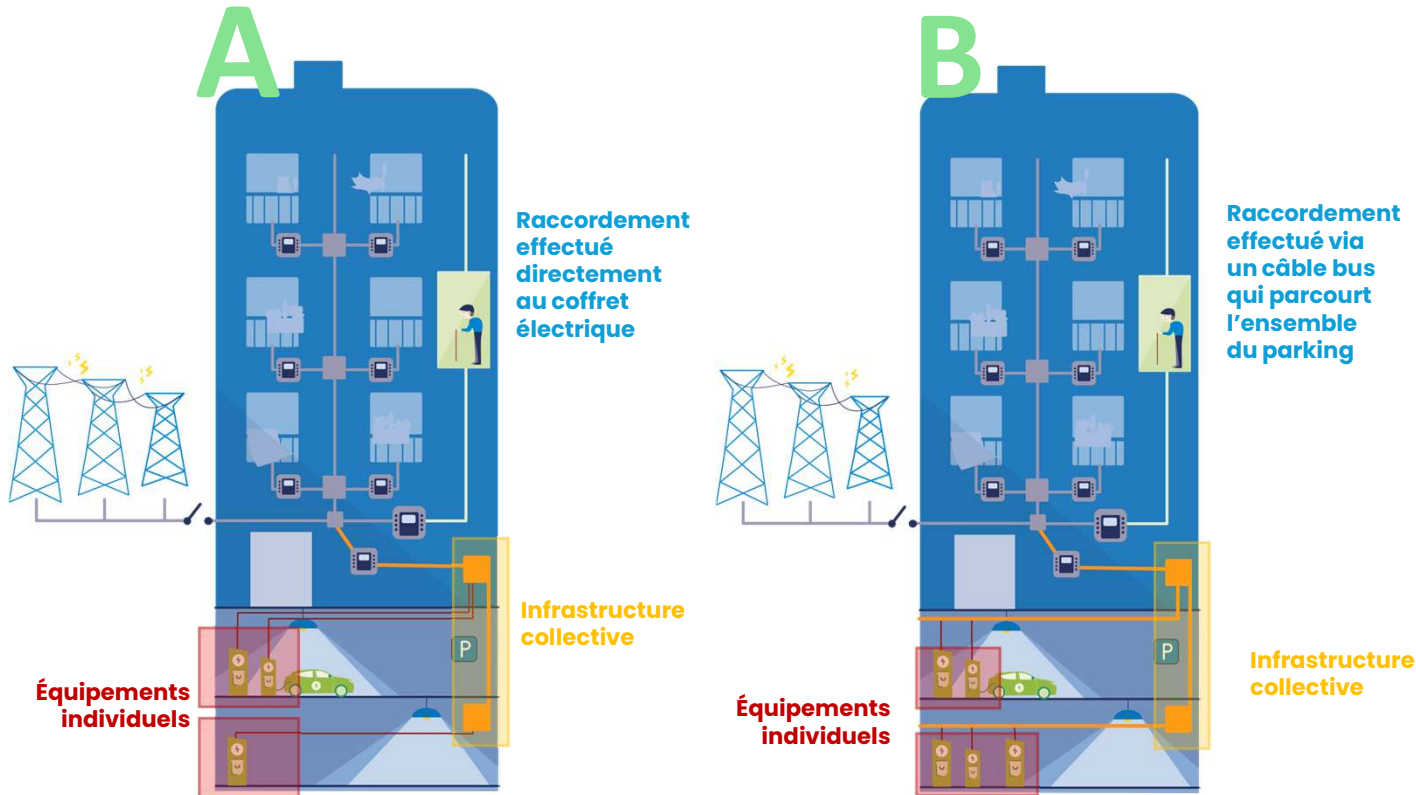
3. Schémas d'installation et modèles économiques

3 schémas d'installations différents

Schéma 2

Infrastructure collective alimentée **en aval d'un nouveau compteur électrique dédié.**

Chaque **borne installée** est raccordée à un **coffret électrique** connecté à un nouveau compteur **dédié à la recharge.**



Schémas 1 & 2

Modèles économiques

Les copropriétés ont le choix entre **deux options** de préfinancement :

1

Financer elles-mêmes l'infrastructure

La copropriété fait réaliser un **devis** pour la mise en place d'une infrastructure collective et fait **valider le budget** des travaux en Assemblée Générale (AG)



2

Faire préfinancer l'infrastructure par un tiers-investisseur*

La solution proposée est **validée en AG** et le **tiers-investisseur** devient **propriétaire** de l'infrastructure.



L'opérateur choisit sera **responsable** de :

- ✓ L'**entretien**
- ✓ La **maintenance**
- ✓ La **répartition des coûts**
- ✓ Des **travaux d'évolution**
- ✓ de l'**infrastructure**
- ✓ L'**alimentation** de chaque borne privative
- ✓ Sa **connexion au système** de supervision de l'opérateur.

Prise de note

3. Schémas d'installation et modèles économiques

Schémas 1 & 2

Modèles économiques

LOGIVOLT

Filiale de la



Logivolt propose aux copropriétés de bénéficier sous certaines conditions d'un **préfinancement des coûts d'installation**.

En **complément** des aides Advenir

Le syndic de copropriété pourra **solliciter un opérateur référencé** qui lui transmettra un **devis** à faire valider lors de l'**Assemblée générale** de la copropriété.

Chaque résident qui souhaite se raccorder et bénéficier d'une borne de recharge **payera son droit** de connexion à l'opérateur, sans reste à charge **pour la copropriété**.

Comment organiser la **répartition** des consommations électriques dans le cas du schéma 2 ?

Trois possibilités pour le gestionnaire du logement :

- 1 Le **syndic de copropriété** réalise la répartition des coûts entre utilisateurs sur la base de **consommations réelles**.
- 2 L'**opérateur choisi par la copropriété** réalise la répartition des coûts entre utilisateurs sur la base de **consommations réelles**.
- 3 La répartition est réalisée **sur la base d'un forfait, sans contrainte sur le comptage**. L'**opérateur** choisi par la copropriété **facture** un service de **recharge** à chaque utilisateur sous forme de forfait.

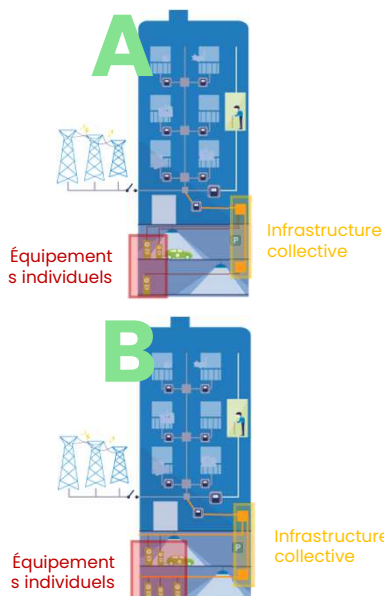
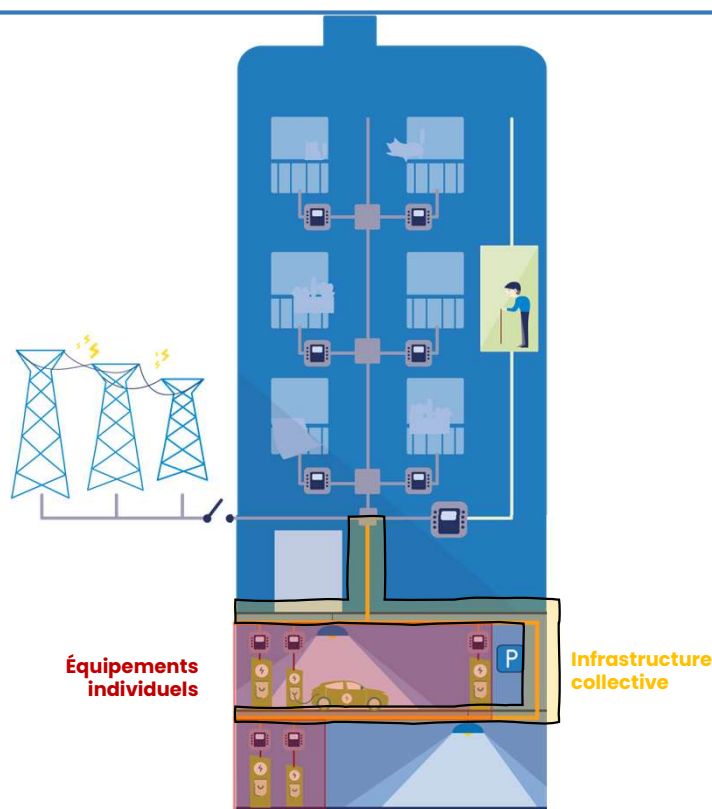


Schéma 3

Infrastructure collective constituée d'une **colonne électrique** alimentant un **compteur individuel** pour chaque borne de recharge

Chaque borne de recharge installée est raccordée à un **compteur électrique individuel** alimenté depuis le réseau de distribution grâce à une **colonne électrique** spécialement installée dans le **parking**.



Prise de note

3. Schémas d'installation et modèles économiques

Schémas 3

Modèles économiques

Les copropriétés ont le choix entre **deux options** de préfinancement :

1 Financer elles-mêmes l'infrastructure

La copropriété fait réaliser un **devis** pour la mise en place d'une infrastructure collective et fait **valider le budget** des travaux en Assemblée Générale (AG)



Dans le schéma 3, le GRD sera **responsable** de :

- ✓ L'**entretien**
- ✓ La **maintenance**
- ✓ Des **travaux** d'évolution de l'infrastructure

2 Faire préfinancer l'infrastructure par le GRD*

La solution proposée est **validée en AG**. Une **contribution** au coût de l'infrastructure collective est supportée par chaque utilisateur selon des modalités précisées par décret.



Possibilité d'un **préfinancement** des coûts d'installation par le **GRD***.

Le syndic de copropriété doit :

- **Solliciter le GRD pour l'obtention d'un chiffrage.**
- Justifier de la **demande d'au moins un autre devis** pour l'installation d'une infrastructure collective selon le schéma 1 ou 2 (obligation réglementaire).



Chaque résident qui souhaite se raccorder et bénéficier d'une borne de recharge **payera un droit de connexion sans reste à charge** pour la copropriété.



Modalités précisées par décret

Seuils de la contribution au titre de l'infrastructure collective « quote-part » entre 451 € HT et 2 248 € HT hors amiante**

* Source : Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, [Article 111](#), 2021

** Source : Enedis, [Tout savoir sur le préfinancement en tant que particulier](#)

[Arrêté du 2 juin 2023](#) relatif à la définition du taux d'équipement à long terme et de la puissance de référence par point de recharge pour le déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution.

[Arrêté du 2 juin 2023](#) relatif à l'encadrement de la contribution au titre du déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution dans les immeubles collectifs à usage principal d'habitation.

Comment organiser la **répartition** des consommations électriques dans le cas du schéma 3 ?

Il n'est **pas nécessaire de répartir** les consommations d'électricité.
Chaque **utilisateur** dispose de son **contrat de fourniture d'électricité** dédié.

Prise de note

3. Pilotage énergétique et bornes partagées

Pilotage énergétique

MODULER OU DÉCALER LA RECHARGE



et/ou



- ✓ Optimiser **les coûts d'électricité** pour les logements collectifs

en **dehors des périodes de pointe** pour favoriser des prix d'électricité les plus bas

en **partageant une puissance** électrique **mutualisée**

Le cas des parkings extérieurs

La mise en place d'infrastructures de recharge nécessite des **travaux de terrassement pour enfouir les câblages** (souvent onéreux)



Comment y parvenir ?

Installer **une ou plusieurs bornes partagées*** qui pourront être **utilisées par l'ensemble des résidents**.



En synthèse

Adopter une réflexion globale et durable

La mutualisation et le pilotage intelligent des recharges sont essentiels pour un déploiement durable.

Considérer des critères multiples à pour choisir le modèle économique

Les modèles économiques doivent concilier viabilité, équité entre copropriétaires et conformité réglementaire.

Syndics, un rôle pivot pour garantir la réussite du projet

Les syndics sont des acteurs-pivot pour anticiper la demande et mobiliser les financements publics et privés.

Prise de note

4

Les bonnes
pratiques
de mise en
œuvre
**d'un projet
IRVE**



4. Introduction

L'infrastructure collective

Pourquoi mettre en place une **infrastructure collective** ?

- ✓ Réduire les **coûts d'installation**
- ✓ Réduire les **délais de connexion** des bornes individuelles

Solutions à privilégier dans les parkings à emplacements de **stationnement attitrés** :

1 Moins de 10 places
Privilégier des **connexions individuelles** sur les services généraux.

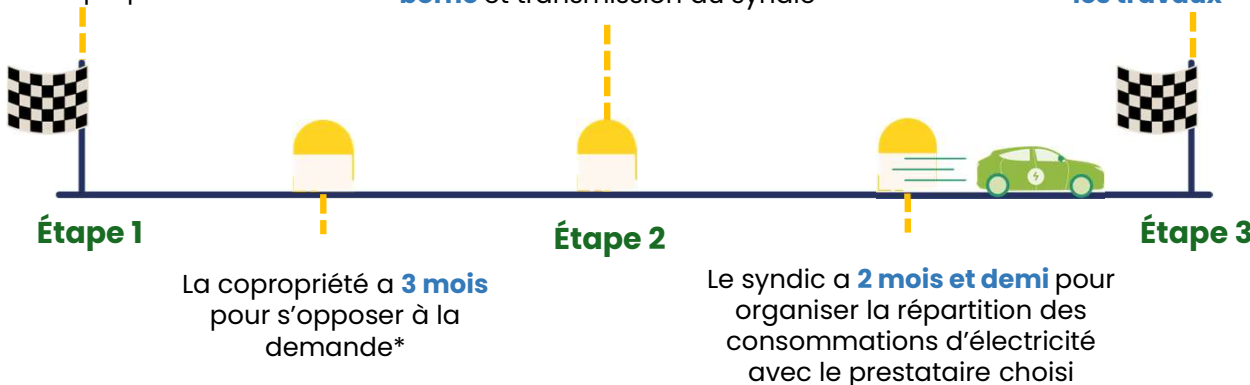
2 Plus de 10 places
Privilégier une **infrastructure collective** dédiée à l'alimentation des bornes de recharge.

Comment mettre en œuvre le droit à la prise pour le **propriétaire** ?

Notification du projet au syndic de copropriété

Contractualisation avec le prestataire d'installation de borne et transmission au syndic

Le propriétaire peut **faire les travaux**



Entre 2 mois et demi et 5 mois et demi au total

* En cas de motif sérieux et légitime (voir chapitre 2).

Prise de note

4. Étapes d'un projet collectif

7 étapes à suivre



INFORMATION

Envie d'en savoir plus sur le processus de **mise en œuvre** ?

Participez au **module avancé**.

Prise de note

4. Bornes partagées et règles d'usage

Les bornes partagées

- ✓ Pour les logements collectifs disposant d'**emplacements de stationnement non attribués**

Les règles de mise en place de bornes partagées en copropriété

1 Permettre un accès facilité à tous les copropriétaires

- ✓ Emplacement **optimal**
- ✓ Nombre de bornes **adapté** aux usages
- ✓ Services de **qualité**



2 Assurer un partage satisfaisant avec des règles d'utilisation applicables à tous les utilisateurs

- ✓ **Réservation**
- ✓ Gestion du **temps d'occupation**
- ✓ Contrôle de la **disponibilité**

3 Définir les conditions d'accès

- ✓ **Contrôle** d'accès individuel
- ✓ **Mesure** des consommations
- ✓ Mise à disposition des **informations de recharge** pour chaque utilisateur.

4. Aides disponibles : crédit d'impôt et programme Advenir

Les aides à l'installation de bornes de recharge

La prime Advenir pour les infrastructures collectives

pour les copropriétés, les bailleurs sociaux et les bailleurs en monopropriété



Infrastructure collective

Jusqu'à **50%** de taux d'aide
8 000 € HT de montant maximal*



Coûts de cheminement de câbles pour parking extérieur

Jusqu'à **50%** de taux d'aide
5 000 € HT de montant maximal**

* Pour les parkings jusqu'à 100 places puis 8 000 € plus 75 € par place supplémentaire.

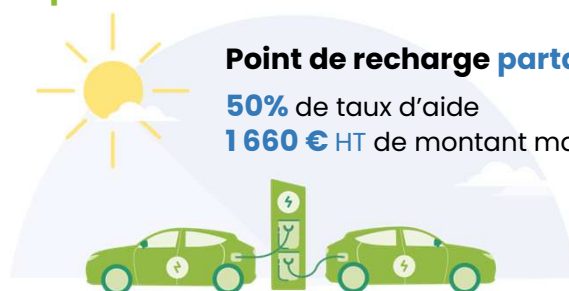
** Montant maximal par copropriété à partir du 1er janvier 2015, il était précédemment de 3 000 € HT.

Les aides du programme Advenir pour le résidentiel collectif



Point de recharge individuel

50% de taux d'aide
600 € HT de montant maximal



Point de recharge partagé

50% de taux d'aide
1 660 € HT de montant maximal

Eligible à une surprime de **5 000 € HT** pour le cheminement de câbles pour parking extérieur depuis le 1er janvier 2025

Prise de note

4. Bornes partagées et règles d'usage

3 critères demandés dans le cadre du programme Advenir

1



Non-discrimination

Possibilité offerte à chaque utilisateur de **se raccorder sur l'infrastructure collective** à des **conditions définies et non-discriminatoires**.

2



Portabilité

L'ensemble des actions permettant **le transfert d'exploitation à la fin ou en cours d'une délégation de service**.

3



Inter-compatibilité

Permettre le raccordement de toute solution proposée, y compris par différents fournisseurs et opérateurs au sein d'une même infrastructure.

Le portail dédié à la recharge en copropriété

- ✓ **Guide complet** sur la recharge en copropriété
- ✓ Manuel du **pré-équipement**
- ✓ **Fiches synthèses** sur la mobilité
- ✓ Boîte à **outils**



Plus d'information sur copro.je-roule-en-electrique.fr

En synthèse

Une démarche de long terme

L'infrastructure collective est la solution la plus efficace et pérenne pour équiper les copropriétés.

Du droit individuel à la démarche collective

Le droit à la prise reste une garantie individuelle mais doit s'articuler avec une vision collective.

Étudier les aides disponibles

Les aides publiques (Advenir, crédit d'impôt) permettent de réduire fortement les coûts.

Des étapes à suivre pour réussir son projet

Le succès du projet dépend de l'anticipation en AG, de la concertation entre résidents et du choix d'un installateur labellisé.

Prise de note

