

Click to prove
you're human



Obligation borne de recharge entreprise 2025

Par Mistia Ravalonso Responsable de contenus Vous ne suivez pas encore vos consos d'énergie ? Découvrez les outils gratuits de Suivi Conso et faites des économies ! L'offre du moment à +0.3 % (HT) par rapport au tarif réglementé Une électricité verte moins chère ! La loi Lom pose des objectifs clairs en ce qui concerne les bornes de recharge en entreprises : au moins un point de recharge pour les voitures électriques dans les parkings d'entreprises de plus de 20 places et un circuit électrique spécialisé dans les parkings pour accueillir de futures bornes de recharge IRVE. Cadre réglementaire, décret et subventions concernant les bornes de recharge en entreprises. Borne de recharge : quelles obligations pour les entreprises ?Au moins un point de recharge électrique pour les parkings de plus de 20 places d'ici 2025 dans les bâtiments existants ! Au moins un point de recharge électrique pour les parkings de plus de 10 places dans les bâtiments neufs ! Des aides et subventions existent pour l'installation de bornes de recharge en entreprises.Borne de recharge : réglementation de parking pour les entreprises.Les projets de construction de bâtiments neufs prennent désormais en compte les besoins des salariés se déplaçant en voitures électriques.En effet, le Code de la construction et la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 prévoient l'obligation de pré-équiper les parkings des entreprises.La loi Lom (loi d'orientation des mobilités), promulguée en 2019, a aussi pour objectif de transformer la mobilité en France en accélérant notamment l'installation de bornes de recharge en entreprise.Les objectifs de la loi Lom sont assez précis pour les entreprises : il est obligatoire dans les parkings de plus de 20 places d'avoir un point de recharge par tranche de 20 places d'ici 2025 ! Il faut prévoir l'infrastructure nécessaire pour l'installation de futures bornes de recharge : le pourcentage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables des flottes d'entreprises en France doit atteindre les 70 % d'ici 2030.Le pré-équipement : qu'est-ce que c'est ?Le pré-équipement concerne l'installation de points de recharge pour véhicule électrique ou hybride sur le parking des entreprises.La loi donne des indications techniques précises sur les caractéristiques du pré-équipement : ses dimensions, installation de fourreaux, de chemins de câble ou de conduits à partir du tableau général basse tension (TGBT), etc.Combien de places sont prévues pour les bornes de recharge électriques ?La loi impose que les entreprises doivent alimenter leur parking avec un circuit électrique spécialisé afin de permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides.Au moins 5 % des places de parking sont destinées à accueillir les bornes de recharge électriques. Et comme mentionné plus haut, d'ici 2025, la loi Lom prévoit que dans les lieux de stationnement de plus de 20 places, il faut obligatoirement un point de recharge par tranche de 20 places. Pourcentage de places de parkings équipées d'une borne de rechargeCapacité du parkingTertiaire industrielService publicEnsemble commercial / CinémasInférieur ou égal à 40 places10% des places de stationnement (avec un min d'une place)10% des places de stationnement (avec un min d'une place)10% des places de stationnement (avec un min d'une place)5% des places de stationnement (avec un min d'une place)Supérieur à 40 places20% des places de stationnement20% des places de stationnement20% des places de stationnement10% des places de stationnementQu'établissements sont concernés ?Les promoteurs immobiliers ayant déposé leur permis de construire après le 1^{er} janvier 2017 ont l'obligation de poser les fourreaux, chemins de câble ou conduits permettant la recharge des voitures électriques.Cette obligation légale cible les parkings des bâtiments à usage tertiaire, industriel, ceux accueillant un service public, et ceux des ensembles commerciaux et des cinémas. VOUS AVEZ UN PROJET DE BORNE DE RECHARGE ?Demandez votre devis 100% gratuit et sans engagement, réponse sous 48h ouvrées avec Izi by EDF : Mon devis en ligne Le texte de loi prévoit une puissance minimale fournie de 22 kW, abaissée à une fourchette comprise entre 7,4 et 22 kW dans le cas « où certains points de recharge seraient alimentés à partir d'installations locales de production ou de stockage d'énergie renouvelable ».La réglementation sur les infrastructures de recharge dans les bâtiments existantsSi la demande de permis a été déposée avant le 1^{er} janvier 2012 : Le taux de pré-équipement des bornes de recharge doit être d'au moins 10 % de la totalité des places du parking dans les aires urbaines de plus de 50 000 habitants, et seulement 5 % dans les autres cas.Si la demande de permis de construire a été déposée entre le 1^{er} janvier 2012 et le 1^{er} janvier 2017Dans ce cas, les bâtiments à usage tertiaire ou industriel doivent avoir un taux de pré-équipement d'au moins 10 % de la totalité des places du parking. Aussi, depuis 2017, toute installation de bornes de recharge d'une puissance supérieure à 3,7 kW doit être réalisée par un installateur qualifié IRVE.Une aide financière mise en place pour les points de recharge en entrepriseExtension du bouclier tarifaire à toutes les bornes de recharge électriques Sans développer les modalités du dispositif, Emmanuel Macron a annoncé l'extension du bouclier tarifaire aux bornes de recharges de véhicules électriques a subvention concernait déjà les bornes de recharge situées en habitat individuel, et devrait être étendu aux bornes publiques, privées et d'habitat collectif, dès janvier 2025.Le programme ADVENIR (Aide au Développement des Véhicules Électrique) auquel EDF contribue financièrement, met en place une aide pour le développement d'infrastructures de recharge en entreprise de jusqu' 50 % des coûts d'acquisition et d'installation des points de charge.Ce programme concerne la recharge des véhicules de l'entreprise, celles des salariés ou encore pour la recharge publique accessible sur directement depuis le parking de l'entreprise.Le montant des subventions auquel on a droit varie selon le type de bénéficiaires :Montant de la subvention ADVENIRType de bénéficiaireTaux d'aide totalPlanfond HT par borne de rechargeImmeuble collectif - solution partagée50 % 660 €Entreprises - parking privé pour les flottes de véhicules poids lourds50 %De 2 000 à 960 000 €Entreprises - flottes et salariés d'entreprises20 %600 €Professionnels de services de l'automobile - Flottes et salariés25 %750 €Professionnels de services de l'automobile - parking privé ouvert au public (ERP)50 %De 1 700 à 7 500 €Puis-je bénéficier d'un avantage fiscal ?L'installation de bornes de recharge permet de bénéficier d'une déductibilité sur les impôts pour les particuliers. Pour faire simple, elle permet d'obtenir un crédit d'impôt pour couvrir jusqu'à 75 % des frais d'achat et de pose de la borne installée. Ce crédit d'impôt concerne toutefois les particuliers propriétaires, locataires ou occupants à titre gratuit. Le remboursement des frais de transport pour les salariésPMR permettre à la mobilité électrique de se développer et aux pouvoirs publics de tenir leurs engagements en termes de transition énergétique, la question du nombre de bornes de recharge en entreprise est centrale. Une partie de la consommation d'électricité des salariés peut être prise en charge par l'employeur, uniquement si cela est prévu en amont par un accord collectif.Cependant, seuls sont concernés les employés résidant en dehors d'un périmètre de transports urbains, ou dont les horaires de travail ou le lieu d'activité obligent à l'utilisation d'un véhicule personnel.Cet avantage en nature est exonéré de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu, dans la limite de 200€ par an et par salarié.Comment installer une borne de recharge chez soi ? Que ce soit pour une maison individuelle ou en copropriété, l'installation d'une borne de recharge doit être effectuée par une entreprise spécialisée. Retrouvez la liste des installateurs de bornes de recharge en France. Quel coût pour les entreprises ?Les frais d'électricité n'auront pas d'impact majeur sur les entreprises. A raison de 1 à 3 € pour une recharge standard effectuée entre 6 et 10 heures de temps.La recharge pourra prendre la forme d'une simple prise domestique qui n'aura alors qu'un coût négligeable pour l'entreprise.Les bornes de recharge murales ont quant à elle un coût compris entre 1 000 et 2 000 €, installation comprise.Enfin, il est possible d'opter pour l'installation d'une borne de recharge accélérée ou rapide pouvant atteindre les 3 000 à 15 000 euros. Pour les salariés, les avantages sont considérables, car ils peuvent recharger leur véhicule gratuitement. Le graphique ci-dessous vous montre le budget à allouer pour la recharge d'un véhicule électrique pour un particulier : Valable pour un conducteur roulant 15 000 km/an - A jour en juin 2024 - Source : Avere - Graphique : Selectra Une demande en constante augmentationL'utilisation de la voiture électrique tend à se démocratiser depuis 2012. De plus en plus de salariés souhaitent aujourd'hui utiliser une voiture électrique dans leurs déplacements quotidiens, notamment sur le trajet domicile-travail.Les problèmes liés à l'autonomie de la batterie peuvent encore freiner cet essor électrique. D'où la nécessité de doter les entreprises de points de recharge électrique et maximiser les installations au sein même du lieu de travail. Afin de permettre l'accès du plus grand nombre aux points de charge de tous types de véhicules électriques et hybrides rechargeables, la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement de ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels.Les employeurs doivent donc prendre en compte cette demande grandissante sur le long terme et mettre à disposition de leurs salariés des solutions fiables afin de recharger les véhicules électriques directement depuis le lieu de travail.Des constructeurs qui s'adaptent à la demande électriqueLes constructeurs automobiles qui jadis délaissaient cette technologie, s'emploient désormais à rattrapper leur retard : Volkswagen a promis une enveloppe de 20 milliards d'euros pour équiper ses marques de 80 modèles 100% électrique d'ici à 2025 ;Mercedes a lancé un label dédié à l'électrique. Près de dix modèles sous la marque EQ ont été déployés ;BMW a décidé que l'I3 ne suffirait pas à répondre à la demande. Le groupe a donc annoncé 12 modèles entièrement électriques d'ici à 2025, avec des autonomies d'environ 700 km ;Stellantis privilégie la technologie hybride (80% de la gamme a été électrifiée), mais il y aura bien des voitures 100% électriques dans la gamme pour la marque DS.Un opérateur national d'infrastructure de rechargeLes pouvoirs publics ont institué le statut d'opérateur national d'infrastructure de recharge, en vertu duquel les entreprises retenues sont exonérées de la redevance d'exploitation du territoire.Avec 23 000 points de recharge sur le territoire national, la France détient un des meilleurs taux d'équipements en bornes électriques d'Europe, selon l'association française pour le développement de la voiture électrique (AVERE).Les objectifs de la politique énergétique nationaleDans le cadre de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, les objectifs nationaux sont ambitieux :Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 ;Réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030. Cette dynamique soutient le développement d'une économie efficace en énergie, notamment dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'économie circulaire, et préserve la compétitivité et le développement du secteur industriel ;Réduire la consommation primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ; Porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030 ; à cette date, pour parvenir à cet objectif, les énergies renouvelables doivent représenter 40 % de la production d'électricité, 38 % de la consommation finale de chaleur, 15 % de la consommation finale de carburant et 10 % de la consommation de gaz ;Réduire la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % à l'horizon 2025 ;Contribuer à l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique prévus par le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques défini à l'article L. 222-9 du Code de l'environnement ;Disposer d'un parc immobilier dont l'ensemble des bâtiments sont renovés en fonction des normes "bâtiment basse consommation" ou assimilées, à l'horizon 2050, en menant une politique de rénovation thermique des logements concernant majoritairement les ménages aux revenus modestes ;Parvenir à l'autonomie énergétique dans les départements d'outre-mer à l'horizon 2030, avec, comme objectif intermédiaire, 50 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 ;Multiplier par cinq la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030.La vente de voitures électriques, un marché détenu actuellement par la ChineEn connaissant un développement rapide de sa population et les restrictions liées à son territoire, la Chine a développé très tôt son parc de voitures électriques. En 2017, les ventes ont augmenté de 71% avec 600 000 immatriculations référencées, soit pas moins de la moitié des ventes mondiales, ce qui correspond à 3,3% du marché national, mais déjà deux fois plus que la part de marché en France (1,24%), et six fois plus que l'année précédente.En France, le gouvernement a décidé de lancer une nouvelle stratégie lors du comité de filière réuni le 22 mai dernier à Bercy. Il en est ressorti que l'industrie automobile française doit se préparer à une transformation majeure, que ce soit sur le véhicule autonome ou sur la voiture électrique.L'objectif étant de booster le marché de l'électricue en France, avec pour objectif un parc multiplié par cinq d'ici à 2026. Les ventes de véhicules électriques passeraient alors de 31 000 voitures par an à environ 150 000.Pour respecter l'objectif de 1 borne pour 10 voitures électriques, le gouvernement prévoit également de multiplier le nombre de bornes publiques.Les chiffres à retenir : 1,24% - la part de marché de la voiture électrique en France au premier trimestre 2018 ;31.000 - le nombre de voitures électriques vendues en France en 2017 ;5,0% - la part des voitures électriques vendues en Chine par rapport aux ventes mondiales ;70 dollars - le prix du kWh des batteries électriques attendu en 2030, contre 208 dollars aujourd'hui et 800 dollars en 2011.L'entreprise a donc un rôle majeur dans le développement et l'utilisation quotidienne de la voiture électrique.En proposant de plus nombreuses infrastructures de recharge, elle peut encourager ses salariés à privilégier ce mode de déplacement allant dans le sens des institutions publiques.En effet, la loi de transition énergétique pour la croissance verte fixe un objectif de 7 millions de bornes installées pour 2030. VOUS AVEZ UN PROJET DE BORNE DE RECHARGE ?Demandez votre devis 100% gratuit et sans engagement, réponse sous 48h ouvrées avec Izi by EDF : Mon devis en ligne "Infrastructures obligatoires de recharge des véhicules électriques" ne concerne que Vérifié le 09 mai 2025 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)Il existe plusieurs obligations concernant la mise en place d'infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les parcs de stationnement de plus de 10 places. Certaines obligations concernent le pré-équipement des places de stationnement. D'autres concernent l'installation de bornes de recharge. Nous vous expliquons la réglementation.Les obligations mentionnées dans cette fiche concernent la France métropolitaine :titleContent, Corse exclue. Dans les parcs de stationnement situés dans une zone non interconnectée (ZNI) :titleContent au réseau métropolitain continental, les obligations sont précisées dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).Une obligation de pré-équipement des emplacements de stationnement et d'installation de bornes de recharge concerne les bâtiments :Qui comportent plus de 10 emplacements de stationnement :Qui sont à usage non-résidentiels, résidentiels, ou mixtes :titleContentSoit en cas de construction d'un bâtiment neufSoit en cas de rénovation importante incluant le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment.À savoir : Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins 25 % de la valeur du bâtiment, hors coût du terrain.L'obligation concerne les parcs de stationnement situés :Soit à l'intérieur des bâtiments construits ou renovésSoit à l'extérieur de ces bâtiments, aux conditions qu'ils soient sur la même unité foncière :titleContent que ces bâtiments et qu'ils aient une relation fonctionnelle avec eux, c'est-à-dire qu'il bénéficie aux usagers de ces bâtiments.L'obligation ne s'applique pas :Aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des entreprises de moins de 25 salariés et :Au bilan inférieur à 43 000 000 €Et/ou au chiffre d'affaires inférieur à 5 000 000 €Ni aux autres parcs lorsque, dans les cas de rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation.Infrastructures devant être installéesLes obligations diffèrent en fonction de l'utilisation du bâtiment :Répondez aux questions successives et les réponses s'afficheront automatiquementLors de leur construction ou à l'occasion de rénovations importantes, les parcs de stationnement d'au moins 10 emplacements des bâtiments à usage résidentiel doivent :Pré-équiper la totalité des emplacements de stationnementS'assurer que les équipements pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables permettent un décompte individualisé des consommations d'électricité.Lors de leur construction ou à l'occasion de rénovations importantes, les parcs de stationnement d'au moins 10 emplacements des bâtiments à usage non résidentiel doivent comporter :Au moins 20 % d'emplacements pré-équipésEt 2 % des emplacements pré-équipés (et au minimum 1 des emplacements pré-équipés), sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)Et au moins 1 emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux PMR, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.À noter : Dans les parcs de stationnement comportant plus de 200 emplacements de stationnement, au moins 2 emplacements doivent être équipés pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.À noter : Pour les parcs de stationnement des bâtiments mixtes :titleContent comportant de 11 à 20 emplacements, l'obligation qui s'applique correspond à l'usage majoritaire du parc.Pour ceux de ces mêmes bâtiments comportant au moins 21 emplacements, les obligations s'appliquent aux emplacements de stationnement proportionnellement au nombre d'emplacements réservés à un usage non-résidentiel ou résidentiel.Exemple :Un bâtiment à usage mixte dispose de 80 emplacements, dont 44 destinés à un usage résidentiel (habitations), et 36 à un usage non-résidentiel (bureaux).Les infrastructures suivantes doivent être installées sur les emplacements de stationnement de ce bâtiment :Conformément à la réglementation applicable aux usages résidentiels : 44 emplacements doivent être pré-équipés et permettre un décompte individualisé des consommations d'électricité.Conformément à la réglementation applicable aux usages non-résidentiels : au moins 20 % de 36 emplacements supplémentaires doivent être pré-équipés et au moins 2 % sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Autrementellement, au moins un emplacement doit être équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables et accessible aux PMR. Dans le cas des emplacements alloués aux usages non-résidentiels de ce bâtiment, au moins 8 emplacements doivent être pré-équipés et au moins 1 doit être dimensionné pour être accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR). Au moins 1 des emplacements doit être à la fois accessible aux PMR et être équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.Le pré-équipement d'un emplacement de stationnement consiste en la mise en place :Des conduits pour le passage des câbles électriques. Ils doivent être dimensionnés pour autoriser un passage carré d'un moins 100 mm de côté.Des dispositifs d'alimentation et de sécurité nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.Le pré-équipement d'un emplacement de stationnement doit rendre possible la mise à disposition de l'énergie électrique au point de recharge. L'énergie électrique doit être délivrée :Soit par un tableau général basse tension de l'installation électrique intérieure du bâtiment, situé en aval d'un point de livraison spécifique ou non à l'infrastructure de recharge des véhicules électriquesSoit par un ouvrage du réseau public d'électricité situé sur l'emprise du bâtiment.Ces équipements ou ouvrages doivent être dimensionnés de façon à pouvoir alimenter au moins 20 % de la totalité des emplacements de stationnement. Le dimensionnement de l'alimentation électrique de l'ensemble du bâtiment tient compte de la complémentarité temporelle et du foisonnement de l'ensemble des usages, y compris les infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables.Les installations obligatoires du pré-équipement sont variables selon que l'électricité est délivrée par un :Répondez aux questions successives et les réponses s'afficheront automatiquementSi l'énergie électrique est délivrée par un tableau général basse tension de l'installation électrique intérieure du bâtiment, situé en aval d'un point de livraison spécifique ou non à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, le pré-équipement inclut :Ce tableau général basse tension de l'installation électrique intérieure du bâtiment dédié à l'infrastructure de recharge des véhicules électriquesLe câble d'alimentation reliant au point de livraison spécifique ou non l'installation du point de livraison spécifique à l'infrastructure de recharge des véhicules électriques, s'il y en a un.Le pré-équipement n'inclut pas les circuits terminaux des points de recharge (câbles d'alimentation et dispositifs de protection associés) depuis le tableau général basse tension.Si l'énergie électrique est délivrée directement par un ouvrage du réseau public d'électricité situé sur l'emprise :titleContent du bâtiment, alors le pré-équipement inclut une possibilité de raccordement à la terre à proximité des conduits pour le passage des câbles électriques.Il n'inclut pas les éléments suivants :Canalisation collective de branchement pour alimenter les emplacements de stationnementCanalisation collective de terrePoints de livraisonCircuits terminaux des points de livraison.Puissance électrique minimale (PIRVE)Les installations électriques destinées à la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables doivent être dimensionnées de façon à pouvoir desservir le nombre d'emplacements de stationnement soumis à l'obligation de recharge. L'énergie électrique doit être délivrée :Soit par un tableau général basse tension de l'installation électrique intérieure du bâtiment, situé en aval d'un point de livraison spécifique ou non à l'infrastructure de recharge des véhicules électriquesSoit par un ouvrage du réseau public d'électricité situé sur l'emprise du bâtiment.Ces équipements ou ouvrages doivent être dimensionnés de façon à pouvoir alimenter au moins 20 % de la totalité des emplacements de stationnement. Le dimensionnement de l'alimentation électrique de l'ensemble du bâtiment tient compte de la complémentarité temporelle et du foisonnement de l'ensemble des usages, y compris les infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables.Les valeurs de PIRVE dépendent du nombre d'emplacements de stationnement que le parc comporte :Répondez aux questions successives et les réponses s'afficheront automatiquementElle dépend également du type de parc de stationnement. Celui-ci est lié à des :La puissance PIRVE doit être d'au moins 15 kVA.La puissance PIRVE dépend également du type de véhicules qu'accueille le parc de stationnement :La puissance PIRVE doit être d'au moins 22 kVA.La puissance PIRVE doit être d'au moins 33 kVA.Elle dépend également du type de parc de stationnement. Celui-ci est lié à des :La puissance PIRVE doit être d'au moins 30 kVA + 6 kVA par tranche de 10 emplacements au-delà de 50.Exemple :Un parc de 78 emplacements destinés à un bâtiment résidentiel devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 42 kVA.La puissance PIRVE dépend également du type de véhicules qu'accueille le parc de stationnement :La puissance PIRVE doit être d'au moins 30 kVA + 6 kVA par tranche de 10 emplacements au-delà de 50.Exemple :Un parc de 78 emplacements destinés à un bâtiment non-résidentiel à destination de véhicules à usage professionnel, de véhicules des salariés ou des agents de service public devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 42 kVA.La puissance PIRVE doit être d'au moins 44 kVA + 9 kVA par tranche de 10 emplacements au-delà de 50.Exemple :Un parc de 78 emplacements destinés à un bâtiment non-résidentiel à destination de clients devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 60 kVA.Elle dépend également du type de parc de stationnement. Celui-ci est lié à des :La puissance PIRVE doit être d'au moins 60 kVA + 3,6 kVA par tranche de 10 emplacements au-delà de 100.Exemple :Un parc de 178 emplacements destinés à un bâtiment résidentiel devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 85,2 kVA.La puissance PIRVE dépend également du type de véhicules qu'accueille le parc de stationnement :La puissance PIRVE doit être d'au moins 60 kVA + 3,6 kVA par tranche de 10 emplacements au-delà de 100.Exemple :Un parc de 178 emplacements destinés à un bâtiment non-résidentiel à destination de véhicules à usage professionnel, de véhicules des salariés ou des agents de service public devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 85,2 kVA.La puissance PIRVE doit être d'au moins 84 kVA + 5 kVA par tranche de 10 emplacements au-delà de 200.Exemple :Un parc de 178 emplacements destinés à un bâtiment non-résidentiel à destination de clients devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 119 kVA.Elle dépend également du type de parc de stationnement. Celui-ci est lié à des :La puissance PIRVE doit être d'au moins 96 kVA + 0,2 kVA pour chaque emplacement au-delà de 200.Exemple :Un parc de 378 emplacements destinés à un bâtiment résidentiel devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 131,6 kVA.La puissance PIRVE dépend également du type de véhicules qu'accueille le parc de stationnement :La puissance PIRVE doit être d'au moins 96 kVA + 0,2 kVA pour chaque emplacement au-delà de 200.Exemple :Un parc de 378 emplacements destinés à un bâtiment non-résidentiel à destination de véhicules à usage professionnel, de véhicules des salariés ou des agents de service public devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 131,6 kVA.La puissance PIRVE doit être d'au moins 134 kVA + 0,28 kVA pour chaque emplacement au-delà de 200.Exemple :Un parc de 378 emplacements destinés à un bâtiment non-résidentiel à destination de clients devra acheminer une PIRVE minimale d'au moins 183,84 kVA.Pilotage et sécuritéLa configuration des emplacements de stationnement pré-équipés doit être compatible avec la mise en place ultérieure d'un pilotage des points de recharge.À savoir : Chaque circuit électrique de l'infrastructure de recharge en aval du point de livraison doit comporter un conducteur de protection relié à la terre et répond aux exigences de sécurité fixées dans les réglementations portant sur les installations électriques des bâtiments. Une obligation d'installation de bornes de recharge concerne, depuis le 1er janvier 2025, les bâtiments existants suivants :Non-résidentiels qui comportent plus de 20 emplacements de stationnementMixtes :titleContent dont plus de 20 places de stationnement sont destinées à un usage non résidentiel.L'obligation s'applique uniquement aux parcs de stationnement dépendant de bâtiments possédés et occupés par des entreprises de plus de 250 salariés et :Au bilan supérieur à 43 000 000 €Et/ou au chiffre d'affaires supérieur à 5 000 000 €e.Infrastructures obligatoires Ces bâtiments doivent disposer d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Cet emplacement doit être situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.Ces bâtiments doivent disposer d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires.Exemple :Un bâtiment à usage non-résidentiel possédant 95 emplacements de stationnement doit comporter au moins 4 points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, dont 1 accessible aux personnes à mobilité réduite.À noter :L'obligation peut être adaptée si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation.Savoir ce que sont des travaux d'adaptation importantsLes travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge.Dans le cas de travaux importants, le nombre de points de charge sera limité de telle sorte que les travaux en amont du tableau général de basse tension, y compris sur ce tableau, soient inférieurs au coût total des travaux situés en aval de ce tableau.Vous avez un projet, une difficulté, une question du quotidien ? Simple et gratuit : vous êtes rappelé(e) dans les 5 jours par LE conseiller qui peut vous aider.Échanger avec un conseiller :Pas du toutUn peuMoyenBeaucoupParfait !Vous avez noté 1 sur 5 : Pas du toutVous avez noté 2 sur 5 : Un peuVous avez noté 3 sur 5 : MoyenVous avez noté 4 sur 5 : BeaucoupVous avez noté 5 sur 5 : Parfait !Équipe Entreprendre Service Public vous remercie pour vos remarques utiles à l'amélioration du site.Pour des raisons de sécurité, nous ne pouvons valider ce formulaire suite à une trop longue période d'inactivité. Merci de recharger la page si vous souhaitez le soumettre à nouveau. Une erreur technique s'est produite. Merci de réessayer ultérieurement.Partie de la France qui se situe en Europe (96 départements)/Territoires qui ne sont pas connectés au réseau d'électricité continental : Les Drom (Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion, Mayotte), la Corse, certaines collectivités d'outre-mer (Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon, Wallis et Futuna, Mayotte), les îles du Ponant (les îles de Sein, Molène, Ouessant et Chausey).Bâtiment présentant une multitude d'usage (par exemple : logements, commerces, bureaux, etc.)Ilot de propriété d'un seul tenant, composé d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire ou à la même indivisionProjection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements (exemple : marquises) sont exclus, ainsi que les débords de toiture lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements.Modification de quelque chose selon certains critères ou certaines circonstances Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre et l'une des principales sources de pollution atmosphérique en France. L'urgence climatique actuelle nécessite des changements radicaux en matière de mobilité, dont la transition vers la mobilité électrique en entreprise. Le gouvernement a mis en place divers dispositifs visant à soutenir financièrement les entreprises pour le verdissement de leur flotte automobile et l'installation de bornes de recharge. Une réglementation stricte et évolutive encadre également la transition électrique des entreprises. WAAT, opérateur de bornes de recharge en entreprise, vous accompagne dans votre transformation vers une mobilité plus verte et plus respectueuse de l'environnement en vous donnant un aperçu clair et précis des aides et des obligations en entreprise en 2025. Installation bornes de recharge pour voitures électriques en entreprise : pourquoi et comment faire ? L'installation de bornes de recharge pour voitures électriques en entreprise présente plusieurs avantages non-négligeables : Gain de confort et de praticité pour les salariés possédant un véhicule électrique ou hybride rechargeable, Fidélisation des employés actuels et attraction de nouveaux talents, Optimisation de l'attractivité de l'entreprise auprès des clients possédant une voiture électrique, Développement de la démarche RSE et de l'image de marque de l'entreprise, Gestion de la flotte de véhicules électriques simplifiée. Un tel projet implique toutefois de choisir une solution de recharge qui est adaptée aux besoins de l'entreprise en matière de recharge électrique. Nombre de points de recharge, type de bornes (murales ou sur pied), puissance de recharge : il existe une multitude de critères à prendre en compte pour concevoir l'infrastructure de recharge idéale. Pour vous aider à concrétiser votre projet, consultez notre guide complet sur l'installation de bornes de recharge pour voitures électriques en entreprise. Fiscalité et avantages fiscaux pour les voitures électriques en entreprise. Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique liées au secteur des transports, les autorités ont mis en place plusieurs dispositifs fiscaux visant à accélérer le développement de l'électromobilité en entreprise. En 2025, les sociétés peuvent bénéficier des incitations fiscales suivantes : Exonération des taxes sur l'affectation des véhicules à des fins économiques (ex-TVS), Exonération de la taxe régionale sur la carte grise, Récupération à 100 % de la TVA sur l'électricité utilisée pour recharger les voitures électriques, Abattement de 50 % sur le montant total de l'avantage en nature, Augmentation du plafond d'amortissement déductible sur les véhicules électriques (30 000 €). Découvrez la fiscalité applicable ainsi que le fonctionnement et le montant des avantages fiscaux pour les voitures électriques en entreprise. Réglementation des bornes recharge pour véhicules électriques en entreprise. Les actions mises en place par le gouvernement pour accélérer la transition vers la mobilité électrique ont porté leurs fruits. En effet, le nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés en France augmente chaque année. L'essor de l'électromobilité entraîne une hausse significative des besoins en infrastructures de recharge, tant pour les particuliers que pour les professionnels. Il est dès lors nécessaire d'investir dans le développement d'un réseau de points de recharge fiable et couvrant l'ensemble du territoire. Pour y parvenir, les autorités ont mis en place une réglementation stricte et ambitieuse de laquelle découlent certaines obligations d'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques en entreprise. Les sociétés doivent également respecter des obligations de pré-équipement de leur parc de stationnement. Consultez notre article dédié à la réglementation des bornes de recharge pour véhicules électriques en entreprise afin de vous familiariser avec ces obligations et garantir votre conformité réglementaire. Aides aux entreprises pour l'acquisition de voitures électriques Depuis l'entrée en vigueur du décret n° 2024-1084 du 29 novembre 2024, plusieurs aides à destination des entreprises pour l'acquisition de voitures électriques ont été modifiées à compter du 2 décembre 2024 : Le bonus écologique est supprimé pour les camionnettes neuves (particuliers et personnes morales) et pour les deux-trois roues, quadricycles motorisés et cycles. La prime à la conversion a été supprimée pour tous les types de véhicules, y compris les cycles. En d'autres termes, les personnes morales (SARL, SAS, SASU, etc.) ne bénéficient plus que des avantages fiscaux cités ci-dessus pour l'acquisition de voitures électriques. Découvrez les aides pour l'adoption de voitures électriques en entreprise disponibles en 2025. Bonus écologique pour les entreprises Le bonus écologique est un dispositif mis en place en 2008 par l'administration afin d'encourager les particuliers et les entreprises à acheter ou louer un véhicule électrique neuf. Contrairement aux sociétés, les entreprises individuelles peuvent encore bénéficier du bonus écologique pour l'acquisition de voitures particulières neuves peu polluantes. Les montants du bonus écologique ont toutefois été modifiés pour les achats réalisés à partir du 2 décembre 2024 : 4 000 € pour une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 16 300 €, 3 000 € pour une personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est supérieur à 26 200 €. Découvrez tout ce qu'il faut savoir sur le et les démarches à entreprendre pour en bénéficier. Bornes de recharge : quelles obligations en entreprise ? Le décret du 13 juillet 2016 et la loi d'orientation des mobilités sont les deux principaux textes réglementaires en vigueur sur les bornes de recharge pour voitures électriques en entreprise. Ceux-ci précisent les obligations des entreprises en matière de pré-équipement et d'installation de points de recharge dans les bâtiments non résidentiels neufs et existants. Par exemple, il est nécessaire de disposer d'au moins un emplacement équipé d'une borne de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour un parc de stationnement situé dans un bâtiment neuf et comportant plus de dix places. Si le parking comprend plus de 200 places, au moins deux emplacements doivent être équipés d'un point de recharge. Découvrez les différentes obligations en entreprise pour les bornes de recharge pour véhicules électriques afin de garantir votre conformité avec la réglementation vigueur. La LOM borne de recharge entreprise : que dit la loi ? La loi d'orientation des mobilités, communément appelée loi LOM, a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019. Celle-ci a été mise en place afin de transformer en profondeur notre politique des transports qui n'est plus adaptée aux réalités du pays, aux besoins et aux attentes des citoyens. La loi LOM se concentre notamment sur le développement des modes de déplacement les moins polluants, y compris dans les entreprises, grâce à trois mesures clés : L'inscription dans la loi de l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 et l'interdiction des ventes de voitures à énergies fossiles carbonées d'ici 2040, Augmenter considérablement le nombre de points de recharge publics pour les véhicules électriques (équipement obligatoire dans les parkings de plus de 10 places, renforcement du droit à la prise en copropriété, etc.), Soutenir financièrement l'acquisition de véhicules électriques et hydrogènes neufs. Pour rappel, la loi LOM comprend des obligations d'installation et de pré-équipement de bornes de recharge sur les parkings des bâtiments non résidentiels neufs et existants. L'article 77 de la loi LOM impose également aux entreprises qui gèrent plus de 100 véhicules d'intégrer, lors du renouvellement annuel de leur flotte automobile, des véhicules électriques dans la proportion minimale de : 10 % à partir du 1er janvier 2022, 20 % à partir du 1er janvier 2024, 35 % à partir du 1er janvier 2027, 50 % à partir du 1er janvier 2030. Découvrez toutes les obligations légales des entreprises en matière de bornes de recharge électrique qui émanent de la loi LOM. Subventions pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques en entreprise Le principal frein à l'installation de bornes de recharge en entreprise reste l'investissement financier conséquent. Pour répondre à cette problématique, les sociétés peuvent compter sur plusieurs subventions : La prime Advenir, Les aides de certaines collectivités locales. Facilitez votre transition électrique avec les subventions pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques en entreprise..