

## Annexe n°1 : Convention cadre de partenariat

# CONVENTION-CADRE DE PARTENARIAT

INSTALLATION ET EXPLOITATION

D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES  
ELECTRIQUES

SUR VOIRIE

DANS LES COMMUNES DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

Entre

**La Métropole du Grand Paris**, 15-19 avenue Pierre Mendès France, 75013 Paris, représentée par Monsieur Patrick OLLIER, Président, agissant pour le compte de la Métropole en application d'une délibération du conseil métropolitain en date du vendredi 15 mai 2020,

Dénommée ci-après « la Métropole »,

Et

**Le groupement constitué de SPIE CityNetworks, SIIT et E-TOTEM auquel se substituera la société de projet METROPOLIS SAS dès sa création**, représenté par Monsieur Luc SAUZE, Directeur Général de SPIE CityNetworks (mandataire du groupement), Henri PIGANEAU, Président de SIIT et Hervé SONNEVILLE, Président d'e-totem,

Dénommé ci-après « l'Opérateur »,


## SOMMAIRE

PREAMBULE.....	4
Article 1 - OBJET .....	5
Article 2 - REPARTITION PREVISIONNELLE .....	6
Article 3 - CONDITIONS D'INTERVENTION.....	6
Article 3.1 - Disposition générales du service.....	6
Article 3.2 - Créations des infrastructures de charge .....	7
Etat des lieux.....	7
Travaux d'investissement.....	7
Mise à disposition du domaine public ou privé.....	7
Caractéristiques techniques des infrastructures de recharges .....	8
Marque commerciale.....	8
Article 4 - ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE .....	8
Article 4.1 - Gestion de l'entretien des infrastructures de charge.....	8
Article 4.2 - Responsabilité et assurances .....	9
Article 5 - GESTION DES INSTALLATIONS DE RECHARGE .....	9
Article 5.1 - L'accès aux infrastructures de charge .....	9
Article 5.2 - Le stationnement.....	9
Article 5.3 - La supervision des infrastructures de charge .....	10
Article 5.4 - Interopérabilité pour les usagers.....	10
Article 5.5 - Cartographie et suivi du patrimoine.....	10
Article 5.6 - Déplacement d'ouvrages.....	11
Article 5.7 - Retrait des permis de stationnement.....	11
Article 5.8 - La fourniture d'électricité .....	11
Article 5.9 - La communication des IRVE.....	11
Article 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES.....	12
Article 6.1 - Montant d'investissement et d'exploitation.....	12
Article 6.2 - Redevances.....	12
Part fixe : droit d'entrée .....	12
Part variable : intéressement des communes .....	12
Article 7 - Recettes et tarification.....	13
Article 8 - DELAIS DE VALIDITE DE LA CONVENTION .....	13
Article 9 - COMMUNICATION .....	14
Article 10 - RAPPORT D'ACTIVITE .....	14
Article 11 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION-CADRE ET/OU LITIGE.....	15

Article 11.1 -	Résiliation de la convention-cadre .....	15
Article 11.2 -	Litiges .....	15
Annexe 1 :	Plan de déploiement prévisionnel par commune .....	16
Annexe 2 :	Equilibre économique prévisionnel du modèle.....	18

*Handwritten initials and numbers:*  
2 HT M<sup>15</sup>

## PREAMBULE

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Métropole du Grand Paris (MGP) est un établissement public de coopération intercommunale d'une superficie de 814 km<sup>2</sup> qui regroupe Paris, les 123 communes des trois départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et 7 communes des départements limitrophes de l'Essonne et du Val d'Oise, soit près de 7,2 millions d'habitants. Intercommunalité de Maires, elle détermine les orientations stratégiques des communes de la zone dense continue en matière d'aménagement, de logement, d'environnement et de développement économique.

La Métropole du Grand Paris est très engagée en matière de transition énergétique et de mobilités durables à travers la création de la Zone à Faibles Émissions au 1<sup>er</sup> juillet 2019 ou les travaux du Pacte pour une logistique métropolitaine. Si, contrairement aux autres métropoles françaises, la Métropole du Grand Paris ne dispose pas de la compétence de création, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE), elle est compétente en matière de lutte contre la pollution de l'air, de lutte contre les nuisances sonores et de soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie. Aussi, dans le cadre de son Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) approuvé par le Conseil de la Métropole le 12 novembre 2018, quatre axes ont été identifiés pour développer la mobilité durable :

1. Encourager le report modal (multiplier par trois les déplacements à vélo et augmenter de 20% les déplacements en transports en commun d'ici à 2030).
2. Accélérer la transition énergétique des véhicules (viser les 100% de véhicules propres en 2030 et développer massivement l'installation de bornes de recharge et de stations d'avitaillement).
3. Réduire la circulation automobile en encourageant le covoiturage de proximité.
4. Accompagner les habitants et les acteurs dans une plus grande maîtrise de leurs déplacements (développement du télétravail et de tiers-lieux, organisation logistique du territoire).

Afin de contribuer à l'objectif national fixé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015 de 7 millions de points de charge publics et privés en France à l'horizon 2030, la Métropole du Grand Paris souhaite maintenir un réseau de bornes de recharge et accompagner la mise en place de nouvelles infrastructures sur voirie à la suite de l'arrêt, le 31 juillet 2018, du service Autolib' qui concernait 73 communes à l'intérieur du périmètre métropolitain.

Aujourd'hui, la Métropole du Grand Paris compte plus de 7 000 points de charge sur voirie (dont 6 000 bornes remises à la disposition des communes pour l'ex-service Autolib'). Fondée sur une analyse de marché, les besoins estimés pour satisfaire les utilisateurs de la Métropole (hors Paris) est de 1 100 points de charge à horizon 2022. Par ailleurs, si 22 500 véhicules électriques circulent aujourd'hui dans la Métropole, ce nombre devrait être multiplié par trois d'ici à 2022.

La Métropole du Grand Paris souhaite faciliter l'émergence d'une offre de recharge électrique sur voirie économiquement robuste regroupant un maximum de communes, lisible pour l'utilisateur et répondant aux différents usages (particuliers, professionnels). Afin d'assurer une continuité territoriale et une égalité de traitement des communes, celle-ci pourra prendre la forme d'une remise en service des bornes Autolib' existantes et/ou le développement d'un nouveau réseau de bornes électriques.

Pour ce faire, la Métropole accompagnera les opérateurs privés, par l'intermédiaire des communes, en leur facilitant l'accès au domaine public.

Cet appel à initiatives privées porte sur l'intégralité de la Métropole du Grand Paris, à l'exception de la ville de Paris.

La Métropole a approuvé le lancement d'un appel à initiatives privées dont l'objectif est de recenser les intentions de tout opérateur privé intéressé en matière de déploiement d'IRVE sur le territoire de la commune.

La Métropole a publié cet avis à initiatives privées en juillet 2019 afin de consulter tous les opérateurs d'IRVE ainsi que leurs partenaires potentiels, dans l'optique de connaître l'ensemble de leurs projets de déploiement d'infrastructures de recharge sur le territoire de la Métropole d'ici 2022.

La Métropole du Grand Paris a ainsi pu recueillir précisément les projets d'investissements portés par des opérateurs économiques privés en matière de déploiement d'IRVE sur le territoire métropolitain.

Cet appel à initiatives privées spécifiait que, dans l'hypothèse où les intentions de déploiement annoncées seraient suffisamment détaillées, fiables, homogènes sur le territoire et en cohérence avec ses politiques publiques et ses objectifs en matière de réduction d'émission de polluants, la Métropole faciliterait l'accès au domaine public des communes par la mise en place de conventions d'occupation de leur domaine public.

A l'issue de cet appel à initiatives privée publié sur le BOAMP et le JOUE et analyse des candidatures déposées, les élus de la Métropole ont décidé de retenir l'Opérateur pour conclure un partenariat exclusif visant à construire, installer et exploiter des bornes de recharges pour véhicules électriques accessibles à tous sur l'espace public.

**Conformément à cette délibération du Conseil de la Métropole en date du vendredi 15 mai 2020, il est convenu :**

## ARTICLE 1 - OBJET

Par la présente convention, l'Opérateur s'engage, à son initiative, à ses frais et sous sa responsabilité, à équiper, exploiter et entretenir à court terme jusqu'à environ 3 084 points de recharges pour véhicules électriques sur le territoire de la Métropole, en particulier en réactivant les anciennes stations Autolib' et en créant de nouvelles stations (dont *hubs*). Des déploiements complémentaires pourront être envisagés à horizon plus lointain, et fonction des besoins des utilisateurs.

La présente convention sera complétée ultérieurement par des conventions d'occupation du domaine public valant permissions de voirie délivrées par les municipalités, et le cas échéant par les autres propriétaires publics concernés, mentionnant les emplacements mis à disposition.

Dans la limitation de son rôle de facilitatrice, la Métropole du Grand Paris sera signataire de ces conventions aux cotés des communes et de l'Opérateur.

Ces conventions d'occupation du domaine public seront instruites par les communes ou toute autre personne publique concernée qui les délivreront.

La Métropole mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre l'aboutissement et la mise au point de ces conventions.

Sauf cas particulier, le principe de ces conventions sera l'exclusivité de l'implantation et de l'exploitation d'IRVE sur le domaine public et privé de la commune.

Chaque convention d'occupation du domaine public délivrée aura pour terme celui de la présente convention.

Le stationnement sur les emplacements des stations de recharge sera interdit aux véhicules thermiques. Les arrêtés concernant la réglementation du stationnement seront pris par les communes, autorités compétentes en matière de police de circulation et de stationnement.

*Handwritten initials and marks:*  
A blue checkmark-like mark.  
A blue 'W' or 'M' mark.  
A blue 'LS' mark.  
A blue 'M' mark.

A ce titre, l'Opérateur sollicitera directement les maires des communes d'implantation de ces installations afin d'obtenir les autorisations administratives nécessaires.

La coordination de ces différents arrêtés sera assurée par la Métropole en collaboration avec les communes.

## ARTICLE 2 - REPARTITION PREVISIONNELLE

L'Opérateur s'engage à respecter, dans la mesure du possible et dans la mesure du respect de son équilibre économique, son plan de déploiement des infrastructures de recharge par commune spécifié en annexe 1.

Il informera la Métropole de toute difficulté dans la mise en œuvre de ce plan de déploiement, que la difficulté soit de nature calendaire, technique ou qu'elle soit issue d'une réticence de la commune à rejoindre le dispositif.

## ARTICLE 3 - CONDITIONS D'INTERVENTION

L'Opérateur s'engage à respecter l'intégralité des dispositions techniques spécifiées ci-dessous, à savoir :

### Article 3.1 - Disposition générales du service

Le service recouvrira l'investissement (travaux de création) et le fonctionnement (maintenance, exploitation, gestion du patrimoine et consommations d'électricité, supervision et interopérabilité, commercialisation des services de recharge, etc.) des infrastructures de charge.

Les infrastructures de recharge seront ouvertes au public, et à tous types de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, 24h/24 et 7j/7 (sauf cas particulier d'emplacements non accessibles 24h/24).



### **Caractéristiques techniques des infrastructures de recharges**

Les infrastructures de recharges proposées devront respecter ou se rapprocher des caractéristiques suivantes :

- Les bornes devront être construites dans un matériau durable et recyclable ;
- Les infrastructures devront s'intégrer au paysage urbain en proposant des couleurs et matériaux de surface sobres et adaptés ;
- Chaque station devra proposer à minima 2 points de charge pour les bornes lentes, accélérées, rapides, permettant de recharger 2 véhicules électriques en simultané ;
- La puissance délivrée sera comprise entre 3 kW et 150 kW par point de charge, suivant les stations.

L'Opérateur est libre de proposer des fonctionnalités annexes associées à ces bornes, avec l'accord des communes et de la Métropole.

### **Marque commerciale**

La création et l'exploitation du réseau se fera sous une identité de marque libellée comme suit : « Metropolis – Bornes de recharge ».

L'Opérateur déposera cette marque à l'INPI pour son propre compte.

## **ARTICLE 4 - ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE CHARGE**

### **Article 4.1 - Gestion de l'entretien des infrastructures de charge**

L'Opérateur organisera la gestion technique, administrative et patrimoniale des infrastructures de charge. Pour ce faire, il s'engage à réaliser les prestations correspondantes, par ses moyens propres ou par des entreprises et prestataires spécialisés.

L'Opérateur, en tant que maître d'ouvrage, aura toutefois la faculté d'interrompre le service pour toutes les opérations d'investissement, de mise en conformité et de maintenance des ouvrages ainsi que pour les réparations urgentes que requiert le matériel. Quand les circonstances exigeront une intervention immédiate, l'Opérateur sera autorisé à prendre d'urgence les mesures nécessaires. Ses représentants ou prestataires recevront toutes facilités de la part de la collectivité.

Les collectivités s'interdiront formellement toute intervention sur les infrastructures de recharge. En cas d'inobservation de cette règle, la responsabilité de l'Opérateur ne saurait être retenue si un accident ou dysfonctionnement se produisait sur l'installation.

L'entretien comprendra :

- Les opérations de maintenance préventive ;
- Les opérations de maintenance curative (dépannages et réparations y compris en cas de sinistre);
- Toute opération nécessaire au bon fonctionnement des infrastructures de recharge.

L'Opérateur devra :

- constamment maintenir la totalité du domaine public ou privé mis à sa disposition et les aménagements réalisés en bon état d'entretien ;
- prendra à sa charge tous les travaux d'entretien, de réparation et de renouvellement des aménagements réalisés pendant toute la durée de la convention.

## Article 4.2 - Responsabilité et assurances

L'Opérateur s'engage à faire sienne toute obligation d'assurance pour couvrir les risques inhérents à l'activité qu'il met en œuvre sur le domaine public.

Il lui appartient de prendre toutes les assurances liées aux dommages matériels, corporels ou autres, pouvant être occasionnés durant l'occupation du domaine public, et susceptibles d'engager sa responsabilité. Il lui incombe également de prendre en charge toutes les assurances pouvant couvrir les risques subis par les bornes implantées sur le domaine public.

L'Opérateur s'engage ainsi à prendre toutes dispositions utiles ou nécessaires pour assurer ses installations, techniques ou commerciales, son matériel ou mobilier, contre les dommages qu'il pourrait subir dans le cadre de son activité.

## ARTICLE 5 - GESTION DES INSTALLATIONS DE RECHARGE

### Article 5.1 - L'accès aux infrastructures de charge

Les infrastructures seront accessibles aux usagers. Ils devront s'identifier sur l'infrastructure, par exemple via un badge de type RFID (Radio Fréquence Identification) ou via application sur smartphone. Le système d'identification sera couplé avec un système de paiement. L'accès pourra également se faire sans abonnement, par carte bancaire via un terminal de paiement NFC, ou smartphone via internet, ou tout autre moyen adapté qui pourrait s'avérer pertinent.

### Article 5.2 - Le stationnement

Les communes accueillant des infrastructures de recharge s'engageront à faire respecter l'interdiction de stationner faite aux véhicules non rechargeables ou n'effectuant pas de recharge sur les places de stationnement équipées d'infrastructures de recharge en usant de tous les moyens en leur possession. Ce point étant essentiel, l'Opérateur devra disposer du numéro de téléphone direct des services en charge de la verbalisation de chaque ville, pour une intervention immédiate. Pour chaque ville, il sera étudié la possibilité de laisser la compétence de verbalisation des places de recharge à l'Opérateur. En cas de besoin, le taux de respect de ces dispositions pourra être contrôlé par l'Opérateur, et les éventuelles conséquences être prévues dans les conventions d'occupation du domaine public.

### Article 5.3 - La supervision des infrastructures de charge

Chaque infrastructure sera dotée d'un système de communication, qui permettra de renvoyer des informations vers un dispositif de supervision pour son exploitation et informer de la disponibilité et des défauts de fonctionnement éventuels des infrastructures.

L'offre de supervision doit notamment permettre de gérer les services suivants :

- Gestion de l'identification;
- Suivi des usages;
- Fonctionnalité en temps réel ;
- Volet maintenance ;
- Solution de paiement mise en place par le gestionnaire du service de charge.

Le système de supervision devra permettre de collecter toutes les informations nécessaires à l'exploitation du service et de recenser toute utilisation, notamment de suivre et gérer les informations liées au fonctionnement des infrastructures.

L'Opérateur prendra le soin de recueillir les autorisations éventuellement nécessaires auprès de la CNIL pour effectuer ce suivi. Il s'engage à donner l'accès à la Métropole au suivi de ces données ou à lui communiquer un rapport annuel complet des principales statistiques (nombre d'abonnés, nombre de recharges, consommation électrique, etc.) afin d'alimenter les indicateurs développement durable et énergie-climat de la Métropole.

### Article 5.4 - Interopérabilité pour les usagers

Le but de l'interopérabilité est de permettre à l'utilisateur de se recharger librement, quel que soit son opérateur, partout où il se trouve.

Une plateforme nationale « GIREVE » s'est mise en place sur laquelle certains opérateurs de mobilité s'engagent progressivement.

Le système de supervision devra disposer des informations nécessaires afin de pouvoir satisfaire à l'itinérance des données selon les recommandations établies par GIREVE ou autre plateforme.

À terme, les utilisateurs de véhicules électriques devraient pouvoir se connecter sur tous les points de charge, quel que soit leur fournisseur de service, soit une interopérabilité à l'image de celle existante dans le monde bancaire, la téléphonie mobile ou le transport autoroutier.

### Article 5.5 - Cartographie et suivi du patrimoine

L'Opérateur élaborera puis actualisera, en fonction de l'évolution des installations, une cartographie numérique géo référencée des ouvrages. Il se charge si nécessaire de déclarer les ouvrages auprès du guichet unique et de répondre aux Déclarations de Travaux (DT) et Déclarations d'Intention de Commencement de Travaux (DICT).

L'Opérateur mettra à disposition différents types d'informations afférentes aux infrastructures de charge:

- Il rendra disponible les données sur l'infrastructure déployée et toutes ses évolutions afin

qu'elles soient répertoriées dans un répertoire central ouvert ;

- Il renverra les données essentielles sur l'infrastructure déployée à la plateforme open data gouvernementale des données publiques ([www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)) de façon à ce qu'elles puissent faire l'objet d'un recensement national ;
- Il rendra disponible, auprès d'une plateforme nationale ouverte, les informations relatives à la géolocalisation, au mode de charge, à la puissance délivrée, à la disponibilité et au mode de tarification des infrastructures de charge.

## Article 5.6 - Déplacement d'ouvrages

S'il y a nécessité de déplacement d'une infrastructure de charge ou de son environnement (borne, réseau, équipements), les travaux de déplacement ou de modification des ouvrages correspondants seront à la charge du demandeur du déplacement d'ouvrage.

## Article 5.7 - Retrait des permis de stationnement

Dans l'hypothèse où une commune déciderait de retirer, pour un motif d'intérêt général, le ou les permis de stationnement accordés à l'occupant au titre de tout ou partie des places de stationnement lui ayant été réservées sur voirie, l'Opérateur pourra prétendre au versement d'une indemnité versée par la commune correspondant :

- à la valeur non amortie des ouvrages installés sur le domaine public ;
- à la valeur non amortie des droits d'entrée correspondants ;
- aux coûts de rupture des contrats conclus pour l'exploitation entre l'Opérateur et ses prestataires ;
- au manque à gagner résultant de cette rupture anticipée, calculé sur la base du compte d'exploitation annexé à la convention-cadre en annexe 1 ;
- aux frais de dépose et de remise en état du domaine public ou privé concerné.

## Article 5.8 - La fourniture d'électricité

L'exploitation des infrastructures de charge comprend l'achat d'énergie nécessaire à leur fonctionnement. Les contrats de fourniture d'électricité seront donc au nom de l'Opérateur. Les consommations, abonnements et prestations relatives à la fourniture d'énergie, afférentes aux infrastructures de charge sont payés par l'Opérateur.

L'Opérateur s'engage à alimenter ses infrastructures de recharge à partir d'électricité d'origine renouvelable, dans la mesure de la viabilité technique et économique du projet, pour l'ensemble des stations.

## Article 5.9 - La communication des IRVE

L'Opérateur souscritra les abonnements et payera les factures de communication relatives aux ouvrages

LD  
LS  
M

exploités.

L'exploitation des infrastructures de charge comprend la gestion de la communication nécessaire à leur fonctionnement.

Les contrats de télécommunication seront au nom de l'Opérateur. Les consommations, abonnements et prestations relatives à la télécommunication, afférentes aux infrastructures de charge seront ainsi payés par l'Opérateur.

## ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES

### Article 6.1 - Montant d'investissement et d'exploitation

L'investissement porte sur 3 084 bornes pour un montant de 15 millions d'euros. Le service mis en place devra être totalement autofinancé par l'Opérateur, en investissement comme en exploitation. Aucune subvention n'est prévue par la Métropole pour soutenir ce service.

### Article 6.2 - Redevances

La redevance pour occupation du domaine public de voirie liée aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques qui sera appelée par chaque commune auprès de l'Opérateur sera définie comme suit :

- une part fixe payable en une seule fois valant droit d'entrée ;
- une part variable payable chaque année perçue au titre d'un intéressement des communes ;

#### **Part fixe : droit d'entrée**

L'Opérateur versera à chaque commune avec laquelle il signera une convention d'occupation du domaine public, dans les 30 jours à compter de la date de mise en exploitation de la station, un droit d'entrée de **5 000 euros HT par emplacement** de stationnement/recharge ainsi mis à disposition par la commune concernée [soit une enveloppe de **15 millions d'euros de droits d'entrée** pour les 3 084 emplacements ciblés].

#### **Part variable : intéressement des communes**

Lorsque l'Opérateur atteindra des résultats annuels bénéficiaires, il reversera, sous forme de droits d'occupation du domaine public, un intéressement aux communes avec lesquelles il aura signé une convention d'occupation du domaine public.

L'Opérateur transmettra annuellement à la Métropole les documents comptables dans les six mois à compter de la clôture de son exercice comptable.

Le montant total de cet intéressement, versé au 30 juin de l'année N, sera égal à **50% du résultat net** constaté dans les comptes, certifiés, de l'année N-1, de l'Opérateur.

L'Opérateur versera à chaque commune concernée, la quote-part d'intéressement lui revenant, qui sera

égale au prorata de l'intéressement total, en fonction du nombre d'emplacements confiés par cette commune ramené au nombre total d'emplacements confiés par l'ensemble des communes de la Métropole, ces quantités étant établies au 31 décembre de l'année N-1.

La Métropole validera chaque année la répartition sur ces bases.

Les communes s'engagent à appliquer le montant de cette redevance (part fixe et part variable) au titre de la fixation du montant de la redevance domaniale associée à l'implantation et à l'exploitation des stations de recharges pour véhicules électriques, déterminée conformément aux principes des articles L.2125-1 et L.2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques.

## ARTICLE 7 - RECETTES ET TARIFICATION

Les recettes engendrées par l'exploitation du service de recharges et des services associés tel que les recettes d'occupation des emplacements de stationnement post-charge seront Intégralement conservées par l'Opérateur.

Toute modification de la grille tarifaire en vigueur devra faire l'objet d'une information préalable (deux mois avant son entrée en vigueur) des services de la Métropole et des Communes.

En cas de survenance d'un évènement extérieur à la convention-cadre tel que le changement de réglementation notamment fiscale, technique ou sociale qui pourrait avoir des répercussions substantielles sur les conditions d'exécution de la convention-cadre, les parties conviennent de se rencontrer pour définir ensemble les conditions de continuité de l'exécution de la convention-cadre à travers les conventions d'occupation du domaine public conclues avec les communes.

## ARTICLE 8 - DELAIS DE VALIDITE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet après notification aux Parties et est conclue jusqu'au 30 Juin 2035.

L'Opérateur s'engage à notifier à la Métropole toute modification intervenant durant cette période, dans ses statuts et ses organes statutaires.

A l'issue de cette convention, les infrastructures de recharges déployées devront obligatoirement :

- soit faire l'objet d'une nouvelle convention prolongeant le partenariat, dont les modalités seront à définir entre les parties ;
- soit, à défaut de possibilité d'accord sur des conditions raisonnables de cette prolongation, être reprises en l'état par la Métropole.

Cette durée de quinze ans est fixée de manière à garantir à l'Opérateur l'amortissement des investissements projetés et une rémunération équitable et suffisante des capitaux investis.

## ARTICLE 9 - COMMUNICATION

En contrepartie des éléments mentionnés aux articles précédents, la Métropole s'engage à soutenir activement l'Opérateur, durant l'intégralité de la période couverte par la présente convention, par une communication régulière concernant le réseau de bornes de recharges créé.

Les engagements de la Métropole :

Ils concernent notamment :

- l'aide à l'Opérateur pour toucher les communes et aboutir à la signature avec elles de conventions d'occupation du domaine public ;
- une information pérenne sur le site Internet de la Métropole, sur les pages et / ou rubriques liées au développement durable et à la mobilité,
- des actualités régulières sur les lettres d'information de la Métropole ;
- des relais sur les réseaux sociaux de la Métropole (page Facebook et LinkedIn de la Métropole) ;
- une promotion du dispositif sur les événementiels mis en place par la Métropole liés à la mobilité ou au développement durable,

La Métropole s'engage également à solliciter ses partenaires institutionnels afin qu'ils relaient, sous réserve de leurs accords et des disponibilités, les actualités liées à l'installation et l'exploitation des bornes de recharge pour véhicules électriques.

De son côté, afin d'informer l'opinion publique de l'action de la Métropole, l'Opérateur s'engage à faire apparaître le logo de la Métropole, ainsi que tout autre élément graphique permettant de valoriser la Métropole, sur les stations de recharge et sur l'ensemble des documents de communication, papier et numérique (brochure, dépliant, lettre d'information, communiqué de presse, supports de signalétique, supports numériques...) lié au réseau d'infrastructures de recharge, et ce à partir de la date de la signature de la présente convention. Ces éléments graphiques comprennent : une accroche liée à la thématique mobilité/développement durable, un code couleur dominant et tout autre élément que pourra préconiser la Direction de la Communication de la Métropole.

Il est entendu que le logo de la Métropole, ainsi que les autres éléments graphiques seront insérés conformément à la charte graphique de la Métropole et aux indications données par la Direction de la Communication de la Métropole.

## ARTICLE 10 - RAPPORT D'ACTIVITE

L'Opérateur s'engage à adopter un cadre budgétaire et comptable conforme aux règlements en vigueur et à transmettre annuellement à la Métropole durant l'intégralité de la période d'exécution de la présente convention, un rapport faisant état du nombre d'infrastructures installées et opérationnelles utile pour la répartition entre communes de la part variable de la redevance domaniale fixée à l'article 6 et présentant les principaux indicateurs nécessaires à l'évaluation de l'usage du service (nombre d'abonnés, nombre de recharges, KWh consommés, etc.).

## ARTICLE 11 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION-CADRE ET/OU LITIGE

### Article 11.1 - Résiliation de la convention-cadre

La présente convention-cadre pourra être résiliée par la Métropole pour motif d'intérêt général, notifié par lettre recommandée avec accusé de réception avec un délai de prévenance de 6 mois.

Les parties reconnaissent que la résiliation de la convention-cadre par la Métropole, pour motif d'intérêt général, n'emporte pas résiliation automatique des conventions d'occupation du domaine public conclues sur son fondement entre l'Opérateur et les communes. De la même manière, les parties reconnaissent que la résiliation d'une ou plusieurs conventions d'occupation du domaine public est sans effet sur la poursuite de la présente convention-cadre.

Dans le cas où la résiliation anticipée de la convention-cadre par la Métropole, pour motif d'intérêt général, emporte l'obligation de résilier une ou plusieurs conventions d'occupation du domaine public conclues sur son fondement, la Métropole garantira l'indemnisation du préjudice subi par l'Opérateur. Dans un tel cas, les parties s'engagent à rechercher le règlement des conséquences de ces résiliations dans le cadre d'un protocole transactionnel à conclure entre la Métropole, l'Opérateur et la ou les commune(s) concernée(s).

### Article 11.2 - Litiges

En cas de recours administratif ou contentieux à l'encontre de la présente convention cadre, les parties conviennent de se réunir dans les 8 jours à compter de la date de réception de ce recours afin de décider des suites à donner des conséquences de ce recours.

En cas de différends, les parties s'obligent à épuiser les voies permettant un accord amiable. En cas de désaccord persistant, le Tribunal Administratif de Paris sera le seul organe compétent pour en juger.

Fait en deux exemplaires originaux,

A S<sup>t</sup>-Denis....., le 24.06.2020

Pour le Groupement,

Pour la Métropole du Grand Paris,

**SPIE CityNetworks**  
1-3, Place de la Berlina  
93287 Saint-Denis Cedex  
Tél : +33(0)1 48 13 42 42  
Siret 434 085 385 00029  
Luc SAUZE  
Directeur Général  
SPIE CityNetworks

Henri PIGANEAU  
Président SIIT

**E-TOTEM**  
Immeuble Le Rocacier  
15, rue Camille de Rochetaillée  
42000 SAINT-ETIENNE  
Tél. 09 72 60 11 83  
Hervé SONNEVILLE  
Président e-totem

Patrick OLLIER  
Président  


# ANNEXE 1 : PLAN DE DEPLOIEMENT PREVISIONNEL PAR COMMUNE

Identification communes			Rappel installations base offre MGP (horizon mi 2022)							
Commune	Dpt	Nb hab	Nb Pdc existants 3-7 kW	Nb Pdc existants 22 kW	Nb Pdc à créer 22 kW	Nb Pdc à créer 150 kW	Nb Pdc total	Nb Stations existantes	Nb Stations à créer	Nb Stations total
Abion-sur-Seine	94	5 785	0	0	6	0	6	0	1	1
Alfortville	94	43 886	26	18	0	4	48	9		9
Antony	92	62 210	5	12	0	4	21	4		4
Arcueil	94	21 567	16	12	0	0	28	5		5
Argenteuil	95	110 468	0	18	0	4	22	4		4
Asnières-sur-Seine	92	85 973	42	42	0	4	88	16		16
Athis-Mons	91	33 691	0	0	12	0	12	0	2	2
Aubervilliers	93	80 273	0	0	18	4	22	0	4	4
Aulnay-sous-Bois	93	84 662	5	30	0	4	39	7		7
Bagnux	92	39 763	26	18	0	4	48	9		9
Bagnollet	93	36 010	16	12	0	4	32	6		6
Bobigny	93	50 579	0	0	12	4	16	0	3	3
Bois-Colombes	92	28 323	5	12	0	0	17	3		3
Bobigny-Saint-Léger	94	15 812	0	0	6	0	6	0	1	1
Bondy	93	53 074	0	0	12	4	16	0	3	3
Bonneuil	94	17 452	0	0	6	0	6	0	1	1
Boulogne-Billancourt	92	119 645	21	48	0	8	77	14		14
Bourg-la-Reine	92	20 531	10	6	0	0	16	3		3
Bry-sur-Marne	94	16 542	0	0	6	0	6	0	1	1
Cachan	94	30 208	16	18	0	0	34	6		6
Champigny-sur-Marne	94	76 450	16	12	0	4	32	6		6
Charenton-le-Pont	94	30 774	0	12	0	4	16	3		3
Châtillon-Malesherbes	92	33 016	10	12	0	4	26	5		5
Châtillon	92	36 779	16	18	0	4	38	7		7
Chaville	92	20 322	5	12	0	0	17	3		3
Chennevières-sur-Marne	94	18 396	0	0	6	0	6	0	1	1
Chevaly-Larus	94	19 347	0	0	6	0	6	0	1	1
Choisy-le-Roi	94	44 450	0	0	12	4	16	0	3	3
Clamart	92	52 228	31	24	0	4	59	11		11
Clichy-la-Garenne	92	60 387	10	18	0	4	32	6		6
Clichy-sous-Bois	93	29 835	0	6	0	0	6	1		1
Colombes	92	85 368	68	24	0	4	96	18		18
Courcouronnes	93	4 788	0	0	6	0	6	0	1	1
Courbevoie	92	81 720	5	18	0	4	27	5		5
Créteil	94	89 392	89	12	0	4	105	20		20
Drency	93	70 269	37	30	0	4	71	15		15
Dugny	93	10 659	0	6	0	0	6	1		1
Epinay-sur-Seine	93	55 157	5	12	0	4	21	4		4
Fontenay-aux-Roses	92	24 117	16	18	0	0	34	6		6
Fontenay-sous-Bois	94	53 272	5	18	0	4	27	5		5
Fresnes	94	27 416	0	0	6	0	6	0	1	1
Gagny	93	39 148	0	0	12	0	12	0	2	2
Garches	92	17 663	10	6	0	0	16	3		3
Gennevilliers	92	46 653	52	6	0	4	62	12		12
Gentilly	94	17 442	0	0	6	0	6	0	1	1
Gournay-sur-Marne	93	6 852	0	0	6	0	6	0	1	1
Issy-les-Moulineaux	92	68 395	89	18	0	8	115	22		22
Ivry-sur-Seine	94	60 771	0	0	12	4	16	0	3	3
Joliette-le-Pont	94	18 410	10	6	0	0	16	3		3
Juvis-sur-Orge	91	16 341	0	0	6	0	6	0	1	1
La Courneuve	93	40 874	0	0	12	0	12	0	2	2
La Garenne-Colombes	92	29 428	16	18	0	0	34	6		6
La Queue-en-Brie	94	11 835	0	0	0	0	0	0	0	0
Le Blanc-Mesnil	93	55 987	0	6	0	4	10	1	1	2
Le Bourget	93	16 484	21	0	0	0	21	4		4
Le Kremlin-Bicêtre	94	25 292	0	0	6	0	6	0	1	1
Le Perreux-sur-Marne	94	33 720	0	0	6	0	6	0	1	1
Le Plessis-Trévise	94	20 279	16	12	6	0	34	5	1	6
Le Plessis-Robinson	92	29 028	0	0	0	0	0	0	0	0
Le Pré-Saint-Gervais	93	17 554	0	6	0	0	6	1		1
Le Raincy	93	14 501	0	0	6	0	6	0	1	1
Les Lilas	93	22 780	5	6	0	4	15	3		3
Les Pavillons-sous-Bois	93	23 698	0	0	6	0	6	0	1	1
Levallois-Perret	92	63 462	37	12	0	4	53	10		10
L'Haÿ-les-Roses	94	31 189	0	0	6	0	6	0	1	1
L'Île-Saint-Denis	93	17 285	0	0	6	0	6	0	1	1
Limell-Brevannes	94	26 703	16	12	0	0	28	5		5



Handwritten initials and marks.

ANNEXE 2 : ÉQUILIBRE ÉCONOMIQUE PRÉVISIONNEL DU

Identification communes		Rappel installations base offre MGP (horizon mi 2022)								
Livry-Gargan	93	44 466	0	0	12	4	16	0	3	3
Maisons-Alfort	94	54 841	0	12	0	4	16	3		3
Maisons-Laffitte	92	29 973	26	18	0	4	48	9		9
Mandres-les-Roses	94	4 479	0	0	6	0	6	0	1	1
Marnes-la-Coquette	92	1 751	0	0	6	0	6	0	1	1
Marolles-en-Brie	94	4 847	0	0	0	4	4	0	1	1
Meudon	92	45 328	26	18	0	4	48	9		9
Montfermeil	93	26 085	0	6	0	0	6	1		1
Montreuil	93	104 748	31	36	0	8	75	14		14
Montrouge	92	49 128	16	0	0	4	20	4		4
Morangis	91	13 566	0	0	6	0	6	0	1	1
Nanterre	92	94 258	146	24	0	4	174	33		33
Neuilly-Plaisance	93	21 177	10	12	0	0	22	4		4
Neuilly-sur-Marne	93	34 763	0	0	6	4	10	0	2	2
Neuilly-sur-Seine	92	60 580	0	18	0	4	22	3	1	4
Nogent-sur-Marne	94	31 292	10	12	0	0	22	4		4
Noissey	94	4 709	0	0	6	0	6	0	1	1
Nolay-le-Grand	93	66 659	0	0	12	4	16	0	3	3
Nolay-le-Sec	93	42 607	0	18	0	4	22	4		4
Orly	94	23 378	0	6	0	0	6	1		1
Ormesson-sur-Marne	94	10 287	0	0	6	0	6	0	1	1
Paris	93	54 852	5	18	0	4	27	5		5
Paray-Vieille-Poste	91	7 411	0	0	6	0	6	0	1	1
Pierrefitte-sur-Seine	93	29 324	0	0	6	0	6	0	1	1
Puteaux	92	44 862	5	18	0	4	27	5		5
Romainville	93	25 631	0	12	0	4	16	3		3
Rosny-sous-Bois	93	45 411	26	0	0	4	30	6		6
Rueil-Malmaison	92	78 195	73	30	0	4	107	20		20
Rungis	94	5 610	16	0	0	0	16	3		3
Saint-Cloud	92	30 193	5	12	0	0	17	3		3
Saint-Denis	93	110 733	0	12	0	8	20	3	1	4
Saint-Mandé	94	22 275	16	0	0	4	20	4		4
Saint-Maur-des-Fossés	94	75 285	0	0	0	4	4	1		1
Saint-Maurice	94	14 874	5	6	0	0	11	2		2
Saint-Ouen	93	47 432	37	18	0	4	59	11		11
Santeny	94	3 640	0	0	6	0	6	0	1	1
Savigny-sur-Orge	91	36 307	0	0	12	0	12	0	2	2
Sevres	92	1 947	26	0	0	0	26	5		5
Sevres	93	50 629	0	0	12	4	16	0	3	3
Sèvres	92	25 695	21	12	0	0	33	6		6
Steins	93	38 022	0	0	12	0	12	0	2	2
Sucy-en-Brie	94	26 279	0	6	0	0	6	1		1
Suresnes	92	48 620	52	18	0	4	74	14		14
Thiais	94	29 006	0	0	6	0	6	0	1	1
Tremblay-en-France	93	35 691	0	0	12	0	12	0	2	2
Valenton	94	14 854	0	0	6	0	6	0	1	1
Vanves	92	27 846	16	12	0	4	32	6		6
Vaucresson	92	8 668	0	6	0	0	6	1		1
Vaujours	93	6 909	0	0	6	0	6	0	1	1
Vilcey-sous-Bois	94	9 684	0	0	6	4	10	0	2	2
Ville-d'Avray	92	11 509	10	0	0	0	10	2		2
Villejuf	94	55 473	31	24	0	4	59	11		11
Villemonble	93	30 051	0	0	6	0	6	0	1	1
Villemois-la-Bonne	92	24 248	10	0	0	0	10	2		2
Villemois-la-Bonne	94	21 021	0	0	6	0	6	0	1	1
Villemois-la-Bonne	94	32 966	0	0	12	0	12	0	2	2
Villepinte	93	36 656	0	0	12	4	16	0	3	3
Villetaneuse	93	12 453	0	0	6	0	6	0	1	1
Villiers-sur-Marne	94	28 278	0	0	6	0	6	0	1	1
Vincennes	94	49 136	5	12	0	4	21	4		4
Viry-Châtillon	91	30 575	0	0	6	0	6	0	1	1
Vitry-sur-Seine	94	92 755	0	0	12	4	16	0	3	3
<b>Total 130 communes</b>		<b>4 804 696</b> habitants	<b>1 396</b>	<b>1 002</b>	<b>432</b>	<b>252</b>	<b>3 084</b>	<b>482</b>	<b>88</b>	<b>570</b>
			Pdc existantes 3-7 kW	Pdc existantes 22 kW	Pdc à créer 22 kW	Pdc à créer 150 kW	Pdc au total	Stations existantes	Stations à créer	Stations au total

d A 3

## ANNEXE 2 : EQUILIBRE ECONOMIQUE PREVISIONNEL DU MODELE

### 5 Le modèle économique

#### 5.1 MONTAGE

Notre proposition repose sur la constitution d'une société dédiée (SPV) dont l'unique objet sera de répondre aux objectifs de la Métropole dans le cadre de la convention à conclure.

Les principales caractéristiques de cette société dédiée seront les suivantes :

- **Forme juridique** : SAS
- Actionnariat réparti entre les membres du groupement (SIIT majoritaire)

Cette société dédiée mettra en place des contrats de fourniture, d'installation et d'exploitation et d'entretien avec **Soite** et e-Totem, le financement restant à la charge de cette société dédiée.

#### 5.2 INVESTISSEMENTS

Le programme d'investissement détaillé au point 3 de ce mémoire est estimé à un montant total d'environ 15 M€ sur les 3 ans et se décompose de la manière suivante :

- 167 stations e-City : 3 828 K€ HT
- 72 stations e-City **new** : 3 019 K€ HT
- 63 stations e-Fast et e-Fast **new** : 6 924 K€ HT
- 268 stations e-Update : 1 905 K€ HT

**TOTAL : 570 stations (soit 3084 points de charge) : 15 677 K€ HT**

Ces investissements incluent la dépose des bornes actuelles concernées, la fourniture des nouvelles bornes, le raccordement électrique et l'installation des stations.

Ces investissements feront l'objet d'amortissements comptables linéaires à compter de leur mise en service et sur une durée de 12 ans.

#### 5.3 PLAN DE FINANCEMENT

Le financement de ces investissements sera porté intégralement par le groupement au travers de la société dédiée constituée à cet effet sous forme de fonds propres (et éventuellement de financements bancaires).

Le groupement a également l'intention de recourir aux concours publics destinés à ce type d'infrastructures : subventions, contributions ADVENIR ...

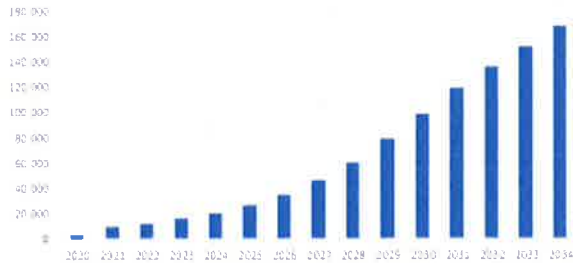
#### 5.4 EXPLOITATION

##### 5.4.1 Les recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation seront encaissées par la société dédiée et sont constituées principalement par la vente du kWh aux utilisateurs des bornes mais également par les recettes de stationnement post charge.

Nos estimations de recettes sont basées sur le parc actuel de voitures électriques du périmètre Grand Paris et sur son évolution prévisionnelle dans les années à venir.

Le graphique suivant présente nos estimations annuelles de **MWh** vendus aux utilisateurs sur le périmètre concerné :



Par ailleurs, nous avons également considéré qu'environ 1/3 des utilisateurs dépasseraient la durée de charge et généreraient ainsi des recettes complémentaires de stationnement pour la société dédiée.

L'application de la grille tarifaire présentée au point 3 de ce mémoire nous conduit aux estimations de recettes générées par l'exploitation des bornes et présentés dans le compte d'exploitation ci-après.

#### 5.4.2 Les charges d'exploitation

L'exploitation et l'entretien du réseau déployé génèrent des charges portées par la société dédiée qui sont principalement les suivantes :

- Entretien et réparation des stations
- Gestion des abonnés
- Interfaces utilisateurs
- Coûts de télécommunication
- Coûts monétiques
- Abonnements électriques
- Achat des kWh
- Gestion et animation du réseau

- Assurances
- Frais externes de promotion et communication
- Frais généraux de gestion administrative

Selon le type de dépenses, ces coûts peuvent être de nature fixe (personnel de la société dédiée par exemple) ou plutôt de nature variable en fonction d'éléments opérationnels (par exemple, les coûts monétiques dépendent partiellement du montant des transactions, les coûts d'entretien des stations dépendent partiellement du nombre de charge effectuées sur les bornes ...)

Nous avons également prévu un budget permettant de faire face au Gros Entretien et Réparations nécessaire.

Nous avons estimé l'ensemble de ces coûts au plus juste de manière à optimiser l'équilibre de l'opération. Vous en trouverez le détail dans le compte d'exploitation ci-après.

Nous avons considéré que la mise à disposition de ces emplacements par les collectivités ne rentre pas dans l'assiette de la CFE (Cotisation Foncière des Entreprises) qui n'a donc pas été prise en compte dans notre proposition.

#### 5.4.3 Redevances

Nous proposons à la Métropole un mécanisme de redevance variable calculée sur la base des résultats annuels de la société dédiée, conformément au projet de convention proposé en annexe 6.3.

#### 5.4.4 Droit d'entrée

Nous proposons de verser aux communes un droit d'entrée en contrepartie de droits exclusifs d'occupation du domaine public pour les installations de recharge électriques : le montant est fixé à 5 000 € par place de stationnement.

Handwritten signatures and initials in blue ink.

### 5.5 COMPTE D'EXPLOITATION PREVISIONNEL

Vous trouverez ci-après le compte d'exploitation prévisionnel résultant des différentes hypothèses listées ci-dessus.

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
<b>Revenues</b>	<b>TOTAL</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TF		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ventes de kWh		390 398	1 141	3 197	4 225	5 583	7 379	9 750	12 883	17 021	22 487	29 706	37 277	45 451	52 494	58 664	65 554
Stationnement		20 431	80	218	279	358	459	589	756	972	1 251	1 611	2 047	2 547	3 102	3 715	4 387
<b>Recettes</b>		<b>410 830</b>	<b>1 221</b>	<b>3 415</b>	<b>4 504</b>	<b>5 941</b>	<b>7 837</b>	<b>10 339</b>	<b>13 639</b>	<b>17 993</b>	<b>23 738</b>	<b>31 317</b>	<b>39 249</b>	<b>47 798</b>	<b>55 542</b>	<b>61 536</b>	<b>68 715</b>
<b>Charges d'exploitation</b>																	
Charges d'électricité		1 941	4	62	129	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142	142
Abonnements		99 884	299	832	1 091	1 429	1 873	2 455	3 217	4 215	5 524	7 238	9 011	10 900	12 491	13 800	15 558
Fourniture		10 133	37	122	177	218	263	322	396	497	624	790	958	1 133	1 275	1 393	1 523
Charges relatives aux services monétaires		2 572	6	83	171	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189	189
Charges de télécommunication		5 700	285	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380	380
Charges de personnel (dont charges sociales)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnel extérieur mis à disposition		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fourniture d'énergie thermique et de maintenance		57 066	428	1 433	2 159	2 457	2 688	2 927	3 177	3 495	3 901	4 419	4 900	5 400	5 834	6 169	6 512
Courant		160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tuyaux		5 511	176	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234	234
De services de GEP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Locations & charges locales		1 425	71	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95	95
Assurances		1 500	75	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Frais généraux de fonctionnement		1 500	75	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Communication		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Innovation		1 950	98	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130	130
Frais de structure		64 336	0	0	0	0	0	248	911	1 793	2 964	4 518	6 162	7 951	9 513	11 022	12 772
Redevances versées au titre du contrat		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RDDP		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Redevance de mise à disposition des biens		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements de caducité		15 677	0	408	1 061	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306	1 306
Amortissements de droit d'entrée		15 600	33	477	1 021	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134	1 134
Charges		274 394	1 787	4 457	6 848	7 915	8 634	9 761	11 513	13 810	16 823	20 776	24 871	29 244	32 944	35 837	38 913
<b>Résultat net avant IS</b>		<b>136 436</b>	<b>-526</b>	<b>-1 042</b>	<b>-2 344</b>	<b>-1 973</b>	<b>-797</b>	<b>578</b>	<b>2 126</b>	<b>4 183</b>	<b>6 915</b>	<b>10 541</b>	<b>14 378</b>	<b>18 553</b>	<b>22 198</b>	<b>25 719</b>	<b>29 801</b>
																	<b>8 125</b>