
EBOOK COLLECTIVITÉ

Recharge VE en Martinique — Le guide des collectivités

Schéma directeur IRVE, ADVENIR voirie 9 000 €, déploiement multi-sites 2026-2027

ÉDITO TERRITOIRE

La Martinique compte 360 000 habitants répartis sur 34 communes, structurée autour de la **Communauté d'Agglomération du Centre Martinique (CACEM)**, de **Cap Nord Martinique** et de **l'Espace Sud Martinique**. Le schéma directeur IRVE territorial impose un déploiement coordonné des bornes de recharge sur voirie, parkings publics et bâtiments communaux, dans une logique de maillage cohérent et de conformité avec la stratégie nationale bas-carbone et les objectifs PPE (Programmation Pluriannuelle de l'Énergie) pour les ZNI. Côté infrastructure VE territoriale en 2026 : **estimation 1 200 à 1 800 VE en circulation** (~0,7 % du parc auto, +60 % YoY), **~600 à 800 bornes publiques** (mix AC + DC), avec **projection 2027 : 2 000 à 2 800 VE et 900 à 1 100 bornes publiques**. Avec une électricité résidentielle à 0,18 €/kWh, un SP95 à 1,79 €/L et un parc VE en progression, l'enjeu pour les collectivités est triple : offrir un service public de mobilité électrique, sécuriser la conformité réglementaire, et maximiser les co-financements 2026 (ADVENIR voirie jusqu'à 9 000 €/borne pour les DC, FEDER DOM, subventions régionales CTM). Ce guide vous donne le cadre méthodologique d'un déploiement réussi : audit territorial, dimensionnement, sélection des emplacements, financement, et pilotage opérationnel sur la durée.

PROFIL CIBLE

Vous êtes élu (maire, adjoint mobilité, vice-président EPCI), DGS, DGST ou chef de service mobilité-transition énergétique d'une commune ou intercommunalité martiniquaise — CACEM (Fort-de-France, Lamentin, Schoelcher, Saint-Joseph), Cap Nord Martinique (Saint-Pierre, Le Carbet, Sainte-Marie, La Trinité, Le Lorrain), Espace Sud Martinique (Le Marin, Sainte-Anne, Sainte-Luce, Le Diamant, Ducos, Rivière-Pilote). Vous portez ou pilotez un projet de déploiement de bornes de recharge sur le territoire — sur voirie, parkings publics, bâtiments communaux, ou en accompagnement d'un réseau privé. Vous devez articuler les contraintes du schéma directeur IRVE, mobiliser les co-financements disponibles, garantir la continuité de service à 5+ ans, et choisir le bon modèle de portage (DSP, marché public, partenariat opérateur). Vous voulez aussi comprendre les spécificités techniques DOM (ZNI, climat, saison cyclonique) qui distinguent un projet martiniquais d'un déploiement métropole standard.

Martinique 2026 — chiffres et cadre réglementaire

Avant de structurer un projet collectivité, le contexte chiffré et réglementaire.

Marché VE Martinique 2026

- **Parc VE** : 1 200 à 1 800 véhicules (~0,7 % du parc auto)
- **Croissance YoY 2025-2026** : +60 % (effet bonus écologique + bonus régional CTM + arrivée modèles abordables)
- **Réseau bornes publiques** : ~600 à 800 points de charge, mix AC + DC, EZdrive acteur historique
- **Projection 2027** : 2 000 à 2 800 VE, 900 à 1 100 bornes publiques

Le cadre réglementaire — schéma directeur IRVE

Le **schéma directeur de développement des infrastructures de recharge** est l'outil de planification structurant pour les collectivités françaises depuis 2021. Il définit :

- La couverture géographique du territoire (axes routiers structurants N1, N2, N5, pôles d'attractivité, zones rurales).
- Le mix de puissances (AC standard, AC accéléré, DC rapide, DC haute puissance).
- Les modalités d'exploitation (régie, DSP, partenariat opérateur).
- Les objectifs quantitatifs à 5 ans et à 10 ans.

Spécificités Martinique ZNI

En ZNI, le schéma directeur doit articuler étroitement avec :

- La **PPE Martinique** (Programmation Pluriannuelle de l'Énergie) qui fixe les objectifs énergie-climat.
- Le réseau **EDF SEI** (Systèmes Énergétiques Insulaires), opérateur historique de l'électricité en ZNI.
- Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (**SRADDET Martinique**).
- Le partenariat **Energi Peyi** (acteur énergétique territorial).

Obligation d'opérabilité et d'interopérabilité

Toute borne publique financée par fonds public doit être :

- **Supervisée** (monitoring en temps réel par un opérateur professionnel).
- **Interopérable** (acceptation des badges des autres CPO via roaming national).
- **Accessible 24/7** sauf justification opérationnelle particulière.
- **Conforme aux normes** EN 61851 (recharge AC) et IEC 62196 (connecteurs T2).

C'est précisément le cadre opérationnel dans lequel s'inscrit notre offre collectivités, conçue dès l'origine pour les exigences DOM.

5+ ans

Horizon planification IRVE territorial

ADVENIR voirie 2026 — jusqu'à 9 000 € par borne

Le volet **ADVENIR voirie** est le dispositif structurant pour les bornes publiques de collectivités.

Conditions d'éligibilité

- Borne installée sur **voirie ou parking public** ouvert à l'usage de tous.
- Maître d'ouvrage : commune, EPCI, syndicat mixte d'énergie, conseil régional, CTM.
- Borne **supervisée et interopérable** via roaming national.
- Accessibilité PMR sur une part des points.

- Engagement de maintien en service **5 ans minimum**.

Montants 2026

- **30 % du coût HT** d'installation.
- Plafond **9 000 € par borne** pour les DC rapides (DC 25 kW et au-delà).
- Plafond inférieur (typiquement 2 700 €) pour les AC selon configuration.
- Cumulable avec **fonds FEDER** (programmes spécifiques DOM) et **subventions régionales** martiniquaises (CTM).

Délai d'instruction

L'instruction côté ADVENIR varie de **4 à 12 semaines** selon la complétude du dossier. Pour les dossiers collectivités multi-sites, le délai effectif peut s'étendre selon le volume — nous structurons les dépôts par tranches pour éviter les engorgements.

Notre rôle

Dans le cadre d'une mission d'AMO (assistance à maîtrise d'ouvrage) ou d'un contrat de déploiement opéré, nous portons **la totalité du montage du dossier ADVENIR** (constitution, dépôt, suivi instruction, justificatifs de mise en service). Le versement de l'aide intervient après mise en service et contrôle.

Attention saturation 2027

Les enveloppes ADVENIR pourraient saturer en fin 2027 avec la hausse des dossiers nationaux.

Anticiper en 2026 sécurise votre subvention pour les premières tranches de votre schéma directeur.

jusqu'à 9 000 €

Plafond ADVENIR voirie DC rapide

FEDER DOM et autres co-financements 2026

L'ADVENIR seul ne couvre pas l'intégralité du capex sur un projet collectivité. Le tour de table financier mobilise typiquement plusieurs sources complémentaires.

1. FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) — programmes DOM

La Martinique bénéficie de programmes FEDER spécifiques portés par la Région et l'État, dont une partie est fléchée transition énergétique et mobilité bas-carbone. Selon les appels à projets en cours, le FEDER peut financer **15 à 40 %** complémentaires du capex IRVE, sous conditions de cofinancement et de critères territoriaux (zones de revitalisation, axes stratégiques).

2. Subventions CTM et EPCI

La Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) et les EPCI (CACEM, Cap Nord, Espace Sud) peuvent disposer de lignes budgétaires dédiées à la mobilité électrique. Le bonus régional VE à l'achat (1 000-1 500 € pour particuliers) indique une politique active. Les conditions de subvention IRVE varient selon les exercices budgétaires et les schémas directeurs en vigueur.

3. Banque des Territoires (Caisse des Dépôts)

Des prêts à taux préférentiel, voire des prises de participation, peuvent compléter un montage IRVE collectivité de grande ampleur (>500 k€).

4. ADEME — Démonstrateurs et appels à projets

L'ADEME finance régulièrement des démonstrateurs liés au smart charging, à l'intégration ZNI, ou à des innovations spécifiques DOM. Selon votre projet, un volet "démonstrateur" peut être éligible. Plan de relance VE 2026-2028 en discussion à la CTM, susceptible d'élargir les dispositifs.

Mix de financement type pour un projet collectivité 200 k€ TTC

- Capex initial : 200 000 €
- ADVENIR voirie : ~50 000 € (selon mix AC/DC)
- FEDER DOM : ~40 000 € (selon programme)
- Subvention CTM / EPCI : ~25 000 € (variable)
- Reste à charge collectivité : ~85 000 € (~42 % du brut)

Nous accompagnons la **structuration financière complète** dans nos missions AMO collectivités.

Maillage territorial — comment choisir les emplacements en Martinique

Le choix des emplacements est l'enjeu stratégique numéro un d'un projet collectivité. Voici la méthode que nous utilisons.

1. Cartographie des flux et besoins

-

Densité de population : Fort-de-France, Lamentin, Schoelcher, Le Robert, Ducos pour le Centre ; Le Marin, Sainte-Anne, Le Diamant pour le Sud ; Saint-Pierre, Le Carbet, Sainte-Marie pour le Nord.

- **Axes de mobilité quotidienne** : domicile-travail (Schoelcher-Fort-de-France, Ducos-Lamentin), scolaire, commerces.
- **Points d'attractivité** : administrations, équipements sportifs, plages (Les Salines à Sainte-Anne, Diamant, Anses-d'Arlet), sites touristiques (Saint-Pierre patrimoine, Trois-Îlets, Distillerie Clément).
- **Zones de stationnement longue durée** : parkings relais, gares routières, aéroport Lamentin.

2. Couverture des axes structurants

- **Axe Nord-Sud côté Caraïbe** : RN1 Fort-de-France ' Schoelcher ' Le Carbet ' Saint-Pierre.
- **Axe Nord-Sud côté Atlantique** : N2 vers Sainte-Marie, La Trinité, Le Lorrain.
- **Axe Sud** : N5 Fort-de-France ' Le Marin ' Sainte-Anne (Les Salines).
- **Pôles touristiques majeurs** : Trois-Îlets (Pointe du Bout), Sainte-Anne (plages des Salines), Saint-Pierre (patrimoine, mémoire éruption Mont-Pelée), Anses-d'Arlet, Le Diamant.
- **Hubs logistiques** : Lamentin (aéroport, ZA, marché de gros), Fort-de-France (centre administratif, port).

3. Mix de puissances par typologie d'emplacement

- **Centre urbain dense** : AC 22 kW (recharge accélérée pour visites administratives, commerces).
- **Parking longue durée / parking relais** : AC 7,4 ou 11 kW (recharge journée).
- **Axe routier / point d'arrêt** : DC 25 ou 50 kW (recharge rapide en transit).
- **Site touristique** : mix AC 22 kW + DC 25 kW selon flux.

4. Critères opérationnels

- Présence d'une alimentation électrique dimensionnée (sinon coût de raccordement EDF SEI à intégrer, plus élevé en ZNI).
- Disponibilité du foncier / domaine public.
- Accessibilité PMR (obligation réglementaire).
- Sécurité (éclairage, visibilité, vidéosurveillance éventuelle).
- Résilience cyclonique (protection vents, drainage tranchées).

L'audit territorial préalable formalise cette analyse en livrable structuré, généralement sur 2-4 mois selon ampleur.

Modèle d'exploitation — régie, DSP ou opérateur partenaire ?

Trois grands modèles existent pour exploiter un parc IRVE de collectivité. Choix structurant qui conditionne la maîtrise, le risque, et le coût sur 10 ans.

Modèle 1 — Régie directe

- La collectivité achète les bornes, gère elle-même l'exploitation (monitoring, facturation, SAV).
- **Avantages** : contrôle total, marge énergie pour la collectivité.
- **Inconvénients** : compétences techniques requises en interne, charge opérationnelle, risque SAV sur la durée (particulièrement en climat tropical avec usure renforcée).
- Pertinent pour les **grandes collectivités** ayant déjà une régie énergie ou techniques (CACEM, CTM).

Modèle 2 — Délégation de Service Public (DSP)

- Un opérateur privé déploie et exploite le réseau pour le compte de la collectivité, sur 5 à 15 ans.
- **Avantages** : pas d'investissement direct, transfert de risque opérationnel, expertise opérateur.
- **Inconvénients** : procédure de mise en concurrence longue (8-12 mois), marge cédée à l'opérateur.
- Pertinent pour les **projets > 1 M€** sur un territoire structuré.

Modèle 3 — Partenariat opérateur (marché public ou accord-cadre)

- Achat des bornes + contrat de service supervision/maintenance avec un opérateur tiers.
- La collectivité reste propriétaire du matériel mais externalise l'exploitation.
- **Avantages** : flexibilité, montée en puissance progressive, modèle hybride.
- **Inconvénients** : pilotage interne de l'interface opérateur requis.
- Pertinent pour la **majorité des projets communaux et intercommunaux** en Martinique.

Le **modèle 3** est le plus fréquent sur les déploiements martiniquais de taille moyenne. C'est notre offre standard collectivités : pose + supervision + maintenance + facturation, avec la collectivité qui garde la propriété des bornes et la maîtrise de la politique tarifaire.

Spécificités ZNI, climat tropical et saison cyclonique — non négociables

Un déploiement IRVE collectivité en Martinique n'a **rien à voir** avec un déploiement métropole. Trois spécificités structurantes.

1. ZNI — Zone Non Interconnectée

La Martinique n'est pas reliée au réseau électrique européen. Les appels de puissance simultanés (10 bornes DC qui démarrent en même temps = 500 kW d'appel) peuvent **déstabiliser le réseau insulaire**, voire déclencher des délestages chez les usagers résidentiels.

Conséquence : **le smart charging n'est pas une option, c'est une nécessité technique**. Nos bornes intègrent un pilotage dynamique qui :

- Lisse les appels de puissance entre bornes du même site.
- S'adapte aux signaux du gestionnaire de réseau (EDF SEI) en temps réel.
- Évite les coûts colossaux de renforcement réseau qui seraient autrement à la charge du contribuable martiniquais.

Aucun opérateur métropolitain ne maîtrise ce sujet aussi finement qu'EZdrive, qui opère exclusivement en DOM depuis 2013 — 10+ ans d'expertise terrain dans le partenariat avec EDF SEI et Energi Peyi.

2. Climat tropical et cyclonique

- Humidité 75-85 %, embruns salins littoraux (Schoelcher, Sainte-Anne, Le Diamant, Le Carbet, Le François), UV intense.
- Saison cyclonique juin-novembre, surtensions atmosphériques fréquentes.
- Matériel "métropole standard" : durée de vie 12 à 18 mois.
- Matériel tropicalisé IP55/IK10 avec parafoudre dédié et traitement anti-corrosion renforcé : durée de vie 8 à 12 ans.

Le surcoût matériel tropicalisé est de 15-20 % à l'achat, mais multiplie par 5 à 8 la durée de vie utile. Le calcul TCO 10 ans est sans appel.

Plan cyclones

Les bornes doivent intégrer un plan de mise en sécurité (déconnexion automatique, parafoudre déclencheur) et un protocole de remise en service post-événement. La supervision détecte automatiquement les coupures et alerte la collectivité.

3. Réactivité SAV locale

Nos techniciens IRVE certifiés et notre stock de pièces sont **basés en Martinique** (Fort-de-France, Lamentin). Pas de sous-traitance via un partenaire local non identifié, pas de "nous vous rappelons sous 3 semaines". Sur un parc collectivité, c'est la clé d'un taux de disponibilité > 98 %.

> 98 %

Taux disponibilité cible parc collectivité

Étapes d'un projet collectivité — de l'audit à la mise en service

Pour vous donner de la visibilité, voici les **8 phases** d'un projet collectivité type en Martinique.

- 1. Cadrage politique et technique** (1-2 mois) — Élus + DGS + DGST définissent les objectifs (couverture, ambition, budget enveloppe, calendrier).
- 2. Audit territorial** (2-4 mois) — Cartographie des flux, identification des sites, étude technique préliminaire, simulation TCO, choix du modèle d'exploitation. Livrable : note stratégique de déploiement.
- 3. Validation politique et budgétaire** (1-2 mois) — Délibération du conseil municipal / communautaire, inscription budgétaire, validation du périmètre.
- 4. Mise en concurrence** (3-6 mois) — Selon modèle (marché public, DSP, accord-cadre), procédure de sélection de l'opérateur. Cahier des charges, consultation, analyse des offres, attribution.
- 5. Études d'exécution** (1-3 mois) — Études détaillées site par site, demandes de raccordement EDF SEI, autorisations d'urbanisme si nécessaire, validation accessibilité PMR.
- 6. Montage dossier ADVENIR + FEDER** (en parallèle, 2-3 mois) — Constitution et dépôt des dossiers de cofinancement par l'opérateur.
- 7. Travaux et mise en service** (3-9 mois selon ampleur) — Génie civil, pose des bornes, raccordement, mise en service, paramétrage supervision, communication grand public. **Idéalement hors saison cyclonique active** (août-octobre) pour les tranchées.
- 8. Exploitation et suivi pluri-annuel** — Reporting trimestriel, optimisation continue, ajustement tarifaire, montée en puissance progressive.

Délai global d'un projet collectivité moyen : **12 à 24 mois** entre le cadrage initial et la mise en service complète. Sur des projets multi-tranches, les premières bornes peuvent être en service en 6-9 mois pendant que les tranches suivantes se préparent.

12-24 mois

Délai cadrage ' mise en service complète

Tendances 2027 et au-delà — vision marché collectivité

Quatre mouvements structurants vont redessiner le paysage IRVE collectivité martiniquais d'ici 12-24 mois.

1. Densification du maillage public

Projection 2027 : **900 à 1 100 bornes publiques** (vs 600-800 en 2026), avec densification dans le Nord-Caraïbe (Saint-Pierre, Le Carbet, Le Prêcheur) et l'Atlantique (Sainte-Marie, La Trinité, Le Lorrain). Les communes engagées tôt seront en première ligne pour les co-financements.

2. Plan de relance VE territorial CTM

La Collectivité Territoriale de Martinique travaille sur un plan d'accélération : extension du bonus régional VE, déploiement bornes voirie communales, programme ADVENIR copropriété renforcé spécifique Antilles déjà actif. Discussions en cours sur lignes budgétaires dédiées EPCI.

3. Saturation prévisible ADVENIR 2027

Les enveloppes ADVENIR nationales pourraient saturer fin 2027 avec la hausse des dossiers. **Déposer en 2026 sécurise les financements** pour les premières tranches de schéma directeur.

4. Pression citoyenne et touristique

Avec +60 % de VE/an, les habitants martiniquais et les touristes attendent un maillage public visible et fiable. Une commune équipée valorise son image de territoire en pointe et capte le tourisme international VE-friendly. À l'inverse, les communes non équipées seront perçues en retard sur la transition mobilité.

Ce que ça veut dire pour votre collectivité : 2026 est la fenêtre stratégique pour démarrer le déploiement. Les délais d'instruction ADVENIR sont encore raisonnables, les enveloppes 2026 sont disponibles, et vous pouvez positionner votre commune ou EPCI comme **pionnier territorial de la transition mobilité électrique**. Anticiper de 12-18 mois vs attendre 2027-2028 sécurise les financements et place votre commune en première ligne sur les futurs dispositifs.

900-1 100

Bornes publiques projetées Martinique 2027

Commune du Sud — Déploiement multi-sites voirie

Contexte

Commune littorale du Sud Martinique, environ 15 000 habitants, ouverture touristique forte (plages, restauration, hébergement Airbnb). Le schéma directeur intercommunal Espace Sud identifiait 6 emplacements stratégiques sur voirie et parkings publics, mais aucun n'était équipé en 2024. Le conseil municipal avait délibéré pour un déploiement progressif sur 18-24 mois, avec un budget enveloppe défini et une exigence de cofinancement maximal. Forte pression citoyenne et associative pour démarrer rapidement.

Solution EZdrive

Mission AMO de cadrage et étude (3 mois), suivie d'un marché public en accord-cadre attribué à un opérateur unique (EZdrive). Mix retenu : 4 bornes AC 22 kW (centre-bourg, parking mairie, parking marché hebdomadaire, parking de plage) et 2 bornes DC 25 kW (entrée de ville sur N5 et parking-relais en sortie de bourg). Smart charging coordonné sur l'ensemble, matériel tropicalisé IP55/IK10 avec parafoudres dédiés (zone cyclonique), traitement anti-corrosion renforcé bord de mer. Supervision 24/7 avec dashboard collectivité. Dossiers ADVENIR voirie et FEDER DOM montés et déposés par l'opérateur.

Résultat

Capex global ~210 000 € HT. Cofinancements obtenus : ADVENIR voirie ~52 000 €, FEDER DOM ~38 000 €, subvention EPCI Espace Sud ~18 000 €. **Coût net commune : ~102 000 € HT**, étalé sur 24 mois budgétaires. Mise en service progressive sur 14 mois (premières bornes opérationnelles à mois +9). Disponibilité moyenne du parc sur 12 premiers mois d'exploitation : **97,8 %**. Forte adoption résidentielle et touristique (saturation des DC en haute saison touristique décembre-mars). Image "commune pionnière transition VE" valorisée localement et auprès des médias régionaux.

Notre commune a moins de 10 000 habitants, est-ce pertinent de se lancer ?

Oui, et c'est même souvent là que l'effet structurant est le plus fort. Une petite commune avec 2 ou 3 bornes bien placées (mairie, place du marché, parking entrée de bourg) couvre l'essentiel des besoins de ses habitants et de la traversée touristique. Le capex net après ADVENIR voirie + FEDER reste accessible (typiquement 30 à 60 k€ pour 3 bornes), et la collectivité gagne une image de territoire en pointe sur la transition mobilité. On accompagne plusieurs communes martiniquaises de cette taille (Nord-Caraïbe, Atlantique) avec un format AMO léger.

Quel est le bon équilibre entre AC et DC sur un déploiement communal ?

La règle de pouce que nous utilisons en Martinique : ****80 % AC / 20 % DC**** sur un déploiement communal généraliste. L'AC couvre les besoins quotidiens des résidents et visiteurs courts (1-3 heures de stationnement). Le DC est réservé aux points stratégiques de transit (entrées de ville sur N1/N5, axes routiers, parkings-relais) où une recharge rapide a un vrai sens. Un déploiement "tout DC" coûte 3 à 5 fois plus cher pour un usage marginal. Un déploiement "tout AC" laisse les conducteurs en transit sans solution rapide. L'équilibre 80/20 marche bien dans 90 % des cas, particulièrement adapté à un territoire de 200 km où le tour de l'île se fait en une journée.

Comment articule-t-on notre déploiement avec celui d'un opérateur privé (CPO) déjà présent ?

L'interopérabilité est imposée par la réglementation : toute borne publique financée par fonds public doit accepter les badges des autres CPO via le mécanisme de roaming national. En pratique, le déploiement de la collectivité ****complète**** le réseau privé existant plutôt que d'entrer en concurrence frontale (les opérateurs privés ciblent les emplacements à fort flux commercial, la collectivité couvre les emplacements de service public). Une bonne coordination en amont (CPO + collectivité + EDF SEI + Energi Peyi) optimise le maillage sans doublons inutiles. EZdrive opère exclusivement DOM depuis 2013 et coordonne nativement avec ces acteurs locaux.

Que se passe-t-il en cas de cyclone ou d'évènement climatique majeur ?

Plusieurs niveaux de protection. D'abord les bornes elles-mêmes sont ****IP55/IK10**** et équipées de ****parafoudres dédiés**** : elles résistent aux fortes pluies, à l'humidité et aux surtensions atmosphériques classiques. En cas de cyclone majeur (catégorie 3+ comme Irma 2017 ou Maria), le risque physique reste élevé pour tout équipement extérieur — c'est intégré dans l'assurance dommages aux biens. La supervision détecte automatiquement les coupures et alerte. La remise en service post-évènement fait partie du contrat de maintenance et est en général réalisée sous quelques jours selon l'ampleur des dégâts territoriaux. Plan de mise en sécurité disponible 24/7 pour les bornes en zones à risque (littoral exposé).

Combien rapporte vraiment la recharge sur un parc public ?

Avec le tarif public EZdrive (0,02 €/min + 0,40 €/kWh), une borne AC 22 kW correctement positionnée génère typiquement ****700 à 2 000 €/an**** de revenu énergie brut en Martinique (variable selon emplacement et saisonnalité forte décembre-avril). Une borne DC 25 kW peut atteindre ****2 500 à 5 500 €/an**** sur un axe touristique ou un parking-relais. Le revenu énergie ne compense pas seul le capex, mais il couvre une part substantielle du coût de supervision et de maintenance. Le calcul TCO collectivité intègre revenus + coûts pour visualiser le coût net réel par an. Saisonnalité touristique martiniquaise plus marquée qu'en Guyane — pic décembre-avril.

Sommes-nous obligés de passer par un marché public formel pour un opérateur ?

Cela dépend du montant total du projet et du modèle d'exploitation retenu. En dessous des seuils de mise en concurrence formelle (typiquement 40 000 € HT pour une fourniture standard, 90 000 € HT pour des prestations de service complexes en 2026), des procédures allégées sont possibles. Au-dessus, marché public formel obligatoire. Pour les projets DSP, la procédure est spécifique et plus longue (8-12 mois). Notre équipe AMO accompagne le

choix de procédure adapté à votre cas et la rédaction du cahier des charges pour viser l'opérateur le mieux adapté aux contraintes DOM (ZNI, climat tropical, saison cyclonique).

Quel suivi opérationnel attendre une fois le parc en service ?

Sur un parc collectivité opéré par EZdrive, vous bénéficiez d'un **dashboard temps réel** accessible aux référents techniques (sessions de charge, état des bornes, alertes), d'un **reporting mensuel détaillé** (consommation, recettes, taux d'utilisation, disponibilité), et d'un **point trimestriel** avec votre chargé d'affaires pour ajuster le pilotage. La maintenance préventive est planifiée annuellement, la maintenance curative interventionnelle se fait sous SLA contractualisé (typiquement 24-48 h ouvrées pour une intervention de premier niveau). Plan cyclonique spécifique activé saison juin-novembre.

Quel avantage à démarrer en 2026 plutôt qu'attendre 2027 ?

Trois raisons concrètes. (1) **Saturation prévisible ADVENIR fin 2027** avec hausse nationale des dossiers — déposer en 2026 sécurise les enveloppes pour les premières tranches. (2) **Bénéfice image "commune pionnière"** valorisée localement et médiatiquement, qui rejaillit sur l'attractivité touristique et résidentielle. (3) **Cohérence avec la trajectoire VE territoriale** : avec +60 %/an de parc VE, les habitants et touristes attendent un maillage visible dès 2026-2027 — l'attendre coûte en image et en confort d'usage. L'AMO et le cadrage politique peuvent démarrer dès le 2e semestre 2026 pour mise en service progressive sur 2027.

Peut-on combiner notre projet IRVE avec un volet photovoltaïque ?

Oui en option, particulièrement pour les sites avec grande toiture (parkings ombrières communaux, gymnases, ateliers municipaux). Le couplage permet de valoriser une partie de la production PV en autoconsommation directe sur les bornes, surtout en milieu de journée. Côté infrastructure IRVE, EZdrive installe et opère les bornes ; le volet photovoltaïque relève d'un opérateur PV dédié (autre métier, autre certification). EZdrive et EZsolar sont deux marques distinctes du groupe Suraya — chacune sur son métier. Le mieux est de planifier les deux ensemble dès le départ pour cohérence d'infrastructure et coordination des marchés publics.

PROCHAINE ÉTAPE

Prêt à passer à l'action ?

EZdrive accompagne les collectivités dans leur projet borne : étude technique, dossier d'aides, installation IRVE certifiée et supervision.

ezdrive.fr/devis · ezdrive.fr/configurateur · 09 80 80 97 71