

France 2030

Appel à Projets soutien au déploiement de stations de recharge haute puissance pour les véhicules électriques légers et poids-lourds

L'appel à projets est ouvert le 18/03/2022 et se clôture le 31/12/2024 à 17h00.

La troisième relève a lieu le 15/06/2023 à 17h. Ensuite, les relèves auront lieu les 1^{er} janvier et 1^{er} juin de chaque année.

Les candidatures déposées sont instruites jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à l'appel à projets.

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture de l'appel à projets (ci-après « AAP »). Elles seront instruites jusqu'à la clôture définitive de l'AAP.

L'ADEME se réserve le droit de clore l'appel à projets avant cette date, notamment en raison du niveau de consommation de l'enveloppe allouée, ou de l'évolution du cadre légal ou réglementaire applicable au présent appel à projets. Les informations actualisées seront publiées sur le site de l'AAP.

Le cahier des charges et les modalités de sélection et de financement devront être conformes aux régimes d'aides en vigueur à cette échéance ; l'ADEME se réserve le droit d'apporter toute modification rendue nécessaire au regard de l'évolution des encadrements communautaires ou des régimes d'aides applicables.

Au préalable, il est demandé au porteur de projet de prendre connaissance des règles générales de l'ADEME : <https://www.ademe.fr/aides-financieres-lademe>

Table des matières

1	Cadre général de l'appel à projets.....	3
1.1	Contexte de l'appel à projets	3
1.2	Objectifs de l'appel à projets	3
2	Processus global de l'appel à projets	3
2.1	Critères d'éligibilité	4
2.2	Pré-dépôt et dépôt	7
2.3	Processus de sélection et d'instruction.....	8
2.4	Contractualisation	8
3	Critères de sélection et modalités de financement	9
3.1	Critères de sélection.....	9
3.2	Régimes d'aides et date d'éligibilité des dépenses.....	11
3.3	Description des coûts éligibles et retenus dans le cas général	11
3.4	Aides proposées	12
	Annexe A : Caractéristiques des infrastructures	13
	ANNEXE B : Critères de performance environnementale	17

1 CADRE GENERAL DE L'APPEL A PROJETS

1.1 CONTEXTE DE L'APPEL A PROJETS

Le Président de la République a annoncé le 12 octobre 2021 un nouveau plan d'investissement « France 2030 » d'une ampleur de 30 milliards d'euros, en réponse aux grands défis d'aujourd'hui, en tête desquels figure la transition écologique. Dans ce cadre, l'un des objectifs est d'accélérer la transition vers l'électromobilité pour atteindre la neutralité carbone en 2050. La réussite de cette transition nécessite des investissements importants en matière de déploiement de stations de recharge notamment haute puissance dans les grandes zones urbaines et les territoires, qu'il faut poursuivre et intensifier pour accélérer l'adoption des véhicules électrifiés. Ce type d'infrastructures, encore peu présent en France, a vocation à répondre aux besoins ponctuels des particuliers, ainsi que des professionnels du transport de passagers et de marchandises. Elles restent complémentaires aux infrastructures de recharge normale principalement utilisées pour la recharge du quotidien telle que la recharge à domicile, dans les entreprises, en voirie, etc.

C'est pourquoi le Gouvernement a décidé de consacrer une enveloppe globale de 300 M€ dont 70 M€ pour la troisième relève, à travers cet AAP, afin d'encourager le déclenchement d'une dynamique de déploiement en zone urbaine et dans les territoires.

L'objectif de cette mesure est de développer des réseaux de points de charge haute puissance structurants sur les territoires, qui favorisent l'interopérabilité.

Des seuils adaptés sont proposés sur les ZNI en cohérence avec la dimension de ces territoires et les capacités de leurs infrastructures de production et de distribution d'énergie.

1.2 OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS

Le présent AAP vise à soutenir les projets de déploiement de réseaux de stations de recharge haute puissance ouvertes au public selon deux axes :

- Axe « métropoles » : stations situées dans l'une des 10 principales métropoles¹ ;
- Axe « territoires » : stations situées dans les zones non éligibles de l'axe « métropoles » (Autres métropoles, villes moyennes, territoires ruraux, zones blanches).

2 PROCESSUS GLOBAL DE L'APPEL A PROJETS

Le processus de traitement d'un dossier comprend plusieurs étapes : le pré-dépôt (optionnel), le dépôt, la décision de financement et la contractualisation du projet.

¹ Bordeaux Métropole, Eurométropole de Lille, Nantes Métropole, Métropole Nice Côte d'Azur, Rennes Métropole, Eurométropole de Strasbourg, Toulouse Métropole, Métropole du Grand Paris, Métropole Aix-Marseille-Provence et Métropole de Lyon.



2.1 CRITERES D'ELIGIBILITE

Sont décrites dans ce paragraphe les obligations à respecter pour permettre au projet d'être éligible au financement du présent dispositif. Les porteurs doivent produire les pièces justificatives permettant de démontrer le respect de chacune des conditions d'éligibilité mentionnées ci-dessous. A défaut, le dossier sera considéré comme incomplet et sera écarté.

Bénéficiaires éligibles

Le dispositif concerne les personnes morales porteuses du projet d'investissement dans les infrastructures de recharge :

- Les opérateurs ou consortium d'opérateurs privés en capacité d'installer et d'exploiter un réseau de bornes de recharge ;
- Les syndicats intercommunaux, agissant pour le compte des collectivités adhérentes et disposant de la compétence en matière de déploiement d'infrastructures de recharge ;
- Les entités titulaires de la compétence de création et d'entretien d'infrastructures de recharge (intercommunalités, établissements publics, AOM ou autorités organisatrices de la distribution d'électricité), telles que prévue à l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales.

Les entreprises ne doivent pas être des entreprises en difficulté au sens de la réglementation européenne. Toutefois, l'appel à projets est ouvert, par dérogation, aux entreprises qui n'étaient pas en difficulté au 31 décembre 2019 mais qui sont devenues des entreprises en difficulté au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2021.

Objet de l'AAP

L'objet de ce dispositif est le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques légers et poids-lourds. Les aides sont octroyées pour la construction et l'installation d'infrastructures de recharge accessibles au public et offrant un accès non discriminatoire aux utilisateurs.

Les projets ne respectant pas l'objet de l'AAP et les caractéristiques décrites en annexe A seront considérés comme inéligibles.

Localisation

Le présent dispositif concerne les déploiements en zone métropolitaine et dans les département et régions d'Outre-Mer. Il n'y a pas de limitation sur la zone géographique considérée dans chaque projet.

Montant minimum de coût du projet

Dans le cas général, le coût total du projet devra être de 5 millions d'euros minimum pour les réseaux portés par des opérateurs privés et 2 millions d'euros minimum pour les réseaux portés par des collectivités, des AOM ou AODE.

Pour les projets situés en ZNI², le coût total du projet devra être de 100 000 euros minimum.

Pour les projets dédiés à la mise en œuvre de stations de recharge haute puissance à destination des Poids Lourds, il n'y a pas de minimum de coût total du projet.

Études préalables de planification

Pour être éligible, chaque bénéficiaire doit justifier de la pertinence de la localisation et de la puissance de recharge installée de chaque borne.

Le dimensionnement des stations (nombre et puissance des bornes, etc.) composant le réseau devra s'appuyer sur des éléments justificatifs tels que, par exemple, un diagnostic de flux, une étude de planification, l'adéquation avec un éventuel schéma directeur IRVE, etc.

Pour les aires de service du domaine public du réseau routier national et du réseau autoroutier, la localisation précise des sites pourra évoluer entre le dossier de demande d'aide et la réalisation effective du projet, sous réserve que les sites retenus pour la réalisation présentent des caractéristiques similaires aux sites initialement présentés.

Modèle économique du projet

Le plan de financement du projet et son modèle économique devront être réalistes.

Études préalables d'estimation de l'impact sur le réseau

Une évaluation de l'impact du déploiement de ses stations sur le réseau électrique, élaborée en partenariat avec le gestionnaire du réseau public de distribution, devra être présentée par le bénéficiaire. Les projets de déploiement devront être optimisés (emplacement des bornes, puissance de raccordement, pilotage des points de recharge) afin de prendre en compte d'éventuelles contraintes locales du réseau électrique et les pics de consommation.

Le bénéficiaire précisera les moyens de régulation des puissances appelées pour limiter les renforcements des réseaux au niveau local, et ce en partenariat avec le gestionnaire du réseau public de distribution.

Une attention particulière sera donnée à ces études pour les ZNI, où la sensibilité du réseau électrique de ces appels de puissance est accrue.

Suivi en exploitation et évaluation du projet

L'ensemble des infrastructures financées dans le cadre de cet AAP seront suivies afin de constituer un retour d'expérience. Le bénéficiaire, sur les 5 premières années d'exploitation, devra être en mesure de faire parvenir à l'ADEME pour les ministères

² Zones non interconnectées au réseau métropolitain continental

l'ensemble des données d'exploitation de chaque point de recharge, avec notamment : le moment et la durée de recharge, l'énergie distribuée, montant facturé et les caractéristiques des véhicules rechargés (si disponible)..., ainsi que les indicateurs chiffrés de résultats de qualité de service tels que prévus dans ses engagements dans le cadre de la signature de la charte Qualité de Service de l'AFIREV.

Composition du dossier et respect des délais

Le dossier devra être soumis en français, dans les délais et par les canaux indiqués. Il devra être complet, au format demandé.

Respect des critères environnementaux

Le porteur devra remplir l'annexe C, relative aux critères de performance environnementale. Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus.

Indicateurs d'impacts (cf Annexe C)

Le porteur devra préciser les indicateurs d'impacts du projet sur un horizon à 10 ans post-projet (minimum), cumulés, a minima sur les volets décrits en annexe C.

Exigence d'incitativité de l'aide

Selon l'article 6 du RGEC, une aide est réputée avoir un effet incitatif si le bénéficiaire a présenté une demande d'aide écrite à l'État membre concerné avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question.

Le RGEC définit par ailleurs le « début des travaux » comme « soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. »

Ainsi, ne sera éligible à cet AAP qu'un projet pour lequel aucun engagement juridiquement contraignant n'aura été pris dans le périmètre du projet avant la date de dépôt du dossier de candidature considéré comme complet par l'ADEME (L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas pris en considération).

Les grandes entreprises et leurs affiliés doivent de plus compléter la fiche d'incitativité de l'aide (annexe G).

Règles d'éligibilité des infrastructures

Sont éligibles les réseaux d'infrastructures composés d'au minimum de :

- 100 points de recharge par projet pour les réseaux portés par des opérateurs privés ;
- 30 points de recharge par projet pour les réseaux portés par des collectivités, des AOM ou AODE ;

Par dérogation, afin de permettre l'émergence de projets dans les Zones Non Interconnectées, le seuil minimal de nombre de points de charge pour l'éligibilité des projets en ZNI est d'un point de charge DC.

Les projets dédiés à l'installation de stations haute puissance pour les poids lourds ne sont pas non plus concernés par ces minimum de points de charge. Une attention particulière devra être portée au dimensionnement du projet, au plus près des besoins identifiés sur les territoires concernés.

Ne sont pas éligibles au financement les infrastructures déjà financées pour leur investissement via d'autres aides d'État (État ou collectivité) ou de programmes de certificat d'économie d'énergie (programme ADVENIR par exemple).

Délai de réalisation

Le porteur devra préciser le calendrier prévisionnel du projet. Les premiers travaux de réalisation des infrastructures doivent avoir débuté dans les 6 mois après conventionnement. Pour l'ensemble des stations, les travaux de réalisation des infrastructures doivent avoir débuté dans les 18 mois après conventionnement. La mise en service de la dernière station doit être réalisée au plus tard 3 ans après le conventionnement.

2.2 PRE-DEPOT ET DEPOT

Réunion de pré-dépôt (facultative)

Cette étape facultative doit se dérouler 1 mois au minimum avant le dépôt d'un dossier et a vocation à orienter et à conseiller le porteur de projet sur les points suivants :

- Adéquation du projet avec les attendus du cahier des charges,
- Caractère impactant et transformant du projet proposé dans le domaine de la transition écologique et du développement de l'économie française.

La réunion de pré-dépôt consiste en une présentation synthétique par le porteur du projet proposé. Le porteur peut contacter l'ADEME à l'adresse suivante : aap-irve2030@ademe.fr.

Dépôt

Les projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de l'ADEME :

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

Attention, en cas de projet collaboratif, seul le coordonnateur du projet est habilité à déposer le dossier sur la plateforme. Cependant, le dépôt engendre une demande de validation adressée à tous les partenaires via un mail généré à partir de la plateforme. **Merci de bien prendre en compte ce délai de validation pour le dépôt du dossier avant la clôture intermédiaire de l'AAP.**

Confidentialité

Pendant la phase d'instruction, l'ADEME garantit pour la bonne gestion du dossier que les documents transmis dans le cadre de cet AAP sont soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont communiqués que dans le cadre restreint de l'expertise et de la gouvernance France 2030.

2.3 PROCESSUS DE SELECTION ET D'INSTRUCTION

Pré-sélection des projets

L'ADEME conduira une première analyse des dossiers reçus en termes d'éligibilité pour écarter les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées ci-dessus, puis sélectionnera les dossiers au regard des critères de sélection mentionnés ci-dessous. Cette analyse peut conduire à une audition des porteurs de projets.

La décision d'entrée en instruction approfondie d'un projet sera prise par un comité de sélection, composé de l'ADEME et des experts indépendants.

L'attention des porteurs est attirée sur le fait que les données déclarées dans les documents (notamment annexes techniques et financières) engagent le déposant, et qu'elles devront être respectées dans le cas où le projet serait sélectionné et soutenu par l'ADEME.

Instruction approfondie

Une instruction approfondie sera conduite par l'ADEME pouvant associer également des personnalités qualifiées le cas échéant.

Décision finale d'octroi de l'aide

A l'issue de la phase d'instruction approfondie, l'ADEME présentera ses conclusions qui comprendront ses recommandations et propositions écrites de soutien au comité de sélection compétent, qui lui-même proposera une décision de soutien au comité stratégique.

Le comité stratégique proposera la décision d'attribution des aides au Premier ministre, qui prendra les décisions finales d'octroi de l'aide.

2.4 CONTRACTUALISATION

Convention

Dans le cadre d'un partenariat, ce dernier sera coordonné par un des partenaires qui aura la responsabilité d'être l'interlocuteur et le contractant unique de l'ADEME, de constituer le dossier de candidature, de rassembler les pièces administratives et techniques demandées tout au long du projet et de répondre aux interrogations de l'ADEME.

Versement des aides

Le 1^{er} versement de l'aide intervient, dans le cas général, après la réception par l'ADEME des conventions signées de l'ensemble des partenaires du projet bénéficiant d'une aide. La répartition des versements de l'aide par l'ADEME est la suivante, dans le cas général :

- Le versement d'une avance à notification de 15% maximum du montant de l'aide ;
- Le cas échéant, un ou plusieurs versements intermédiaires au cours du projet ;
- Le cas échéant, le versement d'un solde représentant 20% minimum de l'aide.

Dans le cas général le montant des fonds propres, aux dates des versements de l'aide, devra être supérieur ou égal au montant du cumul des aides versées.

3 CRITERES DE SELECTION ET MODALITES DE FINANCEMENT

3.1 CRITERES DE SELECTION

Les dossiers retenus pour instruction seront évalués selon les critères ci-dessous.

A noter que les projets ZNI pourraient être analysés de manière séparée au vu des différences d'importance par rapport au reste des projets.

Les projets comprenant des stations haute puissance à destination des Poids Lourds seront évalués selon les mêmes critères que les projets contenant des stations à destination des Véhicules légers.

THÉMATIQUE	CRITÈRES	PRÉCISIONS
Projet de déploiement	Plan de financement (projet)	<ul style="list-style-type: none"> - Proportionnalité et efficacité de l'aide demandée (€/TCO₂ évitée³) - Robustesse du plan de financement du projet (vigilance sur le respect des besoins en fonds propres)
	Montage du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Cohérence de la gouvernance, du planning et des jalons décisionnels, de la gestion des risques, de la description des coûts projet, clarté de la rédaction - Information et échange avec l'autorité ayant la compétence IRVE pour les sites des stations de recharge, et en particulier: Cohérence avec le schéma directeur des infrastructures de recharges ouvertes au public (si existant).
	Consortium	<ul style="list-style-type: none"> - Pertinence et complémentarité du partenariat le cas échéant, faible exposition de la chaîne d'approvisionnement aux chocs externes (au niveau des fournisseurs des bornes et des transformateurs, notamment)

³ L'ADEME se réserve le droit d'appliquer dans les conventions de financement, des pénalités en cas de non respect des prévisions

		<ul style="list-style-type: none"> - <i>Impact sur l'écosystème territorial, français ou européen à travers notamment la sélection des fournisseurs de bornes et des transformateurs</i> - <i>En particulier, pour les stations prévues sur le domaine public, implication d'une ou plusieurs entités titulaires de la compétence de création et d'entretien d'infrastructures de recharge (intercommunalités, établissements publics, notamment les autorités organisatrices de la mobilité ou les autorités organisatrices de la distribution d'électricité) prévue à l'article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales ; pour les stations prévues sur du foncier privé, implication des entités propriétaires (par exemple : lettres de soutien).</i>
	<i>Impacts/ Caractéristiques techniques</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Performance environnementale</i> - <i>Qualité et pérennité des bornes et infrastructures installées, dispositif de maintenance envisagé et facilité d'accès aux pièces détachées</i> - <i>Qualité et complétude des études de planification et du choix de localisation des stations</i> - <i>Qualité et complétude de l'étude d'impact réseau électrique et des éléments justifiant de la performance des moyens de régulation de puissance</i> - <i>Qualité des services associés :</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>accessibilité et diversification des moyens d'accès à l'offre et de paiement, notamment via un paiement dématérialisé et accessible pour tous ;</i> o <i>interopérabilité de la recharge de l'ensemble des véhicules (standard CCS) sur le territoire, avec égalité de traitement à l'ensemble des opérateurs de mobilité ;</i> o <i>proposition d'une offre commerciale techniquement et économiquement accessible, et attractive pour l'ensemble des usagers. Le prix total de la session de recharge, et en particulier le coût au kWh, pour l'utilisateur fera l'objet d'une attention particulière ;</i> o <i>la présence de dispositifs ayant pour but d'améliorer l'expérience utilisateur (ombrière en cas d'installation en extérieur, présence d'un système d'accrochage ou de rangement des câbles, etc.).</i>
<i>Post-projet</i>	<i>Impacts socio-économiques</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>L'examen des projets fera l'objet d'une attention particulière concernant les retombées du projet dans l'Union européenne et sa contribution aux chaînes de valeur européennes.</i> - <i>Perspectives de création ou de maintien de l'emploi sur le territoire.</i> - <i>Bénéfices attendus du projet, directs et induits, pour l'écosystème industriel</i>

		- <i>Enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux.</i>
	<i>Pertinence du modèle d'affaires</i>	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Accès aux marchés et modèle d'affaires (Produits et services envisagés / segments de marchés)</i> - <i>Qualité du modèle économique – rentabilité du modèle économique – TRI Projet</i> - <i>Qualité du plan d'affaires et hypothèses étayés : analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt, ...</i>

Le dossier devra décrire les caractéristiques techniques des équipements choisis, le nom des principaux fournisseurs pressentis pour chaque station et le lieu de fabrication des principaux équipements (bornes et transformateurs, notamment). Sur cette base et à partir d'éléments étayés, le porteur devra démontrer la résilience ou la faible exposition de sa chaîne d'approvisionnement vis-à-vis des chocs externes.

3.2 REGIMES D'AIDES ET DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES

Le présent dispositif d'aide est pris en application du régime d'aide exempté n° SA.101788, relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures de recharge ou de ravitaillement accessibles au public pour les véhicules routiers à émissions faibles ou nulles, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 et 2021/1237 du 23 juillet 2021 publié au JOUE du 29 juillet 2021.

3.3 DESCRIPTION DES COÛTS ELIGIBLES ET RETENUS DANS LE CAS GENERAL

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet (hormis les frais connexes qui sont calculés par un forfait). La nature des dépenses éligibles est précisée dans le respect du régime d'aides exempté de notification utilisé :

Les coûts éligibles au titre du dispositif sont uniquement :

- Les coûts des infrastructures telles que définies en annexe A ;
- Les coûts de leurs installations, les coûts liés aux travaux d'aménagement (génie civil, travaux électriques, intervention sur la voirie et réseaux divers) et à la structure des ombrières (hors panneaux solaires) ;
- Uniquement pour l'axe « Territoires » : Les coûts de raccordement au réseau public de distribution d'électricité au-delà 30 000 euros pour chacun des raccordements du réseau d'infrastructure. Ce coût étant considéré comme le reste à charge correspondant à la facturation du gestionnaire public du réseau

de distribution, déduction faite de la réfaction du tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE) ;

- Les coûts d'étude de planification, d'impact réseau électrique, et de remontées d'informations lors du suivi en exploitation.

Ne sont pas éligibles notamment les coûts de maintenance, d'abonnement, d'exploitation ou les coûts liés à la promotion du service.

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de dépôt du dossier complet auprès de l'ADEME, étant entendu que les dépenses engagées entre ce dépôt et la signature des conventions de financement par l'ADEME le sont au risque des partenaires, la date de prise en compte de ces dépenses étant la date de commande auprès du fournisseur ou du prestataire sous traitant.

3.4 AIDES PROPOSEES

Dans le cas général, les taux d'aide maximum applicables sont les suivants :

- 30 % des coûts éligibles pour les stations « métropoles »
- 40 % des coûts éligibles pour les stations « territoires »
- 40% des coûts éligibles pour les stations situées sur les nœuds urbains (gares, aéroports, ports), les ZFE-m confirmées et à proximité des sites Olympiques 2024 (à condition d'une mise en service préalable à juillet 2024 pour ces dernières)

Les taux d'aide maximum applicables sont bonifiés de 20% pour les projets associant les bornes de recharge à des batteries stationnaires afin de réduire de façon substantielle l'impact sur le réseau électrique. La batterie stationnaire ne fait toutefois pas partie des coûts éligibles.

Le porteur de projet est invité à définir une demande d'aide en fonction du besoin de financement de son projet, le taux d'aide devant impérativement être inférieur ou égal au taux d'aide maximum applicable.

Les aides sont composées de 75% de subventions et de 25% d'avances remboursables.

Les modalités de remboursement des avances remboursables accordées aux entreprises sont précisées dans les conventions prévues entre l'ADEME et les bénéficiaires des aides. Le remboursement des avances est déclenché par l'atteinte d'un seuil de succès. Le montant à rembourser pourra être réduit en cas d'atteinte d'un critère de performance environnementale et d'augmentation significative des impacts socio-économiques du projet.

Les demandes d'aide devront présenter un modèle d'affaire viable et préciser le taux d'aide demandé (ce taux rentre en compte comme un des critères de sélection des projets) inférieur au taux maximum.

Les aides pour les études sont plafonnées à 25 k€ par projet.

L'aide ne pourra dépasser 15 M€ par entreprise et par projet distinct. L'instruction estimera au cas par cas le caractère distinct des projets soumissionnés et l'incitativité des aides.

Les coûts éligibles sont forcément postérieurs à la date de dépôt du dossier, la date faisant foi étant la date de commande (de la prestation ou du matériel).

ANNEXE A : CARACTERISTIQUES DES INFRASTRUCTURES

Cadre général

Les dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques sont notamment décrites dans le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques et portant diverses mesures de transposition de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, ainsi que dans le décret 2021-1561 du 3 décembre 2021 relatif à l'obligation d'interopérabilité de l'infrastructure de recharge ou de ravitaillement en carburants alternatifs ouverte au public.

Architecture d'une infrastructure de recharge :

L'architecture physique d'une infrastructure de recharge se compose de :

- L'ensemble des matériels, tels que circuits d'alimentation électrique, bornes de recharge ou points de recharge, coffrets de pilotage et de gestion, et des dispositifs permettant notamment la transmission de données et le cas échéant la supervision, le contrôle et le paiement, qui sont nécessaires à la recharge ;
- Quelques éléments annexes mais directement liés et dédiés à l'infrastructure (dispositif de raccordement au réseau public de distribution, transformateur, éléments de sécurité, etc.).

Au titre du présent AAP, on considère les définitions suivantes :

- Un point de recharge, défini comme une interface associée à un emplacement de stationnement qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois ;
- Une borne de recharge, définie comme un appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de recharge et pouvant intégrer notamment des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement ;
- Une station de recharge, définie comme une zone comportant une borne de recharge associée à un ou des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes de recharge associées à des emplacements de stationnement, exploitée par un ou plusieurs opérateurs.

Infrastructures éligibles

Chacune des stations haute puissance à destination des véhicules légers, hors ZNI, dispose d'un minimum de 4 points de recharge DC, dont la moitié des points de recharge ont une puissance unitaire simultanée a minima de 150 kW, et ce, quel que soit le nombre de véhicules raccordés à la station.

Le point de charge d'une puissance minimale de 22 kW doté d'un connecteur de type 2 (NF EN 62196-2) pour la recharge en AC exigé pour chaque station haute puissance par le décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques pourra ne pas être pris en considération dans ce ratio.

Par exemple : Une station composée de 6 points de recharge DC doit disposer d'au moins 3 points de recharge délivrant chacun au minimum une puissance unitaire de 150 kW (soit une puissance cumulée des bornes de 450 kW, à laquelle s'ajoute la

puissance des 3 autres points de recharges), les 3 autres points de recharge ayant une puissance définie par le candidat.

Tout point de charge <150 kW supplémentaire à une station respectant le ratio ne sera pas éligible au financement.

Pour les projets situés en ZNI, ainsi que les projets à destination des véhicules lourds, il n'est pas fixé de seuil minimum. Une attention particulière sera toutefois portée, lors de l'instruction, sur les choix relatifs au nombre de points de charge par station et à leur puissance.

Au moins 25% des points de recharge ouverts au public par station doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, sauf en cas d'impossibilités techniques qui devront être justifiées. Sur l'ensemble du projet, au moins 25% des points de recharge doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Sécurité des biens et des personnes

Les infrastructures proposées doivent à la fois garantir la sécurité des utilisateurs dans la manipulation des différents éléments (câble, etc.), fournir les informations essentielles (avertissement en cas d'anomalie de recharge, etc.) et respecter les caractéristiques de sécurité pour l'installation des points de recharge.

Normalisation et interopérabilité des services de recharge

Les projets portés par les candidats à cet AAP ont vocation à contribuer à l'édification du réseau national d'infrastructures de recharge, qui implique une nécessaire mise en cohérence. Aussi, et dans le contexte issu de la directive européenne, les projets doivent présenter un niveau d'interopérabilité satisfaisant en proposant notamment à l'abonné d'un opérateur de recharge ou de mobilité d'utiliser le réseau d'un autre opérateur au fur et à mesure de ses déplacements.

Le déploiement des infrastructures doit donc se faire dans les conditions suivantes :

- L'infrastructure doit être exploitée par un opérateur utilisant un système de supervision permettant de suivre l'état des points de recharge, de contrôler l'accès au service de recharge, d'enregistrer les demandes et les paramètres essentiels de l'usage du service ;
- L'infrastructure doit être communicante, permettant à chaque point de recharge de communiquer avec un système de supervision, assurant en toutes circonstances le service de recharge aux usagers ;
- L'interface utilisateur permettant l'accès au service délivré par un point de recharge doit être ouvert à différents moyens d'authentification et d'interaction avec l'utilisateur et a minima permettre l'usage de badges compatibles avec la spécification technique CEN/TS/16794 ;
- Les données essentielles sur l'IRVE déployée doivent être remontées au fur et à mesure de la mise en service des stations à la **plateforme open data gouvernementale des données publiques françaises** (www.data.gouv.fr), sous les

formats en usage sur cette plateforme et sous licence ouverte permettant la réutilisation libre de ces données⁴ ;

- L'opérateur s'engage à ouvrir l'usage du service de recharge à des clients tiers n'ayant pas de contrat ou ayant souscrit un contrat auprès d'autres opérateurs, et ce dans des conditions d'accès ni rédhitoires ni discriminantes (tarifs, disponibilité de la recharge, etc.) vis-à-vis du client ;
- L'opérateur s'engage à rendre disponible, auprès d'une plateforme d'interopérabilité, les informations relatives à la géolocalisation, le mode de recharge, la puissance délivrée, la disponibilité et le mode de tarification des infrastructures.

Pérennité et qualité de service des infrastructures proposées

- L'opérateur s'engage à une durée de garantie commerciale des bornes de recharge d'au moins 5 ans, dont le non respect pourra déclencher une pénalité financière ;
- Les bénéficiaires de la subvention devront être signataires de la charte de Qualité de Service de l'AFIREV en vigueur à la date du conventionnement, et s'engager sur des niveaux de qualité minimum, avec des éléments chiffrés, comprenant *a minima*:
 - Le respect d'au moins 85 % des points de recharge sont disponibles plus de 99 % du temps d'ouverture des services sur une année ;
 - La supervision et l'organisation de la maintenance permettent de corriger les anomalies graves en moins de 15 minutes pour toute anomalie concernant le déblocage de la prise d'un utilisateur dans un point de recharge et en moins de 5 jours ouvrés pour les autres anomalies graves ;
 - Toute modification d'une donnée dynamique d'un point de recharge (en/hors service, disponible/occupé, tarif de la recharge, puissance maximale disponible etc. selon les protocoles de communication) est reflétée dans la publication de ces données vers les parties intéressées en moins de 60 secondes.
- Des bilans semestriels sur la disponibilité des infrastructures et la qualité de service sont rendus publics (site internet...) et transmis à l'opérateur et aux services de l'État ;
- Un service de maintenance opéré par des professionnels habilités conformément à l'article R. 4544-9 du code du travail, titulaires d'une qualification pour l'installation des dites infrastructures de recharge délivrées par un organisme de qualification accrédité ;
- Un niveau de protection des infrastructures de recharge vis-à-vis des conditions environnementales et opérationnelles d'utilisation qui soit conforme à l'article 24-1 du décret du 12 janvier 2017 modifié relatif aux infrastructures de recharge pour véhicule électrique ;

⁴ Cf. Arrêté du 4 mai 2021 (TRER2113767A)

En cas de non-respect de ces objectifs de qualité, des retenues ou des pénalités pourront être appliquées, après une procédure laissant la possibilité à l'opérateur de se remettre en conformité.

Systeme de paiement

La simplification du système de paiement est un enjeu important pour garantir une acceptabilité optimale des utilisateurs de bornes.

Tout point de recharge ouvert au public doit permettre l'accès à la recharge et au paiement (dans le cas d'un service payant) afférent à tout conducteur d'un véhicule électrique qui détient un contrat avec un opérateur de mobilité ayant établi une relation d'interopérabilité avec l'opérateur du point de recharge considéré.

Les modalités d'accès à la recharge répondent aux mêmes exigences pour tout conducteur d'un véhicule électrique sans contrat avec un opérateur de mobilité. L'ergonomie et l'attractivité des offres commerciales associées seront étudiées avec attention.

Tarification des usagers et conditions d'utilisation

Une tarification ni rédhitoire ni discriminante vis-à-vis des utilisateurs, d'un certain type d'usage ou de véhicule est demandée.

La tarification des sessions de recharge doit inclure une part prépondérante fonction du nombre de kWh distribués, dont le coût facturé par l'opérateur de recharge ne peut être supérieur à 4 fois le tarif réglementé de vente d'électricité option base résidentiel (puissance souscrite 9 kVA), sur les 5 premières années d'exploitation au minimum.

Les conditions en termes d'accès doivent garantir une accessibilité non discriminatoire.

Qualité de service des infrastructures proposées

Les bénéficiaires de la subvention devront être signataires de la charte de Qualité de Service de l'AFIREV en vigueur à la date du conventionnement, et s'engager sur des niveaux de qualité minimum.

ANNEXE B : CRITERES DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus (application du principe DNSH –Do No Significant Harm ou « absence de préjudice important») au sens de l'article 17 du règlement européen sur la taxonomie⁵. En créant un langage commun et une définition claire de ce qui est « durable », la taxonomie est destinée à limiter les risques d'écoblanchiment (ou "greenwashing") et de distorsion de concurrence, et à faciliter la transformation de l'économie vers une durabilité environnementale accrue.

Ainsi, la taxonomie définit la durabilité au regard des six objectifs environnementaux suivants:

- l'atténuation du changement climatique ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- l'utilisation durable et la protection des ressources aquatiques et marines ;
- la transition vers une économie circulaire ;
- la prévention et la réduction de la pollution ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Pour l'évaluation technique de l'impact du projet vis-à-vis de chaque objectif environnemental, le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l'appel à projet (« Grille d'impacts ») et le joindre au dossier de candidature. Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide) par rapport à une solution de référence. Cette analyse tient compte du cycle de vie des process et du ou des produits ou livrables du projet, suivant les usages qui en sont faits. En tant que de besoin, ces estimations pourront être étayées par des analyses en cycle de vie plus complètes.

⁵ Règlement (UE) 2020/852 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables, en mettant en place un système de classification (ou « taxonomie ») pour les activités économiques durables sur le plan environnemental, publié au journal officiel de l'UE le 22 juin 2020