



## Appel à Projets

### *Ecosystèmes des véhicules lourds électriques*

**L'Appel à Projets est ouvert le 09/03/2022 et se clôture le 02/12/2022 à 17h00. Deux relèves intermédiaires seront effectuées le 01/06/2022, puis le 12/09/2022 à 17h00.**

**Les candidatures déposées sont instruites jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à l'appel à projet. Certaines aides seront conditionnées à l'obtention d'une décision d'autorisation du dispositif par la Commission européenne.**

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture de l'Appel à Projets (ci-après « AAP »). Elles seront respectivement instruites aux relèves intermédiaires ainsi qu'à la clôture définitive de l'AAP.

## 1 TABLE DES MATIERES

<b>1</b>	<b>Table des matières</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Liste des annexes du dossier de candidature</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Cadre général de l'appel à projets</b> .....	<b>3</b>
3.1	CONTEXTE DE L'APPEL A PROJETS .....	3
3.2	OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS .....	3
<b>4</b>	<b>Cadrage des projets attendus</b> .....	<b>4</b>
4.1	TYPLOGIE DU PROJET .....	4
<b>5</b>	<b>Processus global de l'AAP</b> .....	<b>4</b>
5.1	DEPOT .....	4
5.2	DECISIONS.....	5
5.3	CONTRACTUALISATION.....	5
<b>6</b>	<b>Critères d'éligibilité</b> .....	<b>6</b>
6.1	BENEFICIAIRES ELIGIBLES .....	6
6.2	CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ELECTRIQUE .....	6
6.3	CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX VEHICULES .....	7
6.4	RESPECT DE L'OBJET DE L'AAP .....	8
<b>7</b>	<b>Critères d'évaluation</b> .....	<b>8</b>
<b>8</b>	<b>Modalités d'accompagnement et conditions financières</b> .....	<b>8</b>
8.1	REGIME D'AIDES ET DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES .....	8
8.2	DESCRIPTION DES COUTS ELIGIBLES ET RETENUS DANS LE CAS GENERAL.....	8
8.3	AIDES PROPOSEES.....	9

## 2 LISTE DES ANNEXES DU DOSSIER DE CANDIDATURE

### Dossier de candidature :

Les dossiers de candidature à remettre sont composés obligatoirement des documents suivants, dont les trames sont données en annexe:

- le Volet technique, sous format Word, correspondant à la description du projet ;
- le Volet financier, sous format Excel, correspondant à la description des dépenses et au plan de financement ;
- le(s) formulaire(s) de santé financière des entreprises sollicitant une aide (porteur et éventuels bénéficiaires).

Le dossier sera considéré comme complet seulement à la réception de l'ensemble des documents requis.

## 3 CADRE GENERAL DE L'APPEL A PROJETS

### 3.1 CONTEXTE DE L'APPEL A PROJETS

La problématique du changement climatique, la volonté d'améliorer la qualité de l'air et les objectifs réglementaires de décarbonation et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ont incité les constructeurs automobiles à s'engager dans la transition énergétique et à produire des véhicules zéro émission.

En particulier, cette transition énergétique pour les véhicules lourds est motivée par :

- la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) de 2015 qui impose aux collectivités et autorités organisatrices de la mobilité (AOM) le renouvellement complet des flottes d'autobus et d'autocars (pour des parcs de plus de 20 véhicules) par des autobus et autocars à faibles émissions en 2025 ;
- la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 qui fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres ;
- la réglementation européenne de 2019 sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs qui impose aux constructeurs de véhicules industriels un objectif de réduction des émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs vendus de -15% en 2025 et de -30% en 2030 par rapport aux émissions de 2019-2020 ;
- le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) au sein desquelles les véhicules les plus polluants seront interdits de circuler.

Il existe actuellement une offre de camions, d'autobus et d'autocars électriques, mais le développement des ventes se heurte aujourd'hui à plusieurs obstacles :

- le coût des véhicules : l'écart de coût d'achat reste encore aujourd'hui très important entre un véhicule lourd électrique et son équivalent diesel. Plus largement, les écarts de coûts totaux de possession sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules peuvent également être importants en faveur des véhicules diesel ;
- la disponibilité des infrastructures de recharge (au niveau des dépôts des véhicules lourds et le long du trajet en cas de longue distance).

Cet appel à projets n'est pas cumulable avec le dispositif de bonus pour les véhicules lourds (pour plus d'informations sur le dispositif de bonus pour les véhicules lourds :

<https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/accueilVehiculesLourd.html>

### 3.2 OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS

Cet appel à projets vise à soutenir le déploiement de la mobilité électrique pour les véhicules lourds dans les domaines du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs. Plus précisément, cet appel à projets vise à :

- accélérer le déploiement de véhicules lourds électriques dans les territoires pour décarboner les principaux flux ou axes de transport routier de marchandises ou voyageurs et les zones denses et/ou à faibles émissions de mobilité ZFE-m ;
- faciliter l'adoption des véhicules lourds électriques en accélérant le déploiement des infrastructures de recharge dédiées (privées ou accessibles au public).

## 4 CADRAGE DES PROJETS ATTENDUS

Les projets attendus sont des projets d'investissement dans des écosystèmes, qui associent l'installation des infrastructures de recharge électrique et le déploiement de véhicules lourds électriques dans des flottes professionnelles, pour le transport de personnes ou de marchandises. L'objectif est de poursuivre le remplacement de la mobilité carbonée en conciliant les besoins entre l'offre et la demande.

Dans le cas particulier où les infrastructures de recharge déjà installées sont compatibles : avec les usages prévus par les projets, d'une part ; avec le nombre total de véhicules lourds électriques auxquels ceux-ci projettent d'aboutir, d'autre part ; lesdits projets ne seront pas tenus de prévoir la création de nouvelles infrastructures. La compatibilité de l'existant et son adéquation avec les besoins projetés de véhicules devront en revanche être justifiées et les caractéristiques techniques des infrastructures de recharge devront être précisées.

Pour être éligibles à ce dispositif, les projets déposés devront prévoir l'acquisition d'au moins :

- 3 véhicules, pour ce qui concerne les poids lourds et les autocars ;
- 5 véhicules, pour ce qui concerne les autobus.

Les projets pourront être collaboratifs afin d'aligner les besoins de l'offre et de la demande et de rassembler toutes les compétences nécessaires à un déploiement large de la mobilité lourde électrique. Les projets attendus pourront notamment associer tous les acteurs de la chaîne de valeur (entreprises réalisant des activités de transport pour compte propre ou compte d'autrui, constructeurs, carrossiers, rétrofiteurs, acteurs de la recharge électrique si l'installation d'infrastructures de recharge électrique est prévue, etc.).

## 5 PROCESSUS GLOBAL DE L'AAP

Le processus de l'AAP est structuré en plusieurs phases : le dépôt du dossier, la pré-sélection pour une instruction approfondie, l'instruction approfondie, la sélection des dossiers et la contractualisation.

Dans le cas général, la décision de financement des projets lauréats sera prise 3 mois après la relève des dossiers.

### 5.1 DEPOT

#### 5.1.1 DEPOT

Trois dates de relève sont programmées pour le présent appel à projet :

- 1<sup>er</sup> juin 2022 à 17h ;
- 12 septembre 2022 à 17h ;
- 2 décembre 2022 à 17h, date de clôture finale.

Les renseignements sur cet AAP peuvent être obtenus auprès de l'ADEME via la boîte mail dédiée : [AAP-ECOSYSVLELEC@ademe.fr](mailto:AAP-ECOSYSVLELEC@ademe.fr)

Les projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de l'ADEME : <https://agirpoulatransition.ademe.fr/>

### 5.1.2 CONFIDENTIALITE

L'Etat garantit que les documents transmis dans le cadre de cet AAP seront soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont communiqués que dans le cadre restreint de l'expertise.

## 5.2 DECISIONS

### 5.2.1 PRE-SELECTION DES PROJETS

L'ADEME, en relation avec les experts des ministères, conduiront une première analyse des dossiers reçus en termes de complétude du dossier, d'éligibilité et d'opportunité. 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 pilotage compétent composé des ministères et de l'ADEME.

### 5.2.2 INSTRUCTION APPROFONDIE

Une instruction approfondie est conduite par l'ADEME via notamment une réunion d'expertise pouvant associer les experts des ministères. L'instruction approfondie ne pourra débuter que lorsque le dossier sera jugé complet par l'ADEME. Des éléments complémentaires au dossier peuvent le cas échéant être demandés par l'ADEME.

L'entrée en instruction approfondie d'un projet ne préjuge pas de la décision finale d'octroi de l'aide.

### 5.2.3 DECISION FINALE D'OCTROI DE L'AIDE

A l'issue de la phase d'instruction approfondie, l'ADEME présente ses conclusions qui comprennent ses recommandations et propositions écrites de soutien au comité de pilotage compétent. Les décisions finales d'octroi de l'aide seront prises par le Premier ministre, dans le même calendrier (dans le cas général, au plus tard trois mois après la date de la relève).

Les décisions d'aide seront organisées de façon similaire sur chaque période de relève.

## 5.3 CONTRACTUALISATION

### 5.3.1 BENEFICIAIRE DE L'AIDE

Les aides sont attribuées aux entités, publiques ou privées, réalisant les investissements ouvrant droit à subvention, c'est-à-dire :

- en matière de véhicules, aux acquéreurs / locataires de longue durée / commanditaires des opérations de retrofit électrique ;
- en matière d'infrastructures et d'études, aux entités commanditant et supportant le coût de leur déploiement / réalisation.

Ces entités sont dites bénéficiaires des aides. Elles sont identifiées au stade projet ainsi que dans la convention signée avec l'ADEME.

### 5.3.2 COORDINATION DU PROJET ET CONVENTIONNEMENT

Dans le cas d'un projet collaboratif, un coordinateur devra être identifié dès le stade du dépôt du dossier. Il devra s'agir d'une entreprise individuelle (que ce soit une grande, une moyenne ou une petite entreprise), au sens de la recommandation de la Commission européenne du 6 mai 2003 C(2003) 1422 <http://eurlex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=URISERV%3An26026>.

Dans le cas d'un projet avec une entité bénéficiaire unique de l'aide, le coordinateur sera nécessairement ladite entité.

Dans le cas d'un projet avec plusieurs entités bénéficiaires des aides, le coordinateur pourra prendre la forme d'une entreprise individuelle mandataire unique d'un groupement d'entreprises n'ayant pas la personnalité juridique (un GME par exemple), sous réserve de fournir un projet d'accord de groupement, ainsi que les projets de contrat ou les conditions substantielles des contrats entre le mandataire et les membres du groupement.

Le coordinateur du projet aura la responsabilité d'être l'interlocuteur privilégié et le contractant unique de l'ADEME. Il lui appartiendra, entre autres, de constituer le dossier de candidature, de rassembler les pièces administratives et techniques demandées tout au long du projet, de répondre aux interrogations de l'ADEME et de redistribuer, le cas échéant, les aides à leurs bénéficiaires finaux.

Les aides ne peuvent financer que les coûts éligibles définis aux 8.2.

Les aides seront octroyées dans le cadre d'un régime en cours de pré-notification à la Commission européenne. En conséquence, la contractualisation ne pourra intervenir qu'après l'intervention d'une décision d'autorisation dudit régime par la Commission européenne en application de l'article 108 § 3 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

## **6 CRITERES D'ELIGIBILITE**

L'aide à l'acquisition de véhicules ne pourra concerner que des véhicules commandés postérieurement à la date de dépôt de dossier au titre du présent appel à projets.

Leur facturation, quant à elle, devra intervenir dans un délai maximal correspondant au calendrier du projet et fixé lors de la contractualisation avec l'ADEME.

### **6.1 BENEFICIAIRES ELIGIBLES**

Cet AAP s'adresse à tout type d'entités (entreprises, collectivités locales, AOT/AOM, ...), quels que soient leur taille, leur forme juridique, leur mode de gouvernance ou leur financement, en accord avec la typologie de projets attendus présentées plus haut.

Les entreprises demandant une aide doivent être éligibles à un régime d'aide d'Etat :

- soit dans le cadre d'un régime notifié à la Commission européenne et uniquement après l'intervention d'une décision d'autorisation en application de l'article 108 § 3 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- soit dans le cadre d'un régime cadre exempté de notification. Les contractualisations interviendront après l'intervention de ladite décision.

Aucune aide ne pourra être octroyée à une entreprise qualifiée « d'entreprise en difficulté » au sens de la réglementation européenne ou à une entreprise sous le coup d'une demande de reversement d'une aide illégale et incompatible décidée par la Commission européenne.

### **6.2 CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ELECTRIQUE**

Le financement de l'installation d'infrastructures de recharge répond à l'objectif plus global de décarboner les principaux flux de transport routier, en facilitant la recharge au dépôt, sur le parcours et à destination des véhicules électriques.

Les projets devront justifier leur adéquation, en matière d'infrastructures de recharge : avec les usages qu'ils prévoient, d'une part ; avec le nombre total de véhicules lourds électriques auxquels ils projettent d'aboutir, d'autre part. Les caractéristiques techniques des infrastructures de recharge devront être précisées.

Toutes les infrastructures de recharge électrique, en tant que telles, pourront être valorisées au titre de cette justification.

En revanche, les aides octroyées pour l'installation de recharge électrique dans le cadre du présent appel à projets :

- ne pourront bénéficier à des infrastructures existantes<sup>1</sup>, ou à des projets d'installation de bornes ayant déjà fait l'objet d'une décision d'attribution de subventions publiques ou de primes au titre des certificats d'économie d'énergie ;
- ne pourront être cumulées avec d'autres subventions publiques ou primes au titre des certificats d'économie d'énergie attribuées parallèlement ou ultérieurement pour les mêmes infrastructures qui conduiraient à un taux d'aide dépassant le seuil défini en 8.3.2.

Le respect de ces conditions fera l'objet d'un engagement des demandeurs formalisé au moment de leur contractualisation avec l'ADEME.

Les infrastructures de recharge électrique subventionnées dans le cadre de l'appel à projet devront demeurer opérationnelles, et n'être ni cédées ni démontées, pendant une période de 24 mois suivant leur mise en service.

### 6.3 CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX VEHICULES

Les véhicules éligibles sont les véhicules 100% électriques à batterie des catégories M2, M3, N2, N3, et les navettes urbaines d'un PTAC supérieur à 3,5t, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.

Les véhicules de type trolleybus ne sont pas éligibles.

Les véhicules devront faire l'objet :

- D'une acquisition par fonds propres ; ou
- D'une acquisition par crédit-bail avec application des règles suivantes :
  - prise en compte de 65% du surcoût des mensualités (par rapport aux mensualités pour un véhicule diesel équivalent) correspondant à un engagement ferme, auquel s'ajoute le coût résiduel du véhicule en cas de levée d'option d'achat ;
  - respect des plafonds évoqués au paragraphe 8.3 section « véhicules » ; ou
- D'une location longue durée avec application des règles suivantes<sup>2</sup> :
  - durée du contrat de 24 mois minimum ;
  - prise en compte de 65% du surcoût des mensualités (par rapport aux mensualités pour un véhicule diesel équivalent) correspondant à un engagement ferme ;
  - respect des plafonds évoqués au paragraphe 8.3 section « véhicules ».

Le rétrofit de véhicules à motorisations thermiques en motorisation électrique est également éligible, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur (arrêté rétrofit de mars 2020). Dans cette configuration, le prix de la transformation, éventuellement mensualisé, sert de base de coûts éligibles.

Sauf cas dérogatoires<sup>3</sup>, le véhicule ne doit pas avoir fait l'objet précédemment d'une première immatriculation en France ou à l'étranger. Il doit être immatriculé en France dans une série définitive.

Le véhicule ne devra pas être cédé par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location dans les 24 mois suivant son acquisition, sa prise en location, ou sa transformation en véhicule électrique, ni avant d'avoir parcouru au moins 90 000 kilomètres.

Un même véhicule ne peut faire l'objet que d'une seule aide au titre du présent appel à projet.

---

<sup>1</sup> Le rétrofit de bornes existantes, quant à lui, est assimilé à la création de nouvelles infrastructures, et n'est donc pas concerné par cette clause d'exclusion.

<sup>2</sup> L'acquisition d'un véhicule avec location de la batterie est également éligible. Dans ce cas, le différentiel de coût portera sur le prix d'achat du véhicule augmenté des mensualités de location de la batterie correspondant à un engagement ferme.

<sup>3</sup> Véhicules visés, au titre de l'AAP, par une opération de rétrofit, et véhicule antérieurement affecté à la démonstration, si l'acquisition ou la prise en location intervient dans un délai compris entre trois et douze mois suivant sa première immatriculation

#### 6.4 RESPECT DE L'OBJET DE L'AAP

Les projets ne correspondant pas aux attentes définies dans la description des projets attendus ne seront pas instruits.

Le dossier devra être soumis dans les délais, être complet et au format demandé.

#### 7 CRITERES D'EVALUATION

Après analyse des candidatures, seuls les projets les plus socio-économiquement pertinents seront sélectionnés. Le dossier de candidature comprendra notamment la subvention demandée pour chaque véhicule et borne de recharge.

##### **Critère 1 : gains environnementaux (70% de la notation)**

Les projets seront notamment hiérarchisés selon le niveau de subvention demandé en comparaison des gains environnementaux estimés (€ investi / tCO<sub>2</sub> évitée). Il est proposé de calculer les tCO<sub>2</sub> évitées sur la flotte verte chaque année. Le transporteur sera invité à calculer sur sa base de t.km (voyageurs.km) transportées les émissions de sa flotte (ou part de flotte) actuelle et celles de sa flotte (ou part de flotte) verte en utilisant notamment les émissions moyennes de chaque véhicule selon son emport. Si un tel calcul n'est pas faisable, une approximation pourrait être envisagée en se fondant uniquement sur un indicateur € investi/ t.km (voyageur.km), en supposant que les gains d'émissions seraient proportionnels aux distances parcourues.

NB : Les subventions liées au financement d'une infrastructure de recharge, qu'elle soit privée ou ouverte au public, seront défalquées de ce ratio (i.e. ne seront pas intégrées au total des € investis), afin d'assurer l'équité de traitement entre demandeurs disposant d'ores et déjà d'infrastructures de recharge compatibles avec leurs besoins, et demandeurs prévoyant/ayant besoin d'en déployer de nouvelles.

##### **Critère 2 : impacts socio-économiques sur le territoire (30% de la notation)**

Ce critère comprend :

- L'implication des constructeurs et la contribution du projet à la structuration de la filière industrielle ;
- Le contenu local des fournisseurs clés ;
- Les retombées du projet dans l'Union européenne ;
- Les perspectives d'investissement et de création ou maintien de l'emploi.

#### 8 MODALITES D'ACCOMPAGNEMENT ET CONDITIONS FINANCIERES

##### **8.1 REGIME D'AIDES ET DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES**

Les aides dans le cadre du présent AAP seront octroyées dans le respect de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'État (articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). Il est tenu compte, pour apprécier la compatibilité des aides d'État avec le marché intérieur, d'un régime d'aides en cours de pré-notification à la Commission européenne en application de l'article 108, paragraphe 3 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de dépôt du dossier complet, étant entendu que les dépenses engagées entre ce dépôt et la signature des conventions de financement le sont au risque des partenaires.

##### **8.2 DESCRIPTION DES COUTS ELIGIBLES ET RETENUS DANS LE CAS GENERAL**

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet. La nature des dépenses éligibles est précisée ci-dessous :

Type de dépenses	Principes
------------------	-----------

Acquisitions de véhicules	<p>Les coûts éligibles sont les coûts d'acquisition supplémentaires de véhicules lourds électriques par rapport à des véhicules diesel équivalents<sup>4</sup>.</p> <p>Les véhicules éligibles sont les véhicules lourds 100% électriques de catégorie M2, M3, N2, N3 et les navettes urbaines.</p> <p>Un même véhicule ne peut être aidé qu'une fois au titre de l'AAP.</p>
Installation d'infrastructures de recharge électrique	<p>Les coûts éligibles sont les coûts d'acquisition ou de mise à niveau, d'installation et de raccordement, (y compris les éventuels équipements électriques requis comme les transformateurs ou modules de puissance), et d'un éventuel superviseur de charge.</p> <p>Les coûts de génie civil ne sont pas éligibles.</p> <p>L'aide à l'installation des infrastructures de recharge ne sera accordée que si le projet inclut par ailleurs l'acquisition de véhicules électriques (sauf cas exceptionnel mentionné dans le paragraphe 4.2).</p>
Réalisation d'études	Coûts de prestation utilisés exclusivement pour l'activité du projet. Il peut s'agir de travaux d'évaluation.

### 8.3 AIDES PROPOSEES

Les aides proposées sont des subventions.

#### 1. Aides proposées pour l'acquisition des véhicules lourds électriques

L'aide à l'acquisition de véhicules électriques sera accordée sur la base de l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et son modèle équivalent diesel, dans la limite des intensités maximales qui seront permises par le régime d'aides en cours de pré-notification à la Commission européenne :

- Pour les véhicules des catégories N2 et N3, un taux d'aide de 65% sera appliqué à l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et un véhicule diesel équivalent<sup>5</sup>, avec un plafond à 100 000 € par véhicule, porté à 150 000 € pour les tracteurs routiers ;
- Pour les véhicules des catégories M2, M3 et les navettes urbaines, un taux d'aide de 65% sera appliqué à l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et un véhicule diesel équivalent<sup>6</sup>, avec un plafond à 100 000 € par véhicule.

Pour tous les véhicules, le porteur devra préciser le montant de l'acquisition du véhicule électrique et de son équivalent diesel, définissant ainsi le surcoût sur lequel le taux d'aide s'applique<sup>5</sup>.

L'aide ne pourra dépasser 15 M€ par entreprise.

#### 2. Aides proposées pour l'installation d'infrastructures de recharge

L'aide à l'installation d'infrastructures de recharge sera accordée aux investissements éligibles relatifs à l'acquisition ou à la mise à niveau (y compris le matériel annexe comme les transformateurs électriques par exemple), l'installation et le raccordement des bornes de recharge, la mise en place d'un éventuel superviseur de charge, dans la limite des intensités maximales permises par le régime d'aides en cours de pré-notification à la Commission européenne.

Le montant de l'aide accordée sera de 60% du total des coûts éligibles.

Le porteur de projet spécifiera la puissance des points de recharge et de raccordement de la station et les coûts d'acquisition, d'installation et de raccordement.

#### 3. Aides proposées pour la réalisation d'études relatives aux infrastructures et véhicules éligibles

<sup>4</sup> Respectivement, « le prix de la transformation », dans le cas du retrofit en électrique d'un véhicule.

<sup>5</sup> Respectivement, « au prix de la transformation », dans le cas du retrofit en électrique d'un véhicule.

Les études environnementales relatives aux investissements éligibles de véhicules électriques et d'infrastructures dans le cadre du projet et les études de dimensionnement des installations électriques pour l'installation des infrastructures de recharge électrique sont éligibles à une aide maximale de 60% du coût de l'étude, dans la limite de 15 000 € d'aide maximum. Cette aide sera octroyée dans le cadre du régime d'aides en cours de pré-notification à la Commission européenne.