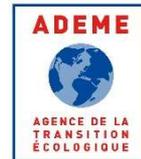




**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## **Programme de soutien au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les stations-service indépendantes**

**Le programme d'aides est ouvert le 01/12/2022 et se clôture le 31/12/2023 à 17h00.**

Les candidatures déposées sont instruites au fur et à mesure qu'elles sont reçues, jusqu'à épuisement de l'enveloppe de crédits ouverts par la loi n°2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificatives pour 2022 sur le programme 174.

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture du programme.

L'ADEME se réserve le droit de clore le programme 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 programme. Les informations actualisées seront publiées sur le site du programme.

Le cahier des charges et les modalités de sélection et de financement devront être conformes aux règles en vigueur en 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 du programme d'aides .....	3
1.1	Contexte du programme .....	3
1.2	Objet du programme.....	3
1.3	Définitions.....	3
2	Processus du programme .....	3
2.1	Critères d'éligibilité .....	4
2.1.1	Respect de l'objet du programme.....	4
2.1.2	Bénéficiaires éligibles .....	4
2.1.3	Cumul des aides « <i>de minimis</i> ».....	4
2.1.4	Composition du dossier et respect des délais.....	4
2.1.5	Localisation.....	5
2.1.6	Infrastructures existantes .....	5
2.1.7	Règles d'éligibilité des infrastructures .....	5
2.1.8	Normalisation et interopérabilité des services de recharge.....	5
2.1.9	Suivi en exploitation et évaluation du projet.....	6
2.1.10	Exigence d'incitativité de l'aide .....	6
2.1.11	Système de paiement .....	7
2.1.12	Tarifification des usagers et conditions d'utilisation .....	7
2.1.13	Délai de réalisation .....	7
2.1.14	Pérennité et qualité de service des infrastructures proposées .....	7
2.2	Dépôt.....	8
2.3	Processus d'instruction .....	8
2.4	Contractualisation .....	8
2.5	Description des coûts éligibles .....	8
2.6	Aides proposées .....	9

## 1 CADRE GENERAL DU PROGRAMME D'AIDES

### 1.1 CONTEXTE DU PROGRAMME

Dans le cadre de la Loi de Finances Rectificative de 2022, une aide exceptionnelle de 10 millions d'euros a été accordée pour accompagner les stations-services indépendantes dans leur transformation dans le cadre de la transition énergétique. Cette aide est dédiée à la contribution à l'installation de points de recharge ouverts au public pour véhicules électriques.

L'orientation de ce programme d'aides est en cohérence avec les objectifs poursuivis par le Gouvernement pour accompagner l'accélération du déploiement de bornes haute puissance dans les territoires.

Les subventions seront attribuées sur le fondement du règlement n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis (Règlement "de minimis").

### 1.2 OBJET DU PROGRAMME

Le présent programme vise à soutenir les projets d'investissement dans des infrastructures de recharge électrique ouvertes au public et offrant un accès non discriminatoire aux utilisateurs, y compris en ce qui concerne les tarifs, les méthodes d'authentification et de paiement et les autres conditions d'utilisation, dans les stations-service indépendantes.

### 1.3 DEFINITIONS

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 programme, 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 intégrant des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle et de paiement.
- Une infrastructure de recharge définie comme l'ensemble des équipements dédiés et permettant de recharger un ou plusieurs véhicule électrique

## 2 PROCESSUS DU PROGRAMME

Le processus de traitement d'un dossier de candidature comprend plusieurs étapes : le dépôt, la décision de financement et la contractualisation du projet.

## 2.1 CRITERES D'ELIGIBILITE

Sont décrites dans ce paragraphe les exigences à respecter pour permettre au projet d'être éligible aux subventions du présent programme. Le candidat devra être en mesure de justifier la conformité de son projet sur chaque exigence et à tout moment, si l'ADEME le lui demande.

### 2.1.1 Respect de l'objet du programme

Les projets ne respectant pas l'objet de ce programme seront considérés comme inéligibles.

### 2.1.2 Bénéficiaires éligibles

Le dispositif concerne les entreprises distribuant du carburant, disposant d'un numéro de SIRET, dont les exploitants sont propriétaires de leur fonds de commerce, qui porte le projet d'investissement dans une infrastructure de recharge et vendant moins de 2 500 m<sup>3</sup> de carburant (tous les types de carburants confondus) par an et par station-service.

L'entreprise qui candidate ne doit pas faire l'objet d'une procédure collective au sens du code de commerce.

### 2.1.3 Cumul des aides « *de minimis* »

Le montant total des aides de minimis octroyées par État membre à une entreprise unique<sup>1</sup> ne peut excéder 200 000 EUR sur une période de trois exercices fiscaux.

Le candidat doit donc s'assurer que le cumul des aides « *de minimis* » n'excède pas le plafond de 200 000 euros par entreprise consolidé sur une période de 3 exercices fiscaux en incluant le montant des aides de ce programme. Le candidat devra remplir une attestation « *de minimis* » (*en annexe*).

Le montant total des aides de minimis octroyées par État membre à une entreprise unique active dans le transport de marchandises par route pour compte d'autrui ne peut excéder 100 000 EUR sur une période de trois exercices fiscaux. Ces aides de minimis ne peuvent servir à l'acquisition de véhicules de transport de marchandises par route.

### 2.1.4 Composition du dossier et respect des délais

Le dossier devra être soumis en français, dans les délais imposés et par le canal de la plateforme web Agir. Il devra être complet, au format demandé.

Plateforme web Agir : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/2022/programme-soutien-deploiement-dinfrastructures-recharge-vehicules>

---

<sup>1</sup> Aux fins du présent règlement, une «entreprise unique» se compose de toutes les entreprises qui entretiennent entre elles au moins l'une des relations suivantes: a) une entreprise a la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés d'une autre entreprise; b) une entreprise a le droit de nommer ou de révoquer la majorité des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance d'une autre entreprise; c) une entreprise a le droit d'exercer une influence dominante sur une autre entreprise en vertu d'un contrat conclu avec celle-ci ou en vertu d'une clause des statuts de celle-ci; d) une entreprise actionnaire ou associée d'une autre entreprise contrôle seule, en vertu d'un accord conclu avec d'autres actionnaires ou associés de cette autre entreprise, la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés de celle-ci. Les entreprises qui entretiennent au moins une des relations visées au premier alinéa, points a) à d) à travers une ou plusieurs autres entreprises sont également considérées comme une entreprise unique

### 2.1.5 Localisation

L'infrastructure devra être installée dans une station-service indépendante et localisée dans une commune de densité intermédiaire (« *centres urbains intermédiaires* », « *ceintures urbaines* » et « *petite ville* ») ou rurale (« *bourgs ruraux* », « *rural à habitat dispersé* » et « *rural à habitat très dispersé* »), selon la grille communale de densité à 7 niveaux de l'INSEE : <https://www.insee.fr/fr/information/6439600> (sont exclues les communes du niveau 1 « Grands centres urbains »).

### 2.1.6 Infrastructures existantes

Pour être éligible, la station-service ne doit pas déjà être équipée d'une installation de recharge opérationnelle de puissance DC cumulée au moins égale à 50 kW au moment du dépôt du dossier.

### 2.1.7 Règles d'éligibilité des infrastructures

Le projet doit être conforme aux réglementations françaises en vigueur au moment de l'installation et aux dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques qui 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.

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, tarifs, etc.) et respecter les caractéristiques de sécurité pour l'installation des points de recharge.

Par station-service est éligible aux subventions de ce programme, une seule installation composée au minimum de deux points de recharge avec connecteurs CCS haute puissance (24 kW minimum) en courant continu ainsi, que pour respecter la réglementation en vigueur, d'un connecteur de 22 kW en courant alternatif. Si toutefois un point de recharge de 22 kW en courant alternatif conforme à la réglementation est déjà en place, le projet pourra ne pas en installer un supplémentaire.

Au moins un des points de recharge doit être accessible aux personnes à mobilité réduite, sauf en cas d'impossibilités techniques qui devront être justifiées.

Ne sont pas éligibles au financement, les infrastructures déjà financées pour leur investissement via des aides publiques (État ou collectivité).

Les primes du programme ADVENIR sont cumulables avec ce programme. Ces primes seront à demander directement par le candidat à l'AVERE.

### 2.1.8 Normalisation et interopérabilité des services de recharge

Les projets portés par les candidats à ce programme 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 être interopérables 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 au minimum permettre l'usage de badges compatible avec la spécification technique CEN/TS/16794 ;
- Les données essentielles sur l'IRVE déployée doivent être remontées à la **plateforme open data gouvernementale des données publiques françaises** ([www.data.gouv.fr](http://www.data.gouv.fr)), sous les formats en usage sur cette plateforme et sous licence ouverte permettant la réutilisation libre de ces données<sup>2</sup> ;
- 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.

#### 2.1.9 Suivi en exploitation et évaluation du projet

L'ensemble des infrastructures financées dans le cadre de ce programme 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 l'ensemble des données d'exploitation de chaque point de recharge, avec notamment : le moment et la durée de recharge, l'énergie distribuée, le montant facturé et les caractéristiques des véhicules rechargés (si disponible).

#### 2.1.10 Exigence d'incitativité de l'aide

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 « début des travaux » est défini 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 ce programme 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).

---

<sup>2</sup> Cf. Arrêté du 4 mai 2021 (TRER2113767A)

### 2.1.11 Système de paiement

Conformément au décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017, les points suivants s'appliquent.

Tout point de recharge ouvert au public doit permettre l'accès à la recharge et au paiement 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.

### 2.1.12 Tarification des usagers et conditions d'utilisation

Une tarification ni rédhitoire ni discriminante vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule est exigée.

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.

De même, pour les points de recharge ouverts au public, des conditions d'utilisation ni rédhitoires ni discriminantes vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule sont demandées.

Dans le cas de points de recharge ouverts au public avec certaines limitations ou conditions en termes d'accès doivent garantir une accessibilité non discriminatoire.

### 2.1.13 Délai de réalisation

Le porteur devra respecter le calendrier suivant : Les premiers travaux de réalisation des infrastructures doivent avoir débutés dans les 6 mois après conventionnement. La mise en service de l'infrastructure de recharge doit être réalisée au plus tard 1 an après le conventionnement.

### 2.1.14 Pérennité et qualité de service des infrastructures proposées

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.

- Une durée de garantie commerciale des bornes de recharge d'au moins 3 ans ;
- 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 ;

## 2.2 DEPOT

En cas de question dans le montage de son projet, le porteur peut contacter l'ADEME pour obtenir des informations à l'adresse suivante : [AIDES-IRVE-SSI@ademe.fr](mailto:AIDES-IRVE-SSI@ademe.fr)

Les projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de l'ADEME : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/2022/programme-soutien-deploiement-dinfrastructures-recharge-vehicules>

## 2.3 PROCESSUS D'INSTRUCTION

### Eligibilité des projets

L'ADEME conduira une première analyse des dossiers reçus en termes d'éligibilité et écartera les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées ci-dessus.

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

### Décision finale d'octroi de l'aide

A l'issue de la phase d'analyse d'éligibilité des projets, l'ADEME présentera ses conclusions qui comprendront ses recommandations et propositions écrites de soutien.

## 2.4 CONTRACTUALISATION

### Convention

Le porteur de projet lauréat aura la responsabilité d'avoir un unique interlocuteur avec l'ADEME, 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 versement de l'aide intervient après la réception par l'ADEME de la convention signée du porteur de projet bénéficiant d'une aide. La répartition des versements de l'aide par l'ADEME peut être réalisée de l'une des deux manières suivantes :

- Versement d'une avance à notification de 30% maximum du montant de l'aide, puis versement du solde de l'aide contre justificatifs du projet terminé.
- Versement de la totalité des aides contre justificatifs du projet terminé.

L'ensemble des justificatifs permettant le versement de l'aide doivent être fournis et sont les suivants : les factures acquittées, un procès-verbal d'installation de l'infrastructure et une confirmation de la réussite des essais d'interopérabilité avec la plateforme d'interopérabilité.

## 2.5 DESCRIPTION DES COUTS ELIGIBLES

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet. Les coûts éligibles au titre du dispositif sont uniquement :

- Les coûts des infrastructures ;

- Les coûts de leurs installations, les coûts liés aux travaux d'aménagement (génie civil, travaux électriques, intervention sur la voirie et réseaux divers) ;
- Les coûts de raccordement au réseau public de distribution d'électricité.

Ne sont pas éligibles notamment les coûts de maintenance, d'abonnement, d'exploitation ou les coûts liés à la promotion du service. Les coûts des unités locales de production ou de stockage qui génèrent ou stockent l'électricité sont exclus.

Les dépenses ne sont éligibles aux aides 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 du candidat. La date d'engagement des dépenses étant celle de la commande passée auprès du fournisseur ou du prestataire sous-traitant, ou celle du début des travaux selon celle qui se produit en premier.

## **2.6 AIDES PROPOSEES**

Les aides proposées seront fonction de la puissance cumulée en courant continu de l'installation.

Pour une installation de puissance cumulée en courant continu comprise strictement inférieure à 75 kW :

- Le taux d'aide maximum applicable est de 70 % des dépenses éligibles dans le cadre de ce programme.
- L'aide ne pourra dépasser 45 000 € HT par entreprise et par projet d'investissement.

Pour une installation de puissance cumulée en courant continu supérieure ou égale à 75 kW :

- Le taux d'aide maximum applicable est de 60 % des dépenses éligibles dans le cadre de ce programme.
- L'aide ne pourra dépasser 60 000 € HT par entreprise et par projet d'investissement.

Les aides sont proposées sous la forme de subventions.

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