



Appel à Projets

Ecosystèmes des véhicules lourds électriques 2023

L'Appel à Projets (ci-après « AAP ») est ouvert le 07/04/2023 et se clôture le 29/09/2023 à 17h00. Une relève intermédiaire sera effectuée le 09/06/2023 à 17h00.

Un budget de 60 M€ est affecté à l'AAP en 2023¹. Sur cette enveloppe totale, 39 M€ seront affectés à la relève intermédiaire et le reliquat à la clôture définitive de l'AAP.

L'enveloppe de la relève intermédiaire consacrée aux projets d'acquisition ou de location est de :

- 35,75M€ pour les poids lourds électriques (catégories N2 et N3),
- 3,25 M€ pour les autocars électriques (catégories M2 et M3).

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture de l'AAP. Elles seront respectivement instruites à la relève intermédiaire ainsi qu'à la clôture définitive de l'AAP. Lors de ces phases d'instruction, les dossiers de candidature répondant aux critères d'éligibilité de l'AAP sont classés en fonction de leur note.

Les candidatures déposées sont retenues, par ordre de classement croissant, jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à chacune des deux relèves de l'appel à projet.

Les modalités d'aides devront être conformes aux régimes d'aides en vigueur à la date de notification du contrat de financement ; l'ADEME se réserve donc la possibilité d'apporter toute modification rendue nécessaire au regard de l'évolution des encadrements communautaires ou des régimes d'aides applicables.

Dossier complet à envoyer par voie électronique sur le portail ADEME Agir :

<https://agirpoulatransition.ademe.fr/entreprises/>

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>

¹ Dont 1,5 M€ de frais de gestion.

TABLE DES MATIERES

Table des matières	2
1 Liste des annexes du dossier de candidature	3
2 Cadre général de l'appel à projets	3
2.1 CONTEXTE DE L'APPEL A PROJETS	3
2.2 OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS	3
3 Cadrage des projets attendus	4
4 Processus global de l'AAP	4
4.1 DEPOT	4
4.2 DECISIONS	5
4.3 CONTRACTUALISATION	5
5 Critères d'éligibilité	6
5.1 EFFET INCITATIF DE L'AIDE	6
5.2 BENEFICIAIRES ELIGIBLES.....	6
5.3 CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ELECTRIQUE.....	7
5.4 CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX VEHICULES	7
5.5 RESPECT DE L'OBJET DE L'AAP	8
6 Critères d'évaluation	8
6.1 CRITERE 1 : GAINS ENVIRONNEMENTAUX (70% DE LA NOTATION)	8
6.2 CRITERE 2 : IMPACTS TECHNIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES (30% DE LA NOTATION)...	9
7 Modalités d'accompagnement et conditions financières	10
7.1 REGIME D'AIDES ET DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES	10
7.2 LE SCENARIO CONTREFACTUEL	10
7.3 DESCRIPTION DES COUTS ELIGIBLES	10
7.4 AIDES PROPOSEES	11
8 Rapport d'exploitation annuel	12

1 LISTE DES ANNEXES DU DOSSIER DE CANDIDATURE

Dossier de candidature :

Les dossiers de candidature à remettre sur le portail Agir 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 ;
- les annexes du volet technique, sous format Word, Excel ou PDF, contenant les informations étayant le scénario contrefactuel ;
- le volet financier, sous format Excel, correspondant à la description des dépenses et au plan de financement ;
- le formulaire de santé financière de l'entreprise sollicitant une aide, sous format Excel.
- Le fichier Excel du calcul des tonnes de CO₂ évitées, sous format Excel.

Le dossier sera considéré comme complet seulement à la réception de l'ensemble des documents requis et correctement complétés dans le bon format (Word et Excel) et en respectant la structure imposée.

2 CADRE GENERAL DE L'APPEL A PROJETS

2.1 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 CO₂ ont incité les constructeurs de véhicules lourds à s'engager dans la transition énergétique et à produire des véhicules zéro émission.

Il existe actuellement une offre de camions et d'autocars électriques, mais le développement des ventes se heurte 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 un véhicule équivalent émetteur de CO₂ (conforme à la norme en vigueur). 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 équivalents émetteurs de CO₂ ;
- la disponibilité des infrastructures de recharge (au niveau des dépôts des véhicules lourds et le long du trajet en cas de longue distance).

2.2 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, en concentrant le soutien public sur les catégories de véhicules lourds dont l'électrification est la moins avancée. 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.

3 CADRAGE DES PROJETS ATTENDUS

Les projets attendus sont des projets d'investissement dans des écosystèmes qui associent l'installation d'infrastructures de recharge électrique non ouvertes au public 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.

4 PROCESSUS GLOBAL DE L'AAP

Le processus de l'AAP est structuré en plusieurs phases: le dépôt du dossier, la pré-sélection, l'instruction approfondie, la sélection des dossiers lauréats qui sont mis en concurrence entre eux et la contractualisation.

Dans le cas général, sauf aléas particuliers, la décision de financement des projets lauréats sera prise environ deux mois après la relève des dossiers.

4.1 DEPOT

4.1.1 REUNION DE PRE-DEPOT

Le 24/04/2023 de 14h00 à 16h00 se tiendra une visioconférence pendant laquelle l'ADEME présentera l'AAP et les candidats pourront poser leurs questions relatives à ce dernier. Le lien d'accès à la réunion sera disponible sur la page Agir de l'AAP. Les questions et réponses fournies lors de la réunion seront mises à disposition publiquement sur la même page Agir afin de respecter l'égalité de traitement des candidatures.

4.1.2 DEPOT

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

- 09 juin 2023 à 17h00, date de clôture de la relève intermédiaire ;
- 29 septembre 2023 à 17h00, date de clôture finale de l'AAP.

Les renseignements sur cet AAP peuvent être obtenus auprès de l'ADEME via la boîte mail dédiée: ECOSYSELEC@ademe.fr. Toutes les questions et réponses seront publiées sur le portail Agir de l'appel à projet.

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

Les dossiers de candidature qui ne seront pas transmis avant la date et heure de clôture sur la plateforme de l'ADEME ne seront pas instruits.

4.1.3 CONFIDENTIALITE

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

4.2 DECISIONS

4.2.1 PRE-SELECTION DES PROJETS

L'ADEME, en lien avec les experts de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et de la direction générale des entreprises (DGE), conduira une première analyse des dossiers reçus en termes de complétude et d'éligibilité du dossier de candidature, au regard des critères mentionnés à l'article 5.

La décision d'entrée en instruction approfondie d'un projet sera prise par un comité de pilotage compétent composé de représentants de la DGEC, de la DGE et de l'ADEME.

4.2.2 INSTRUCTION APPROFONDIE

Une instruction approfondie est conduite par l'ADEME *via* notamment une réunion d'expertise pouvant associer les experts de la DGEC et de la DGE. Les dossiers incomplets et inéligibles ne feront pas l'objet d'une instruction approfondie 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.

4.2.3 DECISION FINALE D'OCTROI DE L'AIDE

Pour chaque relève, à 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 précité.

Ce comité de pilotage, donne un avis sur les propositions dans le même calendrier (dans le cas général, environ deux mois après la date de la relève).

Pour les projets retenus, la décision finale d'octroi de l'aide sera formalisée par le contrat de financement établi entre l'ADEME et le bénéficiaire, après avis, le cas échéant, du Conseil d'administration et de la Commission nationale des aides de l'ADEME.

4.3 CONTRACTUALISATION

4.3.1 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 dont l'activité est le transport de marchandises ou de voyageurs / commanditaires des opérations deetrofit électrique ;
- en matière d'infrastructures de recharge, aux entités commanditant et supportant le coût de leur déploiement.

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

Les aides ne peuvent financer que les coûts éligibles définis aux 7.3.

4.3.2 DUREE D'EXECUTION DE L'OPERATION

La commande des véhicules (émission du bon de commande signé) devra être réalisée au plus tard 6 mois après qu'a été notifiée aux candidats leur sélection comme lauréats au titre de l'AAP.

La durée d'exécution de l'opération ne devra pas excéder 36 mois.

En cas de non-respect de ces délais, le lauréat ne pourra pas bénéficier de l'aide, sauf en cas de retard dû à une cause externe non imputable au bénéficiaire dans la durée d'exécution de son projet. Dans ce cas particulier de retard dû à une cause externe, il sera possible de faire un avenant à la convention d'aide afin de revoir la date de mise en service du dernier véhicule et de la dernière borne. Cette demande d'avenant devra être justifiée par le bénéficiaire et sera étudiée par l'ADEME.

5 CRITERES D'ELIGIBILITE

L'aide à l'acquisition (ou location) de véhicules et d'infrastructures de recharge ne pourra concerner que des véhicules et infrastructures commandés postérieurement à la date de dépôt de dossier au titre du présent appel à projets (cf. effet incitatif article 5.1).

5.1 EFFET INCITATIF DE L'AIDE

Une aide est réputée avoir un effet incitatif si le bénéficiaire a présenté une demande d'aide écrite à l'ADEME avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question. La demande d'aide doit notamment inclure les informations suivantes :

- La description du projet
- Sa localisation
- La date de démarrage et de fin prévue
- L'ensemble des coûts du projet (y compris les coûts éligibles)
- Le montant d'aide souhaité (avec un plan de financement)

On entend par « début des travaux » : 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. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux.

5.2 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 aux aides d'Etat tel que mentionné ci-dessous à l'article 7.1.

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.

5.3 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.

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

- ne pourront pas bénéficier à des infrastructures de recharge ouvertes au public ;
- ne pourront pas bénéficier à des infrastructures existantes², ou à des projets d'installation de bornes ayant déjà fait l'objet d'une décision d'attribution de subventions publiques ;
- ne pourront pas être cumulées avec d'autres aides d'Etat qui conduiraient à un dépassement des taux d'aides prévus par l'encadrement communautaire.

Le candidat doit déclarer toutes les aides publiques obtenues ou sollicitées pour le projet et l'origine du subventionnement.

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.

5.4 CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX VEHICULES

Les véhicules éligibles sont, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route :

- les véhicules 100% électriques à batterie des catégories N2 et N3 dont le PTAC est supérieur à 4,5t, à l'exclusion des bennes à ordures ménagères (au sens de l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules) ;
- les autocars 100% électriques à batterie des catégories M2 et M3.

Les véhicules devront faire l'objet :

- D'une acquisition par fonds propres, avec respect des plafonds définis au paragraphe 7 ; 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 de référence 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 définis au paragraphe 7 ; ou
- D'une location longue durée avec application des règles suivantes³ :
 - durée du contrat de 24 mois minimum avec identification du client ;
 - prise en compte de 65% du surcoût des mensualités (par rapport aux mensualités pour un véhicule de référence équivalent, voir détail au paragraphe 7.4) correspondant à un engagement ferme ;
 - respect des plafonds définis au paragraphe 7.

² Le retrofit 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.

³ 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.

Le rétrofit de véhicules à motorisations thermiques en motorisation électrique est également éligible, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur (arrêté du 13 mars 2020). Dans cette configuration, le prix de la transformation, éventuellement mensualisé, sert de base de coûts éligibles. L'aide prend donc en compte 65% de ces coûts.

Hors cas de rétrofit, 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. Le porteur doit déclarer toutes les aides et l'origine du subventionnement.

Le porteur doit déclarer toutes les aides publiques obtenues ou sollicitées pour le projet et l'origine du subventionnement.

5.5 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.

6 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.

6.1 CRITERE 1 : GAINS ENVIRONNEMENTAUX (70% DE LA NOTATION)

Le critère 1 permet de noter les dossiers de candidature de telle sorte que le dossier présentant le meilleur rapport euros publics demandé par tonne de CO₂ évitée (€ publics / tCO₂ évitée) ait la note la plus haute et le dossier présentant le pire rapport € publics / tCO₂ évitée ait la note la plus basse. Le montant d'euros publics demandé inclut toute aide d'Etat sollicitée par le porteur de projet. Ce montant est indiqué par le porteur de projet, dans la limite du plafond maximal défini au paragraphe 7.4, et ne pourra pas être modifié. Toute demande d'aide dépassant le plafond d'aide mentionné ci-dessus sera écartée comme inéligible.

Le calcul de ce rapport n'a donc pas pour objectif de réaliser un bilan carbone complet, mais permet de classer les dossiers en tenant compte simplement des émissions de CO₂ à l'échappement.

Le calcul prend en compte les euros publics demandés pour les véhicules et pour les bornes. Les subventions liées au financement d'une infrastructure de recharge seront intégrées au calcul du coût d'abattement de la tonne de CO₂ évitée. Celui-ci sera donc déterminé sur la base du montant total de subventions demandé, sans exclusion d'aucune de ses composantes.

Le calcul est réalisé avec les données d'entrée listées ci-dessous qui devront être fournies par les candidats dans le fichier Excel du calcul des tonnes de CO₂ évitées :

- La moyenne de la consommation (en l/100km ou kg/100km) du (ou des différentes catégories de) véhicule(s) de référence. Dans tous les cas, le véhicule de référence est le véhicule de la même catégorie, respectant les normes de l'Union européenne en vigueur, qui aurait été acquis en l'absence de l'aide.
- Le nombre de kilomètres parcourus (ou estimé pour une création de ligne) de l'ensemble des véhicules sur un an.
- Le facteur d'émissions à l'échappement est défini dans le fichier Excel de calcul des tonnes de CO₂ évitées et n'est pas modifiable pour les sources d'énergie renseignées. Pour celles qui ne le seraient pas, l'ADEME se réserve la possibilité de contre-expertiser et corriger le cas échéant la valeur du facteur d'émissions à l'échappement qui serait alors indiqué par le porteur de projet.

Formule du calcul € publics / tCO₂ évitée :

€ publics demandés dans les véhicules et les bornes ÷ ((facteur d'émission x (Conso moyenne véhicule de référence ÷ 100) x Kilométrage total annuel de la flotte) ÷ 1000)

Une fois le rapport déterminé pour chaque dossier présélectionné, les dossiers reçoivent une note pour le critère 1 de telle façon que celui qui a le rapport le plus faible ait la meilleure note, le second meilleur rapport la seconde meilleure note, etc.

Les tonnes de CO₂ évitées sont déterminées à partir du fichier Excel du calcul des tonnes de CO₂ évitées qui doit être remis correctement complété en format Excel dans le dossier de candidature.

6.2 CRITERE 2 : IMPACTS TECHNIQUES ET SOCIO-ECONOMIQUES (30% DE LA NOTATION)

Ce critère comprend les sous-critères suivants :

- Perspectives d'investissement et de création ou maintien de l'emploi directes et indirectes dans l'Union européenne. Sous-critère entrant pour 25 % de la notation au titre du critère 2.
- Capacité d'adaptation technologique du (des) véhicules électrique(s), prévu(s) au projet, à différents types de recharge. Sous-critère entrant pour 40 % de la notation au titre du critère 2.
- Qualité du service après-vente, en matière de véhicules électriques, du (des) constructeur(s) identifié(s) par le projet dans l'Union européenne. Sous-critère entrant pour 20 % de la notation au titre du critère 2.
- Adéquation des d'infrastructures de recharge, existantes ou à déployer dans le cadre du projet, avec : les usages visés par le projet, d'une part ; le nombre total de véhicules lourds électriques auxquels le projet prévoit d'aboutir, d'autre part. Des informations telles que : la localisation des bornes de recharge au regard des usages, des calculs de temps de recharge (quantité de kWh consommés par les véhicules par rapport à la puissance de charge estimée), le type de recharge prévue (charge de jour et/ou de nuit, charge en dépôt et/ou lors de la course) sont ainsi attendues. Les caractéristiques techniques des infrastructures de recharge devront être précisées. Sous-critère entrant pour 15 % de la notation au titre du critère 2.

7 MODALITES D'ACCOMPAGNEMENT ET CONDITIONS FINANCIERES

7.1 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 et notamment sur la base d'un régime exempté transposant les articles 36 bis et 36 ter du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité tel que modifié par le Règlement (UE) n° 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017, le Règlement (UE) n° 2020/972 de la Commission du 2 juillet 2020, le Règlement (UE) n° 2021/452 de la Commission du 15 mars 2021, le Règlement (UE) n° 2021/1237 de la Commission du 23 juillet 2021 et tout autre règlement modificatif entrant en vigueur avant l'octroi des aides.

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.

7.2 LE SCENARIO CONTREFACTUEL

Les candidats devront fournir les informations relatives aux véhicules de la même catégorie et respectant les normes de l'Union qui auraient été acquis ou loués en l'absence de l'aide, afin de permettre à l'ADEME de déterminer les coûts éligibles tels que définis à la section 7.3 du présent cahier des charges. Ces documents sont à transmettre dans les annexes du volet technique.

7.3 DESCRIPTION DES COUTS ELIGIBLES

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. Ils sont déterminés comme étant la différence entre les coûts d'acquisition du véhicule électrique et les coûts d'acquisition d'un véhicule de la même catégorie, respectant les normes de l'Union en vigueur et qui aurait été acquis en l'absence de l'aide (respectivement, comme « le prix de la transformation », dans le cas duetrofit en électrique d'un véhicule.)</p> <p>Dans le cas de location, les surcoûts liés à la location du véhicule électrique sont calculés comme la différence entre la valeur actuelle nette de la location du véhicule électrique et la valeur actuelle nette de la location d'un véhicule de la même catégorie conforme aux normes de l'Union Européenne en vigueur et qui aurait été loué sans l'aide. Les coûts d'exploitation liés au fonctionnement du véhicule, y compris les coûts énergétiques, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en compte, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location.</p>

	<p>Les véhicules éligibles sont les véhicules lourds 100% électriques à batterie de catégories N2 et N3 dont le PTAC est supérieur à 4,5 tonnes, à l'exception des bennes à ordures ménagères, et les autocars de catégories M2 et M3.</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 de construction, d'installation, de mise à niveau, ou d'extension des infrastructures de recharge. Ils peuvent inclure les coûts des infrastructures proprement dites, de l'installation ou des mises à niveau des composants électriques ou autres, y compris les transformateurs électriques qui sont nécessaires pour connecter l'infrastructure de recharge au réseau ou à une unité locale de production ou de stockage d'électricité, ainsi que l'équipement technique connexe, les coûts d'installation et les coûts pour l'obtention des autorisations connexes.</p> <p>Les coûts de génie civil sont 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.</p>

7.4 AIDES PROPOSEES

Les aides proposées sont des subventions. L'aide ne pourra dépasser 10 M€ par entreprise.

7.4.1 AIDES PROPOSEES POUR L'ACQUISITION DES VEHICULES LOURDS ELECTRIQUES

La demande d'aide à l'acquisition de véhicules électriques devra être inférieure ou égale à un montant calculé sur la base de l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et son modèle de référence de la même catégorie, dans la limite des intensités maximales qui seront permises par le régime d'aides :

- Pour les véhicules des catégories N2 et N3, un taux d'aide de 65% maximum sera appliqué à l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et le véhicule de référence de la même catégorie, respectant les normes de l'Union en vigueur et qui aurait été acquis en l'absence de l'aide, avec un plafond d'aide à :
 - 75 000 € par véhicule de catégorie N2 ;
 - 100 000 € par véhicule de catégorie N3 non tracteur routier ;
 - 150 000 € par tracteur routier de catégorie N3 ;
- Pour les autocars des catégories M2 et M3, un taux d'aide de 65% maximum sera appliqué à l'écart de coût d'acquisition entre le véhicule électrique et le véhicule de référence de la même catégorie, respectant les normes de l'Union en vigueur et qui aurait été acquis en l'absence de l'aide, avec un plafond d'aide à 100 000 € par véhicule.

Pour tous les véhicules, le porteur devra préciser le montant de l'acquisition du véhicule électrique et du véhicule de référence de la même catégorie, respectant les normes de l'Union Européenne en vigueur et qui aurait été acquis en l'absence de l'aide, définissant ainsi le surcoût sur lequel le taux d'aide s'applique (respectivement, « le prix de la transformation », dans le cas duetrofit en électrique d'un véhicule).

Dans le cas d'une location, les surcoûts liés à la location du véhicule électrique sont calculés comme la différence entre la valeur actuelle nette de la location du véhicule électrique et la valeur actuelle nette de la location d'un véhicule de la même catégorie conforme aux normes de l'Union Européenne en vigueur et qui aurait été loué sans

l'aide. Les coûts d'exploitation liés au fonctionnement du véhicule, y compris les coûts énergétiques, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en compte, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location.

7.4.2 AIDES PROPOSEES POUR L'INSTALLATION D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

Le montant de l'aide demandée devra être inférieur ou égal à un taux de 60% du total des coûts éligibles définis à l'article 7.3 dans la limite des intensités maximales qui seront permises par le régime d'aides.

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

8 RAPPORT D'EXPLOITATION ANNUEL

Après mise en exploitation des véhicules et des infrastructures, le bénéficiaire devra fournir un rapport d'exploitation tous les ans durant les 5 premières années d'exploitation.