



Dispositif d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques
(ci-après « le dispositif »)

INVESTISSEMENTS D'AVENIR

PROGRAMME VEHICULE DU FUTUR

Date de lancement : 10 janvier 2013

Date limite de dépôt des dossiers : 16 décembre 2014

Les dossiers seront instruits au fil de leur réception.

SOUSSION DES PROPOSITIONS

Les dossiers, sous forme d'une clé USB ou d'un CD-ROM, sont à adresser **par voie postale (cachet de la poste faisant foi)** à l'adresse suivante :

ADEME - Direction des Investissements d'Avenir
Sophie GARRIGOU - Responsable du Programme Véhicule du Futur
27, rue Louis Vicat
75 737 PARIS Cedex 15

CONTACTS

Pour tout renseignement, contacter : Sophie GARRIGOU – ADEME Paris, e-mail : sophie.garrigou@ademe.fr

SOMMAIRE

A. Contexte	3
B. Objet du dispositif	3
C. Caractéristiques.....	4
D. Eligibilité.....	7
E. Règles de soutien	9
F. Instruction	9
G. Composition du dossier	10
H. Volet financier	10
I. Confidentialité.....	10
J. Envoi du dossier	11
K. Critères de sélection des projets	11

LISTE DES ANNEXES

- **Annexe 1 : Contenu détaillé du projet**
- **Annexe 2 : Base de données financières**
- **Annexe 3 : Descriptif synthétique du projet et identification des partenaires**

Ce dispositif se base sur les analyses et conclusions du Livre Vert, publié en avril 2011, et disponible via le lien suivant :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-senateur-Louis-Negre-remet-son.html>

A. Contexte

Dans le cadre des Investissements d'Avenir, l'Etat a confié à l'ADEME le rôle d'opérateur du programme « véhicule du futur », conformément à la convention du 8 décembre 2010 publiée au JO le 10 décembre 2010. Ce programme a permis de soutenir de nombreux projets d'innovation au travers de 11 appels à manifestations d'intérêt publiés en 2011 et 2012, notamment sur la mobilité, les infrastructures de recharge et les chaînes de traction électrique.

Le développement à grande échelle du véhicule électrique en France suppose que des infrastructures de recharge soient disponibles pour les usagers. Si l'essentiel des recharges se fera au domicile ou sur les lieux de travail, la disponibilité de bornes de recharge en accès public est jugée nécessaire pour assurer l'utilisateur contre le risque d'autonomie insuffisante. C'est ce qui a conduit les pouvoirs publics à mettre en place un dispositif d'aide aux collectivités susceptibles de déployer des infrastructures de recharge.

Ainsi, dans le cadre du programme Véhicule du Futur des Investissements d'Avenir, un premier appel à manifestations d'intérêt visant à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge a été lancé par l'ADEME le 26 avril 2011, intitulé « Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables » (ci-après « AMI Déploiement »). D'une part, seules les collectivités « pilotes » ayant signé le 13 avril 2010 la charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques et qui n'ont pas été labellisées « EcoCités » en 2010 peuvent répondre à cet AMI. D'autre part, seules les infrastructures de recharge électrique installées sur voirie publique et stations-service ouvertes au public sont éligibles à cet AMI Déploiement.

Le 25 juillet 2012, un plan gouvernemental dédié à l'automobile a été présenté, incluant dans ses priorités le soutien au déploiement des infrastructures de recharge. Ce plan ne fait plus exclusivement référence aux collectivités ayant signé la charte d'avril 2010 pour le déploiement d'infrastructures, mais mentionne plus globalement les « *grandes agglomérations* » susceptibles de porter de tels projets. Aussi, afin de répondre à cette volonté gouvernementale d'étendre l'éligibilité à d'autres projets que ceux portés uniquement par les collectivités spécifiées dans l'AMI Déploiement, il a été décidé de lancer le présent dispositif.

B. Objet du dispositif

Le présent dispositif permet de soutenir financièrement les villes, agglomérations, groupements d'agglomérations, départements ou régions, qui respectent les critères d'éligibilité (section C) et qui s'engagent dans le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Il s'inscrit en parallèle de l'AMI Déploiement, antérieur au présent dispositif, qui reste ouvert pour les villes concernées. Les instructions ou contractualisations en cours dans le cadre de l'AMI Déploiement sont maintenues. Un même dossier ne peut être déposé à la fois en réponse à l'AMI Déploiement et au présent dispositif.

Le présent document décrit ce dispositif et précise notamment les conditions au travers desquelles ce dispositif accompagnera les projets de déploiement d'infrastructures, sous réserve de leur éligibilité.

Les conditions d'éligibilité des dossiers, les recommandations de l'Etat en termes techniques et organisationnels ainsi que les critères de sélection des projets sont spécifiés ci-après.

C. Caractéristiques

En vue de l'élaboration d'une politique de déploiement des infrastructures de recharge dans la sphère publique, l'Etat s'est engagé à établir un cadre conceptuel et organisationnel au travers d'un rapport officiel présentant un ensemble de propositions destinées à être discutées : le Livre Vert, publié en avril 2011. Son objectif est de permettre d'apporter toutes les réponses aux questions qui se posent pour un déploiement d'envergure sur le territoire national. En cela, ce document constitue un véritable guide pour assister les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de leurs projets.

Le Livre Vert décrit notamment le dimensionnement des infrastructures de recharge, les modèles économiques de déploiement possibles, les questions liées à la réglementation et la standardisation.

Les villes, agglomération, groupements d'agglomérations, départements et régions candidats au présent dispositif devront s'appuyer sur les recommandations du Livre Vert pour développer leur plan de déploiement des infrastructures de recharge.

Points de recharge concernés

Même si quantitativement les bornes de recharge accessibles au public, placées dans des parkings ou sur voirie, ne représenteront vraisemblablement que 10% des prises et 5% des usages, elles offriront une assurance aux utilisateurs de pouvoir accéder à des infrastructures de recharge en dehors de la sphère privée (domicile, travail,...) et des stations-service ; elles constituent à ce titre un gage de fiabilité de l'ensemble du système, complément indispensable pour renforcer la confiance des utilisateurs dans le véhicule (automobile, scooters, vélos, autres) électrique.

Types de recharge privilégiés

Sur le plan technique, trois paliers de puissance de recharge se distinguent :

- la recharge normale (~ 3 kVA),
- la recharge accélérée (~ 22 kVA),
- la recharge rapide (~ 43 kVA)

L'utilisation de la recharge rapide (~ 43 kVA) comporte des risques environnementaux, notamment pour la gestion de la pointe électrique au niveau national. Il est donc important de veiller à la régulation des puissances des recharges en temps réel pour réduire les renforcements de réseaux au niveau local. Le coût des réseaux d'alimentation, comme le niveau d'émission de CO₂, croissent très fortement avec la puissance des points de recharge. Elle doit rester minoritaire, pour des raisons de coûts et d'impact environnemental.

La recharge normale (~ 3 kVA) s'impose notamment pour les places de stationnement dites «principales», sur lesquelles les véhicules rechargeables stationnent pendant de longues durées et peuvent assurer la majorité de leur recharge électrique.

La recharge accélérée (~ 22 kVA) permet une recharge d'appoint, jouant un rôle important pour le décollage du marché de par sa fonction de « réassurance » ou « de secours » pour les usagers (dix minutes de recharge suffisent pour redonner à la batterie une vingtaine de km d'autonomie). Ce type de recharge est donc adapté à des bornes ouvertes au public, pour un besoin ponctuel de recharge, notamment à des nœuds de transport ou dans des aires commerçantes où la durée de stationnement est de courte durée.

Il est recommandé de privilégier la recharge normale de 3 kVA et la recharge accélérée pilotable de 3 à 22 kVA en adéquation avec l'analyse des besoins pour des places de stationnement « principales » et « secondaires ».

Dimensionnement des infrastructures et répartition des points de recharge

D'une manière générale, les collectivités locales pourront s'appuyer sur les scénarios de répartition du type de recharge et sur les modèles économiques décrits dans le Livre Vert. Les conclusions du volet économique-juridique du Livre Vert se basent sur une étude menée à l'échelle d'un projet d'agglomération (exemple de Rouen) pour établir un calibrage de l'infrastructure de recharge publique, des coûts associés et des modèles de revenus envisageables. L'étude s'appuie sur des prévisions d'utilisation de l'infrastructure définies selon les opportunités de recharge identifiées. Les dossiers soumis pourront utiliser cet exemple pour préciser les prévisions d'utilisation de chaque type de recharge dans le plan de déploiement.

Une analyse des besoins basée sur les usages du territoire de développement sera intégrée dans la réflexion. Elle devra :

- justifier le nombre de points de recharge déployés
- indiquer s'il s'agit d'un projet susceptible d'être complété par un déploiement plus conséquent à court ou moyen termes. Dans ce cas, préciser quels sont les hypothèses de déploiement ultérieures et le nombre de phases de déploiement envisagées

Dans la phase d'amorçage du marché, il est souhaitable que le plan de déploiement privilégie les lieux stratégiques de la ville. Pour effacer les éventuelles contraintes que présentent les infrastructures sur les places de stationnement "aérien", il est envisageable de créer des espaces dédiés à la recharge des véhicules facilement accessibles avec, par exemple, un système de péage de type parking (respectant les critères d'éligibilité). Ces "stations-service électriques" peuvent être équipées d'un nombre optimisé et évolutif de recharges normale et accélérée.

Sécurité des biens et des personnes

La sécurité des biens et des personnes est naturellement une question de principe, mais également un enjeu majeur pour éviter toute « contre-référence » et favoriser le décollage du marché. 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.

L'ergonomie et le confort d'utilisation sont également des paramètres essentiels pour l'utilisateur qui rechargera son véhicule fréquemment, voire quotidiennement.

Normalisation et interopérabilité

La normalisation et standardisation des solutions technologiques retenues pour les bornes de recharge devront être valables quelque soit le type, la gamme, l'usage des véhicules rechargeables (VE et VHR) et leur constructeur.

Le Livre Vert précise par ailleurs les types de bornes recommandés. Pour la recharge normale, il est recommandé :

- un câble « nomade », non attaché (sauf exceptions, voir Livre Vert)

- une borne incluant un socle de prise conforme au 62196-2 Type 3 et un autre socle de prise conforme au Type E/F (prise dite « domestique » ; mode 1 ou 2)

Pour la recharge accélérée, il est recommandé :

- un câble « nomade », non attaché (sauf exceptions, voir Livre Vert)
- une borne incluant un socle de prise conforme au 62196-2 Type 3, et un autre socle de prise conforme au Type E/F (Mode 1 ou 2) si la borne permet de délivrer aussi du 3 kVA comme recommandé

En ce qui concerne l'interopérabilité du système de recharge, il est également précisé ci-après dans les critères d'éligibilité que les infrastructures de recharge dédiées à des services de mobilité du type auto-partage ou libre-service ne sont éligibles qu'à condition d'être également ouvertes au public.

Systeme de paiement

Afin de garantir une acceptabilité optimale des utilisateurs de bornes, il est nécessaire de simplifier leur utilisation. Outre la standardisation et l'interopérabilité des bornes, la simplification du système de paiement est donc un enjeu important. Si l'utilisation des nouvelles technologies dans ce domaine (téléphones portables, technologie RFID, etc...) semble être acquise, la diversification des fournisseurs d'électricité peut cependant complexifier la capacité des utilisateurs à accéder à des services de recharge depuis des bornes alimentées par des fournisseurs d'énergie différents (« roaming »). Les solutions proposées devront donc explicitement présenter les modes de paiement envisagés.

Coût des infrastructures, tarification des usagers et conditions d'utilisation

La gestion des transactions évolue suivant une chaîne complexe où chaque acteur cherche une rémunération ou, a minima, une compensation sur l'investissement consenti. Or, les acteurs sont nombreux : des fournisseurs d'électricité au gestionnaire du réseau de transport d'électricité, au gestionnaire du réseau de distribution d'électricité, au gestionnaire de service de recharge, à l'opérateur de mobilité en charge de gérer la complexité des informations, à l'utilisateur final. Cette cascade d'intermédiaires influence le prix d'utilisation d'une borne de recharge à la hausse, mais est nécessaire pour garantir une certaine facilité d'utilisation de l'infrastructure.

Cependant, le coût des infrastructures devra rester aussi raisonnable que possible afin d'éviter un amortissement des investissements sur le prix d'utilisation. Il devra être représentatif des coûts mentionnés dans le Livre Vert. L'utilisation de solutions technologiques déjà normalisées et industrielles contribuera à cet objectif.

En complément des recommandations du Livre Vert, l'étude des prix d'équilibre par prise, selon les lieux et types d'infrastructures, devra être spécifiée en détaillant la stratégie de tarification.

Une tarification ni rédhitoire ni discriminante vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule sera demandée. En particulier, la recharge publique de véhicule tiers devra être tarifée à un coût acceptable sur les bornes d'autopartage ouvertes au public (voir aussi partie « Éligibilité »).

De même, des conditions d'utilisation ni rédhitoires ni discriminantes vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule seront demandées. En particulier, la recharge publique de véhicule tiers devra pouvoir être réalisée à des conditions techniques et organisationnelles acceptables sur les bornes d'autopartage ouvertes au public (voir aussi partie « Éligibilité »).

La partie « Eligibilité » conditionne également l'aide à certaines dispositions de tarification (se référer à cette partie).

Transparence des données

Anticiper les changements et adapter l'offre à la demande s'avère particulièrement complexe dans le cas des infrastructures publiques. Pour atteindre cet objectif, il est donc nécessaire de connaître le taux d'utilisation des bornes de recharge et leur fréquentation. Ceci vient conforter la nécessité de transparence des données pour l'exploitant des infrastructures de recharge, l'utilisateur et les gestionnaires du réseau électrique :

- des flux d'informations à destination de l'utilisateur doivent le guider dans ses choix économiques et environnementaux ;
- des flux d'informations à destination de l'exploitant doivent apporter une connaissance des profils d'usage des véhicules rechargeables et des conditions de recharge.

La gestion de ces flux d'informations, pilotée par les gestionnaires du réseau électrique, doit permettre d'évoluer vers les réseaux intelligents.

Cadre financier et juridique

Le dossier devra en outre intégrer le plan complet de financement des infrastructures de recharge prévues sur le territoire concerné. Il devra présenter le cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion de l'infrastructure, dans les différents espaces concernés : marché public, délégation de service public et tout autre dispositif.

D. Eligibilité

Techniquement, le dossier devra comporter les éléments suivants :

- Justification du nombre de points de recharge déployés
- Présentation et justification des spécificités techniques des infrastructures déployées
- Indication des conditions d'utilisation, des modes de paiement envisagés et justification de la tarification
- Intégration d'un plan complet de financement des infrastructures de recharge prévues sur le territoire concerné
- Présentation d'un cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion des infrastructures
- Présentation d'un plan de déploiement cohérent avec :
 - les préconisations et recommandations présentes dans le Livre Vert (volet technique, partie I et annexes). La densité du maillage territorial devrait être justifiée par rapport au nombre de véhicules attendus et à la topographie de la zone couverte
 - les autres enjeux de mobilité et d'aménagement à l'échelle de la ville, de l'agglomération, du groupement d'agglomérations, du département ou de la Région (transports en commun, auto-partage ou libre-service, parkings mutualisés, etc)

Le présent dispositif s'inscrit en parallèle des deux actions suivantes de soutien au déploiement des infrastructures de recharge :

- L'action « Ville de demain », gérée par la Caisse des Dépôts et Consignations, concerne les villes qui ont été labellisées « EcoCités » par le ministère en charge de l'urbanisme et de l'aménagement.
- L'AMI « Déploiement des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables », géré par l'ADEME, concernant les villes ayant signé le 13 avril 2010 la charte pour le déploiement d'infrastructures publiques de recharge de véhicules électriques et qui n'ont pas été labellisées « EcoCités » par le ministère en charge de l'urbanisme et de l'aménagement

Le présent dispositif concerne :

- les villes ou agglomérations de plus de 200 000 habitants, ou les groupements d'agglomérations dont l'ensemble dépasse 200 000 habitants ;
- les départements
 - présentant un plan départemental de mobilité ;
 - et, agissant pour le compte des villes, agglomérations ou groupements d'agglomérations du département, qui disposent de projets concrets s'inscrivant dans le cadre d'un plan de mobilité cohérent avec le plan départemental
- les régions :
 - présentant un plan régional de mobilité ;
 - et, agissant pour le compte des villes, agglomérations ou groupements d'agglomérations de la région, qui disposent de projets concrets s'inscrivant dans le cadre d'un plan de mobilité cohérent avec le plan régional.

Dans les trois cas, l'attribution de l'aide est conditionnée à l'engagement des collectivités maitres d'ouvrage (ville, agglomération, groupement d'agglomérations) d'assurer, dans les six mois suivant l'obtention de l'aide, la gratuité du stationnement pour les véhicules électriques, quels que soient les emplacements de stationnement, en surface ou en ouvrage, gérés directement par la collectivité (avec ou sans dispositif de recharge) ; cet engagement de gratuité sera limité dans le temps (deux ans minimum), indépendamment des initiatives que pourrait éventuellement prendre la collectivité pour prolonger ou élargir ce dispositif.

Les règles d'éligibilité sont les suivantes :

- Seules les infrastructures de recharge électrique financées directement par les collectivités sont éligibles, ce qui exclut notamment les infrastructures dont le financement est assuré par une entreprise dans le cadre d'une concession.
- Les projets portés par des entreprises sont exclus du présent AMI. Ils pourront être adressés dans le cadre d'un prochain dispositif spécifique à ce type de portage.
- Seules les infrastructures appartenant à l'une des deux catégories suivantes sont éligibles :
 1. Les infrastructures exclusivement réservées à la recharge publique de véhicules tiers
 2. Les infrastructures de recharge ouvertes à des services de mobilité du type auto-partage ou libre-service si, conformément au Livre Vert, elles sont également ouvertes

au public, non réservée aux véhicules de la flotte. A ce titre, ces infrastructures doivent être ouvertes à la recharge de véhicules tiers, et ce à des tarifs et des conditions d'utilisation acceptables, eu égard aux recommandations du présent dispositif et du Livre Vert. L'assiette des coûts éligibles de ce type d'infrastructures sera déterminée en fonction des conditions d'utilisation de la recharge publique (tarifs, disponibilité de la recharge publique, etc), et pourra se situer entre 0 et 100% des coûts de l'infrastructure.

- Seuls les projets structurants et à l'ampleur significative sont éligibles. A ce titre, ne sont éligibles que les projets dont les coûts liés aux infrastructures (coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité) sont supérieurs ou égaux à 400 000 euros.

Les travaux de réalisation des infrastructures devront être réalisés postérieurement à la date de dépôt du dossier de demande d'aide et devront être réalisés au plus tard au 31/12/2016 (Ordres de Service travaux faisant foi).

E. Règles de soutien

Les règles de soutien sont identiques à celles de l'AMI Déploiement :

1. la contribution de l'Etat se fera sous forme de **subventions**
2. les infrastructures de **recharge en alimentation normale (3KVA) ou accélérée (22KVA) pourront bénéficier d'un taux de soutien maximum de 50% du coût d'investissement**. Ce coût intègre les coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles dans l'assiette notamment les coûts de maintenance, les coûts d'abonnement ou bien les coûts liés au renforcement du réseau primaire, ni les coûts liés à la promotion du service
3. les infrastructures de **recharge rapide (43KVA) pourront bénéficier d'un taux de soutien maximum de 30% du coût d'investissement**. Ce coût intègre les coûts du matériel, de génie civil, d'ingénierie et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles dans l'assiette notamment les coûts de maintenance, les coûts d'abonnement ou bien les coûts liés au renforcement du réseau primaire, ni les coûts liés à la promotion du service

F. Instruction

L'ADEME s'assure de la recevabilité et de la conformité des dossiers. Sur la base de l'analyse et de l'évaluation des dossiers effectuées par l'ADEME, sur avis de la commission nationale des aides (CNA), constituée de personnalités qualifiées et de représentants des ministères, et sur avis du comité de pilotage des investissements d'avenir (COPIL), constitué de représentants des ministères et du Commissariat Général à l'Investissement (CGI), les projets seront retenus pour instruction.

A l'issue de cette phase, chaque dossier de demande d'aide retenu est instruit par l'ADEME.

A l'issue de cette phase d'instruction technico-économique, l'ADEME présente à la CNA et au COPIL un dossier synthétisant le contenu technique du projet et propose un niveau d'aide et des modalités d'intervention adaptées. Le comité de pilotage, en présence du dossier remis, du

dossier de synthèse et de l'avis de la CNA, formule un avis à destination du Commissariat général à l'investissement (CGI). L'octroi de l'aide est décidé par le Premier ministre sur proposition du CGI.

Une convention d'aide est établie entre l'ADEME et le bénéficiaire.

G. Composition du dossier

Le dossier de demande d'aide est constitué :

- d'un courrier de demande daté et signé par les représentants habilités du coordonnateur et des différents partenaires (en version originale et en version scannée)
- d'un volet technique et stratégique, dont le modèle est fourni en **annexe 1**, et qui est à soumettre sous forme d'un fichier Word
- d'un volet financier, dont le modèle est fourni en **annexe 2** et qui est à soumettre sous forme d'un fichier Excel
- d'un descriptif synthétique du projet (non confidentiel) et de l'identification des partenaires, dont le modèle est fourni en **annexe 3** et qui est à soumettre sous forme d'un fichier Excel

Une attention particulière devra être apportée à la qualité de rédaction du projet et à sa clarté. La demande d'aide au titre de ce dispositif doit comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre de juger de la cohérence du déploiement d'infrastructures.

H. Volet financier

Appelé à devenir l'annexe financière du contrat, l'**annexe 2** rassemble sous forme de base de données les éléments financiers du projet. La base de données financière détaillera les moyens mis en œuvre pour l'exécution du plan de travail.

Les renseignements financiers permettent d'identifier précisément les moyens mobilisés pour l'exécution du projet par partenaire. Les montants sont exprimés en montants nets de TVA, c'est-à-dire le montant HT plus la part de TVA non récupérée par le partenaire. Les bénéficiaires n'étant pas assujettis à la TVA, ou ne la récupérant pas ou partiellement, le préciseront (une attestation sera alors fournie).

I. Confidentialité

L'ADEME assure que l'ensemble des pièces du dossier et de la demande est couvert par le secret professionnel et la confidentialité.

En vue d'éventuelles opérations de communication (qui seront en tout état de cause concertées avec le coordonnateur) et de la bonne conduite des discussions sur le projet, le coordonnateur indiquera les informations qui présentent un caractère particulièrement confidentiel, notamment, s'il y a lieu, à l'égard des partenaires du projet.

J. Envoi du dossier

Le coordonnateur transmet à l'ADEME l'ensemble du dossier sous forme d'une clé USB ou d'un CD-ROM accompagné par le courrier de demande d'aide signé par les responsables habilités du coordonnateur et des partenaires. La version clé USB ou CD-ROM fait foi¹.

A la demande du coordonnateur, l'ADEME peut autoriser exceptionnellement l'envoi séparé de certaines parties du dossier par des partenaires afin de préserver la confidentialité de données sensibles. Dans ce cas, le coordonnateur détaillera dans le courrier de demande d'aide la nature des documents envoyés séparément afin d'autoriser l'ADEME à les associer officiellement au dossier de demande d'aide.

Des mises à jour du dossier de demande d'aide lors de la phase d'instruction pourront être réalisées par le coordonnateur.

K. Critères de sélection des projets

Les projets seront sélectionnés sur la base des critères suivants, qui reprennent les caractéristiques attendues présentées au chapitre C.

- **Contenu technique**

- Adéquation avec les recommandations générales du Livre Vert ainsi que l'intérêt de la solution proposée au regard des besoins identifiés
- Pertinence du plan de répartition des bornes de recharge au regard des objectifs à atteindre
- Types de recharge privilégiés
- Dimensionnement des infrastructures et répartition des points de recharge
- Sécurité des biens et des personnes
- Normalisation et interopérabilité
- Système de paiement
- Transparence des données
- Cadre financier et juridique

- **Qualité économique du projet**

- Pertinence du projet par rapport aux enjeux de viabilité économique de l'infrastructure de recharge proposée
- Coût des infrastructures, tarification des usagers et conditions d'utilisation

¹ L'ADEME accepte les fichiers compatibles avec Windows **Word** (.doc) et Windows **Excel** (.xls).