



Appel à Projets

Véhicules lourds électriques 2024

L'Appel à Projets (ci-après « AAP ») est ouvert le 21/08/2024 et se clôture le 07/10/2024 à 17h00 (heure de Paris)¹.

Un budget de 110 M€ est affecté à ce dispositif².

Le budget consacré aux projets d'acquisition, de retrofit, ou de location est réparti en trois lots distincts :

- 95 M€ pour les poids lourds 100% électriques à batterie (catégories N2 et N3) (ci-après « lot poids lourds »),
- 10 M€ pour les autobus 100% électriques à batterie (catégories M2 et M3) et navettes urbaines 100% électriques (ci-après « lot autobus »),
- 5 M€ pour les autocars 100% électriques à batterie (catégories M2 et M3) (ci-après « lot autocars »).

Les demandes d'aides peuvent être déposées pendant toute la période d'ouverture du dispositif. Elles seront instruites à la clôture définitive de l'AAP.

Les candidatures déposées sont retenues, par ordre de classement croissant, jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à l'appel à projets. Le classement est réalisé par lot.

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://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/>

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

¹ Les dossiers déposés avant le 21 août 2024 ne pourront être pris en compte et devront être redéposés à compter de cette date.

² Dont 2,5 % du budget réservé aux frais de gestion et sous réserve de disponibilité des crédits budgétaires

Table des matières

1	Liste des annexes du dossier de demande d'aide.....	3
2	Cadre général de l'appel à projets	3
2.1	Contexte de l'appel à projets.....	3
2.2	Objectifs du dispositif	4
3	Cadrage des projets attendus	4
4	Processus global du dispositif	4
4.1	Confidentialité	4
4.2	Réunion de pré-dépôt	4
4.3	Dépôt.....	5
4.4	Processus d'instruction	5
5	Critères d'éligibilité.....	6
5.1	Modifications de projet.....	6
5.2	Engagement lié aux informations transmises	6
5.3	Effet incitatif de l'aide.....	7
5.4	Bénéficiaires éligibles.....	7
5.5	Durée d'exécution de l'opération	8
5.6	Critères d'éligibilité relatifs aux véhicules.....	8
6	Critères de notation	9
6.1	Critère 1 : gains environnementaux (70% de la notation).....	9
6.2	Critère 2 : Impacts techniques (30% de la notation).....	10
7	Modalités d'accompagnement et conditions financières.....	11
7.1	Régime d'aides.....	11
7.2	Date d'éligibilité des dépenses	11
7.3	Le scénario contrefactuel	11
7.4	Description des coûts éligibles	11
7.5	Montant d'Aides.....	12
8	Engagements des lauréats	13
8.1	Stratégie de décarbonation	13
8.2	Rapport final.....	13
8.3	Rapports d'exploitation annuels	13

1 LISTE DES ANNEXES DU DOSSIER DE DEMANDE D'AIDE

Les dossiers de demande d'aide à remettre sur le portail Agir de l'ADEME sont composés obligatoirement des documents suivants :

- La saisie du formulaire en ligne de demande d'aide.
- Le fichier de candidature (au format Excel) qui devra être complété selon les indications présentes dans le document. Celui-ci devra contenir notamment :
 - L'attestation de santé financière de l'entreprise sollicitant une aide ;
 - Le volet financier, correspondant à la description des dépenses, au plan et modalités de financement et contenant les informations financières du scénario contrefactuel ;
 - La formulation du calcul des tonnes de CO₂ évitées ;
 - La description technique du projet.
- Le/les devis du/des véhicule(s) de référence (non signé) (hors cas de rétrofit).
- Le/les devis du/des véhicule(s) électrique(s) (non signé) (hors cas de rétrofit).
- Annexe n°1 justificative de la consommation du/des véhicule(s) de référence.
- Annexe n°2 fournie par le/les constructeur(s) du/des véhicule(s) électrique(s) permettant de justifier les informations nécessaires à la notation du critère 2.

Dans le cas d'un rétrofit, les annexes suivantes devront être transmises au stade du dépôt de la demande d'aide :

- Devis de la transformation du véhicule (non signé).

Dans le cas d'une acquisition par voie de crédit-bail, le volet financier devra contenir les informations relatives au crédit-bailleur (SIRET, Raison sociale, responsable légal) et les annexes suivantes devront être transmises au stade du dépôt de la demande d'aide :

- Projet de contrat de crédit-bail.

Dans le cas d'une location longue durée (LLD), les annexes suivantes devront être transmises au stade du dépôt de la demande d'aide :

- Projet de contrat de location et des échéanciers.

Le dossier sera considéré comme complet seulement à la réception de l'ensemble des documents requis et correctement complétés dans le bon format (exemple : Word, Excel, PDF, etc.) 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 » à l'échappement.

Il existe actuellement une offre de camions, autobus et autocars électriques à batterie mais le développement des ventes se heurte au coût des véhicules : l'écart de coût d'achat reste encore aujourd'hui très important entre un véhicule lourd électrique à batterie 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.

2.2 OBJECTIFS DU DISPOSITIF

Ce dispositif vise à soutenir le déploiement de la mobilité électrique pour les véhicules lourds dans le domaine du transport routier de marchandises et de voyageurs, en concentrant le soutien public sur les catégories de véhicules lourds dont l'électrification est la moins avancée.

Plus précisément, ce dispositif vise à accélérer le déploiement de véhicules lourds électriques à batterie dans les territoires (métropoles et territoires ultra marins) notamment pour décarboner les principaux flux ou axes de transport routier de marchandises et de voyageurs et les zones denses et/ou à faibles émissions de mobilité (ZFE-m).

3 CADRAGE DES PROJETS ATTENDUS

Les projets attendus sont des projets d'achat, de location ou de retrofit de véhicules lourds électriques à batterie dans des flottes professionnelles pour le transport de marchandises ou de voyageurs.

Aucune aide n'est accordée au déploiement de bornes de recharges (IRVE) dans le cadre de cet AAP. Le paragraphe 7.4 détaille les coûts éligibles dans le cadre de ce dispositif.

4 PROCESSUS GLOBAL DU DISPOSITIF

Le processus de traitement d'un dossier de demande d'aide comprend plusieurs étapes : le dépôt, l'analyse de complétude et d'éligibilité, l'instruction approfondie permettant la sélection des dossiers lauréats qui seront mis en concurrence entre eux ainsi que la proposition de financement et la contractualisation du projet.

La décision favorable de financement sera matérialisée par la signature d'un contrat de financement. Le processus d'élaboration du contrat est en général plus long en cas de financement par voie de crédit-bail ou d'une location de longue durée.

Le comité de pilotage (COPIL) du dispositif est composé de représentants et représentantes de la Direction Générale de l'Energie et du Climat (DGEC), de la Direction Générale des Entreprises (DGE) et de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM) et de l'ADEME.

4.1 CONFIDENTIALITE

L'ADEME garantit que les documents transmis au stade de la demande d'aide seront soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont utilisés que dans le cadre restreint de l'expertise liée à ce dispositif.

4.2 REUNION DE PRE-DEPOT

Une visioconférence se tiendra le 04/09/2024 de 14h00 à 16h00, pendant laquelle l'ADEME présentera le dispositif et les candidats potentiels pourront poser leurs questions.

Le lien d'accès à cette réunion sera disponible sur la page Agir du dispositif. 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 candidats.

4.3 DEPOT

La date de clôture du dispositif est fixée le 07/10/2024 à 17h00. Le fuseau horaire de référence sera celui de Paris, Bruxelles, Copenhague, Madrid.

Les renseignements sur ce dispositif peuvent être obtenus auprès de l'ADEME via la boîte mail dédiée : E-Trans-AAP@ademe.fr. Toutes les questions et réponses jugées utiles à la meilleure compréhension du dispositif par les potentiels candidats seront publiées sur le portail Agir du dispositif jusqu'à deux semaines avant la clôture de l'AAP.

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

4.4 PROCESSUS D'INSTRUCTION

4.4.1 ELIGIBILITE DES PROJETS

L'ADEME, en lien avec le COPIL, conduira une analyse des dossiers reçus en termes de complétude et d'éligibilité du dossier de candidature et écartera les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées dans le présent document.

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.

Les critères d'éligibilité sont décrits au paragraphe 5.

4.4.2 INSTRUCTION APPROFONDIE

Une instruction approfondie est conduite par l'ADEME. Les dossiers incomplets et inéligibles ne feront pas l'objet d'une instruction approfondie par l'ADEME. Des éléments manquants indispensables à la notation du dossier peuvent, le cas échéant, être demandés par l'ADEME au porteur de projet. En cas d'incohérences dans les éléments transmis, l'ADEME se réserve le droit de se rapprocher des candidats pour se faire préciser les informations.

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

4.4.3 DECISION FINALE D'OCTROI DE L'AIDE

À l'issue de la phase d'instruction approfondie et du classement des projets déposés au sein d'un même lot dans le respect des indications du présent cahier des charges, 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 cas général, environ deux mois après la date de la relève.

La décision finale d'octroi d'une aide est formalisée par une convention d'aide établie entre l'ADEME, le bénéficiaire, et le crédit-bailleur le cas échéant, après avis, le cas échéant, du Conseil d'administration et de la Commission Nationale des Aides de l'ADEME.

5 CRITERES D'ELIGIBILITE

Sont décrites dans ce paragraphe les exigences à respecter pour permettre au projet d'être éligible au classement (phase d'instruction approfondie) du présent AAP. Le candidat devra être en mesure de justifier de la conformité de son projet sur chaque exigence (telle que définie dans la suite de ce chapitre) lors du dépôt du dossier et à tout moment au cours du projet, si l'ADEME le lui demande.

5.1 MODIFICATIONS DE PROJET

Afin de respecter les règles de concurrence tenant à la transparence, à l'information et à l'égalité de traitement des candidats, **aucune modification substantielle aux projets déposés dans le cadre de l'AAP ne sera acceptée après le dépôt de la candidature ou en cours d'exécution contractuelle, sauf cas de force majeure dûment justifié par écrit.**

Par modification substantielle, est entendue toute modification qui affecterait a posteriori le processus de sélection des lauréats ou le résultat de l'analyse initiale des candidatures.

La demande de modification pour cas de force majeure fera l'objet d'une évaluation au cas par cas par l'ADEME. Celle-ci devra être dûment justifiée par le porteur de projet et les caractères cumulatifs de l'extériorité, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité de la force majeure devront être démontrés.

L'ADEME s'attachera à traiter de manière non-discriminatoire les demandes de modifications qui pourraient lui être soumises en respectant des principes clairs, objectifs et transparents.

5.2 ENGAGEMENT LIE AUX INFORMATIONS TRANSMISES

Toutes les informations transmises par le candidat dans le cadre du dépôt du dossier de candidature engagent la responsabilité du déposant.

Dans le cas où une information se révélerait être fausse, l'ADEME se réserve le droit de retirer tout ou partie de l'aide obtenue dans le cadre de cet appel à projets.

Si un écart entre les éléments quantifiables déclarés dans le dossier de candidature (en particulier les éléments mentionnés au paragraphe 6 du présent cahier des charges) et les éléments quantifiables constatés et justifiés durant l'exécution contractuelle est constaté (notamment différence entre les kilomètres déclarés/estimés et les kilomètres réellement parcourus), une partie de la subvention ne sera pas versée (ou selon le cas retirée/remboursée) selon les modalités suivantes :

- Ecart inférieur à 10% : aucun impact ;
- Ecart égal ou supérieur à 10% mais inférieur à 20% : remboursement de 20% de la subvention ;
- Ecart égal ou supérieur à 20% mais inférieur à 40% : remboursement de 40% de la subvention ;
- Ecart égal ou supérieur à 40% : remboursement intégral de la subvention.

Les écarts constatés en raison d'un événement échappant au contrôle du porteur de projet dûment justifiée par celui-ci et soumis à l'appréciation de l'ADEME, ne seront pas comptabilisés aux fins de l'application des modalités ci-dessus, notamment :

- Les cas de force majeure ;
- La perte de clients ;
- Les pannes entraînant une immobilisation prolongée du/des véhicule(s).

5.3 EFFET INCITATIF DE L'AIDE

L'aide à l'acquisition (ou location) de véhicules ne pourra concerner que des véhicules commandés (ou loués) postérieurement à la date de dépôt de dossier au titre du présent dispositif.

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 :

- Le nom et la taille du porteur ;
- La description du projet ;
- Sa localisation ;
- La date de début des travaux et de fin de l'opération prévue ;
- L'ensemble des coûts du projet ;
- Le type et le montant du financement public nécessaire pour le projet (avec un plan de financement).

On entend par « début des travaux » : le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'un véhicule ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible (ex. : signature d'un contrat de location), selon l'événement qui se produit en premier. On entend par « date de fin de l'opération » : la date de mise en service du dernier véhicule.

5.4 BENEFICIAIRES ELIGIBLES

Les lots poids lourds et autocars s'adressent à tout type d'entités (entreprises, collectivités locales, AOT/AOM³, ...), quels que soient leur taille, leur forme juridique, leur mode de gouvernance ou leur financement, en accord avec la typologie de projets attendus présentée ci-dessus.

Le lot autobus s'adresse aux AOM, au sens du I de l'article L. 1231-1 du code des transports, dont le ressort territorial compte moins de 400 000 habitants (communautés d'agglomération, communautés urbaines, communautés de communes, syndicats mixtes ainsi que les communes organisant des services réguliers de transport dans le cadre de ce même article).

Les personnes demandant une aide doivent être éligibles aux aides d'Etat telles que mentionnées ci-dessous à l'article 6.1.

Les aides sont attribuées aux entités, publiques ou privées, réalisant et supportant les coûts des 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 dont l'activité est le transport de marchandises ou de voyageurs.

³ AOT : Autorité Organisatrice des Transports / AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités.

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 à l'article 7.4.

5.5 DUREE D'EXECUTION DE L'OPERATION

La durée d'exécution de l'opération ne devra pas excéder 24 mois : durée séparant la date de « début des travaux » et la « date de fin de l'opération » (voir définitions paragraphe 5.3).

5.6 CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX VEHICULES

5.6.1 PREAMBULE : NOTION DE VEHICULE DE REFERENCE

Le véhicule de référence est le véhicule neuf de la même catégorie (au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route) que le véhicule électrique à batterie acquis/loué dans le cadre de ce projet, respectant les normes de l'Union européenne en vigueur, qui aurait été acquis ou loué en l'absence de l'aide.

Il ne s'agit pas du véhicule actuellement en exploitation qui serait remplacé dans le cas de la mise en œuvre du projet.

Afin de calculer les tonnes de CO2 évitées à l'échappement, la consommation du véhicule de référence doit être transmise dans le fichier de candidature et justifiée dans l'annexe n°1. Les éléments justificatifs devront être qualitatifs (activité envisagée dans le cadre du projet, accessoires éventuels installés sur le châssis du véhicule, etc.) et quantitatifs. L'ADEME attire l'attention du candidat sur le fait que le relevé seul des consommations observées sur un véhicule actuellement en service et ayant une activité similaire à celle envisagée dans le cadre du projet ne pourra pas être utilisé comme source de justification. La transmission de ces éléments quantitatifs devra être accompagnée d'éléments qualitatifs permettant de justifier la comparaison des usages et des véhicules.

5.6.2 CRITERES D'ELIGIBILITE

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

- Les véhicules neufs ou rétrofités 100% électriques à batterie des catégories N2 et N3 dont le PTAC est supérieur ou égal à 7,5t, 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 autobus neufs ou rétrofités 100% électriques à batterie des catégories M2 et M3 et navettes urbaines, telles que définies au point 6.13 de l'article R. 311-1 du code de la route, 100% électriques à batterie ;
- Les autocars neufs ou rétrofités 100% électriques à batterie des catégories M2 et M3.

Les véhicules devront faire l'objet :

- D'une acquisition par fonds propres ou en crédit-bail, avec respect des plafonds définis au paragraphe 7.5.1 ; ou
- D'une location longue durée (LLD) d'une durée minimale de 36 mois avec respect des plafonds définis au paragraphe 7.5.1.

Les véhicules présentés (neufs ou rétrofités) devront avoir fait l'objet d'une homologation en France valide avant la date de dépôt de la candidature⁴.

Le rétrofit de véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique est également éligible pour toutes les catégories de véhicules décrites ci-dessus, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur (arrêté du 13 mars 2020, modifié par l'arrêté du 12 septembre 2023). Dans cette configuration, le coût de la transformation sert de base de coûts éligibles.

Hors cas de rétrofit, le véhicule ne doit pas avoir fait l'objet précédemment d'une première immatriculation (hors Certificat Provisoire d'Immatriculation (CPI)) 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 (dans le cas d'une LLD, le locataire ne devra pas résilier son contrat de location) dans les 36 mois suivant son acquisition, sa prise en location, ou sa transformation en véhicule électrique.

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

Le porteur doit déclarer au stade de la demande d'aide et tout au long de la durée du contrat de financement toutes les aides obtenues et l'origine du subventionnement.

6 CRITERES DE NOTATION

Sont décrits dans ce paragraphe les critères de notation permettant de classer les dossiers. Les classements sont différenciés par lot (poids lourds, autobus et autocars).

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

Ce critère permet de noter les dossiers de candidature de telle sorte que le dossier présentant le meilleur rapport montant d'euros publics demandé par tonne de CO₂ évitée sur la durée de 1^{ère} vie estimée des batteries (€ publics / tCO₂ évitée / durée de vie) ait la note la plus haute et le dossier présentant le moins bon rapport (€ publics / tCO₂ évitée / durée de vie) ait la note la plus basse. Le montant d'euros publics demandé inclut toute aide publique sollicitée par le porteur de projet pour l'acquisition/la location/le rétrofit du/des véhicules, à l'exception des aides fiscales dont les projets pourraient bénéficier ultérieurement (comme les aides fiscales dont le projet pourrait bénéficier au titre de l'article 39 decies A du Code général des impôts par exemple). Les classements sont réalisés de manière indépendante pour chacun des trois lots (poids lourds, autobus et autocars).

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 est réalisé avec les données d'entrée listées ci-dessous qui devront être fournies par les candidats dans le fichier de candidature (onglet 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 (comme défini dans le paragraphe 5.6.1). Le porteur de projet doit impérativement justifier la

⁴ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/homologation-vehicules>. Dans le cas d'un rétrofit, c'est le kit de transformation qui devra avoir fait l'objet d'une homologation en France valide avant la date de dépôt de la candidature.

consommation renseignée dans le fichier Excel de calcul des tonnes de CO₂ évitées (voir paragraphe 5.6.1). En l'absence de justification(s), le dossier sera considéré comme éligible. L'ADEME se réserve la possibilité de contre-expertiser et corriger le cas échéant la valeur de la consommation moyenne en cas de justification non satisfaisante.

- Le **nombre de kilomètres parcourus** (ou estimés 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.
- La **consommation du véhicule électrique à batterie** (en kWh/km).
- La **capacité brute et la capacité utile/nette de la batterie du véhicule électrique** (en kWh).
- L'hypothèse de **durée de vie moyenne des batteries en cyclage** égale à 2000 cycles (source CEA).
- L'hypothèse de **représentativité du vieillissement par cyclage** dans le calcul de la durée de vie des batteries égale à 65% (source CEA et ADEME).
- L'hypothèse de **durée de vie calendaire maximale des batteries** en cas d'utilisation très peu intense égale à 15 ans (source ADEME).

Formule du calcul tCO₂ évitée par an :

(Facteur d'émission x (Conso moyenne véhicule de référence ÷ 100) x Kilométrage total annuel de la flotte) ÷ 1000

Formule du calcul de l'estimation de la durée de 1^{ère} vie de la batterie du véhicule électrique :

Nombre de cycles (hypothèse commune) x capacité de la batterie (en kWh utile/nette) ÷ consommation du véhicule électrique (en kWh/km) ÷ kilométrage total annuel du véhicule (km) x facteur de représentativité du vieillissement par cyclage (hypothèse commune)

Si la formule précédente implique un résultat supérieur l'hypothèse de durée de vie calendaire maximale des batteries, ce dernier est plafonné à 15 ans.

Formule du calcul € publics investis / tCO₂ évitée sur la durée de 1^{ère} vie de la batterie :

€ publics investis ÷ (tCO₂ évitée par an x estimation durée de 1^{ère} vie de la batterie du véhicule électrique)

Une fois le rapport déterminé pour chaque dossier présélectionné, les dossiers reçoivent une note pour le critère 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.

6.2 CRITERE 2 : IMPACTS TECHNIQUES (30% DE LA NOTATION)

Un second critère permet d'apprécier la qualité du réseau de points de service du constructeur, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, afin de garantir une bonne maintenance des véhicules.

Ce critère comprend deux sous-critères :

- Le nombre de points de services (concessionnaires, succursales, agents) dont dispose le constructeur dans son réseau en France. Sous-critère entrant pour 50 % de la notation au titre du critère 2.
- Le nombre de personnes d'atelier habilitées en électromobilité par le constructeur en France (normes NFC 18-550). Sous-critère entrant pour 50 % de la notation au titre du critère 2.

Ces éléments doivent être justifiés dans l'annexe n°2.

NB : dans le cas où des véhicules de marques différentes sont présents sur un même dossier de candidature, un calcul au pro rata (sur la base du nombre de véhicules) sera fait par l'instructeur pour ce critère.

7 MODALITES D'ACCOMPAGNEMENT ET CONDITIONS FINANCIERES

7.1 REGIME D'AIDES

Les aides dans le cadre du présent dispositif seront octroyées dans le respect de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'État. Plus précisément, les aides seront octroyées sur le fondement du régime cadre exempté de notification n° SA.111726 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2024-2026⁵, notamment sa section 6.3 relative aux aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle et de la mise à niveau des véhicules.

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.

7.2 DATE D'ELIGIBILITE DES DEPENSES

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.

7.3 LE SCENARIO CONTREFACTUEL

Les candidats devront fournir les informations relatives au(x) véhicule(s) de référence comme défini(s) dans le paragraphe 5.6.1, afin de permettre à l'ADEME de déterminer les coûts éligibles tels que définis à la section 7.4 du présent cahier des charges.

7.4 DESCRIPTION DES COUTS ELIGIBLES

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

⁵ <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/aides-d-etat/regimes-d-aide/sa111726-regime-cadre-exempte-relatif-aux-aides-en-faveur-de-la>.

Type de dépenses	Principes
Acquisition de véhicule	Les coûts éligibles sont les coûts d'acquisition supplémentaires du véhicule lourd électrique. Ils sont déterminés comme étant la différence entre les coûts d'acquisition du véhicule électrique et les coûts d'acquisition du véhicule de référence (comme défini dans le paragraphe 5.6.1).
Location de véhicule	Les coûts éligibles sont les surcoûts liés à la location du véhicule électrique pendant une durée maximale des 36 premiers mois du contrat de location (qui lui peut être d'une durée supérieure). Ces coûts sont calculés comme la différence entre la valeur actuelle nette de la location du véhicule électrique et la valeur actuelle nette de la location du véhicule de référence (comme défini dans le paragraphe 5.6.1). Les coûts d'exploitation liés au fonctionnement du véhicule, y compris les coûts de l'énergie, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en compte, qu'ils soient ou non inclus dans les contrats de location.
Rétrofit de véhicule thermique	Les coûts éligibles sont les coûts de transformation du véhicule thermique en véhicule électrique à batterie.

7.5 MONTANT D'AIDES

Les aides octroyées sont des subventions. L'aide ne pourra pas dépasser 10 M€ par entreprise (le terme « entreprise » au sens du droit européen doit s'entendre comme l'ensemble des entreprises formant une seule unité économique⁶).

7.5.1 MONTANTS D'AIDES MAXIMUMS PAR TYPOLOGIE DE VEHICULES LOURDS ELECTRIQUES

Pour les véhicules un plafond d'aide à :

- 20 000 € par véhicule de catégorie N2 PTAC $\geq$ 7,5t ;
- 65 000 € par véhicule de catégorie N3 non tracteur routier ;
- 90 000 € par tracteur routier de catégorie N3 ;
- 75 000 € par véhicule de catégorie M2 et M3.

7.5.2 CUMUL DES AIDES PUBLIQUES

Toutes les aides publiques obtenues, sollicitées et inscrites dans le plan de financement du projet présenté dans le dossier de candidature devront être expressément mentionnées au stade de la demande d'aide. Le montant total de celles-ci (incluant l'aide sollicitée dans le cadre de ce dispositif) ne devra pas conduire à un dépassement des montants d'aides prévus par l'encadrement communautaire.

⁶ Point 11 de la Communication de la Commission 2016/C 262/01 en date du 19 juillet 2016 relative à la notion d'« aide d'État » visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

8 ENGAGEMENTS DES LAUREATS

8.1 STRATEGIE DE DECARBONATION

Le lauréat s'engage à réaliser et communiquer à l'ADEME une série d'éléments exposés ci-dessous. Ces éléments complémentaires sont demandés uniquement aux lauréats de l'AAP. Ces demandes s'inscrivent dans une volonté de porter le projet soutenu dans une vision systémique de la transition énergétique et écologique.

Le lauréat devra :

- pour le transport routier de marchandises, attester d'avoir suivi un processus de sensibilisation et de formation aux problématiques du report modal. Cette formation permettra au lauréat de renforcer ses connaissances et de développer les compétences nécessaires au développement et à l'adaptation de ses activités aux solutions de transport en modes massifiés.
- présenter un diagnostic complet de sa flotte. Celui-ci comprendra un bilan de la situation initiale, une analyse de l'impact de la situation initiale ainsi qu'une présentation prospective de la stratégie de décarbonation globale de la flotte (en lien avec l'usage des véhicules, des offres d'avitaillement du territoire et de la présence éventuelle d'une zone à faibles émissions).

Les éléments ci-dessus devront être transmis au stade de la remise du rapport final et conditionneront le versement du solde de l'aide.

Pour la réalisation de ce travail, le lauréat pourra s'appuyer sur des programmes d'accompagnement tel que les programmes CEE EVE transports et logistique et ReMoVe.

8.2 RAPPORT FINAL

A l'issue de la mise en circulation du dernier véhicule le bénéficiaire devra fournir un rapport final. Les trames de ce rapport final lui seront fournies. Ce rapport contiendra notamment les informations techniques relatives aux véhicules et aux Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (IRVE) associées.

8.3 RAPPORTS D'EXPLOITATION ANNUELS

Après mise en exploitation des véhicules et des infrastructures, le bénéficiaire devra fournir un rapport d'exploitation tous les ans durant les 3 premières années d'exploitation. Les trames de ces rapports d'exploitation lui seront fournies.