



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



E-Trans AAP

Questions/Réponses

Remarque n°1 sur le fichier de candidature :

Nous rappelons à tous les porteurs de projets que la vérification des critères A à E permettant d'identifier les entreprises en difficulté dans l'onglet Santé financière est optionnelle. Pour rappel, veuillez trouver la notice d'utilisation du formulaire de santé financière.

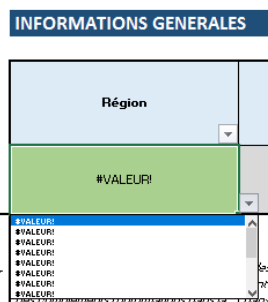
NOTICE INFORMATIVE

- 1 - Si votre structure est une collectivité territoriale, un établissement public, une association ou bien est implantée dans les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) liés à la France, à savoir : la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, les Terres australes et antarctiques française, Wallis-et-Futuna,
-> Vous devez simplement cocher la case " *n'est pas concernée, à ce stade du dépôt de la demande d'aide, par cette attestation* " dans l'onglet "Attestation santé financière"
**l'ADEME se réserve la possibilité, après étude de votre dossier, de vous demander de compléter votre déclaration si besoin*
- 2 - Dans le cas contraire :
-> Veuillez cocher l'une des trois premières cases correspondant à votre situation dans l'onglet "Attestation santé financière".
Pour vous aider à déterminer votre situation, vous pouvez vous appuyer sur l'onglet "Aide - Analyse santé financière" (facultatif).

Remarque n°2 sur la compatibilité Excel du fichier de candidature :

Concernant le fichier de candidature Excel, plusieurs candidats nous ont avertis des problèmes d'affichage et de calcul de certaines cellules, dus notamment à des incompatibilités de certaines formules dans des anciennes versions d'Excel. Veuillez trouver ci-dessous, les modalités de remplissage/traitement à appliquer dans le cas où ces problèmes se présentaient :

- **Problème 1** : Dans l'onglet « Informations générales », la liste déroulante de la « Région » dans l'onglet « informations Générales » ne s'affiche pas (cf capture ci-dessous).



Solution 1 : Dans ce cas, cette cellule pourra être omise sans risque de rendre le dossier inéligible. La donnée sera remplie par l'ADEME grâce aux informations transmises lors de la demande d'aide sur la plateforme Agir.

- **Problème 2** : Dans l'onglet « Calcul CO2 », le facteur d'émission à l'échappement et l'unité du facteur d'émission ne sont pas calculés correctement (cf. capture ci-dessous).

Facteur d'émission à l'échappement	Unité du facteur d'émission
#NOM?	#NOM?
#NOM?	#NOM?

Solution 2 : Dans ce cas, aucune action de votre part n'est nécessaire. Nous recalculerons avec notre version d'Excel, le facteur d'émission ainsi que toutes les cellules qui en découlent comme les tonnes de CO2 évitées.

- **Problème 3** : La case à cocher dans le « Volet financier » n'est pas disponible (cf. capture ci-dessous).

Veuillez cocher la case ci-dessous pour accepter les conditions suivantes, faute de quoi votre dossier de demand

FALSE

Les coûts du projet objet de la présente demande pourraient évoluer en cas d environnemental. Dans un tel cas j'accepte que la sélection et le classement d demande initialement déposée.

Solution 3 : Dans ce cas, veuillez remplir la cellule « FALSE » par un « X » majuscule pour accepter les conditions.

Remarque n° 3 sur les délais contractuels du programme :

Etant donné que l'ensemble des aides doit être engagé avant la clôture du programme, le 31 décembre 2028, et en considération des délais de traitement de fin de contrat (rapport final, justification éléments financiers, paiement), les trois clauses spécifiques s'appliqueront et seront ajoutées au contrat de subvention des lauréats :

- La remise des éléments financiers nécessaires au paiement devra se faire dans **un délai maximum de 2 mois** après la fin de la durée contractuelle.
- Pour les projets faisant l'objet d'un financement par voie de location longue durée (LLD), aucune dépense ne sera éligible après le **30/06/2028** et dans la limite de prise en compte des dépenses sur une durée d'un maximum de 36 mois de location.
- Pour les contrats de financement faisant l'objet d'un achat en propre ou par voie de crédit-bail, la mise en service de l'ensemble des véhicules objet du présent financement doit avoir lieu avant le **15/05/2028**.

Question 1 : Quelles sont les modalités de paiement selon les différents modes de financements ?

Réponse :

Dans le cas d'une acquisition sur fond propre, la procédure de versement de l'aide est la suivante :

- Avance sur preuve de démarrage de 50% (preuve de démarrage : transmission du bon de commande signé)
- Solde sur validation du rapport final et présentation d'un Etat Récapitulatif Global des dépenses signées par le représentant légal du bénéficiaire, accompagné d'un certificat de contrôle établi et signé par un comptable public, un commissaire aux comptes ou un expert-comptable indépendant.

Dans le cas d'une acquisition par crédit-bail, la procédure de versement de l'aide est la suivante :

- La totalité de l'aide prévisionnelle est versée au crédit-bailleur sur remise de la facture d'acquisition des véhicules et transmission du contrat de crédit-bail signé si celui-ci n'a pas déjà été fourni.
- Le crédit-bailleur est chargé de retrancher l'aide sur les mensualités du bénéficiaire final de l'aide. En cas de rupture prématurée du contrat de crédit-bail, une partie de l'aide perçue sera reversée à l'ADEME.

Dans le cas d'une location longue durée, la procédure de versement de l'aide est la suivante :

- Avance sur preuve de démarrage de 50% (preuve de démarrage : contrat de location signé)
- Solde sur validation du dernier rapport d'exploitation reçu pendant la période contractuelle et présentation d'un Etat Récapitulatif Global des dépenses signées par le représentant légal du bénéficiaire, accompagné d'un certificat de contrôle établi et signé par un comptable public, un commissaire aux comptes ou un expert-comptable indépendant.

Question 2 : Comment justifier la consommation du véhicule de référence sans tenir compte des consommations d'un camion existant ?

Réponse : Comme écrit dans le cahier des charges de ce dispositif : "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".

En ce sens, le relevé des consommations peut être un élément de justification, cependant, la démonstration de la pertinence de l'utilisation de ce relevé du fait de la similitude de l'usage et du véhicule est indispensable. Nous rappelons ici qu'il est attendu une justification de la consommation du **véhicule de référence et non du véhicule actuellement utilisé** (cf. paragraphe 5.6.1 du cahier des charges).

Question 3 : Doit-on appliquer un pourcentage à ces surcoûts pour avoir un montant d'aide maximale (plafonnée par les valeurs données au paragraphe 7.5.1.) ?

En 2023, on appliquait un pourcentage de 60 % aux surcoûts pour calculer l'assiette d'aide.

Cette année, il semblerait qu'il n'y ait pas d'assiette de défini : doit-on considérer que c'est 100 % ?

Réponse : Nous vous renvoyons au paragraphe 7.4 définissant en fonction des typologies de financement et de projet les dépenses éligibles au titre de ce dispositif.

Les montants d'aides maximums par véhicule sont définis comme étant le minimum entre le montant des dépenses éligibles par véhicule et le montant des plafonds d'aides par véhicule définis dans le paragraphe 7.5.1 du cahier des charges.

Nous rappelons ici que dans le cadre de ce dispositif les dossiers de candidature seront soumis à une procédure de mise en concurrence incluant un classement selon le critère de notation défini dans le cahier des charges. A ce titre, le critère de notation est fonction entre autres du montant d'aides publiques demandées.

Question 4 : il est indiqué en page 6, au 5.2 « *Engagement lié aux informations transmises* », que « *Si un écart entre les éléments quantifiables déclarés (...) et les éléments quantifiables (...) durant l'exécution contractuelle est constaté (...) une partie de la subvention ne sera pas versée 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 ;*
- (...) »

Pourriez-vous nous indiquer si ce sont bien **les écarts à la baisse uniquement** qui sont à prendre en compte dans le cadre de ces remboursements de la subvention ?

Réponse : Nous vous confirmons qu'il ne s'agit que des écarts à la baisse qui entraîneront le processus inscrit au cahier des charges auquel vous faites référence.

Question 5 : Cet AAP peut-il concerner les véhicules/engins des entreprises de Bâtiment ?

Réponse : L'éligibilité d'un candidat sera évaluée au regard de l'activité du projet pour laquelle l'aide est demandée et non pas au regard de l'activité principale de l'entreprise. Les projets éligibles seront donc ceux dont l'activité représente du transport routier de marchandises ou de voyageurs. De plus, nous confirmons que le transport de déchets, matériaux, etc. est considéré comme du transport de marchandises.

Question 6 : Comment sont vérifiés les kilomètres réellement parcourus ?

Réponse : Comme indiqué dans le cahier des charges du dispositif, un rapport d'exploitation sera à remettre annuellement pendant trois ans. Les kilomètres réels parcourus seront transmis dans ces documents.

Question 7 : Est-ce qu'il y a un bonus si le nombre de km parcourus est plus important que prévu dans le dossier de candidature (le coût de la tonne CO2 économisé deviendra plus faible) ?

Réponse : Non, pour respecter le caractère incitatif de l'aide, la demande d'aide ne peut pas être revue à la hausse après le dépôt du dossier de candidature.

Question 8 : Quels sont les cas de force majeure ?

Réponse : Comme mentionné dans le cahier des charges : « 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. »

Question 9 : Comment est pris en compte par l'ADEME la modification du contrat de transporteur par le chargeur (qui peut entraîner le cas échéant la baisse éventuelle des kms parcourus mais qui indépendante de la volonté du transporteur) ?

Réponse : Le candidat s'engage à réaliser le projet décrit dans son dossier de demande d'aides. En ce sens, les kilomètres annoncés dans le cadre du dossier lauréats devront être parcourus. Sans quoi des sanctions pourront être appliquées (cf. paragraphe 5.2 du cahier des charges).

Question 10 : Comment la consommation théorique doit-elle être justifiée ? Sur quelle base justifie-t-on la consommation du véhicule diesel équivalent ? Celle d'un moteur thermique de la même marque que celle du constructeur du véhicule électrique du dossier de candidature pour avoir des données réelles ?

Réponse : Conformément à la mention du cahier des charges paragraphe 5.6.1 : « 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. »

Question 11 : Quelles sont les éléments de justification à fournir en annexe pour justifier des chiffres des deux sous-critères de l'« Impact technique » (Point 6.2) ?

Réponse : Le cahier des charges a été mis à jour le 26/08/2024. Dans cette nouvelle version (V2 disponible sur la plateforme AGIR du dispositif), le critère « Impacts technologiques » n'est donc plus d'actualité.

Question 12 : Sur quelle base se justifie le ressort territorial de l'AOM <400 000 habitants ?

Réponse : Veuillez trouver ci-dessous des ressources permettant d'identifier la liste complète des AOM au 1^{er} janvier 2024 ainsi que la spécification du nombre d'habitants des AOM en France en fonction de leur type (Commune, Communauté d'agglomération, Communauté de communes, Communauté urbaine, Métropole, Pôle d'équilibre territorial et rural, Syndicat intercommunal, Syndicat mixte ou Régions).

- <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/liste-et-composition-des-autorites-organisatrices-de-la-mobilite-aom/>
- <https://www.transbus.org/reseaux/aom.html>

Question 13 : Est-il possible dans ce contexte de déroger, pour une petite partie des véhicules concernés, à la règle d'éligibilité des projets ayant connu un démarrage avant le dépôt de la candidature ?

Réponse : Comme vous le soulignez, « 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. » (cf paragraphe 5.3 du cahier des charges).

Afin de respecter l'effet incitatif de l'aide, aucune exception ne sera possible.

Question 14 : Dans la partie 6.1 Critère 1 : Gains environnementaux l'accent est mis sur la durée de vie des batteries des véhicules électriques, sans que la durée de vie soit précisée. Qu'entendez-vous par durée de vie ? Est-ce qu'un seuil maximal de la capacité de la batterie est défini du côté de l'ADEME ? Par exemple, est-ce que l'ADEME considère que la batterie est arrivée à terme lorsque sa capacité est en dessous de 30% ?

Réponse : Le fichier Excel de candidature qui devra être complété pour chaque dépôt de dossier est disponible sur la page Agir du dispositif.

Ce fichier permet, en onglet « 3- Calcul CO2 » d'estimer la durée de première vie des batteries des véhicules choisis en fonction des informations renseignées.

Question 15 : Pouvez-vous apporter quelques précisions sur le point suivant :

« 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. »

En effet, la norme est complexe et propose plusieurs niveaux de qualification.

Réponse : Le cahier des charges a été mis à jour le 26/08/2024. Dans cette nouvelle version (V2 disponible sur la plateforme AGIR du dispositif), le critère « Impacts technologiques » n'est donc plus d'actualité.

Question 16 : Dans l'éventualité où le devis transmis est réalisé en direct auprès d'un constructeur mais que nous passons finalement commande par le biais d'une centrale d'achat, la demande reste-t-elle valide ?

Réponse : Les dépenses restent éligibles aux aides à condition que le véhicule soit strictement identique entre le devis constructeur et le devis de la centrale d'achat.

Question 17 : Concernant le véhicule de référence, je crois comprendre qu'il s'agit d'un véhicule diesel neuf de même catégorie. Est-ce bien cela ? Doit-il également être du même constructeur que le véhicule électrique ?

Réponse : Effectivement, un véhicule thermique diesel de même catégorie peut être considéré comme le véhicule de référence. Les constructeurs peuvent être différents entre le véhicule électrique et le véhicule de référence.

Question 18 : Une AOM a reçu un devis d'un constructeur et est en cours de négociation avec celui-ci. Si les négociations n'aboutissent, il est possible qu'une nouvelle mise en concurrence soit lancée. Faudra-t-il lors de cet AAP et la phase de candidature, donner des indications sur le constructeur pour justifier de son implication dans la filière industrielle ? Si le constructeur change entre le dépôt du dossier et la réalisation du projet, est-ce un problème ?

Réponse : Il est nécessaire que le choix du véhicule (modèle, constructeur, tonnage...) soit arrêté pour déposer un dossier de demande d'aide. La méthode et les règles de validation des modifications de projet sont inscrites à l'article 5.1 du cahier des charges.

Question 19 : Je souhaite répondre à l'appel à projet « véhicules lourds électriques 2024 » et je me permets de vous demander si je dois prévoir une délibération en conseil communautaire.

Réponse : Aucune obligation n'est mentionnée dans le cahier des charges concernant la nécessité d'une délibération en conseil communautaire.

Question 20 : Nous avons pour projet de lancer une commande pour 2 navettes électriques Bluebus, en prévision de la future desserte d'une grande salle événementielle en septembre 2025. Pour des questions de délai, nous prévoyons de passer par la centrale d'achat UGAP. Les bons de commande devront partir au plus tard pour la fin octobre pour pouvoir les recevoir à l'été 2025. Est-ce un délai qui peut correspondre au cadre de l'AAP ?

Réponse : Vous pouvez, une fois votre demande d'aide déposée, passer la commande des véhicules, mais vous n'aurez aucune certitude, avant l'annonce des lauréats, d'être éligible à une aide dans le cadre de cet AAP. N'ayant aucune visibilité sur la volumétrie des dossiers à instruire pour cet AAP, nous ne pouvons pas nous engager sur une date d'annonce des lauréats.

Question 21 : Est-ce qu'un plafond de subventions est prévu par collectivité ?

Réponse : Comme indiqué dans l'article 7.5 du cahier des charges, « *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 économique).* ».

Question 22 : Le groupage et portage de commande groupée est-il possible ? dans le cas d'un grand groupe de transport possédant plusieurs entités régionales différentes.

Réponse : Oui, cela est possible à condition que l'entité du groupe qui porte la commande (société ayant la personnalité morale) réalise et supporte effectivement l'investissement. Cette société doit donc être en mesure de justifier l'investissement (les commandes) ainsi que les éléments techniques demandés préalablement à la conclusion du contrat (Cf. critères de notation, article 6 du CDC) et lors de l'exécution du contrat (rapports final et d'exploitation, article 8.2 et 8.3 du CDC).

Question 23 : Pouvons-nous en tant que fournisseur de service en Energie et de recharge porter le projet de subvention pour nos clients transporteur ?

Réponse : Etant donné que l'ADEME ne contractualise qu'avec les bénéficiaires de l'aide, vous ne pouvez pas déposer un dossier à la place de vos clients. Néanmoins, lors du dépôt du dossier, il est possible de rajouter votre contact, en plus des contacts du bénéficiaire, afin que vous puissiez « gérer » l'avancement du dossier pour vos clients.

Question 24 : Nous souhaitons faire l'acquisition d'un tracteur électrique qui remplacerait un tracteur Diesel. Dans le cadre du projet est-il indispensable que ce tracteur utilisé actuellement soit remplacé par l'électrique car ce véhicule n'est pas très vieux et aux dernières normes environnementales.

Réponse : Le présent appel à projet n'est pas spécifiquement lié au remplacement d'un véhicule thermique diesel d'une flotte actuelle par un véhicule électrique. La gestion de votre flotte vous est réservée. Comme indiqué dans le cahier des charges, le véhicule électrique sera comparé à un véhicule de référence qui 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".

Question 25 : Dans le pdf comportant déjà un jeu de questions/réponses, les questions 2 et 10 concernent déjà la notion de consommation théorique. Toutefois, à l'heure où je vous écris, je ne comprends pas ce que signifie des données qualitatives. Serait-il possible d'avoir un exemple concret des éléments attendus par l'ADEME ?

Réponse : Les éléments qualitatifs permettant de justifier la consommation estimée du véhicule correspondent à la description du véhicule et de son usage (transport urbain, véhicule avec équipements spécifiques (frigorifique), trajet avec dénivelé important...). Ces éléments sont aussi destinés à montrer la pertinence de la comparaison entre la consommation des véhicules actuellement roulant (donnée disponible via un relevé de consommation par exemple) et la consommation potentielle des véhicules de référence (usage similaire, topographie des tournées similaires, puissance moteur identique, charge identique, etc.).

Question 26 : Y a-t-il une date limite pour commander ? En effet, une durée de 24 mois est indiquée entre la commande et la livraison, mais il n'y a pas de date limite pour commander.

Réponse : Il n'y a pas de date limite pour commander les véhicules. La seule date limite est celle de la clôture du programme CEE E-Trans au 31 décembre 2028 et porte sur la mise en service des véhicules. A cette date, toutes les aides devront être versées, tous les véhicules mis en service et aucune prolongation de contrat ne pourra être réalisée.

Question 27 : Nous prévoyons de commander sur plus vagues annuelles via un seul marché à bons de commande. Pouvons-nous valoriser plusieurs vagues de commande ?

Réponse : Il est possible de réaliser plusieurs vagues de commandes des véhicules tant que la date limite de mise en service est respectée (cf question 26).

Question 28 : Nous aurons besoin de faire une délibération pour permettre à l'un de nos élus de signer la commande par la suite. Est-ce que cette délibération est considérée comme un « engagement juridiquement contraignant » ?

Réponse : La seule délibération en conseil communautaire autorisant la signature d'un acte (bon de commande ici) n'est pas considérée comme un engagement juridiquement contraignant au regard de la notion d'incitativité.

Question 29 : Les portes-véhicules sont-ils éligibles au dispositif à partir du moment où ils respectent bien les catégories de véhicules cible (N2 et N3 pour les marchandises) ?

Réponse : Oui, les portes-véhicules de catégorie N2 ou N3 seront considérés éligibles dans le cadre du transport de marchandises.

Question 30 : Le plafond d'aide signifie donc qu'on peut avoir une aide inférieure ? Si oui y a-t-il de gros écarts en général ?

Réponse : Le plafond d'aide détermine le montant maximal de l'aide. La demande d'un montant inférieur dépend de votre projet et des véhicules électriques et de référence choisis. Pour rappel, le calcul du montant de l'aide est défini dans l'article 7.4 du cahier des charges.

Question 31 : La consommation du véhicule de référence doit-elle être estimée par le constructeur ?

Réponse : Les justifications de la consommation du véhicule de référence peuvent être diverses et multiples. L'estimation de cette consommation par le constructeur est un élément de réponse possible. Toutefois, des éléments qualitatifs supplémentaires sur les spécificités liées à l'usage du véhicule seront attendus.

Question 32 : Si on exploite aujourd'hui des bus au gaz le véhicule de référence doit être tout de même le véhicule thermique et non le bus au gaz ?

Réponse : Pour rappel, selon l'article 5.6.1. du cahier des charges, 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.* ». Le choix de la motorisation du véhicule de référence est donc donné au candidat. Il n'est donc pas nécessaire que le véhicule de référence soit un véhicule thermique.

Question 33 : Le critère de sélection favorise les véhicules à grande capacité de batterie : ne faudrait-il pas encourager des véhicules avec le juste besoin en capacité (économie des ressources) ?

Réponse : Pour un même trajet et un même usage, un véhicule qui aurait une plus grande capacité de batterie devra recharger moins souvent ses batteries qu'un véhicule qui aurait une plus petite capacité de batterie. La durée de vie des batteries étant principalement liée au nombre de cycles de charge/décharge (2000 cycles), la durée de la première vie des batteries du véhicule ayant une plus grande capacité de batterie sera plus longue que celle du véhicule ayant une plus petite capacité de batterie. Ainsi, le critère de notation tel qu'il a été défini dans cet appel à projets, n'encourage pas les véhicules à grande capacité de batterie mais encourage ceux dont la durée de la première vie des batteries est la plus longue.

Question 34 : Peut-on acheter ou louer un véhicule d'occasion de faible kilométrage ?

Réponse : Non, d'après l'article 5.6.2 du cahier des charges, seuls les véhicules neufs (hors cas de retrofit) sont éligibles.

Question 35 : Les navettes urbaines 100% électriques type 6m sont également uniquement pour les AOM ?

Réponse : Comme indiqué dans l'article 5.4 du cahier des charges, le lot « autobus » est constitué des autobus de catégorie M2 et M3 et des navettes urbaines 100% électrique à batterie. En outre, le lot « autobus » réservé aux AOM dont le ressort territorial compte moins de 400 000 habitants est ouvert aux entreprises délégataires de services publics de transport sous réserve que les véhicules soient récupérés par l'AOM à la fin de la DSP.

Question 36 : Comment est calculée l'aide dans le cas de location de longue durée (comme l'aide est sur 36 mois au maximum et pour calculer les écarts tarifaires entre 2 durées) ?

Réponse : Le calcul des dépenses éligibles est indiqué à l'article 7.4 du cahier des charges. En particulier, pour la location longue durée, les projets de contrat de LLD du véhicule électrique et de référence devront être réalisés sur les mêmes durées pour pouvoir comparer les mensualités.

Question 37 : Peut-on déposer des dossiers non finalisés avec les clients (par exemple, si nous n'avons pas encore le marché avec le client) ?

Réponse : Non, seuls les dossiers matures pourront recevoir une aide dans le cadre de ce dispositif.

Question 38 : Dans le cas d'un financement en crédit-bail, une modification de crédit bailleur entre le dépôt de dossier et la signature de la convention tripartite sera-t-elle bien acceptable étant donné la non-détérioration de la notation du projet ?

Réponse : Oui, il sera possible, avant contractualisation, de changer de crédit-bailleur. Ce changement faisant l'objet d'une modification de projet, il devra impérativement être signalé à l'ADEME. L'ensemble des règles relatives aux modifications de projet indiquées à l'article 5.1 du cahier des charges s'appliqueront.

Question 39 : Marque = Retrofiteur ou marque d'origine ?

Réponse : Dans le cas d'un rétrofit d'un véhicule thermique en véhicule électrique, le constructeur à identifier est le concepteur et l'installateur du pack de rétrofit.

Question 40 : Pour les collectivités, étant soumis au code des marchés publics, il faut donc avoir terminé sa procédure de mise en concurrence pour connaître les TC02 évitée ?

Réponse : Etant donné que les informations techniques du/des véhicules électriques (constructeur, modèle, tonnage...) devront être renseignées lors du dépôt du dossier, il est nécessaire que la procédure de mise en concurrence dans le cadre d'un marché public soit terminée.

Question 41 : Que signifie l'abréviation HTR ?

Réponse : Hors Taxe Recalculé.

Question 42 : Il existe des véhicules électriques qui sont des innovations n'existant pas en thermique, comment fait-on pour trouver un véhicule de référence dans ces cas-là ?

Réponse : Le véhicule électrique éligible doit respecter les catégories identifiées à l'article 5.6.2 du cahier des charges même s'il s'agit effectivement d'une innovation. Dans ces conditions, un véhicule de référence (thermique ou pas) de même catégorie peut être trouvé, qu'il soit du même constructeur ou pas. En effet, il est possible que le véhicule de référence ne provienne pas du même constructeur que le véhicule électrique souhaité.

Question 43 : Dans le cas de deux demandes différentes pour deux entreprises appartenant à un même groupe, faut-il faire une demande par entreprise sachant que l'investissement sera fait par ces dernières et non par le groupe ?

Réponse : Oui dans ce cas. Le groupe n'a pas la personnalité juridique ou personnalité morale en droit français. Chaque entité disposant de la personnalité morale qui réalise et supporte l'investissement dépose sa demande.

Question 44 : Par capacité nette de la batterie, vous entendez bien capacité utile (exploitable) et non pas capacité installée ?

Réponse : Est entendu par capacité nette la capacité utile et exploitable pour le fonctionnement du véhicule, qui s'oppose à la capacité brute des batteries.

Question 45 : À véhicule équivalent, un client lauréat peut-il décider : de changer de fournisseur de camion et/ou de changer d'établissement de crédit ?

Réponse : Il s'agit de modifications de projet qui seront traitées selon la doctrine disponible à l'article 5.1 du cahier des charges et rappelé ici : aucune modification substantielle ne sera acceptée, sauf cas de force majeure. En particulier, le changement d'établissement de crédit est possible car ne représente pas une modification substantielle. Quant au changement de constructeur, l'ADEME traitera chaque demande au cas par cas. Dans tous les cas, nous vous rappelons que toute modification de projet doit impérativement être signalée à l'ADEME.

Question 46 : Vous avez évoqué le fait de ne pouvoir répondre que sur un seul lot, comment faisons-nous si nous avons par exemple un autocar et un autobus en demande ?

Réponse : Dans ce cas, il faudra déposer deux dossiers distincts car les véhicules appartiennent à deux lots différents.

Question 47 : Est-ce que le calcul des émissions de CO2 prend en compte la construction/ fin de vie du véhicule (avantage du retrofit) ?

Réponse : Non, il s'agit uniquement des émissions en tonnes de CO2 équivalent évitées à l'échappement.

Question 48 : Un candidat lauréat 2023 peut-il être éligible sur un dossier équivalent non concrétisé par le passé de manière contractuelle ?

Réponse : Si le dossier lauréat en 2023 n'a pas été contractualisé et a bien été abandonné à la suite de la notification du porteur de l'arrêt de son projet alors il est possible de déposer un dossier de demande d'aide équivalent dans le cadre de cet AAP. Néanmoins, comme il s'agit d'une aide à effet incitatif, les investissements (commandes) prévus pour le projet doivent être réalisés après le dépôt de la demande d'aide.

Question 49 : Qu'entendez-vous par : nom du partenaire envisagé ? Volet 2 financier. La case H49 est-elle modifiée ?

Réponse : Le nom du partenaire envisagé correspond au constructeur/rétrofiteur du véhicule électrique envisagé.

Concernant la case H49, le fichier de candidature a été mis à jour.

Question 50 : Une entreprise lauréate peut-elle signer un bon de commande 2 ou 3 ans après la notification, sachant que dans ce cas l'offre de financement peut être caduque (évolution des taux), la spécificité technique du camion peut avoir évolué (et en conséquence le prix), tout comme l'offre du carrossier pour un porteur ? Si on rajoute un délai de 24 mois pour l'exécution du projet... Quelle réponse l'ADEME apporte-t-elle à cette question ?

Réponse : Avant la date de clôture du programme, le 31 décembre 2028, il faudra que :

- L'ensemble des véhicules soit en service
- L'ensemble des livrables ait été transmis et validé par l'ADEME
- La totalité de l'aide ait été versée au lauréat (délai de 3 mois)

Les délais de livraison, d'essais et de mise en circulation seront à anticiper pour respecter la durée de 24 mois maximal pour l'exécution du projet ainsi que la date de clôture du programme.

De plus, concernant les modifications liées à l'offre de financement, les modalités de traitement sont définies à l'article 5.1 du cahier des charges.

Question 51 : Pour les utilitaires avez-vous les aides ADEME également ?

Réponse : L'ADEME ne propose pas de dispositif de soutien aux véhicules utilitaires.

Question 52 : Lorsque l'usage du camion est plus en statique qu'en roulage, comment devons-nous compléter le KM annuel ?

Réponse : Dans le cas d'une consommation plus importante en statique qu'en roulage, il n'est pas demandé au candidat d'augmenter le nombre de kilomètres estimés (qui sera donc différent du nombre de kilomètres réalisés et entraînera un retrait d'une partie ou de la totalité de l'aide à la fin du projet). Seule la consommation électrique estimée du véhicule électrique pourra être modifiée afin de prendre en compte cette surconsommation, à l'instar de la consommation du véhicule de référence. La valeur sera étudiée par l'ADEME qui vérifiera la cohérence de celle-ci avec les éléments qualitatifs de justification de la consommation du véhicule de référence liés à l'usage et aux équipements du véhicule. En cas d'incohérence, l'ADEME reviendra vers le candidat lors de la phase d'instruction approfondie pour clarifier cette valeur.

Question 53 : Lors du dernier webinaire, une question avait été posée demandant d'expliquer pourquoi le segment N2 4,2 t à 7,5t avait été exclu du dispositif. Aucune réponse n'a été apportée dans le compte rendu. Pourriez-vous apporter une réponse ? Pour rappel, le taux d'électrification du segment est à 0,25% en 2023 et 0,84% en 2024 à date.

Réponse : Selon les chiffres ministériels, les véhicules N2 < 7,5 tonnes ont un taux de pénétration du marché jugé suffisant pour ne pas nécessiter d'une aide publique visant à soutenir leur acquisition.

Question 54 : Devons-nous fournir un devis/offre commerciale pour l'acquisition d'un véhicule neuf, lors du dépôt de la candidature ?

Réponse : Nous vous invitons à prendre connaissance du cahier des charges de l'appel à projets et notamment l'article 1 qui décrit la liste des documents obligatoires pour la constitution du dossier de candidature.

Question 55 : Une entreprise peut-elle déposer un dossier si elle a déjà bénéficié ou déposé un dossier guichet PME ?

Réponse : Il n'est pas possible de déposer un dossier de demande d'aide à l'AAP pour un véhicule ayant déjà bénéficié d'une aide dans le cadre du dispositif PME. Les immatriculations des véhicules aidés dans le cadre de l'AAP seront vérifiées, et si un véhicule a déjà été subventionné dans le cadre du dispositif de soutien PME, l'aide perçue via l'AAP sera retirée. Néanmoins, s'il s'agit d'un véhicule différent (immatriculation différente), une entreprise ayant reçu une aide dans le cadre du dispositif de soutien PME peut tout à fait déposer un dossier de demande d'aide à l'AAP.

Question 56 : Les aides ne seront que sur l'utilisation avant le 31/12/2028 ? au vu des délais de livraisons de véhicules, cela veut presque dire : PAS D'AIDE ?

Réponse : Selon les retours d'expérience des lauréats de l'appel à projet 2023 et notre connaissance de la filière, le comité de pilotage a jugé la durée de 24 mois maximale pour l'exécution de l'opération suffisante pour assurer la livraison des véhicules.

Question 57 : J'ai entendu que le retrofit électrique n'était pas encore opérationnel pour les poids lourds, est-ce bien le cas ?

Réponse : Le retrofit d'un véhicule thermique en électrique est une pratique qui se développe rapidement ces dernières années. L'offre la plus développée aujourd'hui concerne les autocars. Pour ce qui est des poids lourds (tracteurs, porteurs), l'offre est moins avancée, mais différents acteurs proposent déjà des kits de retrofit pour ces catégories de véhicules.

Question 58 : Pour les lauréats, quel sera l'échéancier de versement des aides ? Est-il possible d'annualiser les demandes de versements intermédiaires, au prorata des dépenses réalisées et justifiées ?

Réponse : cf question 1.

Question 59 : Les subventions sont-elles possibles pour l'achat de véhicules étrangers ne disposant pas d'un réseau d'entretien national ?

Réponse : Il est tout à fait possible de déposer un dossier de demande d'aide pour des véhicules de marques étrangères. Cependant, ces véhicules doivent être homologués selon la réglementation européenne.

Question 60 : Les consommations des équipements frigorifiques sont-elles prises en compte pour l'équipement de référence ?

Réponse : Oui, les équipements spécifiques entraînant une surconsommation peuvent être pris en compte dans l'estimation et la justification de la consommation du véhicule de référence et celle du véhicule électrique.

Question 61 : Les TRR prototypes à l'hydrogène sont-ils éligibles ?

Réponse : Non, seuls les véhicules à motorisation 100% électrique à batterie sont éligibles au programme CEE E-Trans 2024 et donc à cet AAP.

Question 62 : La collectivité doit délibérer sur la demande d'aide avant la clôture du 7/10 ?

Réponse : Si la délibération de la collectivité implique le dépôt du dossier de demande d'aide complet alors oui. Tous dossier reçu après le 07/10 à 17h00 ne sera pas instruit et ne pourra pas prétendre à une aide dans le cadre de cet AAP. De plus, nous vous demandons de déposer des projets matures afin de ne pas bloquer du budget qui pourrait profiter à d'autres projets.

Question 63 : Le suramortissement doit-il être mentionné dans les aides publiques ?

Réponse : Les aides publiques souhaitées ou sollicitées liées au suramortissement doivent être indiquées dans le volet financier du fichier de candidature. Toutefois, dans ce cas particulier, ces aides ne seront pas comptabilisées dans le total des aides publiques pour le calcul du critère de notation.

Question 64 : Les organismes de formation sont-ils éligibles ?

Réponse : Les organismes de formation ne sont pas éligibles. En effet, selon l'article 3 du cahier des charges, « 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. ». L'éligibilité du dossier sera évaluée au regard de l'activité du projet.

Question 65 : L'origine des véhicules entre-t-elle dans les critères de notation ?

Réponse : Non, l'origine des véhicules n'est pas un critère de notation.

Question 66 : Mon prédécesseur a créé un compte sur agir pour mon entreprise et est parti sans nous laisser les accès puis je créer un nouveau compte pour mon entreprise ?

Réponse : Veuillez contacter l'assistance informatique pour les utilisateurs directement via la page Agir du dispositif.

Question 67 : Est-ce que les sociétés de location courte durée sont éligibles ?

Réponse : Non, seul l'exploitant final des véhicules peut déposer un dossier de demande d'aide.

Question 68 : Est-ce que l'ADEME subventionne aussi l'installation photovoltaïque (avec batteries) permettant de recharger les véhicules avec zéro consommation sur le réseau pour atteindre la neutralité carbone et un avoir projet plus vertueux ?

Réponse : Cet appel à projets concerne uniquement « les 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. ». L'ensemble des dispositifs opérés par l'ADEME est disponible sur le site web <https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

Question 69 : Il est noté au cahier des charge p.10 " en l'absence de justificatif de la consommation renseignée dans le fichier de calcul, le dossier sera considéré inéligible". Il est donc crucial de comprendre quel justificatif est acceptable et attendu de votre part ?

Réponse : Le dossier sera jugé inéligible si et seulement si l'annexe « E-trans - Justificatif de consommation du véhicule de référence - 2024.docx (DOCX, 0.05 Mo) », disponible sur la plateforme AGIR de l'AAP, n'est pas complétée et déposée lors du dépôt de la demande d'aide. Si la consommation déclarée nous paraît incohérente, ou que la justification apportée n'est pas assez détaillée, nous reviendrons vers le candidat pour obtenir plus de précisions. Nous ne pouvons pas donner une liste exhaustive des justificatifs acceptables car ceux-ci dépendent de chaque projet. Néanmoins, la consommation moyenne du véhicule de référence calculée par le constructeur est, par exemple, une justification acceptable.

Question 70 : Quel est le délai de réception de la convention après annonce des lauréats ?

Réponse : Nous ne pouvons pas nous engager sur le délai de la phase de contractualisation des lauréats étant donné l'inconnue sur la volumétrie des dossiers déposés.

Question 71 : Dans le fichier Excel de fichier de candidature, dans la colonne J30, on ne peut pas sélectionner autre chose que des autobus et autocars. Comment faire pour renseigner un N3 ?

Réponse : La case J30 de l'onglet « 3- Calcul CO2 » fonctionne de notre côté lorsque nous téléchargeons le fichier Excel de candidature directement depuis la page AGIR du dispositif. Nous vous invitons à tenter de retélécharger le fichier. Une fois ceci-fait, vous devriez, en case J30 trouver une liste déroulante avec 11 choix possibles correspondant à chaque catégorie de véhicules. Si le problème persiste, nous vous invitons à nous contacter via l'adresse mail suivante : E-Trans-AAP@ademe.fr.

Question 72 : Vous mentionnez que le lauréat doit s'engager à suivre un processus de sensibilisation et de formation aux problématiques de report modal. Contrairement à la sensibilisation (étape 1 du dispositif REMO) qui intervient avant l'engagement, la formation sectorielle spécifique (étape 5) intervient après la signature de l'accord d'engagement de l'entreprise (étape 4). Cela reviendrait donc à conditionner le versement de l'aide à l'engagement préalable de l'entreprise de transport routier de marchandises à transférer une partie de ses flux sur des modes de transport massifiés. Quid des entreprises qui ne disposent pas de flux éligibles au report modal ?

Réponse : L'article 8 du cahier des charges présente l'ensemble des engagements des lauréats. Il est mentionné qu'un processus de sensibilisation et de formation aux problématiques du report modal et de transport en mode massifié doit être réalisé dans le cas d'un projet de transport routier de marchandises. Dans le cas où le lauréat n'aurait aucun flux éligible au report modal, celui-ci pourra être exempté de formation au report modal sous réserve d'apporter les justifications nécessaires à l'inéligibilité de ses flux. Pour rappel, les programmes CEE EVE et REMOVE sont deux options permettant d'aider les lauréats dans la réalisation de leurs engagements mais l'adhésion à ces programmes n'est en aucun cas obligatoire.

Question 73 : Comment le critère CO2 va favoriser les projets en ZFE dans les centres urbains, projets qui peuvent avoir des kilométrages plus faibles ?

Réponse : Le critère de notation ne se base plus sur les émissions en tonnes de CO2 équivalent évitées par an mais sur les émissions en tonnes de CO2 équivalent sur la durée de la première vie des batteries. Ainsi, les véhicules électriques

faisant peu de kilomètres auront une durée de première vie des batteries plus longue que les véhicules faisant beaucoup de kilomètres. Le critère kilométrique est donc nuancé avec la prise en compte du vieillissement accéléré des batteries.

Question 74 : Comment pouvons-nous être informés si un AAP est lancé sur 2025 ?

Réponse : En cas de lancement d'un AAP en 2025, un communiqué de presse officiel sera publié.

Question 75 : Quelles sont les valeurs conseillées pour le ratio entre le montant en euros demandé et les tonnes de CO2 évitées durant la première durée de vie de la batterie ?

Réponse : L'ADEME ne peut pas prédire le ratio à partir duquel un porteur de projet serait sûr d'être lauréat.

Question 76 : Pour être sûr, lot autobus est pour :

- Toutes les entreprises et pour les AOM, uniquement < 400'000hab
- Ou pour les AOM < 400'000 hab uniquement ?

Réponse : Le lot « autobus » réservé aux AOM dont le ressort territorial compte moins de 400 000 habitants est ouvert aux entreprises délégataires de services publics de transport sous réserve que les véhicules soient récupérés par l'AOM à la fin de la DSP.

Question 77 : Pour des bus électriques pour du transport scolaire, est-ce qu'un soutien écrit d'une communauté locale est un élément favorable au dossier ? (Région, département, communauté de commune...)?

Réponse : Seuls les documents décrits dans le cahier des charges sont nécessaires. Tout document qui n'est pas demandé dans le cahier des charges et qui serait déposé dans le dossier de demande d'aide ne sera pas considéré afin de respecter le principe de mise en concurrence défini par le RGEC.

Question 78 : La description technique du projet se fait sur un document à part ? Que doit il contenir ?

Réponse : La description technique du projet doit être détaillée directement dans le dossier de demande d'aide que vous avez créé via votre compte AGIR. Dans ce dossier, un onglet « Description » est disponible avec des indications pour vous aider au remplissage des informations attendues.

Question 79 : Concernant la consommation du véhicule de référence : si nous n'avons pas de véhicule thermique euro6 dans notre parc (pas de comparaison possible si je comprends bien) ; seule la consommation annoncée par le constructeur peut être utilisée ? Est-il possible de faire varier la consommation annoncée si le véhicule circulera sur une topographie particulière (ville très pentue) ?

Réponse : Si le trajet est effectué sur une topographie particulière induisant une consommation différente de celle indiquée par le constructeur, une justification sera attendue. Dans votre cas, le véhicule actuellement en exploitation n'étant pas Euro 6, il ne peut pas servir de véhicule de référence.

Question 80 : Étant donné que le 31/12/2028 est la date limite de versement des aides, pour les projets en LLD, comment seront traités les contrats de location de plus de 4 ans, après 2028 ? Les dépenses éligibles au-delà de cette date seront-elles comptabilisées ?

Réponse : Au-delà de la date de clôture du programme E-Trans le 31/12/2028, aucune aide ne pourra être versée. En ce sens, dans le cas d'une LLD, seules les dépenses effectuées avant le 31/12/2028 seront éligibles. Nous vous rappelons aussi que dans le cas d'une LLD, seuls les 36 premiers loyers peuvent faire l'objet d'une subvention.

Question 81 : Par rapport à la question sur l'utilisation en statique, on a l'habitude de considérer, sur un véhicule thermique, qu'une heure d'utilisation d'une grue de manutention équivaut à 60 km parcourus. Ce n'est donc pas anodin sur une moyenne aux 100 km !

Réponse : cf question 52.

Question 82 : Comment, sur quoi se baser pour calculer la consommation de référence ? Faut-il la conso calculée par le constructeur ?

Réponse : cf question 10.

Question 83 : Est-ce possible de déposer un dossier pour 10 véhicules et in fine n'en commander que 5 (par exemple en cas de perte de client) selon les mêmes caractéristiques (donc sans dégradation de la note €/CO2 ayant servi à classer le dossier) ?

Réponse : La perte d'un client n'étant pas considéré comme un cas de force majeure, cette situation n'est pas possible. La note du dossier n'est en effet pas dégradée. Cependant, le montant de l'aide accordé devrait être revue à la baisse, ce qui impacterait directement le classement de l'AAP.

Question 84 : Vous avez démarré le 26 au lieu du 21, pourquoi ne pas décaler la clôture ?

Réponse : La clôture de l'AAP est prévue le 07/10 afin de permettre une annonce des lauréats en 2024. En effet, un temps d'instruction incompressible est nécessaire et décaler la date de clôture remettrait en cause une annonce des lauréats en 2024.

Question 85 : Je comprends qu'il n'y a pas de système de coefficient ou autre pour les ZFE, qui sont prioritaires mais pour lesquelles il y a moins de km et donc un moins bon ratio, est-ce que cela fait l'objet d'un autre programme ?

Réponse : Il n'y a effectivement pas de système de coefficient pour les véhicules circulant dans des zones urbaines ou des ZFE et effectuant moins de kilomètres. Nous n'avons pas connaissance d'un programme proposant de soutenir les véhicules lourds électriques prioritairement en ZFE.

Question 86 : Quelle est l'origine des fonds alloués ? CEE, budget public, budget ADEME ?

Réponse : Le dispositif d'appel à projets véhicules lourds électriques 2024 s'inscrit dans le programme CEE E-Trans. Les fonds alloués sont des fonds CEE.

Question 87 : Les aides peuvent être cumulées avec d'autres aides d'organismes régionaux autre que l'ADEME ?

Réponse : Les aides publiques provenant d'organismes régionaux autres que l'ADEME peuvent être cumulées dans le respect des plafonds et intensités d'aides prévus dans le régime d'aides et la réglementation applicable aux financements publics cumulés.

Question 88 : Peut-on déposer plusieurs dossiers du coup pour respecter la notion des lots ? ex : mon entreprise souhaite acheter un porteur électrique et 1 tracteur électrique. Je dois déposer 2 dossiers ?

Réponse : Dans le cas où un candidat souhaiterait acquérir différents types de véhicules relatifs à différents lots, le candidat devra déposer autant de dossiers qu'il y a de lots concernés par sa demande.

Question 89 : Pour un groupe de sociétés, faut-il monter un dossier par société acquéreuse ?

Réponse : Le bénéficiaire de l'aide est la société qui réalise et supporte l'investissement. Le bénéficiaire de l'aide doit donc être en mesure de justifier l'investissement (les commandes) ainsi que les éléments techniques demandés

préalablement à la conclusion du contrat (Cf. critères de notation, article 6 du CDC) et lors de l'exécution du contrat (rapports final et d'exploitation, article 8.2 et 8.3 du CDC).

Dans le cas présent, si plusieurs sociétés acquièrent des véhicules, et donc réalisent et supportent les investissements, chacune d'elles doit déposer une demande.

Si le groupe est organisé différemment et que c'est seulement une des sociétés du groupe qui acquiert les véhicules pour l'ensemble des sociétés du groupe alors c'est la société qui réalise et supporte l'investissement global qui dépose une demande.

Question 90 : Dossiers classés par lots, donc pas de lots différents dans un dossier, mais peut-on alors présenter deux dossiers différents ?

Réponse : cf question 88

Question 91 : Si le dossier fait état de plusieurs familles de véhicules du même type (2 usages différents par exemple), est-ce que le dossier peut être subventionné partiellement ou bien la note est unique ? (1 dossier = 1 note).

Réponse : Chaque dossier sera affecté à un seul lot et n'aura qu'une seule note. Dans le cas où l'usage de deux véhicules identiques est différent, il est possible de renseigner une ligne par usage par véhicule dans le fichier de candidature onglet « 3- Calcul CO2 » afin de rendre compte de kilométrages/consommations différents par exemple.

Question 92 : Quelle est la dernière date de mise en circulation possible pour le véhicule ?

Réponse : cf réponse à la question 50

Question 93 : Les bornes sont éligibles à l'aide financière ?

Réponse : Non, les coûts relatifs à l'acquisition d'IRVE ne sont pas éligibles dans le cadre de ce dispositif.

Question 94 : Le véhicule de référence doit-il être nécessairement de la même marque que le véhicule électrique ?

Réponse : Non, il n'est pas nécessaire que le constructeur du véhicule de référence soit le même que celui du véhicule électrique.

Question 95 : Quelle est la solution de référence en cas deetrofit d'un véhicule ? Quid si le véhicule en service est un moteur à carburant HVO car le tonnage de CO2 évité sera plus bas que sur d'autres carburants fossiles ?

Réponse : Dans le cas du retrofit d'un véhicule, il n'y a pas de véhicule de référence. Les dépenses éligibles sont calculées sur la base du devis de la transformation en électrique. De plus, pour rappel, le véhicule de référence n'est pas le véhicule en service qui serait remplacé mais le véhicule qui aurait été acheté en l'absence de l'aide (cf article 5.6.1 du cahier des charges)

Question 96 : Le critère de notation ne conduit-il pas à favoriser les entreprises financièrement les plus solides (pouvant demander le moins d'aide possible) au détriment des PME et petites entreprises dont les capacités d'investissement sont traditionnellement plus limitées ?

Réponse : Le critère de notation et la mise en concurrence sont imposés par le règlement général d'exemption par catégorie, base juridique européenne sur laquelle repose le dispositif. Le dispositif de soutien PME du programme E-Trans a été ouvert afin de soutenir les petites structures ayant des capacités d'investissement plus faibles. Celui-ci a permis de soutenir l'acquisition et la location de véhicules lourds électriques par des PME pour un budget de 20 M€.

Question 97 : Où trouve-t-on l'annexe justificative de la consommation des véhicules de référence ?

Réponse : L'annexe s'intitule « E-trans - Justificatif de consommation du véhicule de référence - 2024.docx » et est disponible directement sur la page AGIR de l'AAP dans la partie « Préparez votre dossier » via le lien suivant : <https://agirpoulatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20240703/appele-a-projets-vehicules-lourds-electriques-2024-programme-cee-e-trans>

Question 98 : Pour le calcul tCO2 évité, à l'aide de l'annexe justificative de conso, devons-nous établir un itinéraire type pour calculer le gain potentiel entre un véhicule thermique et un véhicule électrique ? ou peut-on se baser sur les données du constructeur ?

Réponse : L'annexe justificative de consommation vise à justifier la consommation du véhicule de référence. Elle n'a pas pour objet de « calculer un gain potentiel entre véhicule thermique et véhicule électrique ». En revanche, établir un itinéraire type sur lequel le véhicule électrique sera opéré est un moyen adéquat pour proposer une justification de la consommation des véhicules (électriques et de référence).

Question 99 : Comment est utilisé le paramètre sur la chimie de batterie ? Il ne semble pas impacter la durée de vie calculée de la batterie alors que la chimie a un fort impact.

Réponse : La chimie de la batterie n'entre effectivement pas dans le calcul de la durée de vie. A ce jour l'état de l'art sur ce sujet ne permet pas de quantifier précisément, de manière fiable et ajusté à toutes les situations, l'impact de la chimie batterie sur la durée de vie de celle-ci.

Question 100 : Il y a-t-il un nombre minimum de véhicules par demande (lot) ?

Réponse : Non, il n'y a pas de nombre minimum de véhicules par demande. Un dossier de demande d'aide peut être déposé pour un seul véhicule.

Question 101 : Le demandeur peut-il indiquer plusieurs crédits bailleurs pour sécuriser son projet ? (l'accord de financement peut n'être confirmé qu'à la facturation du véhicule et non au dépôt du dossier).

Réponse : Non, seuls les dossiers matures pourront recevoir une aide dans le cadre de ce dispositif. Le crédit-bailleur final doit donc être défini lors du dépôt du dossier de demande d'aide.

Question 102 : Vous avez écrit que le bénéficiaire est l'exploitant, mais le texte de l'AAP précise que c'est l'acquéreur : cas d'autobus achetés par l'AOM et exploités en DSP par le délégataire. L'AOM reçoit l'aide, et non le délégataire. Tel que je le comprends.

Réponse : Dans le cas d'une délégation de service publique, l'AOM est l'acquéreur des véhicules et peut donc bénéficier de l'aide à ce titre.

Question 103 : En cas de LLD, l'aide sera-t-elle versée au porteur de projet ou au loueur ? Comme le CB est directement versé au crédit bailleur pour réduire les mensualités...

Réponse : Dans le cas d'une LLD, l'aide est directement versée au porteur de projet. Dans le cas du crédit-bail, l'aide est versée au crédit-bailleur qui dégrève les aides aux mensualités qu'il fait payer au porteur de projet.

Question 104 : Qu'entendez-vous par capacité nette de la batterie : totale ou utile ? Dans le cas de la capacité utile, parlez-vous de la capacité début de vie (BoL) ou fin de vie (EoL) ?

Réponse : La capacité nette de la batterie est la capacité utile installée réellement exploitable pour le fonctionnement du véhicule. De plus, il s'agit de la capacité en début de vie de la batterie.

Question 105 : Pouvez-vous confirmer que pour le lot autobus, les entreprises privées de personnes (exploitantes pour les AOM) ne sont pas éligibles ?

Réponse : Le lot « autobus » réservé aux AOM dont le ressort territorial compte moins de 400 000 habitants est ouvert aux entreprises délégataires de services publics de transport sous réserve que les véhicules soient récupérés par l'AOM à la fin de la DSP.

Question 106 : Dans le cas d'un groupe de transport qui détient une filiale de location louant les véhicules à des filiales, qui doit déposer le dossier ? Qui est l'exploitant pour vous ?

Réponse : Le bénéficiaire de l'aide est la société qui réalise et supporte l'investissement. Le bénéficiaire de l'aide doit donc être en mesure de justifier l'investissement (les commandes) ainsi que les éléments techniques demandés préalablement à la conclusion du contrat (Cf. critères de notation, article 6 du CDC) et lors de l'exécution du contrat (rapports final et d'exploitation, article 8.2 et 8.3 du CDC).

Si notre compréhension est juste, le schéma ici serait une société filiale de location du groupe qui acquiert (et détient) les véhicules et les loue à d'autres sociétés filiales du groupe qui exploitent lesdits véhicules. Dans ce cas, la filiale de location du groupe peut déposer une demande d'aide et justifier l'acquisition des véhicules. Elle doit et devra justifier des éléments techniques préalablement à la conclusion du contrat et lors de l'exécution du contrat (transmission des informations provenant des filiales exploitantes). Pour rappel, on ne peut pas aider deux fois le même véhicule ou projet.

Question 107 : Pour le critère de notation une ligne par modèle de véhicule mais quid si j'opte pour deux véhicules avec l'un affecté à des services en plaine et l'autre en haute montagne ...les consommations et les kilométrages peuvent être très différents...

Réponse : cf question 91.

Question 108 : Quels sont les cas typiques de « forces majeures » ? Est-ce que la faillite d'un client ou d'un constructeur en fait partie ?

Réponse : La force majeure est définie à l'article 1218 du Code civil. L'appréciation de la force majeure est casuistique, évolue avec le temps et dépend des circonstances d'espèce. A titre d'exemples, la jurisprudence a déjà considéré, dans certaines décisions, comme cas de force majeure : une grève, une catastrophe naturelle, une maladie, ou encore un incendie. Ces exemples ne sont en aucun cas des généralités et il convient de se référer à chaque situation pour apprécier la force majeure qui reste une notion soumise au contrôle du juge.

S'agissant de la faillite d'un client ou d'un constructeur : il n'est pas possible de se prononcer généralement. Il conviendra d'analyser chaque situation et vérifier si les caractères de la force majeure énumérés à l'article 5.1 du CDC sont démontrés (un événement échappant au contrôle du débiteur (extériorité), qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat (imprévisibilité) et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées (irrésistibilité), qui empêche l'exécution de son obligation par le débiteur.)

Question 109 : Concernant la consommation du véhicule de référence, est-ce que le rapport VECTO (Outil commun à tous les constructeurs) est une justification acceptée ?

Réponse : La consommation du véhicule de référence peut être calculée sur la base que vous souhaitez (constructeur, logiciel, relevé de consommation...) étant donné qu'il s'agit d'une consommation estimée. En revanche, des éléments qualitatifs permettant d'expliquer la démarche de justification et des éléments qualitatifs sur les équipements du véhicule et son usage devront être transmis et devront être cohérents avec la consommation estimée.

Question 110 : Quelle est la durée de validation du rapport final par l'ADEME à réception de celui-ci complété ?

Réponse : Une durée minimum de trois mois de traitement est nécessaire à l'instruction et validation du rapport final.

Question 111 : Les véhicules de 9 places dont 1 siège conducteur (pour transport à la demande) sont-ils éligibles ?

Réponse : Concernant le transport de voyageurs, comme indiqué dans le cahier des charges, seules les catégories de véhicules citées ci-dessous sont éligibles dans le cadre de cet AAP :

- 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.

Question 112 : Vous réalisez l'instruction du dossier après la clôture. Cela veut dire qu'on n'a pas le droit à l'erreur dès lors que le dossier est déposé. Pas de seconde chance ?

Réponse : Les dossiers sont effectivement instruits après la clôture de l'AAP le 07/10/2024. Les dossiers incomplets (documents manquants et/ou documents incomplets) et inéligibles ne feront pas l'objet d'une instruction approfondie. Toutefois, lors de la phase d'instruction approfondie, 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.

Question 113 : Dans le cas d'une location (coûts limités à 36 mois), quel est le montant d'aide in fine recevable si on prend en compte la clôture du programme (31/12/28) et le délai de livraison (incluant le carrossage). Par exemple, si un dossier est retenu, fin 2024, signature du contrat juin 2025, mise en exploitation du porteur carrossé en juin 2026 : la base de calcul doit-elle être de 30 mois ou 36 mois ?

Réponse : Dans cet exemple, avec une mise en exploitation du véhicule en juin 2026, seuls les 31 premiers loyers (juin 2026 inclus) de la LLD seront éligibles.

Question 114 : QUID du mémo qui présentait le projet, la technologie retenue, le réseau de service après-vente du constructeur choisi, etc., et qui était une composante importante de l'AAP 2023 ?

Réponse : A la suite des différents retours que nous avons pu recevoir des précédentes éditions des AAPs et, par soucis de simplification, afin de ne pas léser les plus petites entreprises ne disposant pas des ressources nécessaires pour monter un dossier de demande d'aide, le fichier Word demandant des informations détaillées sur le projet a été retiré. Néanmoins, une description du projet est tout de même demandée dans la partie « Description » de votre dossier de demande d'aide sur la plateforme AGIR. Cette partie doit nécessairement être complétée afin que votre dossier soit jugé complet.

Question 115 : Peut-on avoir le détail exact du mode de calcul (et les métriques) pour calculer l'écart entre le projet et la demande de solde s'il y a lieu ?

Réponse : L'écart entre les kilométrages estimés et les kilométrages réalisés sera calculé à la fin des 3 années d'exploitation et faisant la somme des kilomètres parcourus sur les 3 années d'exploitation. Si l'écart est supérieur à 10% comme indiqué dans l'article 5.2. du cahier des charges, une partie ou la totalité de l'aide versée au lauréat sera retirée.

Question 116 : On peut renseigner 3 crédits bailleurs mais on ne met à disposition qu'un seul projet de crédit-bail ?

Réponse : Si votre projet fait intervenir 3 crédits-bailleurs (donc au moins 3 véhicules différents), alors les 3 projets de contrat de crédits-bails sont attendus. En revanche, il n'est pas possible de déposer un dossier indiquant 3 crédits-bailleurs potentiels et ne contractualiser qu'avec un seul d'entre eux. Les projets déposés dans le cadre de ce dispositif doivent être matures et le choix du/des crédit(s)-bailleur(s) doit être arrêté au moment du dépôt de candidature.

Question 117 : Peut-on changer le mode de financement des véhicules une fois le dossier accepté (sans cas de force majeure) mais avant le conventionnement ?

Réponse : Si la modification du mode de financement n'entraîne pas une dégradation du classement final du dossier, celle-ci sera acceptée. Néanmoins, les projets déposés dans le cadre du dispositif doivent être matures et le choix du mode de financement doit être arrêté au moment du dépôt de la candidature.

Question 118 : Comment est évalué le critère 2 pour l'outre-mer ? Le réseau français du constructeur se comprend en France entière, France métropole ?

Réponse : cf question 15.

Question 119 : Les bus électriques équipés de pile à combustible H2 sont-ils éligibles ?

Réponse : Les bus H2 ne sont pas des véhicules 100% électrique à batteries. Ils sont donc inéligibles dans le cadre de dispositif.

Question 120 : Le programme est-il compatible avec l'utilisation d'une fiche d'opération standardisée CEE (TRA -EQ 128 par exemple) ?

Réponse : Non, le cumul de plusieurs opérations et/ou programmes CEE n'est pas autorisé.

Question 121 : Vous mentionnez une obligation de Diag complet de sa flotte dont stratégie de décarbonation globale de la flotte : avec quel outil ? Est-il déjà disponible et si oui où ?

Réponse : Le lauréat aura la charge de réaliser ce diagnostic avec le prestataire de son choix. Néanmoins, le programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement) est un exemple de programme que vous pouvez suivre pour réaliser un diagnostic de votre flotte.

Question 122 : Comment accéder au fichier XLS ?

Réponse : Vous pouvez accéder à toutes les informations relatives à l'AAP ainsi que les différents fichiers nécessaires pour déposer votre candidature via la page AGIR de l'AAP disponible au lien suivant : <https://agirpoulatransition.ademe.fr/entreprises/aides-financieres/20240703/appel-a-projets-vehicules-lourds-electriques-2024-programme-cee-e-trans>.

Question 123 : Si une sanction est avérée et que le crédit bailleur a déjà répercuté la subvention sur les loyers qui va devoir rembourser l'aide ?

Réponse : Le bénéficiaire de l'aide, à savoir le porteur de projet, devra rembourser l'aide. Pour rappel, même si l'aide est versée au crédit-bailleur, c'est le porteur de projet qui bénéficie de l'aide. Le crédit-bailleur n'est qu'un intermédiaire.

Question 124 : Pour les collectivités, étant soumis au code des marchés publics, il faut donc avoir terminé sa procédure de mise en concurrence pour connaître les TC02 évitée ?

Réponse : Les tonnes de CO2 évitées par votre projet peuvent être calculées directement dans l'onglet « 3- Calcul CO2 » du fichier Excel de candidature. Pour cela vous devez renseigner certaines informations techniques relatives aux véhicules tels que les kilométrages effectués, les consommations des véhicules, etc. L'ADEME se réserve la possibilité de contre-expertiser et corriger le cas échéant la valeur de certains paramètres en cas de justification non satisfaisante, les tCO2 évitées sont donc provisoires au moment du dépôt de la candidature.

Question 125 : Jusqu'à quelle date peut-on commander les matériels ? Faut-il signer les bons de commandes avant la signature de la convention de subvention ?

Réponse : Les bons de commande doivent être signés après le dépôt de candidature pour justifier l'effet incitatif de l'aide. Il n'y a pas de date limite pour signer les bons de commande. Pour rappel, la signature du bon de commande

conditionne, d'une part, le versement de l'avance sur preuve de démarrage et, d'autre part, le début de l'opération qui doit s'étendre sur 24 mois maximum (cf. question 26 pour un complément d'informations).

Question 126 : Nous devons acheter 7 véhicules sur 3 ans, le délai de 24 mois est-il à partir du 1er bon de commande sachant que les délais de livraison sont longs

Réponse : L'opération débute dès la signature du premier bon de commande et se termine à la mise en service du dernier véhicule. Dans ce cas, il s'agit bien des 7 véhicules qui doivent être mis en service dans les 24 mois suivant la signature du premier bon de commande.

Question 127 : Si nous déposons le dossier de candidature aujourd'hui, peut-on passer commande demain ?

Réponse : Une fois le dossier de demande d'aide complété et déposé sur la page AGIR de l'AAP, vous pouvez effectivement passer la commande des véhicules. 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 (ici la commande des véhicules).

Question 128 : Concernant la consommation des véhicules électrique, une simulation au travers d'un outil constructeur est-elle acceptée ?

Réponse : cf question 109.

Question 129 : Est-il possible de compléter la candidature par des documents complémentaires, autres que ceux de la plateforme (par exemple une note explicative) ?

Réponse : Aucun document supplémentaire n'est nécessaire à l'instruction des dossiers de candidature. Des informations concernant le contexte, la description et les objectifs du projet seront toutefois à renseigner dans les champs obligatoires lors du dépôt de dossier sur le site Agir.

Question 130 : Quels sont les délais de réponse pour connaître les lauréats ? Aura t'on l'information avant la fin de l'année 2024 ?

Réponse : L'annonce des lauréats est prévue avant la fin de l'année 2024. Il n'est pas possible aujourd'hui de converger sur une date précise car cela dépend de la volumétrie des dossiers reçus.

Question 131 : Est-ce qu'il y aura un autre AAP de ce type l'année prochaine ? Les centrales d'achat ne sont pas en mesure de nous fournir des devis pour le type de véhicule que nous souhaitons acquérir (navettes centre-ville) dans les délais impartis car en cours de renouvellement de leurs contrats.

Réponse : Nous n'avons aucune visibilité sur la reconduction d'un tel dispositif en 2025.

Question : 132 : Le matériel roulant dédié au transport en commun sont acquis par une AOM pour être ensuite mis à la disposition du délégataire exploitant du réseau de transport. L'AOM peut-elle être éligible à cette aide ?

Réponse : Dans le cas d'une délégation de service publique, l'AOM est l'acquéreur des véhicules et peut donc bénéficier de l'aide à ce titre.

Question 133 : Les dossiers les premiers arrivés seront-ils les premiers retenus ?

Réponse : Non, ce dispositif est un appel à projets avec mise en concurrence. Les dossiers seront instruits, notés et classés en fonction du critère de notation (cf article 6 du cahier des charges) à la clôture du dispositif.

Question 134 : Information du crédit bailleur ? Pourquoi 3 crédit bailleur ? Est-ce que l'on peut remplir plusieurs noms si le partenaire n'est pas encore défini ?

Réponse : cf question 116.

Question 135 : Comment justifier la consommation du véhicule de référence en se basant sur la consommation d'un véhicule en exploitation sur un circuit ? Faut-il demander au constructeur une analyse théorique ? Quels justificatifs sont attendus ?

Réponse : cf question 109.

Question 136 : Je souhaite acquérir un tracteur rétrofité, mais ne souhaite pas rétrofiter un véhicule que je possède déjà. J'aurais donc un devis d'acquisition et non pas un devis de modification du véhicule. Selon ma compréhension, mon dossier n'est donc pas éligible.

Réponse : Votre dossier est éligible en retrofit. Il faudra fournir une facture faisant apparaître le coût lié au retrofitage (achat du kit de retrofit et son installation).

Question 137 : Quelles sont les dates de paiement des avances et du solde en fonction des financements ? Et à qui sont-ils versés en fonction du financement ?

Réponse : cf question 1.

Question 137 : Avez-vous une trame pour les rapports à remettre des lauréats ?

Réponse : Des trames pour le rapport final et les 3 rapports d'exploitation vous seront effectivement fournies. Vous pourrez les retrouver directement dans l'onglet « documents » de votre dossier de demande d'aide AGIR lorsque la convention d'aide sera signée.

Question 138 : Les trolleybus catégorie M3 sont-ils éligibles à cette aide ?

Réponse : Les trolleybus ne sont pas des véhicules 100% électrique à batteries. Ils sont donc inéligibles dans le cadre de dispositif.

Question 139 : Quel objectif de notation doit-on atteindre pour espérer percevoir l'aide ?

Réponse : cf question 75.

Question 140 : Nous n'avons pas vu d'emplacement dédié pour le dépôt du fichier de candidature Excel sur votre site. Devons-nous l'inclure dans « autres documents » ? Même interrogation pour le fichier Word de justification de la consommation.

Réponse : Le fichier de candidature est à déposer dans l'emplacement dédié et l'annexe est à déposer dans « Autres documents ».

Question 141 : Le dépôt d'un dossier et s'il est retenu, est-il engageant de façon définitive sur la commande d'un véhicule ?

Réponse : Dans le cas où votre projet est retenu lauréat de l'appel à projets, l'aide ne vous sera versée que si vous respectez les objectifs du contrat. Ainsi, dans le cas où vous ne commandez/mettez pas en service un ou plusieurs véhicules demandés dans votre dossier de candidature, l'aide vous sera retirée dans son intégralité.

Question 142 : Pouvons-nous déposer plusieurs demandes pour un même lot pour un même porteur de projet ?

Réponse : Vous pouvez, pour un même lot (au sens défini dans le cahier des charges), déposer plusieurs dossiers de demande d'aide pour un même porteur de projet. Attention, le total de demande d'aide pour une même entreprise ne doit pas dépasser 10M€.

Question 143 : Est-ce que la région / lieu d'exploitation est un paramètre influant directement la notation ? (ex : un VI dans une ZFE)

Réponse : Non, la région/lieu d'exploitation des véhicules n'est pas un paramètre influant la note finale du dossier.

Question 144 : Le dispositif sera-t-il reconduit en 2025 ?

Réponse : A ce jour, la réponse à cette question n'est pas connue.

Question 145 : Prend on en compte le gain de consommation gasoil de la carrosserie (par exemple frigo) dans le calcul du ratio ? ou est-ce que l'on limite le calcul du ratio à la consommation du véhicule seul ?

Réponse : cf question 60.

Question 146 : Dans le cas d'un véhicule acheté en propre ou en crédit-bail en 2026, comment se passe le versement de l'aide avec l'échéance au 31/12/2028, soit 2 ans après ?

Réponse : cf question 50.

Question 147 : En cas de location longue durée doit-on avoir les mêmes durées de location pour la solution électrique et la solution de référence ?

Réponse : Oui, il est nécessaire que les projets de contrat de location longue durée soient établis sur les mêmes durées pour pouvoir comparer les mensualités de façon cohérente.

Question 148 : Quels justificatifs sont acceptés par l'ADEME concernant la consommation du véhicule de référence ?

Réponse : cf question 10.

Question 149 : La conso du véhicule de référence (thermique) : vous dites qu'elle ne doit pas être basé uniquement sur la conso du véhicule en exploitation. Peut-être basé sur les données constructeurs à l'aide de justificatif. Du coup, on fait une moyenne des 2 ou on prend uniquement la donnée du constructeur pour mettre dans le tableau ? Nos outils en interne permettent de sortir la conso moyenne d'un tracteur de référence

Réponse : cf question 109.

Question 150 : Une AOM n'ayant pas de devis d'un constructeur, une mise en concurrence doit être lancée. Faudra-t-il lors de cet AAP et la phase de candidature, donner des indications sur le constructeur ? Si le constructeur change entre le dépôt du dossier et la réalisation du projet, est-ce un problème ?

Réponse : cf question 18.

Question 151 : Vous venez de dire que dans le cas d'un crédit-bail, l'aide serait versée au crédit bailleur. En parallèle, le dispositif indique que seul l'utilisateur final sera le bénéficiaire de l'aide. Ces informations se contredisent, et ce n'était pas la ligne de conduite des dossiers Guichet PME. Dans quelle mesure l'aide ne serait-elle pas versée directement à l'entreprise lauréate dans ce cadre d'un crédit-bail ? Pouvez-vous vérifier ceci et nous le confirmer svp.

Réponse : cf question 1. Pour rappel, le crédit-bailleur n'est qu'un intermédiaire. Le bénéficiaire de l'aide est bien l'exploitant du véhicule.

Question 152 : Est-il possible de compléter la candidature par des documents complémentaires, autres que ceux de la plateforme (par exemple une note explicative) ?

Réponse : cf question 129.

Question 153 : A quelle date nous saurons si notre dossier est retenu après instruction ?

Réponse : L'annonce des lauréats est prévue fin d'année 2024.

Question 154 : Quelle est la structure imposée du descriptif technique du projet ?

Réponse : Aucune structure n'est imposée à la description du projet. Cette partie nous permet d'avoir un aperçu de l'activité du projet ainsi que d'avoir des informations sur la ou les futures lignes du ou des véhicules électriques.

Question 155 : Où renseigner la consommation d'un porteur N3 avec une utilisation en statique (équipement puissant type hydrocureur) ? En équivalent de km parcourus ? Ou en l'ajoutant à la consommation en litres / 100 km ?

Réponse : cf question 52.

Question 156 : A note égale et € public investi/tCO2 évité identique, comment les dossiers seront-ils départagés (date de dépôt du dossier, etc.) ?

Réponse : Une telle situation sera traitée en lien avec le Comité de Pilotage.

Question 157 : Confirmez-vous que l'origine extrabudgétaire des fonds CEE met l'AAP hors champ des aides d'état encadrées par Bruxelles ?

Réponse : Non, cet AAP s'inscrit dans le cadre du régime exempté de notification n° SA.111726 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2024-2026, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégories (RGEC), 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. Ce régime d'aides forme la base légale nationale du présent appel à projets.

<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>

Question 158 : Quelle est la durée de validité d'un devis pour un véhicule de référence ? Un devis datant de 3 mois est-il valable ? 4 mois... ?

Réponse : En principe, la durée de validité du devis (délai accordé au client pour accepter l'offre) est précisée dans celui-ci. A défaut, une durée de validité de trois mois au maximum sera considérée valable. Néanmoins, nous attirons votre attention sur le fait que ce délai raisonnable peut être différent selon le type d'opération, les usages professionnels, les pratiques du secteur concerné et il est toujours soumis à l'appréciation du juge en cas de litige.

Question 159 : Il est précisé qu'on doit indiquer toutes les aides. Est-ce que la déduction liée au suramortissement est à considérer ?

Réponse : cf question 63.

Question 160 : Les loyers financiers de la LLD sont-ils à prendre sans intérêt comme l'année passée ?

Réponse : Les intérêts ne doivent pas apparaître dans les loyers déclarés dans le projet de contrat de LLD.

Question 161 : Lorsque l'usage du camion est réalisé plus en statique (alimentation d'un équipement énergivore par la prise de force) qu'en roulage, comment devons-nous compléter le KM annuel puisque tout est basé sur une consommation réalisée au 100 km. Sachant que ces matériels peuvent fréquemment officier dans des ZFE

Réponse : cf question 52.

Question 162 : Y'a-t-il un nombre limite de dossiers par société ?

Réponse : Il n'y a pas de nombre limite de dossiers par entreprise. Attention cependant à ne pas dépasser le seuil des 10M€ de demande d'aide par entreprise.

Question 163 : Le programme est-il compatible avec l'utilisation en parallèle d'une fiche d'opération standardisée CEE ?

Réponse : cf question 120.

Question 164 : Allez-vous diffuser la liste des lauréats du dispositif PME ?

Réponse : La liste des lauréats du dispositif de soutien PME sera diffusée une fois tous les lauréats connus. A ce jour, quelques dossiers sont encore incomplets.

Question 165 : Où est-il écrit qu'il n'est pas possible de déposer un seul et même dossier pour des véhicules de catégories différentes (tracteur, porteur, autocar) ?

Réponse : Chapitre 6 du cahier des charges : « *Ce classement par lot rend impossible la présentation d'un dossier de candidature avec des véhicules appartenant à deux lots différents. Par exemple, il n'est pas possible de présenter un dossier de candidature avec des poids lourds de type tracteurs et des poids lourds de type porteurs. Dans ce cas, la présentation de deux dossiers distincts est à prévoir.* »

Question 166 : Où renseigner /calculer-convertir la consommation d'un porteur N3 avec une utilisation en statique (équipements multiples dont certains énergivores) ? En équivalent de km parcourus ? Ou en l'ajoutant à la consommation en litres / 100 km ? Vous venez d'indiquer que si la consommation en ltr aux 100 est supérieure à la normale du dit véhicule cela affiche une alerte non réhibitoire qui justifierait donc des explications techniques en addition. Est-ce que notre compréhension de votre retour en live est correct ?

Réponse : cf question 60.

Question 167 : Dans le cas d'achat d'un véhicule à rétrofiter, le montant du rétrofitage dépend du type de véhicule acheté. Peut-on modifier un devis après le dépôt du dossier et avant conventionnement ?

Réponse : Les projets déposés dans le cadre de cet AAP doivent-être des projets matures. En ce sens, le véhicule rétrofité doit-être connu avant le dépôt du dossier de demande d'aide. La modification du devis s'apparente à une demande de modification qui fera l'objet d'une évaluation au cas par cas pas l'ADEME afin de juger de son acceptabilité. Dans tous les cas, le montant d'aide demandé ne pourra pas être revu à la hausse après le dépôt du dossier.

Question 168 : L'acquisition de véhicules étrangers est-elle éligible au programme E-Trans ?

Réponse : Il n'y a pas de restriction sur la provenance des véhicules. Cependant, les véhicules présentés neufs devront être conformes à un type ayant fait l'objet d'une réception européenne ou française avant le dépôt du dossier de la candidature.

Question 169 : L'aide ADEME est hors taxe ou TTC ?

Réponse : L'aide est hors taxe.

Question 170 : Si pour un dossier lauréat, le projet ne se fait pas, aucun camion ne sera commandé et aucune aide versée. A quel instant doit-on vous informer ?

Réponse : Toute modification de projet/abandon doit-être signalé à l'ADEME le plus tôt possible.

Question 171 : Le véhicule de référence peut-il correspondre au véhicule électrique acquis pour un achat ?

Réponse : Oui, mais dans ce cas, le montant d'aide maximum sera nul car il est calculé comme étant la différence de coûts entre le véhicule électrique et le véhicule de référence, qui sera dans ce cas de 0€.

Question 172 : Pouvez-vous nous en dire plus sur la consistance des engagements des lauréats (rapport final, rapports d'exploitation...) ?

Réponse :

- 1 rapport final contenant des informations techniques relatives aux véhicules et aux IRVE :
 - o Date de mise en service/circulation des équipements
 - o N° d'immatriculations, photographies des véhicules
 - o Détails sur la formation des chauffeurs à l'exploitation d'un véhicule électrique
 - o Etc.
- 3 rapports d'exploitation (1/an) :
 - o Kilomètres parcourus
 - o Consommation des véhicules
 - o Nombre et natures des pannes
 - o Coûts d'exploitation et différence par rapport à un véhicule thermique
 - o Etc.

Question 173 : Un autre participant a posé la même question que moi pour les camions porteurs qui alimentent un équipement. Vos deux réponses sont contradictoires. Que dois on comprendre car dans tous les cas ces véhicules consomment trois fois plus environ en statique qu'en roulage

Réponse : cf question 52.

Question 174 : Un candidat n'a donc pas d'engagement à concrétiser son dossier avant plusieurs années ?

Réponse : cf question 50.

Question 175 : Est-ce qu'un lauréat de 2023 qui n'as pas réaliser son projet peut l'abandonner et postuler sur cet AAP 2024 ?

Réponse : Ces deux appels à projets sont distincts. Tout dossier de candidature conforme au cahier des charges sera instruit et classé.

Question 176 : Il est précisé dans le fichier Excel "Fichier de candidature – 2024", feuille "Référentiel et sources", les facteurs d'émission à l'échappement de la base carbone ADEME du Gazole Routier B7 / Euro 6, du GNL / Euro 6 et du GNC / Euro 6. Doit-on en conclure que le facteur d'émission à l'échappement du BioGNC / Euro 6 est le même que le GNC / Euro 6 ? Ou ce chiffre diverge-t-il ?

Réponse : Dans le cas où votre carburant serait du BioGNC (garantie d'origine à l'appui), il est possible de définir votre propre facteur d'émission dans la feuille « Référentiels et sources » dans les cellules C51 et D51. En outre, des éléments justificatifs supplémentaires devront être apportés pour justifier le choix du facteur d'émission. L'ADEME se réserve le droit de contreexpertiser et corriger ce facteur.

Question 177 : Est-ce que les formations EVE et REMOVE sont payantes ?

Réponse : Les programmes CEE EVE et REMOVE ne sont pas payants et permettent aux adhérents de bénéficier de formation et d'un accompagnement par un bureau d'étude pour établir le bilan de flotte et la stratégie de décarbonation. En contrepartie, les transporteurs s'engagent sur la réalisation d'un certain taux de réduction d'émissions carbone. Je vous invite donc à vous rapprocher des fédérations professionnelles FNTR, FNTV, OTRE CGF et TLF qui pilotent les sessions de sensibilisation aux enjeux de verdissement de flotte et présentent lesdits programmes CEE.

Pour rappel, le versement de l'aide n'est pas conditionné à l'adhésion à l'un de ces programmes. Toutefois, si vous souhaitez effectivement vous faire accompagner par eux, nous vous invitons à vous rapprocher rapidement des fédérations avant la clôture définitive des programmes au 31/12/2025.

Question 178 : Est-ce qu'il y a besoin d'un véhicule de référence dans le cas de l'acquisition de M2, M3 et navettes urbaines pour les AOM ?

Réponse : Oui, même dans le cas d'une AOM pour le lot « autobus », les informations relatives au véhicule de référence sont exigées.

Question 179 : Dans le cas où nous aurions besoin d'acquérir deux poids lourds tracteurs mais que les deux lignes où ils seront alloués sont significativement différentes, est-ce que nous pouvons monter 2 dossiers différents ?

Réponse : Il est possible, mais pas nécessaire, de déposer deux dossiers différents. Dans l'onglet Calcul CO2 du fichier de candidature, il est tout à fait possible de faire apparaître deux lignes différentes pour ces 2 tracteurs (même modèle, même constructeur) en renseignant des kilométrages/consommations différentes par exemple afin de rendre compte des usages différents des 2 tracteurs.

Question 180 : Est-ce que les devis de carrosserie doivent être fournis pour les porteurs ?

Réponse : Les devis de carrosserie peuvent éventuellement être fournis dans le dossier de candidature. Dans ce cas, les devis de carrosserie du véhicule électrique et du véhicule de référence seront attendus.

Question 181 : A la suite de la présentation de l'AAP e-trans, je souhaite savoir si ce dernier est cumulable avec les CEE standards ? Je pense notamment à la fiche TRA-EQ-128 valorisant l'achat/location ou le retrofit d'autocar/autobus électriques.

Réponse : cf question 120.

Question 182 : Dans la continuité de vos réponses et du webinaire, je me permets de revenir vers vous concernant les données pour le véhicule de référence. A ce jour, les 3 bus envisagés dans le cadre de cet AAP sont fléchés sur une ligne de bus spécifique (ligne Express) qui n'existe pas encore et qui sera mise en service à la réception des travaux du TCSP et de la livraison des bus. Dans ce cadre, notre référence 2024 ne sera pas la même que notre référence 2025/2026 (en lien notamment avec les bilans à fournir annuellement).

Réponse : Afin de déposer un dossier de candidature complet, il est nécessaire de connaître le kilométrage moyen du véhicule électrique pour lequel vous sollicitez une aide.

Pour rappel, le véhicule de référence n'est pas le véhicule actuellement en service qui serait remplacé par le véhicule électrique mais bien le véhicule de la même catégorie qui aurait été acquis ou loué en l'absence de l'aide.

Question 183 : Nous avons un devis pour un constructeur et est en cours de négociation si entre dépôt demande et commande le constructeur change est-ce un problème ?

Réponse : Si le constructeur du véhicule électrique indiqué dans votre demande d'aide change, ce changement sera considéré comme une modification de projet et sera traité en conséquence selon la doctrine associée (cf article 5.1. du cahier des charges).

Question 184 : Dans l'appel à projet des véhicules lourds électriques si je demande une aide pour 6 véhicules et que j'en commande au final 7 est-il gênant ou le devis doit correspondre à la demande sachant que le montant d'aide demandé se limite bien à 6 véhicules.

Réponse : Le devis doit au moins correspondre aux dépenses des équipements indiqués dans la demande d'aide. Il est donc possible de commander plus de véhicules qu'indiqué dans le dossier de candidature. En revanche, en cas de montant supérieur du devis, le montant d'aide ne sera pas revu à la hausse.

Question 185 : Nous souhaitons déposer des demandes pour plusieurs dizaines de camions électriques. Toutefois, en cas de conjoncture économique extrêmement complexe ou de modification de notre parc de véhicule par rapport à notre activité, est-il possible de ne pas contracter la totalité des véhicules pour lesquels nous avons demandé une subvention ? Est-ce qu'il y a une « limite » à respecter entre le nombre demandé initialement et le nombre commandé réellement ?

Réponse : Le nombre de véhicules étant un élément qui sera indiqué dans les objectifs du contrat, il n'est pas possible de commander moins de véhicules sous peine d'un retrait de la totalité de l'aide.