



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Appel à Projets «Véhicules utilitaires légers à hydrogène »

Stratégie d'accélération nationale Hydrogène

L'appel à projets est ouvert du 17 mai 2025 jusqu'au 27 juin 2025 à 15h00.

Un budget de 15 M€ est affecté à ce dispositif.

Les services du Premier ministre se réservent la possibilité de ne pas donner suite à tout moment au présent Appel à Projets, les candidats en étant informés par publication sur le site de l'appel à projets. Le recours par le Premier ministre à cette faculté n'ouvre droit aux candidats à aucun remboursement des dépenses engagées au titre de la procédure ni à aucune autre indemnisation.

Ce dispositif s'inscrit dans le cadre juridique européen de la réglementation des aides d'Etat¹. Les modalités d'aides devront être conformes aux régimes d'aides en vigueur à échéance de la contractualisation ; l'ADEME se réserve donc la possibilité d'apporter toute modification rendue nécessaire au regard de l'évolution des encadrements européens ou des régimes d'aides applicables.

Dossier complet à déposer sur le portail ADEME Agir : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

Au préalable, il est demandé au porteur de projet de prendre connaissance des [Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME²](#).

APPEL À PROJETS



¹ Le régime cadre exempté de notification N° SA.111726 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2024-2026 pris en application du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission Européenne du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du Traité (« RGEC » pour la suite du cahier des charges).

² [Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME](#)

Fiche synthétique de l'appel à projet

Nom de l'appel à projets (AAP)	Véhicules utilitaires légers à hydrogène
Budget affecté	15 M€
Contact et dépôt des dossiers	Date de clôture : 27 juin 2025
Objectifs et thématiques	Soutien aux projets d'acquisition de véhicules utilitaires hydrogène neufs à pile à combustible de PTAC supérieur ou égal à 2,5t.
Bénéficiaires cibles	Tout type d'entités (entreprises, collectivités locales, AOT/AOM ,...)
Éligibilité des projets	<p>Critères généraux et éligibilité des bénéficiaires à une aide</p> <p>Critère d'incitativité</p> <p>Commande de la totalité des véhicules avant le 31 décembre 2025 impérativement</p> <p>Durée d'exécution de 18 mois maximum entre la date de commande du dernier véhicule et la mise en service</p> <p>Critères relatifs aux véhicules : véhicules neufs routiers utilitaires à hydrogène à pile à combustible de catégorie N1 et M1 dont la charge utile est comprise entre 1 000 kg et 1 400 kg, équipés de réservoirs de type IV fonctionnant à une pression en service de 700 bars.</p> <p>Acquisition directe ou en crédit-bail (10 véhicules minimum)</p> <p>Critère relatif à la fourniture d'hydrogène : bas carbone et/ou hydrogène renouvelable</p>
Critère de sélection	<p>Classement par € d'aide demandé / nombre de véhicules acquis</p> <p>En cas d'égalité entre projets : classement par € d'aide demandée / (nombre de véhicules *kilométrage journalier moyen d'un véhicule déclaré dans le dossier de candidature)</p>
Nature des aides	Subventions
Liste des pièces du dossier	<ul style="list-style-type: none"> • Annexe technique et économique « Dossier de Candidature VUL H2 » • KBIS, 3 dernières liasses fiscales <p>A noter : Les informations demandées dans les annexes du dossier de demande d'aide viennent en complément des éléments saisis lors de la création de votre dossier sur votre espace AGIR.</p>

Sommaire

Contexte et objectifs de l'Appel à projets (AAP)	4
Le plan d'investissement France 2030.....	4
Objectifs de l'AAP	5
Projets attendus et critères d'éligibilité	5
Engagements des bénéficiaires	8
Processus de sélection	9
Dépôt	9
Critère de sélection	11
Processus de sélection.....	11
Nature du financement	12
Description coûts éligibles	12
Intensité et plafonds	13
Mise en œuvre et suivi des projets	13
Contractualisation	13
Livrables attendus.....	14
Confidentialité et communication.....	15
Annexe 1 : Critères de performance environnementale ..	16

Contexte et objectifs de l'Appel à projets (AAP)

Le plan d'investissement France 2030

- ✓ **Traduit une double ambition** : transformer durablement des secteurs clefs de notre économie (agriculture-alimentation, énergie, automobile, aéronautique ou encore espace) par l'innovation technologique, et positionner la France non pas seulement en acteur, mais bien en leader du monde de demain. De la recherche fondamentale, à l'émergence d'une idée jusqu'à la production d'un produit ou d'un service nouveau, France 2030 soutient tout le cycle de vie de l'innovation jusqu'à son industrialisation.
- ✓ **Est inédit par son ampleur** : 54 Mds € seront investis pour que nos entreprises, nos universités, nos organismes de recherche, réussissent pleinement leurs transitions dans ces filières stratégiques. L'enjeu est de leur permettre de répondre de manière compétitive aux défis écologiques et d'attractivité du monde qui vient, et faire émerger les futurs champions de nos filières d'excellence. France 2030 est défini par deux objectifs transversaux, consistant à consacrer 50 % de ses dépenses à la décarbonation de l'économie, et 50% à des acteurs émergents, porteurs d'innovation sans dépenses défavorables à l'environnement (au sens du principe *Do No Significant Harm*).
- ✓ **Sera mis en œuvre collectivement** : pensé en concertation avec les acteurs économiques, académiques, locaux, nationaux et européens pour en déterminer les orientations stratégiques et les actions phares. Les porteurs de projets sont invités à déposer leur dossier via des procédures ouvertes, exigeantes et sélectives pour bénéficier de l'accompagnement de l'Etat.
- ✓ **Est piloté par le Secrétariat général pour l'investissement** pour le compte du Premier ministre et mis en œuvre par l'Agence de la transition écologique (ADEME), l'Agence nationale de la recherche (ANR), Bpifrance et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

Plus d'informations sur : <https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-pour-l-investissement-sgpi>

Objectifs de l'AAP

Le présent cahier des charges décrit les modalités et conditions des interventions financières pouvant être accordées au titre de cet AAP "Véhicules utilitaires légers à hydrogène". Il est opéré pour le compte de l'Etat par l'ADEME.

La problématique de l'urgence 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 routiers à s'engager dans la transition énergétique et à produire des véhicules « zéro émission » à l'échappement.

L'offre de véhicules se heurte aujourd'hui à certaines limites dans des cas spécifiques d'usages intensifs. Dans le cas des véhicules utilitaires légers et à titre d'illustration, les usages avec parcours journaliers de plus de 200 km, avec des temps d'arrêts limités, dans des conditions difficiles (forte pente, basses températures...), avec impossibilité de recharge la nuit, et nécessitant une exploitation au maximum de la charge utile disponible.

Une offre de véhicules routiers à pile à combustible existe mais le développement des ventes se heurte à leur coût: l'écart de prix d'achat reste aujourd'hui très important entre un véhicule hydrogène à pile à combustible et un véhicule équivalent émetteur de CO₂ (conforme à la norme en vigueur). Plus largement, les écarts de coûts de possession sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules peuvent également être importants en faveur des véhicules équivalents émetteurs de CO₂.

Ce dispositif vise à soutenir le déploiement de la mobilité hydrogène pour les véhicules routiers de transport de personnes ou de marchandises, en concentrant le soutien public sur les catégories de véhicules pour lesquels l'électrification directe est la moins pertinente à date.

Plus précisément, ce dispositif vise à accélérer le déploiement de véhicules utilitaires légers à hydrogène à pile à combustible dans les territoires (métropole 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).

Projets attendus et critères d'éligibilité

Les projets attendus sont des projets d'achat (y compris sous forme de crédit-bail) de véhicules utilitaires légers à hydrogène à pile à combustible dans des flottes professionnelles pour le transport de marchandises ou de voyageurs. L'objectif de l'AAP est d'évaluer l'adéquation de la technologie avec des cas et des contextes d'usages.

Aucune aide n'est accordée au déploiement de stations de recharge à hydrogène dans le cadre de cet AAP. Le paragraphe « Nature du financement » détaille les coûts éligibles dans le cadre de ce dispositif.

Critères d'éligibilité

Sont décrites dans ce paragraphe les exigences à respecter pour permettre au projet d'être éligible au classement (phase d'instruction) 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 paragraphe) lors du dépôt du dossier et à tout moment au cours du projet, si l'ADEME le lui demande.

Critères généraux

De manière générale, pour être éligible, un projet doit :

- être complet au sens administratif, être soumis dans les délais et par les canaux indiqués ;
- respecter l'ensemble des critères listés dans ce paragraphe ;
- satisfaire aux contraintes indiquées dans le cahier des charges ;
- Être monopartenaire (porté par une entité unique)
- être porté par une entité éligible à une aide tel que défini ci-dessous ;
- présenter les éléments d'évaluation de la performance environnementale et sociétale du projet (cf. Dossier de candidature Grilles DNSH). Le porteur devra impérativement préciser les indicateurs d'impacts du projet sur un horizon à 5 ans post-projet, cumulés, *a minima* sur les volets :
 - Environnement ;
 - Emplois ;
 - Chiffre d'affaires.
- Respecter les critères environnementaux. Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus : application du principe DNSH – Do No Significant Harm ou « absence de préjudice important » (cf. Onglet DNSH sur les critères de performance environnementale). Les projets devront justifier la neutralité pour l'environnement des applications de la solution proposée et/ou s'inscrire dans une démarche d'amélioration vis-à-vis d'une solution de référence (produits/procédés/services existants) au sien de l'onglet DNSH du dossier de demande d'aide.

Entités éligibles à une aide

Le dispositif s'adresse 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.

Les aides sont attribuées aux entités, publiques ou privées, réalisant et supportant les coûts d'acquisition, en fonds propres ou par voie de crédit-bail, de véhicules routiers de transport de personnes ou de marchandises. 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 entreprises doivent être immatriculées en France au registre du commerce et des sociétés (RCS) à la date de dépôt du dossier.

Pour être éligible une entité doit :

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

- respecter les caractéristiques ci-dessus ;
- ne pas faire l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant des aides illégales et incompatibles avec le marché intérieur ;
- ne pas avoir le statut d'entreprise « en difficulté » au sens des lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration⁴ ;
- démontrer sa capacité financière et opérationnelle à mener à bien le projet, notamment via un plan de financement solide. Si l'entité a déjà bénéficié d'une aide publique pour l'acquisition de véhicules hydrogène ou d'infrastructures de production et de distribution d'hydrogène associées, le bon avancement de ses précédents projets sera pris en compte pour apprécier la capacité de l'entité à mener à bien le projet objet de la demande d'aide.

Critère d'incitativité

L'aide à l'acquisition de véhicules ne pourra concerner que des véhicules commandés 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 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 selon l'événement qui se produit en premier. On entend par « date de fin de l'opération » : la date de mise en service (entendue comme la date d'immatriculation) du dernier véhicule.

Date de commande des véhicules

La commande de la **totalité des véhicules** devra impérativement avoir lieu avant le **31/12/2025**, preuves de commandes à l'appui.

Durée d'exécution de l'opération

La durée d'exécution de l'opération ne devra pas excéder 18 mois : durée séparant la date de notification de l'aide (signature de la convention de financement) et la « date de fin de l'opération ».

⁴ Communication de la Commission, Lignes directrices concernant les aides d'Etat au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (2014/c 249/01)

Critères d'éligibilité relatifs aux véhicules

Les véhicules éligibles sont, au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route les véhicules neufs routiers utilitaires à hydrogène à pile à combustible de catégorie N1 et M1 dont la charge utile est comprise entre 1 000 kg et 1 400 kg, équipés de réservoirs de type IV fonctionnant à une pression en service de 700 bars.

Les véhicules devront faire l'objet d'une acquisition par fonds propres ou en crédit-bail, avec respect des plafonds définis à la section « Nature du financement ».

Le dossier de candidature ne sera pas éligible s'il concerne un nombre de véhicules strictement inférieur à 10 (dix).

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. Les évolutions techniques à l'intérieur du type concerné entre la réponse à l'AAP et la livraison ne remettent pas en cause la conformité du véhicule présenté à l'AAP.

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 les 36 mois suivant son acquisition.

Un même véhicule ne peut faire l'objet que d'une seule aide au titre du présent dispositif. Les aides octroyées dans le cadre de cet appel à projets ne pourront pas être cumulées avec celles obtenues dans le cadre de l'Appel à Projets Écosystèmes Territoriaux de l'ADEME.

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.

Critère relatif à la fourniture d'hydrogène

Fourniture en hydrogène bas carbone et/ou renouvelable : le dossier de candidature devra contenir une justification indiquant que les véhicules subventionnés se rechargeront dans des stations distribuant de l'hydrogène bas carbone et/ou renouvelable (cf. Dossier de candidature - point d'avitaillement principal).

Engagements des bénéficiaires

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.

Le bénéficiaire s'engage à transmettre toute information relative au suivi des véhicules tel que prévu dans le paragraphe « Livrables attendus » de la section « Mise en œuvre

et suivi des projets » du présent cahier des charges et qui seront précisés dans la convention de financement pour les projets lauréats.

Les bénéficiaires s'engagent à recourir, autant que possible, à de l'hydrogène décarboné. Ils indiqueront dans leur dossier de candidature la liste des stations hydrogène auxquelles ils prévoient de recourir, une fois les véhicules livrés.

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 entendu toute modification qui affecterait a posteriori le processus de sélection des lauréats ou le résultat de l'analyse initiale des candidatures dont, en particulier, les critères permettant de déterminer l'effet d'incitation tels que présentés à la section « Projets attendus et critères d'éligibilité » et les critères de notation de la candidature, ci-dessous.

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.

Processus de sélection

Le processus de traitement d'un dossier comprend plusieurs étapes **obligatoires** : le dépôt, la décision de financement et la contractualisation du projet. Le cas échéant des experts externes pourront être associés au processus de sélection.



Dépôt

Les projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de l'ADEME :

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

Le dépôt engendre une demande d'action (liste non-exhaustive : création de compte, mise à jour éventuelle des données, acceptation des engagements, validation, etc.) adressée *via* un mail généré à partir de la plateforme.

Merci de bien prendre en compte ce délai de validation pour le dépôt du dossier avant les dates limite de relève de l'AAP.

Critères de sélection

Les dossiers seront classés selon le critère suivant : efficacité de l'argent public (€ d'aide demandée) divisée par le nombre de véhicules acquis.

Ce critère permet de classer les dossiers de candidature par ordre d'€ d'aide demandée /véhicule de telle sorte que le dossier présentant le meilleur rapport montant d'euros publics demandé par véhicule (rapport € d'aide par véhicule le plus bas) sera premier dans le classement et le dossier présentant le moins bon rapport (rapport € d'aide par véhicule le plus haut) sera dernier dans le classement.

Les candidatures déposées sont retenues, par ordre de classement croissant, jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à l'appel à projets de sorte que le dernier projet sélectionné reçoive l'aide demandée dans le respect du budget disponible. En cas de non-consommation totale de l'enveloppe, il ne sera pas possible de sélectionner un dernier projet avec un montant plus faible que celui demandé par le porteur de projet.

En cas d'égalité entre les candidatures ne permettant pas d'établir une sélection, celles-ci seront classées dans un sous classement selon le sous-critère : € d'aide demandée / (nombre de véhicules *kilométrage journalier moyen d'un véhicule déclaré dans le dossier de candidature) de telle sorte que le dossier présentant le meilleur rapport montant d'euros publics demandé par kilométrage (rapport € d'aide par kilométrage le plus bas) sera premier dans le sous-classement et le dossier présentant le moins bon rapport (rapport € d'aide par kilométrage le plus haut) sera dernier dans le sous-classement.

Le montant d'euros publics demandé inclut toute aide publique⁵ sollicitée par le porteur de projet pour l'acquisition 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).

Dans le respect des critères de sélection et dans la limite du budget maximum alloué au présent AAP, une sélection des candidatures pourra être effectuée afin de retenir au maximum 90 % des candidatures présentées dans l'optique de garantir une concurrence effective.

Processus de sélection

La procédure de sélection est définie dans le cadre de la mise en œuvre de France 2030 et donne lieu à une gouvernance réunissant l'ADEME, les représentants des ministères concernés (ministère de la transition écologique, ministère de l'économie, ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, et le cas échéant des autres ministères concernés), le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) et de personnes qualifiées (experts externes) le cas échéant.

⁵ Toutes les aides publiques nationales et européennes obtenues, sollicitées et inscrites dans le plan de financement du projet présenté dans le dossier de candidature incluant celles demandées au titre du présent appel à projets

A l'issue de la date de clôture de l'AAP, l'ADEME conduira une analyse des projets reçus en termes d'éligibilité pour écarter les dossiers ne remplissant pas les conditions d'éligibilité mentionnées ci-dessus. Elle réalisera le classement des projets selon les critères de sélection. Des éléments manquants indispensables à l'analyse 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 dans le respect de l'égalité de traitement des candidats.

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

Décision finale d'octroi de l'aide

A l'issue de l'analyse, l'ADEME présentera ses conclusions qui comprendront ses recommandations et propositions écrites de soutien au Comité de Pilotage Ministériel.

Le Comité de Pilotage Ministériel proposera la décision d'attribution des aides au Premier Ministre, qui prendra les décisions finales d'octroi de l'aide sur proposition du Secrétariat général à l'investissement.

Nature du financement

Description coûts éligibles

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet.

Les coûts éligibles sont les coûts d'acquisition supplémentaires du véhicule hydrogène (y compris si crédit-bail) par rapport aux coûts d'acquisition du véhicule de référence.

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 hydrogène à pile à combustible acquis dans le cadre de ce projet, respectant les normes de l'Union européenne en vigueur, qui aurait été acquis 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.

Les candidats devront fournir les informations relatives au(x) véhicule(s) de référence, afin de permettre à l'ADEME de déterminer les coûts éligibles tels que prévus dans le dossier de candidature.

Les dépenses éligibles liées à la réalisation des projets déposés dans le présent AAP, qui par nécessité absolue, devraient être engagées par le bénéficiaire au titre de la réalisation du projet après la date de dépôt du dossier complet et avant la signature des conventions de financement, constituent un début des travaux et sont effectués aux risques du porteur de projet.

Les dépenses engagées au titre du projet avant le dépôt de la demande sont inéligibles et peuvent constituer un commencement de travaux tel que défini à la section « Projets attendus et critères d'éligibilité » qui pourrait rendre l'ensemble du projet

soumis inéligible faute d'effet incitatif.

Intensité et plafonds

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 économique).

L'aide (toute aide publique confondue)⁶ ne pourra pas dépasser 30 000 € par véhicule.

L'intensité d'aide ne pourra pas dépasser 100% des dépenses éligibles.

Toutes les aides publiques nationales et européennes 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 plafonds et intensités d'aides prévus dans le régime d'aides et la réglementation applicables aux financements publics cumulés.

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 2024-2026, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégories (RGEC) pour l'acquisition de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle. Ce régime d'aide forme la base légale nationale du présent appel à projets.

Mise en œuvre et suivi des projets

Contractualisation

Convention

Une fois la décision du Premier ministre signée, l'ADEME peut engager les dossiers et contractualiser avec les bénéficiaires dans les délais impartis par la décision du Premier ministre. L'octroi définitif de l'aide est matérialisé par la signature d'une convention de financement.

La convention de financement précise notamment l'utilisation des crédits, le contenu du projet, le calendrier de réalisation, les modalités de pilotage du projet, le montant des tranches et les critères de déclenchement des tranches successives, les prévisions de cofinancement des projets, les modalités de restitution des données nécessaires

⁶ Toutes les aides publiques nationales et européennes obtenues, sollicitées et inscrites dans le plan de financement du projet présenté dans le dossier de candidature incluant celles demandées au titre du présent appel à projets, 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)

au suivi et à l'évaluation du projet, et les modalités de communication.

La convention de financement est signée en général dans un délai de 4 mois à compter de la décision du Premier ministre.

L'ADEME contractualise avec le porteur du projet bénéficiant d'une aide; la convention est établie entre l'ADEME et l'entité juridique (déterminée par le numéro de SIRET du bénéficiaire) qui réalise les dépenses du projet, et le cas échéant, le crédit-bailleur.

En cas de non respect des obligations contractuelles, l'ADEME se réserve le droit de retrait de tout ou partie de l'aide après échange avec le bénéficiaire.

Versement des aides

Le montant de l'aide attribuée sera versé à hauteur de 80 % à la mise en service de l'intégralité des véhicules, objet du financement, et sur justification des dépenses et de la preuve d'immatriculation des véhicules.

Le solde de 20 % sera versé après 12 mois d'exploitation sur remise des livrables indiqués dans le contrat de financement en particulier la communication des données d'usage via le premier rapport d'exploitation annuel.

L'octroi de l'aide sera conditionné à :

- La passation de commande ferme de la totalité des véhicules impérativement avant le 31 décembre 2025 ;
- La mise en service (entendue comme la date d'immatriculation) de l'intégralité des véhicules dans un délai de 18 mois après la date de notification de l'aide.

Le versement du solde sera conditionné à :

- La délivrance pour chaque véhicule de l'autorisation d'accès aux données nécessaires à la détection des cas d'usages à l'attention du constructeur et au profit de l'ADEME pour une durée de 3 ans minimum ;
- La remise des livrables prévus dans la convention de financement.

Dans le cas général, le versement de l'aide est conditionné à la vérification par l'opérateur, en concertation avec le ou les bailleurs de fonds, de la capacité financière du bénéficiaire à mener à bien l'exécution du programme ou la valorisation de ses résultats. La justification de cette capacité peut se faire par tout moyen (niveau de fonds propres ou quasi-fonds propres, perspectives de levée de fonds, endettement, apports en compte courant d'associé bloqué, capacité d'autofinancement, perspectives de marges dégagées par des contrats signés ou par des projets de contrats en cours de signature).

Livrables attendus

Les bénéficiaires s'engagent à réaliser et communiquer à l'ADEME une série d'éléments exposés ci-dessous. Ces demandes s'inscrivent dans une volonté de porter le projet soutenu dans une vision systémique de la transition énergétique et écologique.

A l'issue de la mise en circulation du dernier véhicule le bénéficiaire devra fournir un rapport de déploiement. Les trames de ce rapport lui seront fournies. Ce rapport contiendra notamment les informations techniques relatives aux véhicules et aux

infrastructures de recharges pour véhicules hydrogène associées.

Enfin, après mise en exploitation des véhicules, le bénéficiaire devra fournir un rapport d'exploitation tous les ans durant les 3 premières années d'exploitation. Pour ce dernier point, la durée de vérification est bien globale sur 3 années d'exploitation, y compris après versement du solde. Les trames de ces rapports d'exploitation lui seront fournies. Ces rapports annuels indiqueront à minima par véhicule :

- Les kilométrages journaliers et annuels parcourus
- Les consommations électriques journalières et annuelle globales des véhicules
- Les consommations d'hydrogène journalières et cumulées sur l'année
- Les données de distribution d'hydrogène par véhicule au pas de temps journalier fill and drive
- Les volumes et masses transportées, ou le nombre de voyageurs sur une année

Ces données seront anonymisées et contribueront à l'analyse technique et environnementale du programme dans le respect du RGPD.

Confidentialité et communication

L'ADEME garantit pour la bonne gestion du dossier que les documents transmis dans le cadre de cet AAP sont soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont communiqués que dans le cadre restreint de l'expertise et de la gouvernance France 2030. Pour tout projet lauréat, les bénéficiaires sont tenus de mentionner le soutien apporté par France 2030 dans leurs actions de communication et la publication de leurs résultats avec la mention unique « ce projet a été soutenu par le plan d'investissement France 2030 opéré par l'ADEME » et les logos de France 2030, de l'ADEME.

Toute opération de communication doit être concertée entre le porteur de projet et l'ADEME, afin de vérifier notamment le caractère diffusable des informations et la conformité des références au plan France 2030 et à l'ADEME.

L'Etat et l'ADEME pourront communiquer sur les objectifs généraux de l'appel à projets, ses enjeux et ses résultats, ainsi que sur les projets lauréats, dans le respect des secrets des affaires. Ils pourront notamment utiliser à cette fin la « fiche lauréat » soumise par le porteur dans son dossier de candidature.

Enfin, les bénéficiaires sont tenus à une obligation de transparence et de reporting vis-à-vis de l'Etat et de l'ADEME, nécessaire à l'évaluation ex-post des projets ou de l'appel à projets.

Annexe 1 : Critères de performance environnementale

Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus (application du principe DNSH – *Do No Significant Harm* ou « absence de préjudice important ») au sens de l'article 17 du règlement européen sur la taxonomie⁷.

En créant un langage commun et une définition claire de ce qui est « durable », la taxonomie est destinée à limiter les risques d'écoblanchiment (ou "*greenwashing*") et de distorsion de concurrence, et à faciliter la transformation de l'économie vers une durabilité environnementale accrue. Ainsi, la taxonomie définit la durabilité au regard des **six objectifs environnementaux** suivants :

- l'atténuation du changement climatique ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- l'utilisation durable et la protection de l'eau et des ressources marines ;
- la transition vers une économie circulaire, en prenant mieux en compte les ressources naturelles ;
- la prévention et la réduction de la pollution ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Par ailleurs, deux axes relatifs à la sobriété et la résilience devraient faire partie de l'auto-évaluation des porteurs de projets dans le cas où leurs projets présentent les caractéristiques permettant de mesurer :

- la réduction de la consommation d'énergie ;
- les consommations prévues en « matières premières critiques », dont la liste est régulièrement actualisée par la Commission européenne⁸.

Pour l'évaluation technique de l'impact du projet vis-à-vis de chaque objectif environnemental, le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l'appel à projet (Grille DNSH) et le joindre au dossier de candidature.

Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide du plan France 2030) par rapport à une solution de référence, c'est-à-dire à celle qui prévaudrait pour répondre au même besoin si le projet n'était pas réalisé. En conséquence, il appartient au porteur de préciser les options de référence retenues ainsi que les écarts de performance environnementale entre ces options et le projet, et sur les impacts environnementaux cités supra les plus pertinents. Cette analyse tient compte du cycle de vie des process et du ou des produits ou livrables du projet, suivant les usages qui en sont faits. En tant que de besoin, ces estimations pourront être étayées par des évaluations environnementales (de type analyse de cycle de vie) plus complètes lors du projet.

⁷ Règlement (UE) 2020/852 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables, en mettant en place un système de classification (ou « taxonomie ») pour les activités économiques durables sur le plan environnemental, publié au journal officiel de l'UE le 22 juin 2020.

⁸ Liste définie à ce jour par la Communication 2020/474 de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions « Résilience des matières premières critiques : la voie à suivre pour un renforcement de la sécurité et de la durabilité ». Cette liste comprend l'antimoine, la baryte, la bauxite, le béryllium, le bismuth, le borate, le caoutchouc naturel, le cobalt, le charbon à coke, le gallium, le germanium, le graphite naturel, l'hafnium, l'indium, le lithium, le magnésium, le niobium, les platinoïdes, le phosphate naturel, le phosphore, le scandium, le silicium métal, le spath fluor, le strontium, le tantale, les terres rares légères, les terres rares lourdes, le titane, le tungstène et le vanadium. [Lien](#)



GOVERNEMENT

