



Plan de déploiement de l'hydrogène pour la transition énergétique

H2 – mobilité

Appel à projets d'écosystèmes de mobilité hydrogène

	1^{ère} clôture	2^{ème} clôture	3^{ème} clôture
Dates et heures	11/01/2019 17h	03/05/2019 17h	08/11/2019 17h

Table des matières

1 – Objectif de l’appel à projets	3
1 – 1 Ecosystèmes de mobilité hydrogène.....	3
1 – 2 Des projets intégrés, associant des maîtres d’ouvrage.....	3
1 – 3 Principe de description des projets.....	4
2 – Description globale des écosystèmes attendus	4
2 – 1 Contexte territorial et bénéfices environnementaux attendus	4
2 – 2 Montage du projet et cadre contractuel.....	5
2 – 3 Vision économique d’ensemble	5
3 – Description de chacun des 3 volets	6
3 – 1 Volet production d’hydrogène	6
3 – 1 – 1 Dimensionnement et fonctionnement	6
3 – 1 – 2 Analyse économique.....	7
3 – 1 – 3 Description des dépenses liées au projet	8
3 – 1 – 4 Modalités de soutien financier	8
3 – 2 Volet distribution d’hydrogène	9
3 – 2 – 1 Dimensionnement et fonctionnement	10
3 – 2 – 2 Analyse économique.....	10
3 – 2 – 3 Description des dépenses liées au projet	11
3 – 2 – 4 Modalités de soutien financier	11
3 – 3 Volet usages en mobilité	12
3 – 3 – 1 Dimensionnement et fonctionnement	13
3 – 3 – 2 Analyse économique.....	14
3 – 3 – 3 Description des dépenses liées au projet	15
3 – 3 – 4 Modalités de soutien financier	15
4 – Critères de sélection	16
4 – 1 Critère n°1 : performance environnementale.....	16
4 – 2 Critère n°2 : justification de l’usage et modèle économique.....	16
4 – 3 Critère n°3 : maturité et fiabilité du projet	17
5 – Processus de dépôt et d’instruction	17
5 – 1 Dépôt de dossier de demande	17
5 – 2 Calendrier	18
5 – 3 Confidentialité	18
5 – 4 Instruction	18
5 – 5 Contacts.....	18
6 – Cadre juridique	19

1 – Objectif de l’appel à projets

1 – 1 Ecosystèmes de mobilité hydrogène

Le présent appel à projets s’inscrit dans le cadre du [Plan de déploiement de l’hydrogène pour la transition énergétique](#) annoncé le 1^{er} juin 2018. Il est établi en application des mesures visant à déployer des écosystèmes territoriaux de mobilité hydrogène, sur la base du déploiement de flottes de véhicules professionnels (mesures n°8 et n°10). Il répond également à la volonté d’accompagner le développement d’une gamme de véhicules lourds (mesure n°9), qu’ils soient routiers ou relevant d’autres modes (bateaux, trains, aéronautiques).

On désigne par « **écosystème de mobilité hydrogène** », **une zone, un territoire ou un espace géographique donné, sur lequel s’organisent simultanément une logistique de production et de distribution d’hydrogène, ainsi que des usages locaux de véhicules** de transport de personnes ou de marchandises :

- Zone, territoire, espace géographique : ville, agglomération, zone urbaine, territoire rural, vallée, zone d’activité, port, aéroport, bassin logistique, etc.
- Logistique de production et de distribution : production par électrolyse, procédés valorisant de la biomasse ou du biogaz, mais aussi source locale d’hydrogène coproduit par électrolyse ; stations de distribution à 350 ou 700 bars, etc.
- Usages locaux de véhicules de transport : véhicules légers, utilitaires légers, camions, navettes fluviales, bateaux, engins logistiques, bus, etc.

Les usages visés sont les usages en flottes professionnelles, qu’elles soient privées ou publiques.

1 – 2 Des projets intégrés, associant des maîtres d’ouvrage

Cet appel à projet s’adresse à toute personne morale privée ou publique¹, se positionnant comme maître d’ouvrage. **Les projets attendus sont des projets intégrés, ils devront couvrir la maîtrise d’ouvrage relative à l’ensemble de la chaîne de l’écosystème envisagé**, associant production, distribution et usages de l’hydrogène en flottes de véhicules. Un projet n’abordant qu’une partie seulement de l’écosystème (ex : acquisition de véhicules sans logistique de production / distribution d’hydrogène) ne pourra pas être retenu.² Deux configurations sont envisageables :

- Le projet est porté par **un acteur unique** qui se positionne comme maître d’ouvrage sur l’ensemble de la chaîne. Ce peut être le cas, par exemple, pour un opérateur de transport public.
- Le projet associe un **ensemble de partenaires maîtres d’ouvrage**, chacun se positionnant de manière complémentaire et distincte sur l’un des maillons de la chaîne de l’écosystème. Dans ce cas, un coordinateur du projet est désigné comme interlocuteur principal de l’ADEME pour la phase de candidature et d’instruction du projet. Dans l’éventualité où le projet serait retenu

¹ A l’exception des services de l’Etat

² Pour certains écosystèmes, la production d’hydrogène combinera usages industriels et alimentation de véhicules, que ces véhicules soient situés à l’intérieur ou l’extérieur du site. Dans ce cas, le porteur de projet est invité à se référer à l’AAP « Production d’hydrogène pour des usages industriels » pour la partie production et à ce présent appel à projets pour la partie distribution et usages en mobilité.

pour financement, des conventions d'aide bilatérales seront ensuite passées entre chacun des partenaires maîtres d'ouvrage et l'ADEME.

Au-delà des partenaires maîtres d'ouvrage, le projet peut aussi associer d'autres acteurs (ex : collectivité, association, pôles, etc.) contribuant à la mise en œuvre et à la réussite du projet.

Dans la suite du présent document, **le terme « porteur du projet » désigne indifféremment l'acteur unique maître d'ouvrage ou l'ensemble de partenaires maîtres d'ouvrage.**

1 – 3 Principe de description des projets

L'objectif du présent appel à projets est d'accompagner **des investissements** permettant la mise en œuvre opérationnelle d'écosystèmes de mobilité. Le présent document décrit **les attendus ainsi que la logique d'évaluation et d'instruction des projets**. Le paragraphe 3 précise le cahier des charges des projets attendus, qui constitue la trame du dossier de candidature proposé en annexe 1. La description du projet s'articule autour :

- D'une **description globale de l'écosystème (paragraphe 2)**. Cette description vise à donner la cohérence d'ensemble du projet et à préciser la bonne articulation entre production d'hydrogène, distribution et usages en flottes. L'évaluation des projets s'appuiera en particulier sur cette description.
- D'une **description particulière des trois volets de cet écosystème** : volet production d'hydrogène (paragraphe 3-1), volet distribution d'hydrogène (paragraphe 3-2), volet usages en mobilité (paragraphe 3-3). Les volets production et distribution pourront être rassemblés dans le cas de stations-service directement connectées à une production (cas des électrolyseurs sur station).

2 – Description globale des écosystèmes attendus

Le porteur décrira de manière globale le projet d'écosystème de mobilité hydrogène, selon la trame suivante reprise dans le dossier de candidature fourni en annexe 1. Cette description s'appuie sur les éléments apportés par chaque partenaire et présentés plus en détail dans les volets dédiés (paragraphe suivants 3-1 ; 3-2 et 3-3). Cette description vise à apprécier la cohérence d'ensemble du projet et la bonne articulation entre production d'hydrogène, distribution et usages.

Cette description de l'écosystème s'articulera autour de 3 thèmes :

- Le contexte territorial et les bénéfices environnementaux attendus (paragraphe 2-1)
- Le montage du projet et le cadre contractuel (paragraphe 2-2)
- La vision économique d'ensemble (paragraphe 2-3)

2 – 1 Contexte territorial et bénéfices environnementaux attendus

Le porteur du projet devra **décrire la zone, le territoire, l'espace géographique** où le projet s'inscrit : ville, agglomération, zone urbaine, territoire rural, vallée, zone d'activité, port, voies de navigation, aéroport, bassin logistique, etc. en précisant la localisation de chacune des réalisations projetées (production d'hydrogène, stations de distribution, flottes de véhicules qui seront desservies). La logique d'aménagement du territoire, de déploiement d'infrastructure sur la zone considérée sera explicitée.

On **exposera également les motivations** qui conduisent le porteur à proposer l'implantation un écosystème de mobilité hydrogène sur ce territoire : contraintes liées à la pollution locale et la qualité de l'air, contexte réglementaire sur les usages visés (ex : zone à circulation restreinte, zone à faibles émissions), contexte énergétique spécifique (ex : ressources disponibles localement, conditions liées

au réseau électrique). Le porteur se référera autant que possible à des stratégies ou des démarches plus globales initiées par le territoire : plan énergie-climat, schéma directeur, mesures sur la qualité de l'air, plan local d'urbanisme, etc.

Le porteur exposera une **estimation des bénéfices environnementaux** liés à l'écosystème de mobilité mise en place, en particulier les émissions de gaz à effet de serre (tCO₂/an) et les consommations de carburants fossiles (L/an) évitées. D'autres indicateurs pourront être détaillés, comme la réduction de polluants locaux (particules et NO_x) ou des nuisances sonores. Par défaut, et uniquement sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de carburants fossiles, le porteur pourra utiliser le tableur Excel proposé en annexe 2 : les gains sont calculés en supposant que les véhicules remplacent des véhicules diesel. Le volume d'hydrogène délivré à la station, sur site ou distant de la production, est à renseigner.

Dans le cas d'une solution de production d'hydrogène par vaporeformage de biogaz, il est attendu des éléments justifiant ce choix. Le porteur expliquera notamment les éléments qui conduisent à préférer cette voie à une utilisation directe du biométhane comme carburant dans des véhicules thermiques gaz.

2 – 2 Montage du projet et cadre contractuel

Le porteur expliquera l'organisation du partenariat entre acteurs mis en place pour établir simultanément la production, la distribution et les usages de l'hydrogène : présentations des partenaires, rôles et responsabilités de chacun (maîtrise d'ouvrage, exploitation, etc.). Le porteur décrira autant que possible **le montage juridique et contractuel envisagé** : création de sociétés, accords commerciaux entre opérateurs et notamment avec la distribution d'hydrogène et les gestionnaires de flottes de véhicules, modalités d'exploitation et garanties de service, etc.

On précisera, à la date de dépôt du projet, l'état d'avancement du montage, et notamment **le niveau d'engagement** acquis des différents partenaires s'impliquant comme maîtres d'ouvrage : investisseurs dans les infrastructures, acquéreurs de véhicules. Les engagements de la part de gestionnaires de flottes véhicules professionnels sont tout particulièrement attendus : des lettres d'engagement pourront être fournies apportant des garanties sur le niveau de consommation justifiant le dimensionnement des infrastructures.

Un planning prévisionnel global sera également présenté, indiquant le phasage des différents investissements de production, de distribution et d'acquisition / exploitation des véhicules. Le porteur précisera les étapes – clés et jalons majeurs : autorisations administratives, lancement des travaux, réception, début d'exploitation, etc. Une analyse des principaux risques projet pourra être présentée.

2 – 3 Vision économique d'ensemble

Les partenaires maîtres d'ouvrage sont chacun responsable de l'analyse économique de leur investissement, qui repose sur des éléments qui sont généralement confidentiels. Il est néanmoins demandé que les partenaires partagent, entre eux et dans le cadre du dossier remis à l'ADEME, un minimum d'informations qualitatives et quantitatives, de manière à s'assurer de la viabilité économique de l'ensemble de la chaîne.

Le porteur présentera ainsi les principaux **indicateurs économiques clés** permettant d'apprécier l'équilibre économique global de la chaîne : investissements globaux, coût et/ou prix de l'hydrogène sur les différents étapes (production, distribution), rentabilité des investissements, surcoûts, coût de possession des véhicules ou de la flotte, etc.

Il est attendu, en complément, que le porteur présente une **analyse des conditions de rentabilité ou de l'équilibre économique** du projet : évolution du taux de charge des stations dans le temps, disponibilité des véhicules à l'achat, niveau d'aides publiques à obtenir (ADEME et autres aides). Le porteur indiquera le montant global de l'aide ADEME demandée, comme la somme des aides demandées pour la partie production, la partie distribution et la partie usages en mobilité.

3 – Description de chacun des 3 volets

3 – 1 Volet production d'hydrogène

Cette partie est dédiée aux investissements de production d'hydrogène, destinés à alimenter les stations de distribution de l'écosystème de mobilité.

La production peut être isolée des stations ou bien se situer sur le même site, dans le cas des **stations équipées d'électrolyseurs par exemple**. Dans ce cas, les deux volets pourront être présentés de manière conjointe, notamment pour les aspects dimensionnement et fonctionnement (paragraphes 3-1-1 et 3-2-1) et l'analyse économique (paragraphes 3-1-2 et 3-2-2). Les éléments propres aux dépenses éligibles (paragraphe 3-1-3 et 3-2-3) et aux modalités de soutien financier (paragraphe 3-1-4 et 3-2-4) restent cependant distinctes.

Les technologies de production d'hydrogène considérées comme éligibles à un soutien financier sont les suivantes :

- Electrolyse ;
- Vaporeformage de biogaz ;
- Pyro-gazéification de biomasse ;
- Valorisation d'hydrogène fatal ou coproduit, issue d'une électrolyse associée à un procédé industriel (comme les procédés de fabrication des dérivés halogénés).

Les porteurs devront décrire aussi précisément que possible leur projet d'investissement selon la trame suivante, reprise dans le dossier de candidature fourni en annexe 1.

3 – 1 – 1 Dimensionnement et fonctionnement

Il s'agit de décrire l'installation dans son ensemble, ainsi que le procédé mis en œuvre. **Les éléments de dimensionnement** envisagés devront être détaillés : puissance, capacité annuelle / journalière ou horaire, caractéristiques des éventuels équipements de stockage et de compression, durées de vie envisagées pour les équipements, etc. L'environnement d'installation sera aussi décrit : site, type de raccordement électrique, gestion de l'eau, etc.

Les **paramètres de fonctionnement** de la future installation seront aussi décrits : régime, nombre d'heures de fonctionnement, disponibilité attendue, flexibilité vis-à-vis de l'alimentation électrique, gestion des flux chaleur / oxygène / coproduits, approvisionnement biogaz ou biomasse, etc. Un bilan flux (eau, matières, énergies) annuel sera également fourni.

Le **cadre réglementaire** qui s'applique à l'installation sera exposé : site classé, réglementation propre au site, à sa localisation ou aux activités existantes, gestion des risques. Un planning des différentes autorisations nécessaires à la réalisation de l'installation (permis de construire, permis d'exploiter) sera mentionné. Plus généralement, il est rappelé que le projet devra être conforme à la réglementation en vigueur et le porteur à jour de ses obligations réglementaires.

Dans le cas où la production est assurée par un électrolyseur, le porteur pourra préciser si les équipements sont prévus pour contribuer à une meilleure intégration des moyens de production d'électricité renouvelables ou fournir des **services système au réseau électrique local**. Si le projet

s'inscrit dans ce type de démarche, l'aide financière apportée par l'ADEME pourra être bonifiée (cf paragraphe 4). Deux cas sont possibles :

- L'investissement est directement connecté à une production d'électricité renouvelable ou lié au développement de nouvelles capacités de production de renouvelables électriques sur le territoire. Dans ce dernier cas, il appartiendra aux porteurs de démontrer qu'ils ont un contrat d'achat direct de l'électricité auprès d'installation de production d'électricité à partir de sources renouvelables.
- L'installation d'électrolyse est prévue pour fonctionner de manière flexible et apporter des services au réseau électrique local : effacement, coûts de renforcement évités, contribution à l'équilibre local de la tension, refoulement vers le réseau de transport évité, etc.

Il s'agit d'une option possible pour le porteur de projet, qui devra précisément décrire la démarche et justifier à terme les accords contractuels passés avec le producteur d'électricité renouvelable et/ou le gestionnaire du réseau local.

3 – 1 – 2 Analyse économique

Le maître d'ouvrage devra présenter une analyse économique propre à son projet d'investissement et d'exploitation de l'installation de production d'hydrogène. Cette analyse dépendra de la nature du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'installation :

- **Le maître d'ouvrage investit pour couvrir ses propres besoins** d'hydrogène en mobilité. Dans ce cas, le porteur fournira une analyse du **coût global de production d'hydrogène** lié à son projet (en €/kg H₂). Ce coût global, à fournir sous la forme d'un tableur Excel ou Open Office, intégrera les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation (consommables, entretien, maintenance, assurances, etc.). Le porteur fournira également le **plan de financement** prévisionnel de son projet. Celui-ci fera apparaître les aides publiques attendues, ADEME et autres (aides régionales, européennes, etc.).

Les principaux **indicateurs clés** de cette analyse seront succinctement présentés et commentés. Le porteur indiquera leur valeur avec et sans aide ADEME sur les investissements. Le porteur fera notamment apparaître le coût de production d'hydrogène, en €/kg.

- **Le maître d'ouvrage investit dans une installation en vue de commercialiser de l'hydrogène** auprès d'utilisateurs avals. Dans ce cas le porteur fournira le **business plan** relatif à l'investissement de production d'hydrogène, sous la forme d'un tableur Excel ou Open Office, expliqué et commenté dans le dossier de candidature (annexe 1). Ce business plan sera constitué d'un compte de résultat prévisionnel et d'un plan de financement prévisionnel. Celui-ci fera apparaître les aides publiques attendues, ADEME et autres (aides régionales, européennes, etc.).

Il est attendu que le porteur détaille les principales hypothèses structurantes (ex : durées d'amortissement) et notamment les **revenus** liés à la commercialisation de l'hydrogène et des services associés à l'installation : volumes, grille tarifaire, clients.

Les principaux **indicateurs clés** (temps de retour, VAN, TRI), seront succinctement présentés et commentés. Le porteur indiquera leur valeur avec et sans aide ADEME sur les investissements. Le porteur fera notamment apparaître le coût de production de l'hydrogène, en €/kg.

On proposera par ailleurs une **analyse de sensibilité** sur les indicateurs clés, pour tenir compte des aléas possibles suivants : augmentations des coûts de fonctionnement (+20%) ; décalage dans le temps de la commercialisation de l'hydrogène (6 mois, 1 an).

3 – 1 – 3 Description des dépenses liées au projet

L'ensemble des **dépenses prévisionnelles** relatives au projet doit être détaillé dans le tableur Excel en annexe 2. Les dépenses à mentionner seront notamment :

- Les équipements de production (électrolyseur, vaporeformeur de biogaz, pyrogazéifieur) ;
- Les équipements périphériques amont : raccords et convertisseurs électriques, traitement de l'eau ;
- Les équipements périphériques aval : déshumidificateur, purification, compression, stockage fixe sous pression ;
- Les équipements liés au conditionnement pour l'acheminement de l'hydrogène aux stations de distribution : bouteilles, cadres, cuves ;
- Les organes permettant la valorisation de la chaleur, de l'oxygène et des éventuels coproduits ;
- Les équipements de mesure, de comptage, les détecteurs et organes de sécurité ;
- Les études préalables et études d'ingénierie (études de conception, APS, APD), etc. Pour les études réalisées en interne, les dépenses seront limitées à 10% de l'ensemble des dépenses totales ; le pourcentage de ces coûts au regard des dépenses totales devra être validé par un CAC ou un expert-comptable externe ;
- Les travaux d'installation des équipements listés ci-dessus, y compris le génie civil, terrassement, VRD ;
- Les dépenses externes de formation du personnel et de communication autour du projet, dans la limite de 10% des dépenses.

Seules les dépenses dont la **date d'engagement** est postérieure à la date d'accusé de réception du dossier de candidature pourront être prises en compte par l'ADEME.³

Les principaux sous-traitants et fournisseurs d'équipements seront indiqués.

3 – 1 – 4 Modalités de soutien financier

Le présent AAP a pour objet la diffusion d'écosystèmes de mobilité hydrogène, reposant sur une production locale d'hydrogène. L'aide viendra soutenir un investissement.

3 – 1 – 4 – 1 Assiette des coûts admissibles

Dans le cadre de l'instruction du projet, sur la base des dépenses prévisionnelles présentées par le porteur (paragraphe 3-1-3), l'ADEME déterminera les **coûts éligibles et retenus** pour financement. Certaines dépenses présentées pourront être non retenues, comme par exemple :

- Les dépenses d'achat de terrain ;
- L'achat de matériel roulant pour le transport de l'hydrogène.

³ En application des règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, le dépôt du dossier de demande d'aide doit être antérieur à tout commencement de réalisation de l'opération aidée, c'est-à-dire à tout engagement rendant l'opération irréversible au sens du droit communautaire. Les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont notamment pas considérés comme un commencement de réalisation de l'opération.

Ensuite, l'**assiette des coûts admissibles** sur laquelle sera calculé le montant d'aide sera déterminée. Elle correspondra :

- Soit aux coûts éligibles et retenus déduction faite d'un investissement similaire de référence. En effet, selon les règles communautaires, seuls les coûts supplémentaires nécessaires pour aller au-delà des normes applicables de l'Union ou pour augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes sont admissibles⁴. A ce titre, l'ADEME étudiera, au cas par cas, si un investissement similaire mais moins respectueux de l'environnement aurait été plausible. Dans ce cas, l'assiette des coûts admissibles sera calculée comme le surcoût vis-à-vis de cet investissement de référence.
- Soit aux coûts éligibles et retenus si un investissement similaire de référence plausible ne peut être défini dans le cas considéré.

3 – 1 – 4 – 2 Taux d'aide

L'aide versée sera de type subvention. L'ADEME se garde néanmoins la possibilité, ponctuellement, de proposer une partie de cette aide sous forme d'aides remboursables.

Il est demandé au porteur **d'évaluer le montant de l'aide nécessaire** à la réalisation de son investissement, au regard de son analyse économique.

Le taux d'aide maximum que l'ADEME pourra apporter sera **de 30% de l'assiette des coûts admissibles**. Ce taux sera porté à 35% dans les cas suivants :

- L'investissement est directement connecté à une production d'électricité renouvelable ou lié au développement de nouvelles capacités de production de renouvelables électriques sur le territoire. Dans ce dernier cas, il appartiendra aux porteurs de démontrer qu'ils ont un contrat d'achat direct de l'électricité auprès d'installation de production d'électricité à partir de sources renouvelables.
- L'installation d'électrolyse est prévue pour fonctionner de manière flexible et apporter des services système au réseau électrique local : effacement, coûts de renforcement évités, contribution à l'équilibre local de la tension, refoulement vers le réseau de transport évité, etc.

Dans l'un ou l'autre cas, le porteur devra préciser et justifier les conditions de réalisation, à travers notamment des accords contractuels passés avec le gestionnaire du réseau local.

Il s'agit d'un taux maximum, le montant pourra être revu à la baisse selon la rentabilité économique du projet dans un souci d'optimisation de l'usage des deniers publics.

Les projets peuvent potentiellement bénéficier d'autres aides publiques : afin de respecter l'encadrement communautaire relatif au cumul de ces aides, l'ADEME se réserve le droit d'ajuster, au cas par cas, le taux d'aide appliqué.

3 – 2 Volet distribution d'hydrogène

Cette partie est dédiée aux investissements de distribution d'hydrogène, c'est à dire aux stations-service intégrées aux écosystèmes de mobilité. La ou les stations peuvent être couplées à une production sur site, comme dans le cas des stations équipées d'électrolyseur. Dans ce cas, les deux volets pourront être présentés de manière conjointe, notamment pour les aspects dimensionnement et fonctionnement (paragraphe 3-1-1 et 3-2-1) et l'analyse économique (paragraphe 3-1-2 et 3-2-2).

⁴ Cf paragraphe 6, article 3.6 du RGEC

Les éléments propres aux dépenses éligibles (paragraphe 3-1-3 et 3-2-3) et aux modalités de soutien financier (paragraphe 3-1-4 et 3-2-4) restent cependant distinctes.

Les porteurs devront décrire aussi précisément que possible leur projet d'investissement selon la trame suivante, reprise dans le dossier de candidature fourni en annexe 1.

3 – 2 – 1 Dimensionnement et fonctionnement

Il s'agit de décrire l'installation ou les installations de distribution. Les **éléments de dimensionnement et d'exploitation envisagés** devront être détaillés : capacité journalière et horaire, caractéristiques des stockages (volumes, pressions) et systèmes de compression, dispositif de refroidissement de l'hydrogène, temps de rechargement des véhicules, durées de vie envisagées pour les équipements. L'environnement de la station aussi décrit : localisation, foncier disponible, accès public / privé.

Le **cadre réglementaire** et règles locales d'urbanisme qui s'appliquent à l'installation seront aussi exposés : site classé (ex : ICPE), réglementation propre au site, à sa localisation ou aux activités existantes. Un planning de différentes autorisations nécessaires à la réalisation de l'installation (permis de construire, permis d'exploiter) sera mentionné. Plus généralement, il est rappelé que le projet devra être conforme à la réglementation en vigueur et le porteur à jour de ses obligations réglementaires.

Les plannings de réalisation des travaux de production et de distribution d'hydrogène et l'acquisition des véhicules pourront présenter certains décalages, liés à des délais différents relatifs aux autorisations administratives, aux travaux, à la réception des véhicules ... **Une solution transitoire de distribution d'hydrogène** pourra donc être prévue, pour une durée limitée de 18 mois, alimentée en hydrogène fossile, afin d'alimenter les premiers véhicules.

3 – 2 – 2 Analyse économique

Le maître d'ouvrage devra présenter une analyse économique propre à son projet d'investissement et d'exploitation dans la ou les stations-service. Cette analyse dépendra de la nature du maître d'ouvrage vis-à-vis de l'installation :

- **Le maître d'ouvrage investit pour alimenter ses propres besoins** d'hydrogène en mobilité. Dans ce cas, le porteur fournira une analyse du **coût global de distribution d'hydrogène** lié à son projet (en €/kg H₂). Ce coût global, à fournir sous la forme d'un tableur Excel ou Open Office, intégrera les coûts d'investissement et les coûts d'exploitation (consommables, entretien, maintenance, assurances, etc.). Le porteur fournira également le **plan de financement** prévisionnel de son projet. Celui-ci fera apparaître les aides publiques attendues, ADEME et autres (aides régionales, européennes, etc.).

Les principaux **indicateurs clés** de cette analyse seront succinctement présentés et commentés. Le porteur indiquera leur valeur avec et sans aide ADEME sur les investissements. Le porteur fera notamment apparaître le coût de distribution d'hydrogène, en €/kg.

- **Le maître d'ouvrage investit dans une installation en vue de commercialiser de l'hydrogène** auprès d'utilisateurs avals. Dans ce cas le porteur fournira le **business plan** relatif à l'investissement de distribution d'hydrogène, sous la forme d'un tableur Excel ou Open Office, expliqué et commenté dans le dossier de candidature (annexe 1). Ce business plan sera constitué d'un compte de résultat prévisionnel et d'un plan de financement prévisionnel. Celui-ci fera apparaître les aides publiques attendues, ADEME et autres (aides régionales, européennes, etc.).

Il est attendu que le porteur détaille les principales hypothèses structurantes (ex : durées d'amortissement) et notamment les **revenus** liés à la commercialisation de l'hydrogène et des services associés à l'installation : volumes, grille tarifaire, clients.

Les principaux **indicateurs clés** (temps de retour, VAN, TRI), seront succinctement présentés et commentés. Le porteur indiquera leur valeur avec et sans aide ADEME sur les investissements. Le porteur fera notamment apparaître le coût de distribution de l'hydrogène, en €/kg.

On proposera par ailleurs une **analyse de sensibilité** sur les indicateurs clés, pour tenir compte des aléas possibles suivants : augmentations des coûts de fonctionnement (+20%) ; décalage dans le temps de la commercialisation de l'hydrogène (6 mois, 1 an).

3 – 2 – 3 Description des dépenses liées au projet

L'ensemble des **dépenses prévisionnelles** relatives au projet doit être détaillé dans le tableur Excel en annexe 2. Les dépenses à mentionner seront notamment :

- Les équipements fixes de stockage (buffers, réservoirs) et de compression ;
- La borne de ravitaillement, le flexible d'alimentation, les équipements d'interface avec les utilisateurs ;
- Les systèmes de contrôle / commande ;
- Les équipements périphériques : raccordements et convertisseurs électriques, traitement de l'eau ;
- Les équipements de mesure, de comptage, les détecteurs et organes de sécurité ;
- Les études préalables et études d'ingénierie (études de conception, APS, APD), etc. Pour les études réalisées en interne, les dépenses seront limitées à 10% de l'ensemble des dépenses totales ; le pourcentage de ces coûts au regard des dépenses totales devra être validé par un CAC ou un expert-comptable externe ;
- Les travaux d'installation des équipements listés ci-dessus, y compris le génie civil, terrassement, VRD ;
- Les équipements liés à la solution transitoire d'alimentation en hydrogène.
- Les dépenses externes de formation du personnel et de communication autour du projet, dans la limite de 10% des dépenses.

Seules les dépenses dont la **date d'engagement** est postérieure à la date d'accusé de réception du dossier de candidature pourront être prises en compte par l'ADEME.⁵

Les principaux sous-traitants et fournisseurs d'équipements seront indiqués.

3 – 2 – 4 Modalités de soutien financier

Le présent AAP a pour objet la diffusion d'écosystèmes de mobilité hydrogène, reposant sur une distribution d'hydrogène. L'aide viendra soutenir un investissement.

3 – 2 – 4 – 1 Assiette des coûts admissibles

Dans le cadre de l'instruction du projet, sur la base des dépenses prévisionnelles présentées par le porteur (paragraphe 3-2-3), l'ADEME déterminera les **coûts éligibles et retenus** pour financement.

⁵ En application des règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, le dépôt du dossier de demande d'aide doit être antérieur à tout commencement de réalisation de l'opération aidée, c'est-à-dire à tout engagement rendant l'opération irréversible au sens du droit communautaire. Les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont notamment pas considérés comme un commencement de réalisation de l'opération.

Certaines dépenses présentées pourront être non retenues, comme par exemple les dépenses d'achat de terrain.

Ensuite, **l'assiette des coûts admissibles** sur laquelle sera calculé le montant d'aide sera déterminée. Elle correspondra :

- Soit aux coûts éligibles et retenus déduction faite d'un investissement similaire de référence. En effet, selon les règles communautaires, seuls les coûts supplémentaires nécessaires pour aller au-delà des normes applicables de l'Union ou pour augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes sont admissibles⁶. A ce titre, l'ADEME étudiera, au cas par cas, si un investissement similaire mais moins respectueux de l'environnement aurait été plausible. Dans ce cas, l'assiette des coûts admissibles sera calculée comme le surcoût vis-à-vis de cet investissement de référence.
- Soit aux coûts éligibles et retenus si un investissement similaire de référence plausible ne peut être défini dans le cas considéré.

3 – 2 – 4 – 2 Taux d'aide

L'aide versée sera de type subvention. L'ADEME se garde néanmoins la possibilité, ponctuellement, de proposer une partie de cette aide sous forme d'aides remboursables.

Il est demandé au porteur **d'évaluer le montant de l'aide nécessaire** à la réalisation de son investissement, au regard de son analyse économique.

Le taux d'aide maximum que l'ADEME pourra apporter sera **de 30% de l'assiette des coûts admissibles**.

Il s'agit d'un taux maximum, le montant pourra être revu à la baisse selon la rentabilité économique du projet dans un souci d'optimisation de l'usage des deniers publics.

Les projets peuvent potentiellement bénéficier d'autres aides publiques : afin de respecter l'encadrement communautaire relatif au cumul de ces aides, l'ADEME se réserve le droit d'ajuster, au cas par cas, le taux d'aide appliqué.

3 – 3 Volet usages en mobilité

Cette partie est dédiée à l'acquisition de véhicules hydrogène, attachés à l'écosystème de production et de distribution décrit plus haut. Seules sont concernées les acquisitions de véhicules dans le cadre d'une **flotte à usage professionnel**, qu'il soit privé ou public, pour le transport de personnes ou de marchandises.

Les véhicules éligibles pourront être de différentes natures, parmi la liste non exhaustive présentée ci-dessous. Par simplicité, le terme « véhicule » s'entend de manière générique dans la suite du document et renvoie à cette liste.

- Véhicules légers
- Véhicules utilitaires
- Poids lourds (ex : camions, bennes à ordures)
- Bus
- Bateaux fluviaux à passagers
- Navires à passagers assurant des liaisons maritimes

⁶ Cf paragraphe 6, article 3.6 du RGEC

- Engins logistiques (ex : chariots élévateurs, navires de servitude)

Est considéré comme véhicules hydrogène tout véhicule présentant une chaîne de traction ou de propulsion électrique, alimentée de manière hybride par une batterie et une pile à hydrogène, quel que soit le degré d'hybridation. L'adaptation de véhicules est possible dès lors qu'elle est garantie par le constructeur.

Les applications ou véhicules considérés **comme non éligibles** :

- Les usages de véhicules hors flotte professionnelle ;
- Les navires de pêche⁷, de promenade et de plaisance.

Les porteurs devront décrire aussi précisément que possible leur projet d'investissement selon la trame suivante, reprise dans le dossier de candidature, cf fichier Word en annexe 1.

3 – 3 – 1 Dimensionnement et fonctionnement

Il s'agit de décrire, à l'échelle du véhicule ou de la flotte, **les usages visés** et d'expliquer le **choix du recours à une solution hydrogène** : profils d'usage, cycle, autonomie, services associés, disponibilité, profils et contraintes de recharge, contexte réglementaire local (ex : zone à circulation restreinte, zone à faibles émissions), durées de vie envisagées pour les véhicules.

Sur ces éléments, le porteur devra expliquer en quoi une solution électrique batterie n'est pas envisageable pour le même service rendu.

Le ou les **véhicules seront ensuite décrits** : marque, modèle, capacité, performances, niveau de pression, PTAC, longueur ou jauge pour les navires, nombre de passagers, etc. Il pourra s'agir :

- de véhicules hydrogène commerciaux, c'est-à-dire de véhicules produits en série, qui ont fait l'objet d'un retour d'expérience significatif en conditions réelles d'exploitation auprès d'autres utilisateurs.
- ou bien de véhicules hydrogène innovants, c'est-à-dire de prototypes ou de préséries, pour lesquels il n'y a pas encore de retour d'expérience significatif en conditions réelles d'exploitation.

Dans tous les cas, il sera nécessaire de préciser le type de véhicule diesel équivalent qui aurait pu rendre le même service⁸. Le porteur chiffrera le coût d'achat de ce véhicule diesel, qui sera considéré comme investissement similaire de référence pour le calcul de l'assiette des coûts admissibles sur laquelle se calcule l'aide.

Pour l'exploitation de véhicules innovants, l'acquéreur pourra également décrire l'environnement mis en place pour **accompagner cette expérience la ou les premières années** : plan de mesure ou de suivi, moyens humains et moyens techniques dédiés (équipements, matériels, logiciels), maintenance de premier niveau, études et travaux intellectuels spécifiques pour analyser le retour d'expérience, etc.

Il sera précisé si un **contrat est établi avec le constructeur ou l'équipementier** fournisseur du véhicule et les conditions de maintenance et de SAV prévues (clauses, durées, etc.). Ce lien est essentiel notamment dans le cas de véhicules innovants, afin de garantir le service et engager a minima la responsabilité du constructeur ou de l'équipementier.

⁷ Dans le cadre de la réforme de la politique commune de la pêche (PCP), les aides au renouvellement de la flotte, qui contribuaient à la surcapacité, ont été supprimées en décembre 2004.

⁸ Ou, si la solution diesel ne s'applique pas, tout autre solution moins performante sur le plan environnemental.

Le cadre réglementaire qui s'applique à l'exploitation des véhicules sera exposé. Un planning présentant la réception des véhicules ainsi que l'ouverture des stations d'alimentation sera fourni. Plus généralement, il est rappelé que le projet devra être conforme à la réglementation en vigueur et le porteur à jour de ses obligations réglementaires.

3 – 3 – 2 Analyse économique

Le maître d'ouvrage acquéreur de véhicules devra présenter une analyse économique propre à son projet d'acquisition et d'exploitation de véhicules hydrogène. Cette analyse dépendra de la nature du maître d'ouvrage et l'objet de l'exploitation de la flotte :

- **L'acquisition de véhicules concerne une flotte dont la rentabilité économique ou l'exploitation n'est pas l'objet direct du projet ou de l'opérateur** : transport public, flotte de véhicules de service, etc.

Dans ce cas, le porteur fournira une analyse comparée du **coût global de possession (TCO)** des véhicules à l'échelle de la flotte, entre la solution hydrogène et la solution classique qui s'appliquerait : coût d'acquisition, coût d'exploitation, entretien et maintenance, assurances. L'analyse pourra être étendue aux périmètres des infrastructures de recharge, au besoin selon l'analyse comparative. Le calcul pourra intégrer des externalités, positives ou négatives, qui seront quantifiées au regard des conditions d'exploitation, des contraintes opérationnelles. Le porteur fournira également le **plan de financement** prévisionnel de son projet. Celui-ci fera apparaître les aides publiques attendues, ADEME et autres (aides régionales, européennes, etc.).

Les principaux **indicateurs clés**, seront succinctement présentés et commentés. Le porteur indiquera leur valeur avec et sans aide ADEME sur les investissements.

- **L'acquisition de véhicules est directement liée à l'activité commerciale d'une flotte, basée sur leur exploitation et les services associés** : livraison de marchandises, location de véhicules, transport de personne à la demande, etc.

Dans ce cas, le porteur fournira un **business plan** relatif à l'investissement et l'exploitation de la flotte, sous la forme d'un tableur Excel, expliqué et commenté. Ce business plan sera constitué d'un compte de résultat prévisionnel et d'un plan de financement prévisionnel. Celui-ci fera apparaître les aides publiques attendues, ADEME et autres (aides régionales, européennes, etc.).

Il est attendu que le maître d'ouvrage détaille les principales hypothèses structurantes (ex : durées d'amortissement, valeurs résiduelles) et notamment les **revenus** liés à la commercialisation de l'hydrogène et des services associés à l'installation : volumes, grille tarifaire, clients.

Les principaux **indicateurs clés** (temps de retour, VAN, TRI), seront succinctement présentés et commentés. Le porteur indiquera leur valeur avec et sans aide ADEME sur les investissements.

On proposera également une **analyse de sensibilité** sur ces indicateurs clés, pour tenir compte des aléas possibles suivants : augmentations des coûts de fonctionnement (+20%) ; décalage dans le temps de l'exploitation des véhicules (6 mois, 1 an).

3 – 3 – 3 Description des dépenses liées au projet

L'ensemble des **dépenses prévisionnelles** relatives au projet doit être détaillé dans le tableur Excel en annexe 2. Les dépenses à mentionner seront notamment :

- L'acquisition du ou des véhicules ;
- Les dépenses d'aménagement du site ou dépôt de la flotte, spécifiquement attachées à l'accueil de véhicules hydrogène : adaptation d'un bâtiment, d'un atelier, d'un quai ; achat d'équipements pour la maintenance et l'entretien des véhicules, etc. ;
- Les dépenses externes de formation du personnel et de communication autour du projet, dans la limite de 10% des dépenses ;
- Pour les véhicules innovants, les dépenses d'accompagnement de l'expérimentation sur les premières années :
 - Les dépenses de personnel pour la mise en œuvre et le suivi de la flotte de véhicule ;
 - Les dépenses d'équipements, de matériels ou de logiciels pour la mesure et le suivi ;
 - Les dépenses de maintenance de premier niveau ;
 - Les frais d'études et travaux intellectuels liés à l'expérimentation.

Seules les dépenses dont la **date d'engagement** est postérieure à la date d'accusé de réception du dossier de candidature pourront être prises en compte par l'ADEME.⁹

Les principaux sous-traitants et fournisseurs d'équipements seront indiqués.

3 – 3 – 4 Modalités de soutien financier

Le présent AAP a pour objet la diffusion d'écosystèmes de mobilité hydrogène, reposant sur l'acquisition de véhicules hydrogène. L'aide viendra soutenir un investissement.

3 – 3 – 4 – 1 Assiette des coûts admissibles

Dans le cadre de l'instruction du projet, sur la base des dépenses prévisionnelles présentées par le porteur (paragraphe 3-3-3), l'ADEME déterminera les **coûts éligibles et retenus** pour financement. Certaines dépenses présentées pourront être non retenues.

Ensuite, l'**assiette des coûts admissibles** sur laquelle sera calculé le montant d'aide sera déterminée. Elle correspondra aux coûts éligibles et retenus déduction faite de l'investissement similaire de référence, c'est-à-dire des véhicules diesel équivalents¹⁰ qui auraient pu être acquis pour le même service (cf paragraphe 3-3-1). En effet, selon les règles communautaires, seuls les coûts supplémentaires nécessaires pour aller au-delà des normes applicables de l'Union ou pour augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes sont admissibles¹¹. L'assiette correspondra donc ce cas au surcoût de la solution hydrogène vis-à-vis d'une solution diesel.

3 – 3 – 4 – 2 Taux d'aide

L'aide versée sera de type subvention. L'ADEME se garde néanmoins la possibilité, ponctuellement, de proposer une partie de cette aide sous forme d'aides remboursables.

⁹ En application des règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, le dépôt du dossier de demande d'aide doit être antérieur à tout commencement de réalisation de l'opération aidée, c'est-à-dire à tout engagement rendant l'opération irréversible au sens du droit communautaire. Les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont notamment pas considérés comme un commencement de réalisation de l'opération.

¹⁰ Ou, si la solution diesel ne s'applique pas, tout autre solution moins performante sur le plan environnemental.

¹¹ Cf paragraphe 6, article 3.6 du RGEC

Il est demandé au porteur **d'évaluer le montant de l'aide nécessaire** à la réalisation de son investissement, au regard de son analyse économique.

Le taux d'aide maximum appliqué à l'assiette des coûts admissibles sera distinct selon la nature du porteur, comme indiqué dans le tableau suivant :

Catégorie ¹² :	Petite entreprise	Moyenne entreprise	Grande entreprise
Taux d'aide maximum s'appliquant sur l'assiette	55%	45%	35%

Il s'agit d'un taux maximum, le montant pourra être revu à la baisse selon la rentabilité économique du projet dans un souci d'optimisation de l'usage des deniers publics.

Les projets peuvent potentiellement bénéficier d'autres aides publiques : afin de respecter l'encadrement communautaire relatif au cumul de ces aides, l'ADEME se réserve le droit d'ajuster, au cas par cas, le taux d'aide appliqué.

4 – Critères de sélection

Sur la base de l'ensemble des éléments fournis, l'ADEME évaluera les projets, selon trois critères principaux précisés ci-dessous. Cette évaluation s'appliquera à l'ensemble du projet d'écosystème. Les projets seront ainsi sélectionnés et retenus selon leur ordre de classement, dans la limite des disponibilités budgétaires de l'ADEME.

4 – 1 Critère n°1 : performance environnementale

La réduction des émissions de gaz à effet serre, la consommation de carburants fossiles évitée ainsi que la réduction des polluants locaux seront des indicateurs d'évaluation des projets. L'efficacité de l'aide publique apportée (€/tCO₂ ; €/L ; €/kg NO_x et particules) sera analysée, en distinguant les cibles.

L'intégration du projet d'écosystème dans le contexte territorial et son rattachement aux politiques et mesures engagées localement en faveur de la transition écologique sera évaluée :

- Développement des énergies renouvelables sur le territoire ;
- Politiques locales santé-environnement de réduction des émissions de polluants.

La mise en perspective du projet dans une politique territoriale large de distribution des carburants alternatifs (GNV, bioGNV, électricité, hydrogène) sera un élément positif.

Dans le cas d'une production assurée par des électrolyseurs, le lien avec le développement des énergies renouvelables électriques et la fourniture de services systèmes au réseau électrique local seront également considérée comme un avantage.

4 – 2 Critère n°2 : justification de l'usage et modèle économique

Sur la base de la description des usages visés, la justification du recours à un véhicule hydrogène sera évaluée (justification technique, réglementaire existante ou anticipée, contraintes opérationnelles

¹² [Définition des catégories d'entreprises selon les règles de l'encadrement communautaire](#)

d'exploitation, etc). L'impossibilité de recourir à un véhicule électrique à batterie sera un point de l'analyse.

La présence garantie de clients consommateurs d'hydrogène sera plus particulièrement prise en compte, au regard des lettres d'engagement fournies dans le dossier (gestionnaires de flottes, transporteurs, loueurs, armateurs, etc.). Un volume minimum d'hydrogène à distribuer dès les premières années est nécessaire pour justifier la réalisation des investissements de logistique amont de production et de distribution.

La description du modèle économique de la chaîne globale est attendue, elle permet d'apprécier la viabilité économique du projet : coût et/ou prix à la production et à la distribution d'hydrogène, analyse du coût global de possession des véhicules, garanties sur l'équilibre économique. L'efficacité de l'aide publique, en € pour un même service rendu, pourra être un critère retenu pour sélectionner les projets sur un même segment d'usage.

4 – 3 Critère n°3 : maturité et fiabilité du projet

L'état d'avancement du projet et les éléments de garantie de sa bonne réalisation seront analysés : études déjà menées, précision du planning prévisionnel, éléments contractuels disponibles (accords de consortium ou bilatéraux sur la fourniture d'hydrogène, lettres d'engagement), anticipation des contraintes réglementaires, plan de financement, solidité financière du porteur.

Une attention particulière sera portée aux dispositions garantissant la fiabilité des installations et des équipements : type de maintenance (préventive et curative), respect bonnes pratiques s'appliquant (marquage CE, norme 22734 pour les électrolyseurs, norme française relative aux installations hydrogène NF M58-003), accords, contrats ou garanties apportées par les constructeurs ou équipementiers. Ce point sera particulièrement étudié dans le cas de véhicules innovants.

La mise en perspective du projet dans le cadre d'une trajectoire de plus long terme pour le territoire sera aussi appréciée : suites envisagées au-delà des premières étapes, poursuite et visions sur le potentiel, modèle économique à terme sans subvention.

5 – Processus de dépôt et d'instruction

5 – 1 Dépôt de dossier de demande

Les réponses à cet AAP sont à inscrire sur la plate-forme de dépôt dématérialisée de l'ADEME, à l'adresse suivante : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/>

Dans ce cadre, les pièces suivantes devront être déposées :

- Le **dossier de candidature** : fichier Word ou Open Office, dont une trame est fournie en annexe 1, comprenant :
 - Une présentation du projet (partie 1)
 - Des déclarations (partie 2) : demande d'aide, déclaration de catégorie d'entreprise au sens communautaire, fiche d'incitativité de l'aide pour les grandes entreprises
- Les **analyses économiques** (coûts globaux et/ou business plans) au format Excel ou Open Office, pour chacun des volets et pour l'ensemble de l'écosystème ;
- La **base de données des dépenses** du projet : fichier Excel ou Open Office, dont une trame est fournie en annexe 2 ;
- Des **documents contractuels** liant les partenaires entre eux (lettres d'engagement, contrat de fourniture, contrat d'avitaillement, etc.)

Par ailleurs, les porteurs ont la possibilité de transmettre, sur la plate-forme, tout autre fichier qui leur semblerait nécessaire à la compréhension du projet (schéma, notice, contrats ...).

5 – 2 Calendrier

Plusieurs dates de clôture sont proposées pour cet AAP :

	1^{ière} clôture	2^{ème} clôture	3^{ème} clôture
Dates et heures	11/01/2019 17h	03/05/2019 17h	08/11/2019 17h

L'ADEME se réserve le droit de modifier le texte et les critères de ce présent AAP entre deux clôtures. Une communication sera assurée de manière à informer les porteurs de projets potentiels.

5 – 3 Confidentialité

L'ADEME s'engage à respecter la confidentialité des informations fournies par le porteur du projet. En cas d'instruction favorable du projet, il sera demandé au porteur la rédaction d'un résumé public du projet à des fins de communication par l'ADEME.

5 – 4 Instruction

Les projets seront instruits par les équipes de l'ADEME. Les décisions de poursuite ou non de l'instruction sera prise dans le cadre d'une Commission Nationale des Aides, associant des représentants des ministères. Une réponse sera ensuite donnée aux porteurs de projet du projet.

Dans le cas où le projet serait retenu une convention d'aide sera établie avec chacun des maîtres d'ouvrage qui deviendront bénéficiaires. L'aide sera versée en différents versements, sur la base des justificatifs des dépenses réalisées.

5 – 5 Contacts

Pour toute information complémentaire sur l'organisation de cet AAP : aapecosystemeh2@ademe.fr.

Il est fortement conseillé de prendre contact, avant tout dépôt de projet, avec la Direction Régionale de l'ADEME concernée, selon la localisation du projet de production d'hydrogène (mail : prenom.nom@ademe.fr) :

Directions Régionales	Référent H2 (point d'entrée sur l'ensemble de la thématique H2)	AAP Ecosystèmes de mobilité (contact spécifique pour l'AAP)
Auvergne Rhône Alpes	Hervé BAFFIE	Anne-Sophie HERREBAUT
Bourgogne Franche Comté	Mathilde LIPPI	Muriel JEANNERET
Bretagne	Renaud MICHEL	Renaud MICHEL
Centre Val de Loire	David MAGNIER	Ruven GONZALES
Corse	Christophe LEGRAND	Christophe LEGRAND
Grand Est	Jean Pierre BEHAXETEGUY	Jean Pierre BEHAXETEGUY
Hauts de France	Eric VIDALENC	Eric VIDALENC
Ile de France	Valérie JOUVIN	Valérie JOUVIN
Normandie	Eric PRUDHOMME	Eric PRUDHOMME
Nouvelle Aquitaine	Dominique FORTUNE	Alain BESANCON
Occitanie	Christophe HEVIN	Béatrice ARURAUULT
Pays de la Loire	Sébastien BOURCIER	Sébastien BOURCIER

PACA	Stéphanie LE MAITRE	Jérôme CICILE
------	---------------------	---------------

L'ADEME encourage par ailleurs la réalisation **d'études en amont des investissements**, pour définir au mieux les caractéristiques du projet. Ces études sont potentiellement éligibles à une aide de la part de l'ADEME.

6 – Cadre juridique

L'AAP s'inscrit dans le cadre des systèmes d'aide existants de l'ADEME. A ce titre, les [règles générales d'attribution des aides de l'ADEME](#), adoptées en Conseil d'Administration le 23 octobre 2014 s'appliqueront (engagements des parties, modalités de versement, litiges, etc.).

Les aides seront attribuées sur la base du **système d'aides à la réalisation de l'ADEME, et plus particulièrement du régime d'aides n° SA 40264 relatif aux aides à la protection de l'environnement** exempté de notification sur la base du Règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) n° 651/2014 du 17 juin 2014.

Pour les projets nécessitant une notification individuelle à la Commission européenne, la base juridique sera les lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie du 28 juin 2014 (2014/C 200/01).

Concernant l'assiette des coûts admissibles, il est rappelé que **l'article 36 du RGEC** s'appliquera :

« Les coûts admissibles sont les coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour aller au-delà des normes applicables de l'Union ou pour augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes de l'Union. Ils sont déterminés comme suit :

a) si les coûts de l'investissement dans la protection de l'environnement peuvent être identifiés comme investissement distinct dans les coûts d'investissement totaux, ces coûts liés à la protection de l'environnement constituent les coûts admissibles ;

b) dans tous les autres cas, les coûts de l'investissement dans la protection de l'environnement sont déterminés par référence à un investissement similaire, moins respectueux de l'environnement, qui aurait été plausible en l'absence d'aide. La différence entre les coûts des deux investissements représente les coûts liés à la protection de l'environnement et constitue les coûts admissibles.

Les coûts non directement liés à une augmentation du niveau de protection de l'environnement ne sont pas admissibles. »

A ce titre, l'ADEME étudiera, au cas par cas, si, pour l'écosystème complet, un investissement similaire mais moins respectueux de l'environnement aurait été plausible. Dans ce cas, l'assiette des coûts admissibles sera calculée comme le surcoût vis-à-vis de cet investissement de référence.

Il est rappelé qu'en application des règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, le dépôt du dossier de demande d'aide doit être antérieur à tout commencement de réalisation de l'opération aidée, c'est-à-dire à tout engagement rendant l'opération irréversible au sens du droit communautaire. Les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont notamment pas considérés comme un commencement de réalisation de l'opération.

Par ailleurs, les entreprises en difficulté¹³ ne sont pas éligibles aux aides de l'ADEME.

Les systèmes d'aides de l'ADEME sont actuellement en cours de révision et les nouvelles modalités seront applicables aux conventions signées à compter du 1^{er} janvier 2019. L'ADEME se réserve donc la possibilité de mettre à jour les documents de l'appel à projets. Les porteurs seront informés via la plate-forme de dépôt des dossiers de candidature.

¹³ Au sens des lignes directrices relatives aux aides d'Etat au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté du 31 juillet 2014 (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).