



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AAP Aides à l'investissement pour la décarbonation du transport et des services maritimes

L'appel à projets est ouvert du 2 avril 2026 jusqu'au 6 juillet 2026.

Date d'ouverture	Unique relève et clôture
2 avril 2026	6 juillet 2026

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture de l'appel à projets (ci-après « AAP »), du 2 avril au 6 juillet 2026. Chaque candidature doit avoir fait l'objet d'un prédépôt préalable. Les candidatures seront instruites après la clôture de l'AAP.

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

Néanmoins, l'ADEME se réserve le droit de clore l'appel à projets avant la date prévue, notamment en raison d'une évolution du cadre légal et réglementaire applicable au présent appel à projets.

Les modalités d'aides devront être conformes aux régimes d'aides en vigueur à la date de 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.

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

APPEL À PROJETS



Fiche synthétique de l'appel à projet

Nom de l'AAP	Aides à l'investissement pour la décarbonation du transport et des services maritimes
Contact et dépôt des dossiers	Modalités de dépôt : Sur le site Agir pour la transition écologique Adresse mail à contacter : aap.navires@ademe.fr
Objectifs	Soutenir le déploiement de navires, d'équipements, de solutions et d'infrastructures portuaires permettant la décarbonation du transport et des opérations de service maritimes.
Thématiques éligibles	<p>Les projets doivent présenter un niveau de maturité technologique (TRL) de 7 minimum en début de projet et de 9 minimum en fin de projet.</p> <p>Les projets éligibles viseront à des :</p> <p>(i) Investissements liés à la décarbonation directe des navires :</p> <ul style="list-style-type: none">- Décarbonation de navires existants : Acquisition et déploiement d'équipements et solutions embarquées innovantes destinés aux navires permettant une amélioration de l'efficacité énergétique des navires ou leur mise à niveau pour être considérés comme propres ou à émission nulle ;- Acquisition de navires : Investissements en faveur de l'acquisition de navires propres ou à émission nulle, ou de navires plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel. <p>Sont notamment exclus les bateaux fluviaux, les navires de pêche, les navires de plaisance et les navires battant pavillon non européen. Se reporter à la partie « Thématiques éligibles » pour une liste exhaustive des exclusions.</p> <p>(ii) Investissements industriels visant le renforcement des capacités de production européennes dédiées à la décarbonation du transport et des services maritimes, incluant la création ou l'extension d'usines et de chantiers navals et de nouvelles lignes de production d'équipements ou de systèmes destinés à cette décarbonation, et/ou développement de moyens de production innovants de navires bas carbone, d'équipements, de systèmes ou de solutions destinés à la décarbonation du transport et des services maritimes, et investissements visant à réduire l'impact environnemental des processus de production et de réparation ou retrofit des navires et de leurs composants.</p> <p>(iii) Investissements portuaires concourant à la décarbonation du transport et des services maritimes, incluant notamment le déploiement d'infrastructures et d'équipements portuaires de ravitaillement de navires en carburants alternatifs, ainsi que d'infrastructures d'alimentation électrique à quai nécessaires à la décarbonation du transport et des services maritimes.</p>
Minima des budgets des projets et montant maximum des aides octroyées	Les projets présentés présenteront une taille critique budgétaire minimale par projet :

	<ul style="list-style-type: none"> - 300 000 euros minimum pour les projets portés par une PME au sens de la réglementation européenne¹ - 1 million d'euros minimum pour les projets portés par une grande entreprise au sens de la réglementation européenne¹ <p>Aucun projet ne pourra bénéficier d'un montant d'aide de plus de 6 M€ dans le cadre du présent AAP. Par ailleurs, une même entreprise au sens de la réglementation européenne (y compris ses affiliées)² ne pourra pas bénéficier d'un montant d'aide de plus de 6 M€ dans le cadre du présent AAP.</p> <p>Dans tous les cas les montants attribués seront déterminés conformément aux régimes sur lesquels s'appuie l'AAP et respecteront les seuils prévus par ces derniers.</p>
Bénéficiaires cibles	Acteurs économiques, du secteur privé ou du secteur public , notamment propriétaire de navire, armateur, affrèteur, chantier naval, équipementier, port maritime, exploitant de terminal, soudeur et distributeur de carburant alternatif.
Eligibilité des projets	<ul style="list-style-type: none"> - Montant minimum de coût du projet - Structure éligible à recevoir des aides publiques (notamment ne pas faire l'objet d'une procédure collective en cours, ne pas avoir le statut d'entreprise en difficulté au sens de la réglementation européenne applicable en matière d'aide d'Etat)³ - Respect de l'objet de l'AAP - Respect des critères environnementaux, - Composition du dossier, incluant l'ensemble des pièces exigées, et respect des délais - Quantification des indicateurs d'impact, - Incitativité de l'aide, démontrant que le soutien public est nécessaire à la réalisation du projet.
Critères de sélection	<ul style="list-style-type: none"> - Efficacité environnementale (45 points) - Efficacité des aides publiques (25 points) - Qualité technico-économique du projet et contribution à la résilience et à la compétitivité industrielle européenne (30 points)
Nature des aides	Majoritairement subvention, néanmoins l'aide pourra comporter une composante sous forme d'avance remboursable dont le montant et les conditions de remboursement seront précisées au lauréat dans la convention de financement.
Liste des pièces du dossier	<ul style="list-style-type: none"> • Annexe 1 : Modèle de présentation du projet pour la réunion de pré-dépôt • Annexe 2 : Modèle de fiche lauréat • Annexe 3.a : Descriptif détaillé du projet • Annexe 3.b : Descriptif du porteur de projet

¹ Les catégories d'entreprises sont définies à l'annexe I du règlement (UE) de la Commission n° 651/2014 du 17 juin 2014, publié au Journal officiel de l'Union européenne du 26 juin 2014.

² Voir la Communication de la Commission relative à la notion d'« aide d'État » visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, C/2016/2946, JO C 262 du 19.7.2016, pp. 1–50, point 11

³ Voir l'article 2, point 18), du Règlement (UE) no 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité

-
- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Annexe 4 : Base de données des coûts du projet• Annexe 5 : Grille d'impacts et modèle empreinte projet niveau 1 (https://base-empreinte.ademe.fr/empreinte-projet)• Annexe 6 : Éléments financiers• Annexe 7 : Attestation de santé financière• KBIS, 3 dernières liasses fiscales |
|--|--|

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.

Sommaire

Fiche synthétique de l'appel à projet2

Contexte et objectifs de l'Appel à projets (AAP)6

Contexte international 6

Feuille de route de décarbonation de la filière maritime française 6

Contexte et objectifs de l'AAP 8

Thématiques éligibles10

1. Thématique 1 : Décarbonation directe des navires 10

2. Thématique 2 : Investissements industriels pour la décarbonation des navires 16

3. Thématique 3 : Investissements portuaires pour la décarbonation des navires 22

Conditions et nature du financement Intensités et modalités d'aides 24

Processus de sélection..... 25

Critères d'éligibilité 25

Critères de sélection 26

Pré-dépôt et dépôt 30

Processus de sélection 30

Mise en œuvre et suivi des projets31

Contractualisation 31

Confidentialité et communication 31

Annexe 1 : Critères de performance environnementale.. 33

Annexe 2 : Intensités d'aides maximales..... 34

Annexe 3 : Liste des technologies éligibles au titre du sous-volet ii de la thématique 241

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

Contexte international

Le secteur maritime représente environ 3 % des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial, un ordre de grandeur comparable à celui du transport aérien international.

Au niveau international, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a adopté en juillet 2023 une stratégie révisée de réduction des émissions de gaz à effet de serre, visant l'atteinte de la neutralité carbone (zéro émission nette de GES) du transport maritime international d'ici 2050.

- Des objectifs intermédiaires (points de contrôle indicatifs par rapport à l'année de référence 2008) :
 - o **20% de réduction des émissions de GES en 2030 par rapport à 2008**, en s'efforçant d'atteindre 30%.
 - o **70% de réduction des émissions de GES en 2040 par rapport à 2008**, en s'efforçant d'atteindre 80%.

Ces trajectoires impliquent une accélération immédiate du déploiement de solutions de décarbonation.

Au niveau européen, le « Pacte vert » (Green Deal) et le paquet législatif « Fit for 55 », comportent un certain nombre de dispositions réglementaires qui s'appliquent au transport maritime, notamment :

- l'intégration progressive du secteur maritime dans le système d'échange de quotas d'émission (ETS),
- le règlement FuelEU Maritime, prescrivant l'utilisation de carburants à plus faible intensité carbone,
- le règlement AFIR, encadrant le déploiement d'infrastructures de ravitaillement en carburants alternatifs et d'alimentation électrique à quai.

Feuille de route de décarbonation de la filière maritime française

✓ Présentation et objectifs pour la filière :

La feuille de route de décarbonation de la filière maritime⁴ est un travail collaboratif et collectif réalisé sous le pilotage de la Direction Générale des Affaires Maritimes et de l'Aquaculture (DGAMPA) et du Cluster Maritime Français (CMF), impliquant

⁴ <https://www.mer.gouv.fr/la-decarbonation-de-la-filiere-maritime>

l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur : armateurs, énergéticiens, ports, chantiers navals et nautiques, équipementiers, architectes et bureaux d'étude.

Elle contient une proposition de plan d'action pour décarboner le maritime national et assurer la souveraineté d'approvisionnement de la France et de l'Union Européenne, tout en intégrant les enjeux de compétitivité de la filière

Elle a été conduite en application de l'article 301 de la Loi climat et résilience⁵, et constitue la vision partagée des acteurs français de cette filière pour contribuer à l'atteinte des objectifs de décarbonation fixés au niveau international, européen et national.

✓ **Les principaux leviers de décarbonation :**

Pour atteindre les objectifs de décarbonation, la feuille de route définit différents leviers, qui sont autant de solutions proposées pour répondre aux besoins d'une flotte nationale très diverse (caractéristiques des navires, usages des navires, cycles d'exploitation). Ces leviers sont combinés en fonction des spécificités d'un navire afin d'apporter les meilleures solutions. Treize leviers principaux ont été plus spécifiquement étudiés, nous les résumons ci-dessous.

- Efficacité énergétique du navire :
 - o Réduction de la traînée
 - o Optimisation de la propulsion
 - o Optimisation de la consommation d'énergie à bord
- Ecoconception, construction et fin de vie :
 - o Ecoconception, process de fabrication et déconstruction⁶
- Exploitation :
 - o Excellence opérationnelle
 - o Sobriété et baisse de vitesse
- Energies et infrastructures :
 - o Energie fossile moins carbonée et transitoire (GNL)
 - o Biocarburants
 - o E-carburants
 - o Capture et utilisation du CO₂ (CCUS)
 - o Electrification des navires et des quais
 - o Propulsion par le vent
 - o Propulsion nucléaire

✓ **Plan d'actions et mise en œuvre :**

Cette feuille de route propose la mise en place d'un plan d'actions se déclinant en cinq axes principaux déclinés en 33 actions opérationnelles :

- **Axe 1 : efficacité énergétique (design optimal/technologies et excellence opérationnelle)**

⁵ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, JORF n°0196 du 24 août 2021.

⁶ Y compris la mise au point de méthodes d'ACV et les matériaux biosourcés

-
- Axe 2 : énergies et infrastructures (production, stockage, transport et distribution d'énergies et de vecteurs d'énergie décarbonée ...)
 - Axe 3 : sobriété (sobriété d'usage et de conception, décarbonation de la phase de production et économie circulaire)
 - Axe 4 : réglementation (compléter, renforcer et stabiliser le cadre réglementaire relatif aux émissions de gaz à effet de serre des navires)
 - Axe 5 : mise en œuvre opérationnelle et suivi

Contexte et objectifs de l'AAP

La France dispose d'un écosystème maritime complet et performant, avec de nombreux acteurs français figurant parmi les leaders mondiaux dans une grande diversité d'activités comme les chantiers navals, les armateurs, l'ingénierie, l'architecture navale et la recherche et l'innovation associées, les équipementiers et fournisseurs de logiciels spécifiques, la recherche océanographique, la pose de câbles sous-marins, les navires à propulsion vélique et équipementiers spécifiques ainsi que les énergies marines renouvelables.

La France possède également la 2^{ème} Zone d'Economie Exclusive (ZEE) au monde, répartie sur de nombreuses mers et océans et traversée par des routes commerciales principales et stratégiques. Cette position confère à la France un rôle structurant dans le secteur maritime mondial et, à ce titre, une responsabilité particulière dans la décarbonation du transport et des activités et des services maritimes.

Dans le cadre du pacte vert de l'Union européenne (UE), la directive européenne n°2023/959 du 10 mai 2023 a modifié la directive n°2003/87/CE (dite « directive ETS »), pour inclure le secteur du transport maritime au sein du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE ou **EU-ETS pour Emission Trading System**).

Comme pour les autres secteurs concernés, l'inclusion du transport maritime dans ce marché, depuis le 1^{er} janvier 2024, a pour objectif de plafonner les émissions du transport maritime dans le cadre du plafond global de l'ETS. Celle-ci se traduit par une tarification des émissions de gaz à effet de serre pour les navires. Cette tarification constitue un signal économique incitatif destiné à encourager les acteurs du secteur maritime à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre en choisissant les leviers techniques ou opérationnels appropriés d'un point de vue économique, notamment via des mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation de sources d'énergies alternatives aux énergies fossiles. Cette tarification sera ci-après dénommée « **ETS maritime** ».

Dans ce contexte, le présent AAP vise à accélérer la décarbonation du secteur maritime en France, en cohérence avec la feuille de route nationale de décarbonation du maritime, tout en contribuant au positionnement des acteurs industriels français sur des segments à fort potentiel de croissance. Il a pour objectifs de soutenir :

- l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires existants, notamment par des opérations de rétrofit ;
- l'acquisition de navires propres ou à émission nulles, ou de navires qui ne sont ni des navires propres ni des navires à émission nulle mais qui sont plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel ;

-
- la production d'équipements et de solutions de décarbonation des navires ;
 - l'augmentation des capacités des activités des chantiers navals et des équipementiers en faveur de la décarbonation des navires ;
 - les investissements portuaires nécessaires pour permettre l'avitaillement en énergies non fossiles des navires.

D'une manière générale, les projets militaires ne sont pas éligibles à cet appel à projet.

Le présent AAP s'inscrit ainsi dans une logique de mise en œuvre concrète des politiques publiques de décarbonation du maritime, en cohérence avec les objectifs européens et internationaux.

Thématiques éligibles

L'AAP « Aides à l'investissement pour la décarbonation du transport et des services maritimes » vise à soutenir 3 thématiques principales. Les projets doivent présenter un niveau de maturité technologique (TRL) de 7 minimum en début de projet et de 9 minimum en fin de projet. Les projets devront être finalisés au maximum 6 ans après la décision d'octroi de l'aide.

Pour les 2 premières thématiques, les projets doivent être portés par un bénéficiaire unique (projet mono-partenaire). Pour la 3^e thématique, les projets peuvent être portés par un bénéficiaire unique ou par un consortium de maximum 3 partenaires.

Les seuils minimaux de coût total des projets sont les suivants :

- 300 000 euros minimum pour les projets portés ou coordonnés par une PME⁷ ;
- 1 million d'euros minimum pour les projets portés ou coordonnés par une grande entreprise⁷.

Les « carburants alternatifs » mentionnés dans les thématiques 1 et 3 comprennent :

- Les carburants renouvelables d'origine non biologique « RFNBO », définis par la Directive (UE) 2023/2413
- Les carburants « bas carbone », définis par la Directive (UE) 2024/1788
- Les biocarburants avancés, incluant le biométhane, sous forme gazeuse (bioGNC) ou liquéfiée (bioGNL), définis par la Directive (UE) 2023/2413 (RED III)

1. Thématique 1 : Décarbonation directe des navires

1.1. Description de la thématique

Cette première thématique se décline en deux sous-thématiques.

(i) Amélioration de l'efficacité énergétique des navires existants ou mise à niveau de navires existants leur permettant d'être considérés comme des navires propres⁸ ou des navires à émission nulle⁹ : soutenir l'acquisition et le déploiement d'équipements et solutions embarquées permettant une amélioration de l'efficacité énergétique ou

⁷ Les catégories d'entreprises sont définies à l'annexe I du règlement (UE) de la Commission n° 651/2014 du 17 juin 2014, publié au Journal officiel de l'Union européenne du 26 juin 2014.

⁸ Navire propre au sens du règlement général d'exemption par catégorie (article 36 ter du RGEC) :

- Un navire de haute mer et côtier pour le transport de passagers et de marchandises, pour des opérations portuaires ou pour des activités auxiliaires, i) disposant d'un moteur hybride ou à double carburant qui tire au moins 25 % de son énergie de carburants à émission nulle de CO₂ (au tuyau d'échappement) ou de la puissance en charge durant son exploitation normale en mer et au port, ou ii) dont la valeur atteinte de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) de l'Organisation maritime internationale est inférieure de 10 % aux exigences de l'EEDI applicables le 1er avril 2022, et alimenté au moyen de carburants à émission nulle de CO₂ (au tuyau d'échappement) ou de carburants provenant de sources renouvelables,

- Un navire de haute mer et côtier pour le transport de marchandises qui est exclusivement utilisé pour la prestation de services côtiers et à courte distance conçus pour permettre le transfert modal de marchandises actuellement transportées par voie terrestre vers la voie maritime, et dont les émissions de CO₂ (au tuyau d'échappement), calculées à l'aide de l'EEDI, sont inférieures de 50 % à la valeur de référence moyenne pour les émissions de CO₂ définies pour les véhicules utilitaires lourds (sous-groupe de véhicules 5-LH) telle que publiée conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2019/1242.

⁹ Navire à émission nulle au sens du RGEC (article 36 ter du RGEC) : Un navire de haute mer et côtier pour le transport de passagers ou de marchandises, pour des opérations portuaires ou pour des activités auxiliaires dont les émissions de CO₂ (au tuyau d'échappement) sont nulles.

une mise à niveau des navires existants. Les projets pourront porter sur l'amélioration du routage, sur l'amélioration ou l'hybridation des systèmes propulsifs incluant notamment, des technologies telles que la propulsion vélique, les batteries, l'hydrogène, les piles à combustible, sur l'amélioration des performances hydrodynamiques, sur la réduction du besoin en carburant, ou sur toute combinaison de ces leviers. Dans le cas de projets d'amélioration de l'efficacité énergétique de navires, les gains d'efficacité énergétique permis par ces équipements et solutions doivent être directs, quantifiables et documentés (voir exemples de documents à remettre dans le dossier de demande d'aide).

(ii) Acquisition de navires propres ou à émission nulle, ou de navires qui ne sont ni des navires propres ni des navires à émission nulle mais qui sont plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel : soutenir l'achat ou la location, pour une durée d'au moins 24 mois, de ces navires.

Durant la première année d'exploitation, l'accompagnement de l'armateur par le fournisseur d'équipements et solutions de décarbonation, ou par le chantier naval, pourra être éligible.

L'éligibilité des projets de remotorisation de navires existants vers des carburants alternatifs ou des projets d'acquisition de navires alimentés par des carburants alternatifs est soumise à la fourniture d'un projet de contrat d'avitaillement ou une lettre d'intention d'un fournisseur lors du dépôt de dossier de demande d'aide. La nature de l'avitaillement fera l'objet d'un suivi pendant les 5 premières années d'exploitation et pourra faire l'objet de sanctions en cas de non-respect de la nature de l'avitaillement initialement prévu.

Les navires à usage commercial pour le transport de passagers et/ou de marchandises, les navires de travail pour les services portuaires et le dragage, pour les travaux offshores, notamment pour la pose et la maintenance des installations d'énergies marines renouvelables seront prioritaires.

Sont en revanche **exclus du périmètre de cette première thématique :**

- les navires battant pavillon d'un Etat hors de l'Union européenne et non parti à l'accord sur l'Espace économique européen¹⁰ ;
- les navires relevant du secteur de la pêche et de l'aquaculture ;
- les navires de plaisance ;
- les bateaux fluviaux ;
- les navires exploités au profit d'activités d'offshore fossile (> 25% des journées d'opération pour des activités d'offshore fossile sur une moyenne annuelle)¹¹ ;
- les navires de prospection sismique ;
- les navires dédiés à la production d'énergie¹² ;

¹⁰ Une preuve du maintien du pavillon européen pourra être demandée par l'ADEME pendant les 5 ans suivant l'octroi du financement. En cas de changement du pavillon vers un pavillon non européen, l'ADEME pourra demander la restitution de l'aide versée.

¹¹ Dans le cas de navires du secteur de l'offshore, le respect de cette exigence devra être démontré pendant les 5 ans suivant l'octroi du financement. En cas de changement d'usage, l'ADEME pourra demander la restitution de l'aide versée.

¹² Les navires développant une production d'énergie auxiliaire à bord pour leur propre alimentation sont bien éligibles.

-
- les installations d'équipements énergétiques alimentés par des carburants fossiles, y compris du gaz naturel ;
 - les investissements réalisés pour se mettre en conformité avec les normes de l'Union européenne qui ont été adoptées et sont en vigueur, ou qui ont été adoptées et entreront en vigueur dans un délai inférieur à 18 mois à partir du moment où l'investissement est mis en œuvre et finalisé ;
 - les projets visant à éco-concevoir des navires, et/ou définir des procédés de fabrication ou de déconstruction des navires.

1.2. Typologie de projets attendus

Les types de projets attendus dans cette thématique sont notamment les suivants :

- Installation de solutions de propulsion vélique, incluant le cas échéant les équipements associés et les solutions de routage et de pilotage énergétique, sur navires existants ;
- Remotorisations de navires existants vers des systèmes de propulsion :
 - o 100% électrique ou hybride électrique ;
 - o Utilisant des carburants alternatifs ;
- Amélioration des performances hydrodynamiques ou aérodynamiques de navires existants ;
- Amélioration de l'efficacité énergétique des systèmes embarqués de navires existants (y compris électrification) ;
- Amélioration du routage et de l'exploitation du navire ;
- Acquisition de navires (propres ou à émission nulle ou plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel) : par exemple, acquisition d'un navire à propulsion vélique et électrique.

1.3. Porteurs attendus

Les projets attendus en réponse aux enjeux et objectifs évoqués précédemment pourront être portés par plusieurs types d'acteurs, du secteur privé ou du secteur public, notamment les acteurs suivants :

- **Propriétaire de navire**
- **Armateur**
- **Affréteur de navire long terme**
- **Collectivités**

Ces acteurs devront contrôler ou diriger les navires faisant l'objet de la demande d'aide à partir d'un établissement situé sur le territoire français et les navires devront battre pavillon français ou d'un autre Etat membre de l'Union Européenne ou d'un Etat parti à l'accord sur l'Espace économique européen.

1.4. Dépenses éligibles

1.4.1. Dépenses liées à l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires existants

Les coûts non directement liés à l'augmentation du niveau d'efficacité énergétique ne sont pas éligibles.

Dans le cas d'un investissement clairement identifiable visant exclusivement à améliorer l'efficacité énergétique, pour lequel il n'y a pas de scénario contrefactuel moins efficace sur le plan énergétique :

Les coûts éligibles sont les coûts d'investissement totaux.

Pour les navires de plus de 5 000 UMS, le niveau plus élevé d'efficacité énergétique sera évalué selon les indices pertinents. Il pourra notamment être évalué par une amélioration de la notation selon l'indice CII (à l'année du dépôt du dossier) et par une diminution de l'indice EEXI en dessous du niveau EEXI requis.

Pour les navires entre 400 UMS et 5 000 UMS, le niveau plus élevé d'efficacité énergétique correspondra à une diminution de l'indice EEXI en dessous du niveau requis.

Pour les navires de moins de 400 UMS, les dépenses éligibles correspondent aux coûts d'investissement totaux directement liés à la réalisation d'un niveau plus élevé d'efficacité énergétique.

Dans le cas où le porteur identifie un scénario contrefactuel :

Les coûts éligibles sont déterminés en comparant les coûts de l'investissement à ceux du scénario contrefactuel qui se produirait en l'absence d'aide, comme suit :

- a) lorsque le scénario contrefactuel consiste en la réalisation d'un investissement moins efficace sur le plan énergétique qui correspond à une pratique commerciale normale dans le secteur ou pour l'activité concernée, les coûts éligibles consistent en la différence entre les coûts de l'investissement pour lequel une aide d'État est octroyée et les coûts de l'investissement moins efficace sur le plan énergétique ;
- b) lorsque le scénario contrefactuel consiste en la réalisation du même investissement ultérieurement, les coûts éligibles consistent en la différence entre les coûts de l'investissement pour lequel une aide d'État est octroyée et la valeur actuelle nette des coûts de l'investissement ultérieur, actualisés au moment où l'investissement bénéficiant de l'aide serait réalisé ;
- c) lorsque le scénario contrefactuel consiste en le maintien des installations existantes et des équipements existants, les coûts éligibles consistent en la différence entre les coûts de l'investissement pour lequel une aide d'État est octroyée et la valeur actuelle nette de l'investissement dans l'entretien, la réparation et la modernisation de l'installation et des équipements existants, actualisés au moment où l'investissement bénéficiant de l'aide serait réalisé ;
- d) dans le cas d'équipements faisant l'objet de contrats de crédit-bail, les coûts éligibles consistent en la différence de valeur actuelle nette entre la location des équipements pour lesquels une aide d'État est octroyée et la location des équipements moins efficace sur le plan énergétique qui seraient loués en l'absence d'aide ; les coûts de location n'incluent pas les coûts liés à l'exploitation de l'équipement ou de l'installation (carburant, assurance,

entretien, autres consommables), qu'ils fassent ou non partie du contrat de location.

Le scénario contrefactuel correspond, dans les situations a) à d), à un investissement ayant une capacité de production et une durée de vie comparables, qui respecte les normes de l'Union déjà en vigueur.

Le scénario contrefactuel est crédible à la lumière des exigences juridiques, des conditions du marché et des incitations générées par le système SEQE-UE.

Pour les navires de plus de 5 000 UMS, l'efficacité énergétique sera évaluée selon les indices pertinents, notamment les indices CII d'intensité carbone opérationnelle et EEXI de rendement énergétique de l'OMI¹³. Le scénario contrefactuel ne pourra pas consister en l'acquisition ou le maintien d'un navire qui serait noté D ou E selon l'indice CII (à l'année du dépôt du dossier), ou dont l'EEXI serait supérieur à l'EEXI requis.

Pour les navires entre 400 UMS et 5 000 UMS, l'efficacité énergétique sera évaluée selon l'indice EEXI. Le scénario contrefactuel ne pourra pas consister en l'acquisition ou le maintien d'un navire dont l'EEXI serait supérieur à l'EEXI requis.

Pour les navires de moins de 400 UMS, les dépenses éligibles correspondent aux coûts d'investissement supplémentaires directement liés à la réalisation d'un niveau supérieur d'efficacité énergétique par rapport au scénario contrefactuel.

Dans le cas où aucun scénario contrefactuel n'est décrit par le porteur (et hors cas d'un investissement clairement identifiable visant exclusivement à améliorer l'efficacité énergétique, pour lequel il n'y a pas de scénario contrefactuel moins efficace sur le plan énergétique) ou si le scénario contrefactuel n'est pas crédible :

Les coûts éligibles correspondent dans ce cas aux coûts d'investissement totaux directement liés à la réalisation d'un niveau plus élevé d'efficacité énergétique. Dans cette hypothèse, les intensités d'aides maximales sont divisées par deux (voir Annexe 2 du présent document).

Pour les navires de plus de 5 000 UMS, le niveau plus élevé d'efficacité énergétique sera évalué selon les indices pertinents. Il pourra notamment être évalué par une amélioration de la notation selon l'indice CII (à l'année du dépôt du dossier) et par une diminution de l'indice EEXI en dessous du niveau EEXI requis.

Pour les navires entre 400 UMS et 5 000 UMS, le niveau plus élevé d'efficacité énergétique correspondra à une diminution de l'indice EEXI en dessous du niveau requis.

Pour les navires de moins de 400 UMS, les dépenses éligibles correspondent aux coûts d'investissement totaux directement liés à la réalisation d'un niveau plus élevé

¹³ Depuis le 1er janvier 2023, l'OMI a rendu obligatoire l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) ainsi que l'indicateur d'intensité carbone (CII).

L'EEXI indique le rendement énergétique d'un navire par rapport à une ligne de référence. Son but est de garantir que les navires existants respectent une norme minimale de rendement énergétique. L'EEXI s'applique généralement aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400tjb. Si un navire ne respecte pas les normes EEXI, les armateurs doivent mettre en place des mesures correctives (limitation de la puissance moteur, conversion au GNL ou installation de technologies d'efficacité énergétique comme le vélique).

d'efficacité énergétique.

1.4.2. Dépenses liées à l'acquisition de navires propres ou de navires à émission nulle et à la mise à niveau de navires pour atteindre la performance de navire propre ou de navire à émissions nulles :

Les dépenses éligibles sont les suivantes :

- a) En ce qui concerne les investissements consistant en l'achat de navires propres ou de navires à émission nulle, les coûts supplémentaires liés à l'achat du navire propre ou du navire à émission nulle. Ils sont calculés comme étant la différence entre les coûts d'investissement liés à l'achat du navire propre ou du navire à émission nulle et les coûts d'investissement liés à l'achat d'un navire de la même catégorie, qui est conforme aux normes de l'Union européenne applicables déjà en vigueur et qui serait acquis sans l'aide ;
- b) En ce qui concerne les investissements consistant en la location de navires propres ou de navires à émission nulle, les coûts supplémentaires liés à la location du navire propre ou du navire à émission nulle pour une durée minimum de 24 mois. Ils sont calculés comme étant la différence entre la valeur actuelle nette liée à la location du navire propre ou du navire à émission nulle et la valeur actuelle nette liée à la location d'un navire de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union européenne applicables déjà en vigueur et qui serait loué sans l'aide. Aux fins de la détermination des dépenses éligibles, les coûts d'exploitation liés à l'exploitation du navire, y compris les coûts de l'énergie, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en considération, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location ;
- c) En ce qui concerne les investissements consistant en la mise à niveau de navires leur permettant d'être considérés comme des navires propres ou des navires à émission nulle, les coûts de l'investissement dans la mise à niveau.

1.4.3. Dépenses liées à des études et services de conseil

Les dépenses liées à l'accompagnement de l'armateur durant la première année d'exploitation par le fournisseur d'une solution d'amélioration d'efficacité énergétique d'un navire existant ou par le chantier naval pourront être éligibles.

1.4.4. Dépenses liées à l'acquisition de navires qui ne sont ni des navires propres ni des navires à émission nulle mais qui sont plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel :

Les dépenses éligibles sont les suivantes :

- a) En ce qui concerne les investissements consistant en l'achat de navires **qui ne sont ni des navires propres ni des navires à émission nulle mais qui sont plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel**. Ils sont calculés comme étant la différence entre les coûts d'investissement liés à l'achat du navire ni propre ni à émission nulle et les coûts d'investissement liés à l'achat d'un navire de la même catégorie, qui est conforme aux normes de

l'Union européenne applicables déjà en vigueur et qui serait acquis sans l'aide ;

b) En ce qui concerne les investissements consistant en la location de navires ni propres ni à émission nulle, les coûts supplémentaires liés à la location du navire en question pour une durée minimum de 24 mois. Ils sont calculés comme étant la différence entre la valeur actuelle nette liée à la location du navire en question et la valeur actuelle nette liée à la location d'un navire de la même catégorie qui est conforme aux normes de l'Union européenne applicables déjà en vigueur et qui serait loué sans l'aide. Aux fins de la détermination des dépenses éligibles, les coûts d'exploitation liés à l'exploitation du navire, y compris les coûts de l'énergie, les coûts d'assurance et les coûts d'entretien, ne sont pas pris en considération, qu'ils soient ou non inclus dans le contrat de location.

2. Thématique 2 : Investissements industriels pour la décarbonation des navires

2.1. Description de la thématique

Cette deuxième thématique se décline en trois sous-thématiques.

(i) Création ou extension de chantiers navals destinés à la fabrication et au retrofit de navires bas carbone sous conditions.

Au sens du présent appel à projet, sont considérés comme « navires bas carbone » :

- Pour les navires ≥ 400 UMS : les navires dont les indices de rendement énergétique nominal (EEDI) et de rendement énergétique nominal des navires existants (EEXI) sont inférieurs aux seuils requis par l'OMI ;
- Pour les navires < 400 UMS : les navires démontrant des rendements énergétiques supérieurs au marché (état de l'art de la construction navale).

Les chantiers navals doivent être en mesure de justifier du caractère bas carbone des navires fabriqués grâce aux investissements industriels financés selon un modèle d'affaire projeté sur 20 ans post-projet.

Les conditions d'éligibilité sont les suivantes :

- Les PME pourront bénéficier d'aides pour la création d'établissements, l'extension des capacités d'établissements existants, la diversification de la production d'un établissement vers des produits qu'il ne produisait pas ou des services qu'il ne fournissait pas auparavant, ou un changement fondamental de l'ensemble du processus de production du ou des produits ou de fourniture du ou des services concernés par l'investissement dans l'établissement.

-
- Les grandes entreprises pourront être soutenues seulement si les investissements concernent des établissements situés en zone AFR¹⁴.
 - o Pour les investissements en zone AFR a), les grandes entreprises pourront bénéficier d'aides pour la création d'établissements, l'extension des capacités d'établissements existants, la diversification de la production d'un établissement vers des produits qu'il ne produisait pas ou des services qu'il ne fournissait pas auparavant, ou un changement fondamental de l'ensemble du processus de production du ou des produits ou de fourniture du ou des services concernés par l'investissement dans l'établissement.
 - o Pour les investissements en zone AFR c), les grandes entreprises pourront seulement bénéficier d'aides pour la création d'établissements ou pour la diversification des activités d'un établissement existant vers des activités relevant d'un autre code NACE que les activités déjà réalisées au sein de l'établissement (cela peut être le changement d'activité ou simplement l'ajout d'activités à ceux réalisés).

(ii) Création ou extension d'usines et de lignes de production d'équipements, de systèmes ou de solutions destinés à la décarbonation du transport et des services maritimes (voir annexe 3 du présent Cahier des Charges) sous conditions.

Ce sous-volet vise à soutenir les projets d'investissement portant sur la création ou l'extension d'usines et de lignes de production d'équipements, de systèmes ou de solutions contribuant à la décarbonation du transport et des services maritimes.

Les conditions d'éligibilité sont les suivantes :

- Les équipementiers doivent être en mesure de justifier d'un potentiel de réduction d'émissions de gaz à effet de serre projeté sur le modèle d'affaire sur 20 ans post-projet.
- Les PME pourront bénéficier d'aides pour la création d'établissements, l'extension des capacités d'établissements existants, la diversification de la production d'un établissement vers des produits qu'il ne produisait pas ou des services qu'il ne fournissait pas auparavant, ou un changement fondamental de l'ensemble du processus de production du ou des produits ou de fourniture du ou des services concernés par l'investissement dans l'établissement.
- Les grandes entreprises pourront être soutenues seulement si les investissements concernent des établissements situés en zone AFR¹⁵.
 - o Pour les investissements en zone AFR a), les grandes entreprises pourront bénéficier d'aides pour la création d'établissements, l'extension des capacités d'établissements existants, la diversification de la production d'un établissement vers des produits qu'il ne produisait pas ou des

¹⁴ Les zones AFR a) et c) sont actuellement définies par le décret n° 2022-968 du 30 juin 2022 relatif aux zones d'aide à finalité régionale et aux zones d'aide à l'investissement des petites et moyennes entreprises pour la période 2022-2027.

¹⁵ Les zones AFR a) et c) sont actuellement définies par le décret n° 2022-968 du 30 juin 2022 relatif aux zones d'aide à finalité régionale et aux zones d'aide à l'investissement des petites et moyennes entreprises pour la période 2022-2027.

services qu'il ne fournissait pas auparavant, ou un changement fondamental de l'ensemble du processus de production du ou des produits ou de fourniture du ou des services concernés par l'investissement dans l'établissement.

- Pour les investissements en zone AFR c), les grandes entreprises pourront seulement bénéficier d'aides pour la création d'établissements ou pour la diversification des activités d'un établissement existant vers des activités relevant d'un autre code NACE que les activités déjà réalisées au sein de l'établissement (cela peut être le changement d'activité ou simplement l'ajout d'activités à ceux réalisés).

Les projets d'investissement pour le remplacement d'un actif de production existant, qu'il s'agisse d'équipements, de ligne de production ou de capacité de fabrication de navires ne sont pas éligibles.

Sont également éligibles les projets visant la production de technologies propres contribuant à la décarbonation du transport et des services maritimes.¹⁶ Ces technologies incluent, en particulier, les produits finis ainsi que leurs principaux composants listés en Annexe 3 du présent cahier des charges.

(iii) Développement de moyens de production innovants de navires bas carbone, d'équipements, de systèmes ou de solutions destinés à la décarbonation du transport et des services maritimes (voir annexe 3 du présent Cahier des Charges)

Les développements de moyens de production innovants pourront notamment consister en la démonstration de modèles de production innovants ou la démonstration de fonctionnement d'un moyen de production avec des machines de montage innovantes. Ces innovations liées aux moyens de production pourront permettre d'augmenter la compétitivité de la production des solutions destinées à la décarbonation du transport et des opérations de services maritimes.

Pour rappel, les projets doivent présenter un niveau de maturité technologique (TRL) de 7 minimum en début de projet et de 9 minimum en fin de projet.

(iv) Les investissements visant à réduire l'impact environnemental des processus de production et de réparation ou rétrofit des navires et de leurs composants

Sont visés notamment les investissements visant à réduire ou à prévenir la pollution, les incidences négatives sur l'environnement ou une autre atteinte au milieu physique (y compris à l'air, à l'eau et aux sols), aux écosystèmes ou aux ressources naturelles due aux processus de production et les investissements visant à améliorer l'efficacité énergétique des processus de production.

Sont également visés les investissements permettant la production d'énergie à partir de sources renouvelables sur les sites de production et de réparation ou rétrofit des

¹⁶ Sous réserve de l'approbation préalable du régime n° SA.122265 en cours de notification auprès de la Commission sur la base de la section 6 du CISA.

navires et de leurs composants.

2.2. Typologie de projets attendus

Les types de projets attendus dans cette thématique sont notamment les suivants :

- Mise en place d'une ligne pilote ou d'un démonstrateur industriel pour la production d'équipements permettant la décarbonation de navires ou pour la construction de navires bas carbone ;
- Achat des équipements productifs nécessaires et mise en service d'une nouvelle ligne de production d'équipements permettant la décarbonation de navires ou de construction de navires bas carbone ;
- Mise au point de nouveaux procédés de production d'un équipement permettant la décarbonation de navires
- Achats d'équipements productifs nécessaires à la production de technologies propres.
- Achats d'équipements permettant de réduire l'empreinte environnementale des processus de production de navires ou de composants de navires ;
- Achats d'équipements permettant la production d'énergie renouvelable sur les sites des chantiers navals.

2.3. Porteurs attendus

Les projets attendus en réponse aux enjeux et objectifs évoqués précédemment pourront être portés par plusieurs types d'acteurs, du secteur privé ou du secteur public, notamment les acteurs suivants :

- **Equipementiers**
- **Chantiers navals**
- **Centre de production de composants**

2.4. Dépenses éligibles

2.4.1. Dépenses liées aux investissements industriels pour la décarbonation des navires (création ou extension de chantiers navals destinés à la fabrication et au retrofit de navires bas carbone, création ou extension d'usines et de lignes de production d'équipements, de systèmes ou de solutions destinés à la décarbonation du maritime)

Les dépenses des grandes entreprises liées aux investissements industriels pour la décarbonation des navires ne pourront être éligibles que dans le cas où ces investissements sont réalisés en zone d'aide à finalité régionale (zone AFR).

Les dépenses éligibles sont les coûts d'investissement dans les actifs corporels et incorporels, et pour les PME y compris les coûts ponctuels non amortissables, directement liés à l'investissement et à sa mise en place initiale sur une période de 2 ans.

Les actifs corporels sont les bâtiments, les machines et les équipements.

Les coûts liés à la location d'actifs corporels peuvent être pris en compte dans les conditions suivantes :

- En ce qui concerne les bâtiments, le bail doit se poursuivre au moins 3 ans après la date escomptée d'achèvement de l'investissement pour les PME, et 5 ans pour les grandes entreprises ;
- En ce qui concerne les usines ou les machines, le bail doit prendre la forme d'un crédit-bail et prévoir l'obligation, pour le bénéficiaire de l'aide, d'acheter le bien à l'expiration du contrat de bail.

Pour être considérés comme des dépenses éligibles, les actifs incorporels doivent remplir les conditions suivantes :

- Ils sont exploités exclusivement dans l'établissement bénéficiaire de l'aide ;
- Ils sont amortissables ;
- Ils sont acquis aux conditions du marché auprès d'un tiers non lié à l'acheteur ;
- Ils figurent à l'actif de l'entreprise qui reçoit l'aide pendant au moins 3 ans pour les PME, et 5 ans pour les grandes entreprises.

Pour la création ou l'extension d'usines et de lignes de production d'équipements, de systèmes ou de solutions destinés à la décarbonation du maritime, les dépenses éligibles sont les coûts d'investissement dans les actifs corporels (tels que des terrains, des installations, des équipements, des machines) et des actifs incorporels (tels que des droits de brevet, des licences, le savoir-faire ou d'autres droits de propriété intellectuelle) nécessaires à la production ou à la valorisation des biens énumérés **dans la liste en Annexe 3 du présent cahier des charges.**

Dans le cas des grandes entreprises, les coûts des actifs incorporels ne sont éligibles qu'à concurrence d'un maximum de 50 % des coûts d'investissement totaux éligibles pour l'investissement initial. Dans le cas des PME, 100 % des coûts des actifs incorporels sont éligibles.

2.4.2. Développement de moyens de production innovants de navires bas carbone, d'équipements, de systèmes ou de solutions destinés à la décarbonation du transport et des services maritimes

Les coûts de recherche et de développement qui pourront être éligibles sont les suivants :

- Les frais de personnel : chercheurs, techniciens et autres personnels d'appui s'ils sont employés pour le projet ;
- Les coûts des instruments et du matériel, dans la mesure où et aussi longtemps qu'ils sont utilisés pour le projet. Lorsque ces instruments et ce matériel ne sont pas utilisés pendant toute leur durée de vie dans le cadre du projet, seuls les coûts d'amortissement correspondant à la durée du projet, calculés conformément aux principes comptables généralement admis, sont jugés admissibles ;
- Les coûts des bâtiments, dans la mesure où et aussi longtemps qu'ils sont utilisés pour le projet. En ce qui concerne les bâtiments, seuls les coûts

-
- d'amortissement correspondant à la durée du projet, calculés conformément aux principes comptables généralement admis, sont jugés admissibles ;
- Les coûts de la recherche contractuelle, des connaissances et des brevets achetés ou pris sous licence auprès de sources extérieures à des conditions de pleine concurrence, ainsi que les coûts des services de conseil et des services équivalents utilisés exclusivement aux fins du projet ;
 - Les frais généraux additionnels et les autres frais d'exploitation, notamment les coûts des matériaux, fournitures et produits similaires, supportés directement du fait du projet. Ces frais généraux additionnels et autres frais d'exploitation liés aux projets de recherche et développement peuvent également être calculés sur la base d'une approche simplifiée des coûts sous forme d'un taux forfaitaire maximal de 20 % appliqué au total des coûts admissibles des projets de recherche et développement visés ci-dessus. Dans ce cas, les coûts des projets de recherche et développement utilisés pour le calcul des coûts indirects sont établis sur la base des pratiques comptables normales et comprennent uniquement les coûts des projets de recherche et développement admissibles visés ci-dessus.

2.4.3. Investissements visant à réduire l'impact environnemental des processus de production des navires et de leurs composants et investissements visant à améliorer l'efficacité énergétique des processus de production des navires et de leurs composants

Dans les cas où le porteur identifie un scénario contrefactuel :

Les coûts admissibles sont les coûts d'investissement supplémentaires déterminés en comparant les coûts de l'investissement à ceux d'un scénario contrefactuel qui se produirait en l'absence d'aide, comme suit :

- a) lorsque le scénario contrefactuel consiste en la réalisation d'un investissement moins respectueux de l'environnement qui correspond à une pratique commerciale normale dans le secteur ou pour l'activité concernée, les coûts admissibles consistent en la différence entre les coûts de l'investissement pour lequel une aide d'État est octroyée et les coûts de l'investissement moins respectueux de l'environnement ;
- b) lorsque le scénario contrefactuel consiste en la réalisation du même investissement ultérieurement, les coûts admissibles consistent en la différence entre les coûts de l'investissement objet de la demande d'aide et la valeur actuelle nette des coûts de l'investissement ultérieur, actualisés au moment où l'investissement bénéficiant de l'aide serait réalisé ;
- c) lorsque le scénario contrefactuel consiste en le maintien des installations existantes et des équipements existants, les coûts admissibles consistent en la différence entre les coûts de l'investissement objet de la demande d'aide et la valeur actuelle nette des investissements dans l'entretien, la réparation et la modernisation des installations et des équipements existants, actualisés au moment où l'investissement bénéficiant de l'aide serait réalisé ;

-
- d) dans le cas d'équipements faisant l'objet de contrats de crédit-bail, les coûts admissibles consistent en la différence de valeur actuelle nette entre la location des équipements objet de la demande d'aide et la location des équipements moins respectueux de l'environnement qui seraient loués en l'absence d'aide ; les coûts de location n'incluent pas les coûts liés à l'exploitation de l'équipement ou de l'installation (carburant, assurance, entretien, autres consommables), qu'ils fassent ou non partie du contrat de location.
 - e) Le scénario contrefactuel correspond, dans les situations a) à d), à un investissement ayant une capacité de production et une durée de vie comparables, qui respecte les normes de l'Union déjà en vigueur. Le scénario contrefactuel est crédible à la lumière des exigences juridiques, des conditions du marché et des incitations générées par le système SEQE-UE.

Dans les cas où aucun scénario contrefactuel n'est identifié par le porteur :

Par dérogation aux situations a) à d), les coûts éligibles peuvent être déterminés sans identification d'un scénario contrefactuel. Les coûts éligibles correspondent dans ce cas aux coûts d'investissement totaux directement liés à la réalisation d'un niveau plus élevé d'efficacité énergétique.

Pour les investissements portant sur la production d'énergie à partir de sources renouvelables, les dépenses éligibles sont les coûts d'investissement totaux.

3. Thématique 3 : Investissements portuaires pour la décarbonation des navires

3.1. Description de la thématique

Cette troisième thématique vise à soutenir le financement des investissements portuaires concourant à la décarbonation du transport et des services maritimes. Cela inclut le déploiement d'infrastructures et d'équipements portuaires de ravitaillement de navires en carburants alternatifs, ainsi que d'infrastructures d'alimentation électrique à quai nécessaires à la décarbonation du transport et des services maritimes.

En revanche, le déploiement d'infrastructures de production de carburants alternatifs (par exemple électrolyseurs, unités de production de e-méthanol, e-ammoniac ou bio-GNL) et d'électricité (hors projet global d'investissement électrique dédié majoritairement au déploiement d'alimentation électrique à quai, pouvant inclure de la production d'électricité locale, du stockage et des coûts de raccordement aux réseaux électriques) est exclu du périmètre de cette thématique.

Par ailleurs, les projets de construction, d'installation, de modernisation ou d'extension d'infrastructures de ravitaillement de navires au moyen de combustibles fossiles, comme le fioul, le gaz naturel, sous forme gazeuse (GNC) ou liquéfiée (GNL) et le gaz de pétrole liquéfié (LPG), ne sont pas éligibles.

3.2. Typologie de projets attendus

Les types de projets attendus dans cette thématique sont notamment des projets de construction, remplacement, modernisation ou extension des infrastructures portuaires suivantes, dès lors qu'elles contribuent directement à la décarbonation des navires :

- Systèmes électriques d'escale destinés à l'alimentation des navires à quai (convertisseur de fréquence et de tension, raccordement au quai et connexion au navire) ;
- Bornes électriques de recharge destinées à l'alimentation des navires à quai ;
- Raccordements aux réseaux électriques, production d'électricité locale et unités de stockage d'électricité renouvelable dédiées à l'avitaillement en électricité des navires à quai ;
- Installations de distribution et moyens de ravitaillement en carburants alternatifs, tels que des postes à quai ou des barges de soutage ;
- Réservoirs et infrastructures réseaux dédiés aux carburants alternatifs.

3.3. Porteurs attendus

Les projets attendus en réponse aux enjeux et objectifs évoqués précédemment pourront être portés par plusieurs types d'acteurs, du secteur privé ou du secteur public, notamment les acteurs suivants :

- **Ports maritimes**
- **Exploitants de terminaux**
- **Souteurs / distributeurs de carburants alternatifs**
- **Tout autre acteur présent en zone portuaire et portant un projet d'investissement dans des infrastructures portuaires**

3.4. Dépenses éligibles

Dépenses liées aux investissements portuaires pour la décarbonation des navires

Les dépenses éligibles incluent les coûts de planification, de construction, d'installation, de modernisation ou d'extension des infrastructures de recharge ou d'avitaillement. Ces coûts peuvent inclure les coûts des infrastructures de recharge ou d'avitaillement proprement dites et des équipements techniques connexes, y compris les installations fixes, mobiles ou flottantes, de l'installation ou des mises à niveau des composants électriques ou autres, y compris les câbles électriques et les transformateurs électriques qui sont nécessaires pour connecter l'infrastructure de recharge ou d'avitaillement au réseau ou à une unité locale de production ou de stockage d'électricité ou d'hydrogène, ainsi que les travaux de génie civil, les aménagements terrestres ou routiers, les coûts d'installation et les coûts pour l'obtention des autorisations connexes.

Ne sont pas éligibles :

-
- les coûts afférents aux activités non liées au transport maritime, notamment à des installations de production industrielle actives dans un port, à des bureaux ou à des commerces, ainsi qu'à des superstructures portuaires ;
 - les coûts afférents aux activités liées au transport maritime mais non liées directement à la décarbonation du transport ou des services maritimes, par exemple les quais d'amarrage, les murs de quai, les jetées, les rampes et pontons flottants dans les zones de marée, les bassins intérieurs, les remblais et assèchements des terres, les infrastructures pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, s'ils ne sont pas indispensables à une infrastructure de recharge ou d'avitaillement.

Conditions et nature du financement

Intensités et modalités d'aides

L'intervention publique s'effectue dans le respect de la réglementation de l'Union européenne applicable en matière d'aides d'État ([articles 107 à 109 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne](#)).

Les aides seront fondées sur des régimes fondés sur les dispositions pertinentes du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne du 17 juin 2014 publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 et 2021/1237 du 23 juillet 2021 publié au JOUE du 29 juillet 2021 et 2023/1315 du 23 juin 2023 publié au JOUE du 30 juin 2023 et rectifié au JOUE du 31 août 2023.

En l'espèce les régimes suivants et les régimes qui leur succèdent pourront être mobilisables, ainsi que d'autres régimes susceptibles d'être mis en place :

- Régime cadre exempté n° SA.111726 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2024-2026
- Régime cadre exempté n° SA.111728 relatif aux aides en faveur des PME pour la période 2024-2026
- Régime cadre exempté de notification n° SA.119559 relatif aux aides à finalité régionale (AFR) pour la période 2024-2026 ;
- Régime cadre exempté de notification n° SA.111723 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2024-2026
- Régime cadre exempté n° SA.111667 relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures dans les ports maritimes et intérieurs, de leurs voies d'accès et du dragage d'investissement pour la période 2024-2026

Régime d'aides n° SA.122265 destiné à garantir des capacités de production de technologies propres suffisantes sous réserve de son adoption

Les modalités de financement et intensités d'aides maximales étant définies par le règlement et les régimes susmentionnés, leur détail est présenté en annexe n°2 du présent cahier des charges.

Les modalités d'aides devront être conformes aux régimes d'aides en vigueur à l'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.

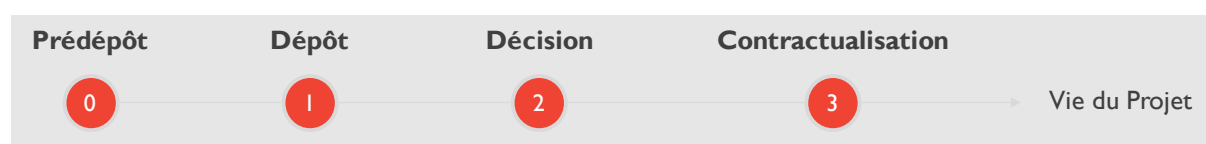
L'aide apportée prendra la forme d'une subvention, toutefois, l'aide pourra comporter une composante sous forme d'avance remboursable dont le montant et les conditions de remboursement seront précisées au lauréat dans la convention de financement.

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de dépôt du dossier complet, étant entendu que les dépenses engagées entre ce dépôt et la signature des conventions de financement le sont au risque des partenaires.

Aucun projet ne pourra bénéficier d'un montant d'aide de plus de 6 M€ dans le cadre du présent AAP. Par ailleurs, une même entreprise (y compris ses affiliées)¹⁷ ne pourra pas bénéficier d'un montant d'aide de plus de 6 M€ dans le cadre du présent AAP.

Processus de sélection

Le processus de traitement d'un dossier comprend plusieurs étapes **obligatoires** : le prédépôt, le dépôt, la décision de financement et la contractualisation du projet.



Ce chapitre détaille les critères d'éligibilité et de sélection de l'AAP, ainsi que chaque étape du traitement du dossier.

Critères d'éligibilité

Pour être éligible, un projet doit notamment satisfaire les critères suivants :

- être complet au sens administratif : dossier allégé déposé lors du prédépôt, au moins un mois avant le dépôt d'un dossier constituant la demande d'aide en vue de l'instruction approfondie du projet¹⁸ ;
- satisfaire aux conditions indiquées aux paragraphes précédents, notamment en termes de thématiques éligibles, de typologies attendues de projets et de porteurs de projets, de montant minimal de coût total du projet, de durée maximale du projet ;

¹⁷ Voir le point 11 de la Communication de la Commission relative à la notion d'« aide d'État » visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, C/2016/2946, JO C 262 du 19.7.2016, pp. 1 – 50.

¹⁸ Dans certains cas, des documents complémentaires pourront être demandés afin de déterminer le statut du porteur et les modalités d'aide applicables.

-
- répondre aux normes environnementales maritimes applicables dans leur ensemble, ainsi qu'aux exigences législatives et réglementaires nationales et européennes en vigueur ;
 - respecter l'objet de l'appel à projets ;
 - être porté par un bénéficiaire unique (projet mono-partenaire) s'il s'inscrit dans la thématique 1 ou dans la thématique 2 ;
 - être porté par un ou des bénéficiaires disposant d'une identification nationale (SIREN-SIRET, etc.) ;
 - être porté par une structure éligible à recevoir des aides publiques (notamment ne pas faire l'objet d'une procédure collective en cours, ne pas avoir le statut d'entreprise en difficulté au sens de la réglementation européenne applicable en matière d'aide d'Etat) ;
 - lister l'ensemble des aides publiques (européennes, nationales, territoriales), et financements tiers, accordées ou sollicitées pour le projet et sur les trois dernières années, en précisant les montants des projets d'investissement et les montants des aides accordées, afin d'apprécier la capacité financière des partenaires à mener à bien le projet et le respect des règles de cumul des aides ;
 - présenter les éléments d'évaluation de la performance environnementale du projet (cf. annexe 5 du dossier de demande d'aide – Grilles d'impact). Lors du dépôt du dossier de demande d'aide, une analyse environnementale de niveau 1 selon la méthode [empreinte projet](https://base-empreinte.ademe.fr/empreinte-projet)¹⁹ doit être fournie (une marge de souplesse sera accordée aux petites et moyennes entreprises en fonction de leurs ressources) : <https://base-empreinte.ademe.fr/empreinte-projet>. Par la suite, une analyse empreinte projet niveau 3 (ACV simplifiée) sera à fournir lors du suivi d'exécution du projet. 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. Annexe 1 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 sein de l'annexe 5 du dossier de demande d'aide.
 - quantifier les indicateurs d'impact pertinents ;
 - démontrer le caractère incitatif de l'aide, en établissant que le soutien public est nécessaire à la réalisation du projet ;
 - présenter la demande d'aide avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question.

Critères de sélection

L'attribution des aides se fera dans l'ordre de classement, par thématique, après analyse des projets déposés, et dans la limite du budget prévu pour chaque

¹⁹ <https://librairie.ademe.fr/produire-autrement/5040-empreinte-projet-evaluer-l-empreinte-environnementale-d-un-projet.html>

thématique.

Le classement des projets déposés sera réalisé par thématique en fonction des 3 critères de sélection, décomposés en sous-critères, détaillés ci-dessous.

Ces critères seront évalués sous forme de notes, calculées en fonction d'indicateurs du projet sur des périodes de référence définies. Pour la thématique 1, la période de référence sera de 5 ans. Pour les thématiques 2 et 3, la période de référence sera de 20 ans.

Efficacité environnementale (45 points)

Le calcul de la note d'efficacité environnementale sera réalisé à partir des tonnes de CO₂e évitées, sur la période de référence, par rapport au scénario de référence. Le scénario de référence devra être cohérent avec le scénario contrefactuel présenté le cas échéant.

Le porteur décrira précisément le scénario de référence dans son annexe 5. Ce scénario et les hypothèses associées pourront être revus par l'ADEME lors de l'instruction approfondie.

Pour rappel, dans le cas d'une acquisition de navire propre ou à émission nulle, le scénario de référence est l'acquisition d'un navire de la même catégorie, qui est conforme aux normes de l'Union européenne applicables déjà en vigueur et qui serait acquis sans l'aide.

Le critère d'efficacité environnementale sera décomposé en deux sous-critères.

1. Quantité de CO₂e évitée sur une période définie, comparée aux autres projets éligibles (15 points)

Pour calculer la note liée à ce sous-critère, l'ADEME commencera par définir la valeur maximale de tonnes de CO₂e évitées (« CO₂e évité max ») sur la période de référence, correspondant au projet éligible qui permet d'éviter le plus d'émissions de CO₂e par rapport à son scénario de référence.

La valeur des tonnes de CO₂e évitées pour un projet sur la période de référence sera notée « CO₂e évité projet ».

La note associée à ce sous-critère sera calculée de la manière suivante :

Note Quantité de CO₂e évitée comparée = $15 * \text{CO}_2\text{e évité projet} / \text{CO}_2\text{e évité max}$

2. Gains en CO₂e (%) par rapport au scénario de référence (30 points)

La note associée à ce sous-critère sera calculée de la manière suivante :

Note Gain CO₂e vs. Scénario de référence = $30 * (1 - \text{tonnes CO}_2\text{e émises, sur la période de référence, si le projet est réalisé} / \text{tonnes CO}_2\text{e émises, sur la période de référence, dans le scénario de référence})$

Efficacité des aides publiques (25 points)

L'ADEME commencera par calculer l'efficacité des aides publiques au projet de la manière suivante :

Efficacité des aides publiques au projet = Somme des aides publiques demandées ou octroyées (dont aide demandée²⁰ dans le cadre du présent AAP) / tonnes de CO₂e évitées grâce au projet sur la période de référence

Pour les projets de la thématique 1 : Une efficacité des aides publiques au projet supérieure à 200€ d'aide / tCO₂ évitée sur la période de référence conduira à une note de -5 attribuée à ce projet.

Pour les projets des thématiques 2 et 3 : Une efficacité des aides publiques au projet supérieure à 50€ d'aide / tCO₂ évitée sur la période de référence conduira à une note de -5 attribuée à ce projet.

En dehors de ces cas, la note de chaque projet sera calculée de la manière suivante :

Note Efficacité des aides publiques comparée = 25 * Efficacité max / Efficacité projet

Avec :

- « Efficacité max » : la valeur maximale d'efficacité des aides publiques, correspondant au projet éligible qui présente le coût d'aide par tonne de CO₂ évitée le plus faible
- « Efficacité projet » : la valeur d'efficacité des aides publiques du projet

Qualité technique et contribution à la résilience et à la compétitivité industrielle européenne (30 points)

Cette note sera attribuée en fonction des deux critères suivants :

(i) Qualité technico-économique du projet (10 points)

- Pertinence et fiabilité de la solution ;
- Pertinence, faisabilité et planning du projet
- Diminution des émissions hors GES (émissions atmosphériques NO_x, SO_x, particules fines), y compris sonores, dans l'atmosphère ou le milieu marin ;
- Robustesse des méthodes et moyens utilisés pour l'évaluation des tonnes de CO₂e évitées grâce au projet sur la période de référence ;
- Montage du projet et solidité du plan de financement. Appréciation des impacts et retombées socio-économiques sur le territoire, incluant notamment la localisation des travaux, des activités industrielles et, le cas échéant, de la construction ou rétrofit du navire ;
- Rentabilité du projet, évaluée à partir du taux de rentabilité interne (TRI) du projet avant impôts et après aides (toutes aides publiques confondues) sur la période de référence : dans l'annexe 3a, le porteur indiquera sa valeur cible de TRI avant impôts et après aides et détaillera les éléments permettant de justifier cette cible dans l'annexe 6 ;

²⁰ Le calcul prendra bien en compte l'aide demandée lors du dépôt du dossier de demande d'aide, et non l'aide calculée par application des intensités d'aide maximales sur la base des dépenses jugées admissibles du projet après instruction par l'ADEME de la base de données des coûts du projet.

-
- Pour les projets d'investissements dans des infrastructures d'avitaillement (thématique 3), quantité d'énergie pouvant être avitaillée par an, et quantification de la flotte concernée à date et projetée à 5 ans ;
 - Pour les thématiques 2 et 3, soutien des autorités locales en faveur du projet ;
 - Partage des données et retour d'expérience : appréciation de l'engagement du porteur à partager avec l'écosystème les données et retour d'expérience, notamment par la mise à disposition d'éléments utilisés à l'alimentation des modèles de trajectoire de décarbonation, (par exemple CAP2050 de MEET2050).

(ii) Contribution à la résilience et à la compétitivité industrielle européenne (20 points)

Ce critère vise à apprécier la contribution du projet au renforcement de la base industrielle européenne, à la résilience des chaînes d'approvisionnement et au leadership technologique et industriel européen dans le domaine de la décarbonation du transport maritime.

Ce critère est évalué au regard des sous-critères d'évaluation suivants.

1. Résilience et sécurité d'approvisionnement

Appréciation de la capacité du projet à :

- réduire les dépendances critiques à des technologies, équipement, composants, matériaux et matières premières critiques provenant de pays tiers ;
- diversifier ou sécuriser les approvisionnements stratégiques nécessaires à la décarbonation du secteur maritime.

2. Compétitivité industrielle et technologique européenne

Appréciation de la contribution du projet :

- au soutien de l'écosystème industriel européen, notamment par le maintien ou le développement de capacités industrielles stratégiques au sein de l'Espace économique européen (EEE) ;
- à la montée en puissance industrielle de solutions bas carbone développées et/ou produites dans l'EEE ;
- à la création d'emplois ainsi qu'au développement des compétences et de la formation ;
- à la création de propriété intellectuelle ainsi qu'aux activités de R&D localisées dans l'EEE ;
- aux efforts avérés en matière de diligence raisonnable dans la chaîne d'approvisionnement.

Modalités d'évaluation : L'évaluation de ce critère repose sur les éléments déclaratifs et justificatifs fournis par le porteur de projet, notamment la localisation des sites industriels et des fournisseurs clés, la structuration des chaînes de valeur mobilisées ou les perspectives de déploiement et de diffusion à l'échelle européenne des solutions soutenues.

Pré-dépôt et dépôt

Réunion de pré-dépôt

La réunion de pré-dépôt doit avoir lieu au moins 2 semaines avant la date de clôture de l'appel à projets. Pour planifier cette réunion de pré dépôt, merci de contacter l'adresse : aap.navires@ademe.fr.

Lors de cette réunion de 45 min avec l'équipe de l'ADEME en charge de coordonner l'AAP, les porteurs présentent l'annexe 1 du dossier de candidature dûment complétée. La présentation doit être envoyée une semaine avant la date de la réunion de pré dépôt à l'adresse aap.navires@ademe.fr.

La réunion a vocation à orienter et à conseiller le porteur de projet sur l'adéquation du projet avec les critères attendus du cahier des charges.

Dépôt

Après la réunion de pré-dépôt, les dossiers de projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de l'ADEME :

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

Les dossiers de projet seront alors considérés comme « déposés » et entreront dans le processus de sélection.

Processus de sélection

La procédure est menée par l'ADEME.

Le Comité de Pilotage (COFIL) du dispositif est composé de représentants de la Direction Générale des Affaires Maritimes, de la Pêche et de l'Aquaculture (DGAMPA), de la Direction Générale des Entreprises (DGE), de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), de la Direction du Budget (DB) et du Contrôleur Budgétaire et Comptable Ministériel (CBCM) auprès de la Ministre de la Transition Ecologique, et de l'Agence de la Transition écologique (ADEME).

Pré-sélection des projets

L'ADEME, en lien avec le COFIL, conduira une première analyse des dossiers déposés en termes d'éligibilité pour écarter les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées dans le présent document.

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

La décision d'entrée en instruction approfondie d'un projet sera prise par l'ADEME.

Instruction approfondie

Pour les dossiers pré-sélectionnés, une instruction approfondie sera conduite par l'ADEME pouvant associer également des personnalités qualifiées le cas échéant. Des éléments manquants indispensables à la notation du dossier peuvent, le cas échéant, être demandés par l'ADEME au porteur de projet.

Décision finale d'octroi de l'aide

A l'issue de la phase d'instruction approfondie, le COPIL rendra un avis sur le financement du projet et l'ADEME prendra la décision finale d'octroi de l'aide.

Mise en œuvre et suivi des projets

Contractualisation

Convention

Le contrat de financement matérialise l'octroi définitif de l'aide. Il précise notamment le contenu du projet, le calendrier de réalisation, les modalités de pilotage du projet, le montant de l'aide et ses modalités de versement, les prévisions de cofinancement des projets, les modalités de restitution des données nécessaires au suivi et à l'évaluation des investissements, et les modalités de communication.

Versement des aides

La répartition des versements de l'aide par l'ADEME est précisée dans le contrat de financement, dans le cas général :

- Le versement d'une avance de 15% sur preuve de démarrage ;
- Le cas échéant, un ou plusieurs versements intermédiaires au cours du projet ;
- Le cas échéant, le versement d'un solde représentant 20% minimum de l'aide.

Les versements pourront être conditionnés à la vérification de la capacité financière du Bénéficiaire.

Confidentialité et communication

Par principe, tous les documents et toute autre information appartenant au Bénéficiaire et communiqués à l'ADEME sur quelque support que ce soit ainsi que les Résultats obtenus en application de l'exécution de l'Opération, sont considérés comme non confidentiels. Au stade du dépôt de la demande d'aide, en cas de nécessité d'assurer la confidentialité des documents et toute autre information communiqués à l'ADEME, notamment pour risque d'atteinte au secret des affaires, il appartient au porteur de projet d'adresser à l'ADEME une demande de confidentialité et de la justifier. A défaut, aucune information confidentielle ne pourra être reconnue.

Ne sont pas considérées comme confidentielles les informations relevant déjà du domaine public ou devenant publiques par leur divulgation ou leur publication.

Une fois le projet sélectionné, chaque bénéficiaire soutenu est tenu de mentionner ce soutien dans ses actions de communication, ou la publication des résultats du projet, avec la mention unique : « Ce projet a été soutenu par l'ADEME et s'inscrit dans le cadre d'un financement via les fonds ETS », accompagnée du logo de l'ADEME.

Annexe 1 : Critères de performance environnementale

Conformément aux engagements pris par le Gouvernement, un projet causant un préjudice important à l'environnement ne peut bénéficier de financements publics. 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 projets et le joindre au dossier de candidature.**

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 taxonomie²¹.

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.

Les projets déposés doivent présenter une évaluation de leurs impacts sur l'ensemble du cycle de vie des produits et services proposés sur ces six axes.

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 européenne²².

Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide du présent AAP) 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

²¹ 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.

²² 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](#)

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.

Annexe 2 : Intensités d'aides maximales

Le financement par l'Etat s'inscrit dans le cadre de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'Etat. Le taux d'aide dépendra de la nature des dépenses liées au projet et des conditions applicables pour chaque régime d'aides d'Etat mobilisés²³.

Toute dépense doit, notamment, faire l'objet d'un dépôt de demande d'aide avant tout démarrage du projet²⁴. Dans le cas contraire, l'intégralité du projet sera considérée comme inéligible dans la mesure où le soutien au projet serait dépourvu d'effet incitatif. La demande d'aide devra contenir *a minima* les informations suivantes :

- le nom et la taille de l'entreprise ;
- une description du projet, y compris ses dates de début et de fin ;
- la localisation du projet ;
- une liste des coûts du projet ;
- le type d'aide sollicitée (subvention, bonification d'intérêt, avance remboursable, prêt, garantie)
- et le montant du financement public estimé nécessaire pour le projet ;
- le montant de l'aide sollicitée.

²³ Il est nécessaire de prendre en compte que les intensités annoncées doivent faire l'objet d'un examen au cas par cas des dossiers, qui doivent par ailleurs justifier de leur conformité avec le régime cadre d'aide d'Etat mobilisé.

²⁴ Le démarrage d'un projet s'entend comme : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux. Dans le cas des rachats, le « début des travaux » est le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis.

1. Intensités maximales d'aides pour l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires existants, pour l'acquisition de navires propres ou à émission nulle et pour la mise à niveau de navires

Nature des travaux	Zone AFR ²⁵	Sections du régime	Petite entreprise	Moyenne entreprise	Grande entreprise
Investissements en faveur de la protection de l'environnement (n°SA.111726)					
Acquisition de navires propres, ou mise à niveau de navires leur permettant d'être considérés comme des navires propres	-	Section 6.3 du régime SA.111726	50%	40%	20%
Acquisition de navires à émission nulle, ou mise à niveau de navires leur permettant d'être considérés comme à émission nulle	-	Section 6.3 du régime SA.111726	60%	50%	30%
Amélioration de l'efficacité énergétique des navires existants avec identification du scénario contrefactuel ou ajout de composants additionnels dédiés à l'amélioration de l'efficacité énergétique Ou acquisition de navires qui ne sont ni des navires propres ni des navires à émission nulle mais qui sont plus efficaces sur le plan énergétique par rapport au scénario contrefactuel	Hors zones AFR	Section 6.4 du régime SA.111726	50%	40%	30%
	En zone AFR « c »		55%	45%	35%
	En zone AFR « a »		65%	55%	45%
Amélioration de l'efficacité énergétique des navires existants, sans identification du	Hors zones AFR		25%	20%	15%
	En zone AFR « c »		27,5%	22,5%	17,5%

²⁵ Zones définies par référence à la carte AFR en vigueur au moment de l'octroi des aides conformément à la décision de la Commission et au décret y afférents.

Nature des travaux	Zone AFR²⁵	Sections du régime	Petite entreprise	Moyenne entreprise	Grande entreprise
scénario contrefactuel Ou acquisition de navires qui ne sont ni des navires propres ni des navires à émission nulle mais qui sont plus efficaces sur le plan énergétique	En zone AFR « a »		32,5%	27,5%	22,5%
Etudes et services de conseil sur des questions liées à la protection de l'environnement	-	Section 6.14 du régime SA.111726	80%	70%	60%

2. Intensités maximales d'aides pour les investissements industriels pour la décarbonation des navires

Nature des travaux	Localisation		Sections du régime	Petite entreprise	Moyenne entreprise	Grande entreprise
Aides à finalité régionale (SA. 119559), aides en faveur des PME (SA. 111728), investissements en faveur de la protection de l'environnement (n°SA.111726) et régime en cours de notification sur la base de la section 6.1 du CISAF						
Création d'un établissement ; Diversification de l'activité d'un établissement pour autant que la nouvelle activité ne soit pas identique ou similaire	En zone AFR « c »	En Ile-et-Vilaine, Savoie et Yvelines	Régime SA.11955 9	30 %	20 %	10 % <i>Seulement les investissements initiaux en faveur d'une nouvelle activité économique</i>
		Autres départements des régions métropolitaines		35%	25%	15% <i>Seulement les investissements initiaux en faveur d'une nouvelle activité économique</i>
	En zone AFR « a »	Mayotte		90%	80%	70%
		Guyane		90%	80%	70%
		Saint-Martin		80%	70%	60%
		Guadeloupe, La Réunion, Martinique		70%	60%	50%
	Hors zone AFR (Régime PME)			Section 6.1 du régime SA.11172 8	20%	10%
Extension capacitaire d'un établissement existant	En zone AFR « c »	En Ile-et-Vilaine, Savoie et Yvelines	Régime SA.11955 9	30 %	20 %	-
		Autres départe		35%	25%	-

		ments des régions métropolitaines				
	En zone AFR « a »	Mayotte		90%	80%	70%
		Guyane		90%	80%	70%
		Saint-Martin		80%	70%	60%
		Guadeloupe, La Réunion, Martinique		70%	60%	50%
	Hors zone AFR (Régime PME)		Section 6.1 du régime SA.111728	20%	10%	-
Investissements visant la production de certaines technologies propres	En zone AFR « c »		Régime en cours de notification sur la base de la section 6.1 du CISAF	40 %	30 %	20 %
	En zone AFR « a »			55 %	45 %	35 %
	Hors zone AFR			35 %	25 %	15 %
Investissements visant à améliorer la protection environnementale des processus de production des navires et de leurs composants <i>Scénario contrefactuel</i>	En zone AFR « c »		Section 6.1 du Régime SA 111726	65 %	55 %	45 %
	En zone AFR « a »			75 %	65 %	55 %
	Hors zone AFR			60 %	50 %	40 %
Investissements visant à améliorer la protection environnementale des processus de	En zone AFR « c »		Section 6.1 du Régime SA 111726	32,5 %	27,5 %	22.5 %
	En zone AFR « a »			37,5 %	32,5 %	27,5%

production des navires et de leurs composants <i>Sans scénario contrefactuel</i>	Hors zone AFR		30 %	25 %	20 %
Investissements visant à améliorer l'efficacité énergétique des processus de production des navires et de leurs composants <i>Scénario contrefactuel</i>	En zone AFR « c »	Section 6.4 du Régime SA 111726	55%	45%	35%
	En zone AFR « a »		65%	55%	45%
	Hors zone AFR		50%	40%	30%
Investissements visant à améliorer l'efficacité énergétique des processus de production des navires et de leurs composants <i>Sans scénario contrefactuel</i>	En zone AFR « c »	Section 6.4 du Régime SA 111726	27,5%	22,5%	17,5%
	En zone AFR « a »		32,5%	27,5%	22,5%
	Hors zone AFR		25%	20%	15%
Investissements permettant la production d'énergie à partir de sources renouvelables sur les sites de production et de réparation ou de retrofit des navires et de leurs composants	Toute zone	Section 6.9 du Régime SA 111726	65%	55%	45%

3. Intensités maximales d'aides pour les investissements portuaires pour la décarbonation des navires (régime exempté n°SA.111667)

L'intensité d'aide n'excède pas les taux indiqués dans le tableau ci-dessous et le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts éligibles et la marge d'exploitation de l'investissement. La marge d'exploitation sera déduite des coûts éligibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération ex post.

	Ports maritimes
Intensité maximum de l'aide	Projet < 22 M€ : 100 % Projet entre 22 et 55 M€ : 80 % Projet entre 55 et 143 M€ (ou 165 ²⁶) : 60 %
Majoration de l'intensité, uniquement si l'intensité est inférieure à 100%	+ 5 à 10 % pour les communes AFR en fonction des zones considérées

4. Intensités maximales d'aides pour les activités de R&D (régime cadre exempté RDI n°SA.111723)

Taille de l'entreprise ²⁷	Taux d'aide sur dépenses RI	Taux d'aide sur dépenses DE
GE Grande Entreprise	50%	25 %
ME Entreprise moyenne	60%	35 %
PE Petite entreprise	70%	45%

Les projets de RDI réalisés dans une région assistée remplissant les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité, pourront bénéficier d'un bonus de 15% (à l'exception des travaux RI de Petites Entreprises, pour lesquelles le taux sera plafonné à 80%)²⁸.

Les projets de RDI réalisés dans une région assistée remplissant les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, pourront bénéficier d'un bonus de 5%²⁹.

²⁶ pour les ports maritimes inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central

²⁷ au sens européen : <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1>

²⁸ Voir Annexe 2 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046003627>

²⁹ Voir Annexe 1 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046003627>

Légende :

- RI : Recherche Industrielle³⁰
- DE : Développement expérimental³¹

Annexe 3 : Liste des technologies éligibles au titre du sous-volet ii de la thématique 2

Les technologies éligibles au titre de la thématique 2 « Investissements industriels pour la décarbonation des navires », spécifiquement pour les sous-volets (ii) « Création ou extension d'usines et de lignes de production **d'équipements, de systèmes ou de solutions** destinés à la décarbonation du transport et des services maritimes sous conditions » et (iii) « Développement de moyens de production innovants de navires bas carbone, **d'équipements, de systèmes ou de solutions** destinés à la décarbonation du transport et des services maritimes » sont celles définies par le régime d'aides destinées à garantir des capacités de production de technologies propres suffisantes n° SA.122265.

Ces technologies correspondent aux technologies sont :

Sous-catégories	Produits finis	Principaux composants spécifiques
Technologies de batterie	Batteries	Groupes de batteries Modules de batteries Cellules de batteries Matières actives de cathode

³⁰ Recherche industrielle : la recherche planifiée ou des enquêtes critiques visant à acquérir de nouvelles connaissances et aptitudes en vue de mettre au point de nouveaux produits, procédés ou services, ou d'entraîner une amélioration notable de produits, procédés ou services existants, y compris des produits, procédés ou services numériques, dans tous les domaines, toutes les industries ou tous les secteurs. Elle comprend la création de composants de systèmes complexes et peut inclure la construction de prototypes dans un environnement de laboratoire ou dans un environnement à interfaces simulées vers les systèmes existants, ainsi que des lignes pilotes, lorsque c'est nécessaire pour la recherche industrielle, et notamment pour la validation de technologies génériques.

³¹ Développement expérimental : l'acquisition, l'association, la mise en forme et l'utilisation de connaissances et d'aptitudes scientifiques, technologiques, commerciales et autres pertinentes en vue de développer des produits, des procédés ou des services nouveaux ou améliorés, y compris des produits, procédés ou services numériques, dans tous les domaines, toutes les industries ou tous les secteurs. Il peut aussi s'agir, par exemple, d'activités visant la définition théorique et la planification de produits, de procédés et de services nouveaux, ainsi que la consignation des informations qui s'y rapportent. Le développement expérimental peut comprendre la création de prototypes, la démonstration, l'élaboration de projets pilotes, les essais et la validation de produits, de procédés ou de services nouveaux ou améliorés dans des environnements représentatifs des conditions de la vie réelle, lorsque l'objectif premier est d'apporter des améliorations supplémentaires, au niveau technique, aux produits, procédés ou services qui ne sont pas en grande partie « fixés ». Il peut comprendre la création de prototypes et de projets pilotes commercialement exploitables qui sont nécessairement les produits commerciaux finals et qui sont trop onéreux à produire pour être utilisés uniquement à des fins de démonstration et de validation. Le développement expérimental ne comprend pas les modifications de routine ou périodiques apportées à des produits, lignes de production, procédés de fabrication et services existants et à d'autres opérations en cours, même si ces modifications peuvent représenter des améliorations.

		<p>Matières actives d'anode</p> <p>Electrolytes</p> <p>Séparateurs</p> <p>Collecteurs de courant (y compris les fines feuilles de cuivre, d'aluminium, de nickel et de carbone)</p> <p>Système de gestion de la batterie (BMS)</p> <p>Système de gestion thermique des batteries (BTMS)</p>
Piles à hydrogène	Piles à combustible à membrane échangeuse de protons	<p>Empilements</p> <p>Assemblages d'électrodes à membrane (3 couches) / membranes revêtues de catalyseurs</p> <p>Couches de transport poreuses/couches de diffusion de gaz</p> <p>Plaques bipolaires et plaques d'extrémité</p>
	Piles à combustible à oxyde solide	<p>Empilements</p> <p>Électrolytes et électrodes</p> <p>Joints/produits d'étanchéité haute température</p> <p>Interconnecteurs/mailles et plaques d'extrémité</p>
Electrolyseurs	Electrolyseurs alcalins	<p>Empilements</p> <p>Séparateurs (diaphragme ou membranes adaptées à l'électrolyse de l'eau)</p> <p>Plaques bipolaires et plaques d'extrémité</p> <p>Électrodes</p>
	Electrolyseurs à membrane d'échange de protons	<p>Empilements</p> <p>Assemblages d'électrodes à membrane (3 couches)/membranes revêtues de catalyseurs</p> <p>Couches de transport poreuses/couches de diffusion de gaz</p>

		Plaques bipolaires et plaques d'extrémité
	Electrolyseurs à membrane à exclusion des cations	Empilements Assemblages d'électrodes à membrane (3 couches)/membranes revêtues de catalyseurs Couches de transport poreuses/couches de diffusion de gaz Plaques bipolaires et plaques d'extrémité
	Électrolyseurs à oxyde solide	Empilements Électrolytes et électrodes Joints/produits d'étanchéité haute température Interconnecteurs/mailles et plaques d'extrémité
Autres technologies de l'hydrogène	Installations de stockage d'hydrogène	Réservoirs de stockage d'hydrogène embarqués Réservoirs de stockage fixes d'hydrogène
Technologies de captage du carbone	Captage par absorption	Compresseurs de CO2
	Captage par adsorption	
	Captage par membranes	
	Captage par cycles solides	
	Captage par cryogénie	
	Captage direct dans l'atmosphère	
Technologies de stockage du carbone		
Technologies photovoltaïques	Systèmes photovoltaïques solaires	Polysilicium de qualité photovoltaïque Lingots de silicium de qualité photovoltaïque ou

		<p>équivalent³²</p> <p>Plaquettes photovoltaïques ou équivalent³²</p> <p>Cellules photovoltaïques ou équivalent³²</p> <p>Verre solaire</p> <p>Modules photovoltaïques</p> <p>Onduleurs photovoltaïques</p> <p>Traqueurs photovoltaïques et leurs structures de montage spécifiques</p>
Technologies solaires thermiques	Systèmes solaires thermiques	<p>Capteurs solaires thermiques (y compris plaques plates, tubes à vide, systèmes de concentration et capteurs d'air)</p> <p>Absorbeurs solaires thermiques</p> <p>Verre solaire</p> <p>Traqueurs solaires thermiques et leurs structures de montage spécifiques</p>
Technologies de propulsion éolienne	Rotors de Flettner	
	Voiles d'aspiration	
	Voiles de traction	
	Voiles rigides et semi-rigides	

³² Le terme «équivalent» désigne des étapes ou des technologies clés génériques similaires nécessaires pour les technologies photovoltaïques à couche mince, organique, tandem ou autres.



GOUVERNEMENT

Contacts

Les renseignements concernant le processus administratif (constitution du dossier, démarches en ligne) pourront être obtenus auprès de l'ADEME par courriel : aap.navires@ademe.fr

