



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Office fédéral de l'énergie OFEN
Sections Efficacité énergétique des transports
Section Industrie et services

Appel d'offre : Porteur de programme de branche pour le financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques

En vertu de l'article 6
de la Loi sur le climat et l'innovation (LCI)



Image: [Daimler Trucks](#)

Appel à développer un programme de branche

Pour le financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques

Date 14 février 2025

Lieu Berne

Auteur(e)s

Daniel Schaller, Spécialiste en efficacité énergétique des transports, daniel.schaller@bfe.admin.ch

Sarah Achermann, Spécialiste industrie et services, sarah.achermann@bfe.admin.ch

Christoph Schreyer, Chef section Efficacité énergétique transports, christoph.schreyer@bfe.admin.ch

Office fédéral de l'énergie OFEN

CH-3003 Berne

www.bfe.admin.ch

Table des matières

Table des matières.....	3
Liste des abréviations.....	4
Ressources externes.....	4
Définition des termes.....	5
1. Introduction	6
1.1 Situation de départ.....	6
1.2 À qui s'adresse cet appel à programme ?	6
2. Programme de branche « financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques »	7
2.1 Enoncé du problème.....	7
2.2 Objectifs et principes du programme de branche à développer.....	7
2.3 Quels sont les projets soutenus par le programme de branche ?	8
2.4 A qui s'adresse le programme de branche, et à quelles conditions ?	9
2.5 Modèle de l'encouragement financier.....	10
2.6 Coûts éligibles.....	11
2.7 Rapports et paiements.....	11
2.7.1 Rapports des porteurs de projets (PME)	11
2.7.2 Paiement.....	12
3. Cadre fixé au porteur de programme.....	14
3.1 Organisation et responsabilité	14
3.2 Exigences à la mise en œuvre du programme	15
3.3 Budget du programme et coûts éligibles	16
3.4 Reporting et paiements.....	16
3.4.1 Reporting du porteur de programme	16
3.4.2 Paiements	18
4. Programme : Soumission et évaluation	20
4.1 Dépôt de la demande.....	20
4.2 Procédure.....	21
4.3 Critères d'évaluation	21
4.3.1 Critères formels.....	21
4.3.2 Critères matériels.....	22

4.3.3 Critères d'évaluation 23

4.4 Questions sur la procédure d'appel d'offres 24

4.5 Décision 24

5. Dates 25

Liste des abréviations

al.	Alinéa
art.	Article
GES	Gaz à effet de serre
LCI	Loi sur le climat et l'innovation
let.	Lettre
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OCI	Ordonnance sur la protection du climat
PME	Petites et moyennes entreprises
VUL	Véhicules utilitaires lourds

Ressources externes

Loi sur le climat et l'innovation	https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2023/655/fr
Ordonnance sur la protection du climat	https://www.fedlex.admin.ch/eli/oc/2024/772/fr
Rapport explicatif de l'Ordonnance	https://www.newsadmin.ch/newsd/message/attachments/90819.pdf
Directive relative aux feuilles de route nets zéro (en allemand)	https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11967
Directive relative à l'encouragement de technologies et de processus innovants (en allemand)	https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11968

Définition des termes

Camion à moteur thermique	Camion fonctionnant avec des carburants fossiles.
Camion électrique	Poids lourd électrique.
Feuille de route de branche	Toute branche homogène peut élaborer une feuille de route de décarbonation (« feuille de route de branche ») applicable à l'ensemble des PME de la branche. Cette feuille de route vise le « zéro net » à l'échelle de la branche. Contrairement aux feuilles de route (individuelles) pour les entreprises, la feuille de route de branche vise un impact à l'échelle de la branche.
Infrastructure de recharge	Système complet permettant la recharge et relié par une seule connexion au réseau.
Projet	Projet, réalisé par un porteur de projet dans le cadre d'un financement proposé dans un programme de branche, vise la mise en œuvre d'une mesure identifiée dans la feuille de route de branche. Il peut comprendre des sous-projets, comme par exemple la planification, l'installation d'un transformateur ou la mise en place de stations de recharge.
Programme de branche	Un programme de branche vise à soutenir des PME d'une même branche dans la mise en œuvre de certaines mesures de décarbonation ou de processus innovants identifiés dans la feuille de route de branche correspondante.
Point de charge	Une station de recharge peut mettre à disposition un ou plusieurs points de recharge. Le nombre de points de charge indique combien de véhicules électriques peuvent être chargés simultanément.
Porteur de projet	PME qui met en œuvre le projet soutenu financièrement dans le cadre du programme de branche.
Responsable du programme	Association professionnelle assumant la mise en œuvre et de la gestion du programme de branche. Le porteur de programme peut déléguer tout ou partie des tâches, mais garde la responsabilité globale et rend compte à l'OFEN.
Secrétariat ITINERO	Secrétariat externe soutenant l'OFEN dans les tâches d'exécution de la Loi sur le climat et l'innovation.
Soumissionnaire	Association professionnelle (ou organisation directement mandatée par une association professionnelle) candidate dans le cadre du présent appel d'offres.

1. Introduction

1.1 Situation de départ

Le 18 juin 2023, les électeurs suisses ont approuvé la Loi sur le climat et l'innovation (LCI), qui définit l'objectif zéro net en 2050 pour la Suisse. Selon la LCI, les entreprises doivent être climatiquement neutres d'ici 2050 et les émissions dans le secteur des transports doivent être réduites de 57% d'ici 2040. Pour atteindre ces objectifs, l'article 6 de la LCI prévoit un encouragement pour les technologies et processus innovants. La condition préalable à un tel encouragement est l'élaboration d'une feuille de route dite « zéro net » selon l'art. 5 LCI, servant d'outil stratégique à la mise en œuvre de nouvelles technologies ou de nouveaux processus visant la réduction des émissions. Alors que les grandes entreprises ont la possibilité d'élaborer des feuilles de route dites « individuelles », les PME d'une même branche peuvent adhérer à une feuille de route dite « de branche ». Elles s'épargnent ainsi les efforts liés à l'élaboration d'une feuille de route individuelle. Dans les branches disposant d'une feuille de route de branche, les représentants de cette branche peuvent proposer auprès de l'OFEN des programmes de branche. Ces derniers visent à soutenir financièrement dans les PME de la branche la mise en œuvre d'un même type de mesures ou processus innovants identifiés dans la feuille de route de branche correspondante. Les propositions de programmes de branche peuvent être soumises directement ou par le biais d'un appel de l'OFEN à développer un programme.

Le présent appel d'offres concurrentiel vise le lancement d'un programme de branche dans le secteur du transport routier de marchandises.

Outre le présent document, la [LCI](#), l'[OCI](#), la [Directive relative aux feuilles de route nets zéro](#) (en allemand) et la [Directive relative à l'encouragement de technologies et de processus innovants](#) (en allemand) s'appliquent également à cet appel d'offres. Les dispositions de la [Loi sur les subventions](#) (LSu) et de la [Loi sur la procédure administrative](#) (PA) s'appliquent également.

1.2 À qui s'adresse cet appel à programme ?

Cet **appel d'offre à développer et gérer un programme de financement s'adresse aux associations professionnelles représentant le secteur du transport routier de marchandises** et dont les membres utilisent des véhicules utilitaires d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes (VUL). Le programme est déposé directement par une association professionnelle ou par un organisme qui le fait expressément pour le compte d'une association professionnelle. Les attentes de l'OFEN en lien avec le programme sont décrites au chapitre 2. Les conditions auxquelles le programme doit répondre (comme par exemple l'existence d'une feuille de route de branche « zéro net ») sont présentées au chapitre 3.2 .

2. Programme de branche « financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques »

2.1 Enoncé du problème

Selon l'inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse, le trafic routier a généré en 2022 plus de 13 millions de tonnes d'équivalents CO₂ (CO₂-eq.), ce qui correspond à un tiers des émissions totales de gaz à effet de serre du pays. De ce tiers, 13% sont imputables aux poids lourds. La décarbonation complète de cette catégorie de véhicules est donc **particulièrement critique dans l'optique du respect de l'objectif zéro net 2050**.

Progressivement, les véhicules 100% électriques font leur apparition dans le transport routier de marchandises. La diffusion de ce mode de propulsion ne progresse toutefois que lentement, car parallèlement à l'acquisition des camions électriques, il est aussi nécessaire de mettre en place **une infrastructure de recharge privée ou semi-publique (partagée) dans les dépôts et les centres logistiques**. La mise en place de cette infrastructure de recharge nécessite une planification souvent assez longue et complexe, suivie d'une éventuelle adaptation du raccordement au réseau électrique, de la pose d'amenées de courant, de l'installation de transformateurs complémentaires ainsi que de la mise en service des stations de recharge. Le déploiement d'infrastructures de recharge spécifiques aux camions électriques restant actuellement encore très limité et le développement technologique étant toujours en plein essor, les défis et les risques de mise en œuvre sont considérables, notamment en ce qui concerne les choix techniques des équipements, leur fiabilité et leur durée d'amortissement. De plus, il n'existe pas aujourd'hui d'infrastructure publique de recharge pour les camions électriques couvrant l'ensemble du territoire, de sorte qu'une infrastructure de recharge dans le propre dépôt ainsi que dans les centres logistiques constitue une condition centrale pour un passage à l'électrique. Alors que les camions à batterie sont une technologie désormais établie, l'infrastructure de recharge privée ou semi-publique (partagée) se trouve encore en phase de développement 6 « diffusion sur le marché »¹. Elle est donc considérée comme une technologie innovante au sens de l'article 6 de la LCI. Son déploiement dans les PME doit être soutenu. C'est l'objet du présent appel de l'OFEN à développer un programme de financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques dans les PME.

2.2 Objectifs et principes du programme de branche à développer

Cet appel d'offre de l'OFEN pour le développement d'un programme de branche doit contribuer à la décarbonation du secteur du transport routier de marchandises, notamment en soutenant l'installation d'infrastructures de recharge AC et/ou DC dans les PME (entreprises de transport) et les centres logistiques servant de hub au transport routier. Plus concrètement, le programme de branche aura pour objectif de faciliter le remplacement de camions à moteur thermique par des camions électriques à batterie.

¹ Voir chapitre 2.2.2 de la Directive relative à l'encouragement de technologies et de processus innovants de l'art. 6 LCI.

Compte tenu des principes de la stratégie climatique à long terme 2050 de la Suisse², de la récente décision d'étendre la « feuille de route mobilité électrique 2025 » l'OFEN et de l'OFROU au transport routier de marchandises³, ainsi que des dispositions d'application de la loi sur le climat et l'innovation (LCI), **les principes suivants s'appliquent au présent appel d'offres, qui se veut concurrentiel** :

- **La réduction des émissions est une priorité.** Le soutien financier à l'infrastructure de recharge privée et semi-publique pour les camions électriques doit être directement lié au remplacement de camions à moteur thermique par des camions 100% électriques.
- **L'efficacité grâce à l'électrification.** Le financement à l'électrification du trafic lourd contribue à une utilisation rationnelle de l'énergie et à la transition vers les énergies renouvelables.
- **Mise en œuvre de la décarbonation au sein de la branche des transports routiers de marchandises.** Le programme de branche qui résultera du présent appel d'offres financera le développement d'une technologie innovante à même d'aider les PME du secteur des transports routiers de marchandises à atteindre l'objectif national « zéro net 2050 ».
- **Utiliser des sources d'énergie non fossiles.** Considérant que les projets qui seront soutenus dans les PME entraînent une augmentation de la consommation d'électricité, il convient de couvrir cette augmentation du besoin avec du courant provenant de sources non fossiles dans la mesure de l'augmentation de la consommation d'électricité.
- **L'échange d'expériences.** L'échange d'expériences et d'informations issues du programme profite à l'ensemble du secteur.

2.3 Quels sont les projets soutenus par le programme de branche ?

Le programme de branche participe au financement des projets de PME visant à installer des infrastructures de recharge AC et/ou DC non publiques ou semi-publiques dans des PME du secteur du transport routier de marchandises. Le financement se limite aux projets d'installation d'une infrastructure de recharge à usage propre et semi-public⁴ sur le site de la PME. Seuls les projets mis en œuvre en Suisse seront soutenus.

Plusieurs projets par PME peuvent être soutenus (par exemple pour l'équipement de plusieurs sites ou la mise en place de plusieurs infrastructures de recharge sur le même site), pour autant que leur contenu soit différent. Exemple : en 2025, une demande de financement a été déposée pour une nouvelle ligne d'alimentation et quatre points de charge. Dix-huit mois plus tard, la PME souhaite développer son infrastructure de recharge et soumet donc une deuxième demande de financement pour quatre points de charge supplémentaires. Bien que les points de charge supplémentaires utilisent également la ligne d'alimentation et le transformateur du premier projet, les coûts d'investissement pour ces composants ne peuvent pas être déclarés une nouvelle fois dans la deuxième demande. Pour le deuxième financement, seuls les coûts d'investissement pour les installations de recharge supplémentaires et les coûts d'installation y afférents peuvent être pris en compte.

² [Stratégie climatique à long terme 2050](#)

³ [Feuille de route mobilité électrique 2025](#)

⁴ Par infrastructure de recharge semi-publique, on entend une infrastructure proposée à des tiers pour une utilisation commune, comme des points de recharge partagés avec une entreprise voisine ou, dans le cas des centres logistiques, où les entreprises partenaires rechargent leurs camions électriques pendant le déchargement et le chargement des marchandises.

2.4 A qui s'adresse le programme de branche, et à quelles conditions ?

Le programme de branche s'adresse aux PME des secteurs du transport routier de marchandises (entreprises de transport) et de la logistique de transport (centres logistiques). Les PME de la branche qui participent doivent remplir les critères suivants (voir art. 13 OCI) :

- Un effectif de **moins de 250 personnes**,
- une **consommation annuelle de chaleur n'excédant pas cinq gigawattheures ou une consommation annuelle d'électricité n'excédant pas un demi-gigawattheure**.⁵

En outre, les conditions suivantes s'appliquent aux PME participantes. Elles doivent être confirmées dans les demandes de projet :

- **Qualité de l'électricité** : Les infrastructures de recharge recevant une aide financière doivent être alimentées par de l'électricité non fossile. Ceci doit pouvoir être vérifié sur demande par des garanties d'origine.
- **Terrain** : Si le porteur de projet n'est pas propriétaire de l'ensemble du site concerné, il doit fournir l'accord écrit de l'ensemble des propriétaires concernés pour les travaux et les conditions de financement.
- **Le rapport coûts/bénéfices** : L'attribution des financements aux PME se base sur le rapport coûts/bénéfices visé (en CHF/tonne de CO₂), que le porteur de programme a fixé comme objectif dans son programme (voir chapitre 4.3.3). Pour déterminer la réduction des émissions, les PME doivent déclarer dans leur demande de financement le nombre de camions à moteur thermique qu'elles pourront remplacer par des camions électriques à la suite de la mise en œuvre du projet, ainsi que le nombre estimé de km que parcourront sur leur durée de vie (huit ans) ces camions électriques.
- **Affectation à un but précis** : Dans la demande de financement d'un projet, la PME doit confirmer qu'elle ne pourrait pas réaliser le projet sans l'aide financière, mais également que le financement du projet et sa viabilité économique sont garantis. Les projets sans cette confirmation ne pourront être soutenus. Le remplacement de camions à moteur thermique par des camions électriques peut se faire au sein de la propre flotte ou, par exemple dans le cas d'un centre logistique qui voudrait se faire financer une infrastructure de recharge, également dans la flotte de partenaires externes⁶ . Dans ce dernier cas, les PME doivent indiquer combien de camions qui desservent régulièrement le centre logistique n'auraient pas été électrifiés s'il n'y avait pas d'infrastructure de recharge à cet endroit.
- **Pas de subventions multiples** : Les projets financés ne doivent pas être soutenus par d'autres aides fédérales. La mise en place de l'infrastructure de recharge et l'achat de camions électriques étant considérés comme des mesures distinctes, il n'est pas exclu de soutenir simultanément les camions électriques en tant que tels via un programme de compensation (p.ex. KliK) et l'infrastructure de recharge dans le cadre de la LCI⁷. Les éventuelles autres subventions qu'un porteur

⁵ Référence : Par exemple, de la facture d'électricité et/ou de chauffage/frais annexes.

⁶ Des partenaires de transport externes devront confirmer que le remplacement de leurs camions à moteur thermique n'a été possible que grâce aux infrastructures de recharge installées au hub logistique.

⁷ Les prescriptions sur les émissions de CO₂ des véhicules s'adressent aux importateurs. Étant donné que cet appel d'offres concerne les infrastructures de recharge, il n'existe aucune interface avec les obligations des importateurs.

de projet (PME) aurait obtenues ainsi que possibles revenus issus de l'échange de droits d'émission/certificats/attestations doivent être identifiés par le porteur de programme via les formulaires de demande de financement que les PME remplissent, et communiqués à l'OFEN pour vérification. D'éventuelles réductions du financement ne sont alors pas exclues.

2.5 Modèle de l'encouragement financier

De manière générale, les dépenses éligibles se répartissent dans les catégories de coûts suivantes :

- **Planification** : Etude de faisabilité selon SIA 103 phase partielle 21 (concept, dimensionnement de l'infrastructure de recharge, cheminement des câbles, emplacement des stations de recharge, raccordement à la basse ou moyenne tension, estimation des coûts, rentabilité).
- **Raccordement au réseau** : Entre autres : contribution au raccordement au réseau, le cas échéant, raccordement à la moyenne tension, transformateurs, distribution principale, batterie.
- **Ligne principale d'amenée du courant** : Entre autres : travaux de génie civil, distribution intermédiaire, tubes de protection des câbles, câblage de communication.
- **Dispositifs pour la recharge** : Entre autres : unités de puissance (Power Unit), connecteurs, satellites (Dispenser) y.c. système de guidage des câbles de charge, station de charge, système de gestion de la charge, communication.

Parmi ces catégories, les coûts éligibles du projet sont définis selon ce qui figure au chapitre 2.6. Le soutien financier au projet est calculé par catégorie de coûts (max. 40% des coûts éligibles). Des soutiens maximaux sont fixés par catégorie de coûts et par point de charge, en fonction de la puissance de charge moyenne (voir Tableau 1). La puissance de charge moyenne résulte de la puissance de charge maximale cumulée de toute l'infrastructure de charge divisée par le nombre de points de charge. Les soutiens financiers sont cumulables, mais dans tous les cas, au max. 40% des coûts effectifs éligibles par catégorie de coûts ainsi que des coûts totaux sont pris en charge (plafond).

Les coûts de la catégorie « planification » (études de faisabilité selon SIA 103 phase partielle 21) sont indépendants du nombre de point de recharge. Ils sont pris en compte par site (un site est défini par un raccordement au réseau propre). Le montant maximal de la subvention pour les prestations de planification est fixé dans Tableau 2.

Tableau 1 : Financement maximal pour les 3 catégories de coûts, par point de charge, en fonction de la puissance de charge moyenne.

Puissance de charge moyenne par point de charge	Financement maximal par point de charge (Maximum 40% des coûts effectifs éligibles)		
	Raccordement au réseau	Ligne principale d'amenée du courant	Dispositifs pour la recharge
<50 kW	CHF 5'000.-	CHF 2'000.-	CHF 1'000.-
50-150 kW	CHF 25'000.-	CHF 10'000.-	CHF 5'000.-
>150 kW	CHF 50'000.-	CHF 20'000.-	CHF 10'000.-

Tableau 2 : Financement maximale par site pour la planification
(Maximum 40% des coûts effectifs)

Financement	Planification
Par site	CHF 10'000.-

Prime à l'innovation

Pour les PME qui mettent en œuvre **des solutions particulièrement innovantes dans le cadre de du développement de leur infrastructure de recharge**, comme par exemple un système d'utilisation partagée de l'infrastructure avec des entreprises partenaires, une gestion optimisée de la recharge avec la production photovoltaïque locale et/ou prenant en compte les tournées des camions électriques, une intégration intelligente des prix dynamiques de l'électricité ou encore l'utilisation de batteries de stockage stabilisant le réseau, il **est possible d'augmenter le taux de financement jusqu'à 50% maximum des coûts éligibles** (au lieu de 40%).

Le porteur de programme octroie les financements ainsi que le bonus d'innovation sur la base d'une liste de critères prédéfinis, validée par l'OFEN. L'innovation n'étant toutefois par définition pas toujours prévisible, le côté innovant d'un projet pourra également être évalué de manière ad hoc par l'OFEN, à la demande du porteur de programme.

2.6 Coûts éligibles

Pour les projets soutenus dans le cadre du programme de branche, sont considérés **comme éligibles** parmi les catégories de coûts détaillées au chapitre 2.5 **les coûts d'investissement effectivement encourus et nécessaires à la mise en place rentable et ciblée de l'infrastructure de recharge** (art. 14 OCI). En font notamment partie les coûts de planification, d'investissement dans les dispositifs techniques, d'installation (dont le génie civil directement lié au projet), ainsi que les coûts de mise en service.

Les frais d'exploitation et de capital (entre autres intérêts) des porteurs de projet (PME) ne sont pas éligibles. Aucun financement n'est par exemple accordé pour contribuer aux frais d'exploitation, de location ou d'acquisition de propriété foncière.

2.7 Rapports et paiements

2.7.1 Rapports des porteurs de projets (PME)

Les rapports du Tableau 3 des porteurs de projets à l'attention du porteur de programme sont à prévoir

Tableau 3 : Rapports que devront les porteurs de projets (PME) au porteur de programme

Rapport	Fréquence et publication	Objectif du rapport	Contenu
Rapport de projet intermédiaire (selon la directive art. 6 , chapitre 3.5.2)	Selon les besoins et objectifs intermédiaires convenus. Ne sera pas publié.	Contrôle du projet et suivi financier ; justifie les paiements intermédiaires.	▪ État du projet et réalisation des objectifs. ▪ Relevé des coûts et justificatifs des décomptes. ▪ Photos des infrastructures réalisées. ▪ État des finances. ▪ Planification.
Rapport de mise en œuvre du projet (selon l'OCI, art. 17, Directive art. 6 , chapitre 3.5.2)	Après mise en service (fin du projet). Ne sera pas publié.	Contrôle du projet et suivi financier ; constitue la base pour le paiement final du financement.	▪ Rapport succinct sur le projet réalisé, brève description des travaux effectués. ▪ Relevé des coûts et justificatifs des décomptes. ▪ Photos des infrastructures réalisées. ▪ En cas de subvention pour une étude de faisabilité : copie de l'étude de faisabilité (ne sera pas publiée). ▪ Nombre de camions à moteur thermique qui seront remplacés par des camions électriques grâce à l'aide financière, et nombre de kilomètres que ces camions parcourront chaque année.

Les rapports des porteurs de projets servent au pilotage du programme. Ils contribuent au suivi financier et à rendre des comptes à l'OFEN sur les projets mis en œuvre. Ils doivent être courts et concis. L'OFEN ou le secrétariat ITINERO qu'il a mandaté peut également contrôler ou faire contrôler par échantillonnage les projets financés. Des audits sur place sont également envisageables. Dans ce cas, les porteurs de projet doivent être en mesure de présenter les justificatifs pertinents dans un format numérique approprié.

2.7.2 Paiement

Au sein du programme de branche, les projets sont attribués aux PME participantes selon le principe « premier arrivé, premier servi ». **Les financements sont versés par le porteur de programme au porteur de projet après la mise en œuvre des projets**, des objectifs intermédiaires avec des paiements partiels étant possibles pour les projets particulièrement coûteux.

Appel à développer un programme de branche

Pour le financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques

Tableau 4 : Paiements du porteur de programme aux porteurs de projets (PME)

Nature des coûts	Type de coûts	Fréquence	Preuves requises
Financements pour les projets mis en œuvre	Coûts éligibles des porteurs de projet (voir chapitre 2.6) selon le modèle de subvention (chapitre 2.5)	▪ Après approbation du rapport de mise en œuvre du projet. ▪ Pour les projets particulièrement onéreux, lors de l'approbation du rapport de projet intermédiaire (voir Tableau 3).	▪ Rapport de mise en œuvre ▪ Le cas échéant, rapport de projet intermédiaire.

3. Cadre fixé au porteur de programme

3.1 Organisation et responsabilité

Dans le cadre de la mise en œuvre du **programme de branche**, le **porteur de programme se situe, d'un point de vue organisationnel, entre l'OFEN et les PME** du secteur. Il assume la **responsabilité globale du programme**, entre autres son développement, sa promotion et sa gestion. Il respectera les exigences et obligations qui y sont liées et veillera à ce que le transfert de connaissances soit assuré.

Le porteur de programme est le **point de contact unique pour les PME**. Il mène la communication du programme de branche envers les PME et se charge de l'examen formel et du contenu des demandes de financement déposées par les entreprises sur la base de critères convenus avec l'OFEN. Le suivi des projets financés est l'une de ses activités centrales. Le porteur de programme gère les aides financières et verse les montants dus aux porteurs de projets conformément aux directives de la Confédération et au programme de branche qui aura été approuvé par l'OFEN. Cela implique notamment de contrôler que les PME remplissent les exigences requises (voir chapitre 2.4) et que les aides financières demandées soient correctement chiffrées, conformément à ce qui figure aux chapitres 2.5 et 2.6. Le porteur de programme n'octroie les fonds qu'aux PME ayant déposé une demande de financement qui a été acceptée. Le formulaire de demande de financement sera validé par l'OFEN. Le porteur de programme n'a pas le droit de lancer des appels à projets concurrentiels pour l'attribution des fonds. Les demandes de financement sont traitées selon le principe « premier arrivé, premier servi », en fonction de la date de dépôt

Parallèlement, le porteur de programme agit en tant qu'**interlocuteur** responsable du programme **vis-à-vis de l'OFEN** et du secrétariat ITINERO. Il reçoit les montants d'aide financière destinés aux porteurs de projets, rend compte à l'OFEN de leur redistribution et évalue l'impact du programme de branche (voir chapitre 3.4).

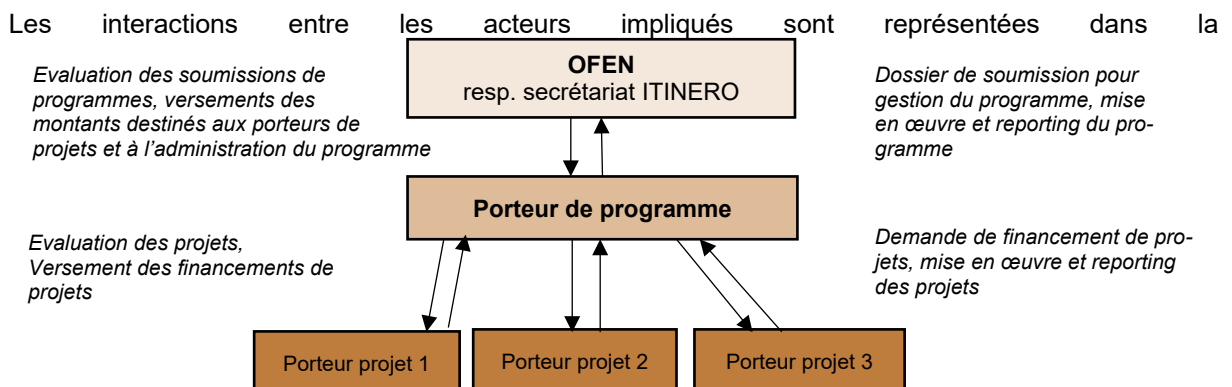


Figure 1. Le soumissionnaire désirant prendre la responsabilité du présent programme de branche doit proposer un organigramme qui détaille les voies de communication et les processus entre l'OFEN/le secrétariat ITINERO, le porteur de programme et les PME. Les personnes concernées et leurs fonctions doivent également être mentionnées.

Appel à développer un programme de branche

Pour le financement aux infrastructures de recharge pour camions électriques

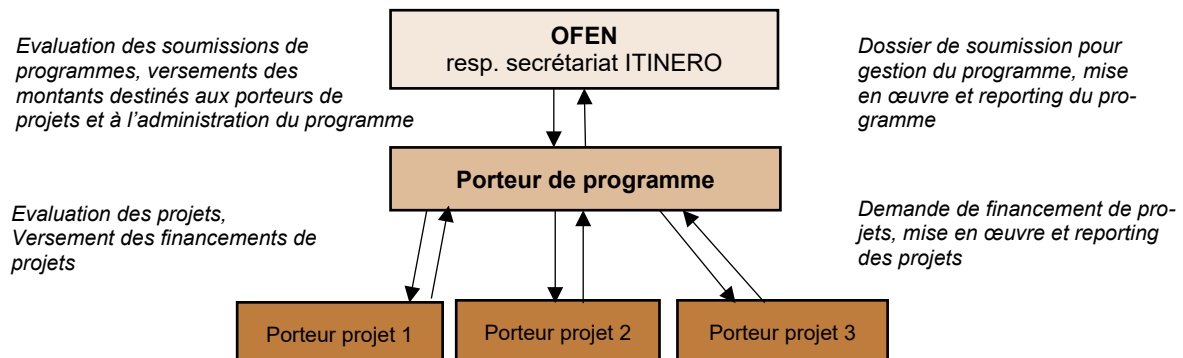


Figure 1 : Interaction entre les acteurs du programme de branche.

3.2 Exigences à la mise en œuvre du programme

Le programme de branche est décrit au chapitre 2 . Les exigences suivantes s'appliquent à sa mise en œuvre :

- **Durée du programme et cadre** : Le programme de branche dispose d'un budget maximal de CHF 20 millions (voir chapitre 3.3). La phase de soumission des projets est limitée à deux ans maximum. Le versement effectif des financements aux porteurs de projets aura lieu au plus tard le 31 décembre 2030.
- **Feuille de route de branche existante** : Le programme sert à mettre en œuvre une feuille de route de branche. Pour être éligible au présent appel d'offres, l'association professionnelle doit disposer, au plus tard le 31 août 2025, d'une feuille de route de branche datant de moins de cinq ans, répondant aux exigences de l'article 5 de la LCI et des articles 3 à 8 de l'OCI⁸. La feuille de route de branche doit avoir identifié la mise en place d'infrastructures de recharge pour les camions électriques comme mesure à mettre en œuvre.
- **Valeur seuil** : Au plus tard cinq ans après la fin du premier projet soutenu par le programme de branche, 5'000 tonnes de CO₂ par an doivent être économisées parmi les PME participantes (voir annexe 2 de l'OCI). Le candidat à la gestion du programme de branche doit montrer quel est le potentiel qu'il a identifié et démontrer de manière plausible qu'un nombre suffisant de PME participeront au programme, de sorte que la valeur seuil en tonnes de CO₂ par an soit atteinte au plus tard après cinq ans.
- **Coûts/bénéfices** : Le soutien financier dépend notamment du rapport coûts/bénéfices (CHF/tonne de CO₂) visé par le porteur de programme.
- **Promotion** : Le porteur de programme veille à ce qu'il existe un concept de promotion du programme au sein de la branche. L'objectif est d'intéresser le plus grand nombre possible de PME.

⁸ Voir [directives de l'article 5](#)

3.3 Budget du programme et coûts éligibles

Un **budget total de 20 millions de CHF maximum** est prévu pour la mise en œuvre du programme de branche.

Le budget total couvre aussi bien le financement des projets au sein des PME (voir chapitre 2.3 , chapitre 2.5 et chapitre 2.6) que les activités du porteur de programme (notamment gestion du programme et mesures d'accompagnement).

Le porteur de programme peut consacrer au total au maximum 1 million de CHF aux mesures d'accompagnement et à la gestion du programme (frais administratifs). Les mesures d'accompagnement comprennent entre autres des activités telles que le monitoring, la communication, la promotion, la formation et le conseil. La gestion du programme comprend l'administration générale du programme ainsi que l'administration des dossiers (demande PME). Les coûts estimés de gestion doivent être indiqués de manière transparente par le soumissionnaire désirant la responsabilité du programme. En particulier, les coûts liés à la mise en place du programme, à sa promotion, au reporting etc. seront différenciés.

3.4 Reporting et paiements

3.4.1 Reporting du porteur de programme

Les éléments suivants doivent être produits par le porteur de programme à titre de reporting vis-à-vis de la Confédération (Tableau 5). Les bonnes pratiques jugées utiles issues de l'expérience accumulée par les projets soutenus au sein de la branche seront diffusées au sein de la branche.

Tableau 5 : Rapports du porteur de programme vis-à-vis de la Confédération

Rapport	Fréquence et publication	Objectif du rapport	Contenu
Rapports de mise en œuvre du programme (selon l'OCI, art. 17 Directive art. 6 , chap. 3.5.2)	Conformément aux objectifs de mise en œuvre et aux objectifs intermédiaires convenus entre le porteur de programme et la Confédération. Ne sera pas publié.	Controlling du programme, suivi et planification des finances, plan de paiements. Constitue la base pour le versement intermédiaire des montant nécessaires au financement des projets. Le versement de l'aide financière au porteur de programme se fait par étapes (voir Tableau 6). A cet effet, des objectifs (intermédiaires) sont convenus à l'avance. Le porteur de programme doit remettre un rapport de mise en œuvre du programme à chaque fois qu'ils sont atteints.	▪ Activités et promotion du programme. ▪ État d'avancement du programme de branche : PME participantes et état de mise en œuvre des projets dans les PME ; nombre de projets soumis, en cours et achevés, réalisation des objectifs. ▪ Explication des éventuels écarts, mesures correctives prévues. ▪ État financier : Montants versés, réservés ou prévus, et planification des paiements à venir. ▪ Nombre de camions à moteur thermique qui seront remplacés par des camions électriques grâce à l'aide financière, et nombre de kilomètres que ces camions parcourront chaque année. ▪ Atteinte du seuil : Première estimation de la réduction de CO₂ basée sur le nombre de camions à moteur thermique remplacés par des camions électriques grâce à l'aide financière.
Rapport d'évaluation (selon l'art. 19 de l'OCI et le ch. 4 de l'annexe 2 de l'OCI)	Cinq ans après la mise en œuvre du 1er projet dans le cadre du programme. Sera en partie communiqué, par exemple sous forme de conseils à la branche.	Informations sur l'impact à moyen terme des projets soutenus et du programme, estimation de l'efficacité des moyens mis en œuvre.	▪ Les activités et les coûts du porteur de programme. ▪ État du programme de branche, PME participantes et mise en œuvre des projets dans les PME ; nombre de projets soumis, en cours et achevés, réalisation des objectifs. ▪ Explication des éventuels écarts. ▪ Etat financier : Montants payés, réservés, éventuellement planifiés. ▪ Décompte final. ▪ Aperçu du nombre de camions à moteur thermique remplacés par des camions électriques grâce à l'aide financière et nombre de kilomètres que ces camions parcourront chaque année. ▪ Atteinte du seuil : Estimation de la réduction de CO₂ obtenue sur la base du nombre de camions à moteur thermique remplacés par des camions électriques grâce à l'aide financière. ▪ Conseils pratiques à la branche, sur la base de l'expérience récoltée par les projets financés et des bonnes pratiques qui en découlent.

Tous les rapports doivent être adressés au secrétariat ITINERO. Ils doivent être aussi brefs et concis que possible. Le porteur de programme est tenu de communiquer à l'OFEN toutes les informations importantes pour l'évaluation de la mise en œuvre du programme de branche. L'OFEN peut contrôler le programme de branche soutenu ou le faire auditer par des tiers. Afin que ce contrôle puisse se dérouler sans problème, le porteur de programme est tenu de mettre à disposition, sous une forme numérique appropriée, notamment les informations sur les PME soutenues ainsi que les factures que ces entreprises ont fournies pour justifier le paiement du financement.

L'impact du programme de branche à présenter dans le rapport d'évaluation **est mesuré par la quantité en tonnes de CO₂ évitées grâce au remplacement des camions à moteur thermique.** L'estimation de l'impact du programme se base sur le remplacement des camions à moteur thermique par des camions électriques. Ces informations proviendront des demandes de financement des projets (déclaration par le porteur de projet). La consommation moyenne en litres de diesel/100 km et le facteur d'émission CO₂ du diesel seront utilisés pour le calcul.

Le remplacement des camions à moteur thermique par des modèles électriques sera évalué à partir d'une déclaration signée de l'entreprise de transport. Dans certains cas, par exemple pour un centre logistique qui ne dispose pas lui-même de véhicules, cela peut se faire par une déclaration écrite des partenaires de transport qui utilisent les stations de recharge du centre et qui confirment que sans ces stations de recharge, les rotations seraient toujours effectuées avec des camions à moteur thermique.

3.4.2 Paiements

Le versement de l'aide financière de l'OFEN au porteur de programme se fait en étapes (Tableau 6). Un premier versement est effectué de manière à ce que le programme puisse démarrer. Le premier versement est effectué au plus tôt à partir du 1er janvier 2026. Des objectifs intermédiaires sont fixés et servent de condition préalable aux prochains versements partiels. Un décompte final doit être remis après la clôture du programme (art. 18 OCI). Si une partie des moyens financiers n'ont pas été utilisés pendant la période convenue (p. ex. jusqu'à un prochain objectif intermédiaire), l'OFEN peut en demander le remboursement ou réduire en conséquence le versement partiel pour la période suivante. Les montants versés au porteur de programme qui n'ont pas été utilisés à la fin du programme de branche doivent être retournés à l'OFEN.

Au sein du programme de branche, les moyens sont versés aux PME participantes selon le principe du « premier arrivé, premier servi » (voir chapitre 2.7). La procédure d'attribution des financements aux PME doit faire partie de la description attendue dans le cadre du présent appel d'offres.

Tableau 6 : Paiements de l'OFEN aux organismes responsables du programme

Nature des coûts	Domaines de coûts	Fréquence	Pièce requises
Coûts du porteur de programme	Coûts administratifs, y compris les mesures d'accompagnement et gestion du programme, voir les coûts éligibles du programme au chapitre 3.3).	Conformément au plan de paiement et après approbation des rapports de mise en œuvre du programme (voir Tableau 5).	▪ Rapports de mise en œuvre du programme, y compris justificatifs.
Aide financière pour les projets de PME mis en œuvre dans le cadre du programme	Financement pour couvrir les coûts éligibles des porteurs de projets (PME) (voir chapitre 2.6).	Conformément au plan de paiement et après approbation des rapports de mise en œuvre du programme.	▪ Rapports de mise en œuvre du programme, y compris justificatifs.
Paiement final	Solde du décompte final. Comprend les financements versés, la gestion du programme et les mesures d'accompagnement.	Après approbation du rapport d'évaluation.	▪ Rapport d'évaluation, y compris justificatifs et décompte final.

4. Programme : Soumission et évaluation

4.1 Dépôt de la demande

Le soumissionnaire désirant prendre la responsabilité du présent programme de branche doit soumettre son offre à l'OFEN. La date limite est fixée au 13 juin 2025 (voir chapitre 5). Le programme proposé doit correspondre au présent appel d'offres (voir chapitres 2 et 3) et sera évalué sur la base des critères décrits au chapitre 4.3. Pour la préparation de l'offre, l'OFEN met à disposition un formulaire de demande spécifique sur son site Internet. Il est recommandé d'envoyer l'offre complète, y compris les annexes, à l'OFEN via [Transmission électronique des affaires et des documents](#). Une plateforme électronique certifiée (PrivaSphere) permet une communication sécurisée entre les soumissionnaires et l'OFEN.

L'offre doit contenir, entre autres, les informations suivantes (voir formulaire de demande) :

- a. Concept et organisation du programme (y compris organigramme, décrivant les voies de communication et les processus entre l'OFEN (ou le secrétariat ITINERO), le porteur de programme et les PME porteuses de projets; description des procédures d'attribution des financements, de la gestion et promotion du programme et des autres mesures d'accompagnement; plan de mise en œuvre du programme ; présentation du soumissionnaire et, le cas échéant, des partenaires externes à qui serait éventuellement délégué la mise en œuvre; liste des personnes impliquées et fonctions.
- b. Présentation du potentiel dans la branche (notamment estimation du nombre de PME participantes, de projets et de camions à moteur thermique remplacés).
- c. Ampleur de la réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre visée sur l'ensemble des PME participantes grâce au remplacement des camions à moteur thermique, au plus tard cinq ans après la mise en œuvre du premier projet soutenu.
- d. Montant total du financement demandé.
- e. Rapport entre l'aide financière demandée en CHF et la réduction des émissions de gaz à effet de serre visée.
- f. Budget du programme, y compris mesures d'accompagnement et gestion du programme.
- g. Plan de financement et de paiement PME.
- h. Objectifs intermédiaires et échéancier de paiement pour le porteur du programme.
- i. Autres subventions éventuelles.
- j. Noms et coordonnées des personnes impliquées.

La demande doit être accompagnée d'une feuille de route de branche selon art. 5 LCI et art. 3-8 OCI ou d'une déclaration d'intention signée par un bureau capable de réaliser une telle feuille de route avant le 31 août 2025.

Des déclarations d'intention signées par l'ensemble des éventuels partenaires externes impliqués dans la mise en œuvre du programme de branche doivent faire partie de l'offre.

4.2 Procédure

La figure 2 présente les étapes qui conduiront à la sélection du porteur du programme (procédure en une seule étape).

Il s'agit d'un appel d'offres concurrentiel. Le porteur de programme est sélectionné sur la base du nombre de points obtenus par les différentes offres soumises à l'OFEN.

La demande peut être déposée en allemand, en français ou en italien et doit être valablement signée. L'OFEN peut exiger des informations supplémentaires dans la mesure où elles sont nécessaires à l'évaluation de la demande.

4.3 Critères d'évaluation

La demande de programme est évaluée selon les critères ci-dessous. Pour l'évaluation, il est notamment tenu compte des exigences de l'art. 13 OCl et de son annexe 2.

4.3.1 Critères formels

Les critères formels (Tableau 7) servent à vérifier que la demande contient toutes les informations et tous les documents nécessaires au processus d'évaluation. Chaque critère formel peut être « satisfait » ou « non satisfait ». Si des informations manquent, la demande est retournée au soumissionnaire, avec la possibilité de les compléter dans un délai raisonnable. Si les données manquantes ne sont pas fournies dans le délai imparti, il ne peut être donné suite à la demande. Pour passer à l'étape suivante de l'évaluation, une demande doit remplir tous les critères formels.⁹

Tableau 7 : Critères formels

	Critère	Satisfait
F1	Les documents soumis (comme par exemple la feuille de route de branche, etc.) sont complets (voir également la liste dans le formulaire de demande).	Oui/Non
F2	Les données et informations requises (par exemple les coûts, les méthodes et bases de calculs) sont complètes et compréhensibles.	Oui/Non
F3	Les délais et autres exigences temporelles en vigueur ont été respectés (voir également le chapitre 5).	Oui/Non
F4	Les éventuels partenaires externes de mise en œuvre (p.ex. bureau externe mandaté pour la gestion du programme) impliqués sont clairement identifiés, convaincants et ont donné leur accord par écrit (lettres d'intention signées).	Oui/Non

⁹ L'exception est le critère F1 qui, le cas échéant, ne sera évalué définitivement que lors de la remise ultérieure de la feuille de route de branche au plus tard le 31 août 2025.

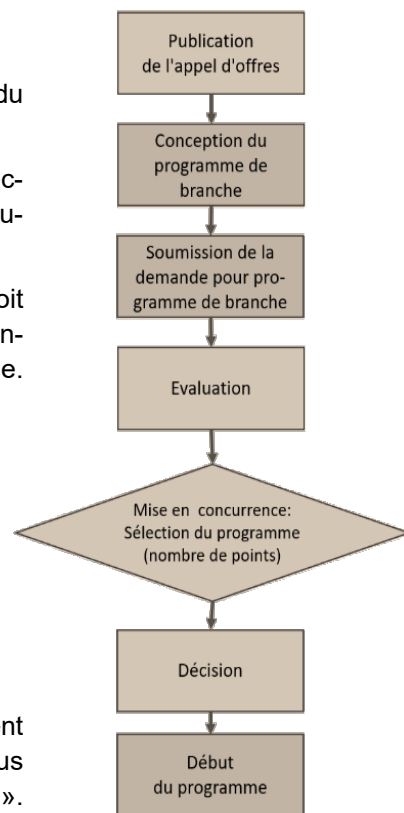


Figure 2 : Procédure d'attribution du Programme de branche

4.3.2 Critères matériels

Les critères matériels (Tableau 8) définissent les exigences relatives aux caractéristiques du programme. Chaque critère matériel peut être « satisfait » ou « non satisfait ». Ici aussi, l'OFEN peut, si nécessaire, exiger que les critères soient complétés. Si cette exigence n'est pas remplie après l'octroi d'un délai supplémentaire, la demande est rejetée. Pour continuer à être évalué, le programme proposé doit remplir tous les critères matériels.¹⁰

Tableau 8 : Critères matériels

	Critère	Satisfait
M1	Les exigences envers le programme, les projets et les PME participantes (voir chapitres 2 et chapitre 3) sont remplies.	Oui/Non
M2	Le programme de branche s'appuie sur une feuille de route de branche appropriée. Les exigences relatives aux feuilles de route net zéro sont remplies.	Oui/Non
M3	La capacité organisationnelle du porteur de programme est démontrée de manière convaincante.	Oui/Non
M4	Le potentiel de réduction de CO ₂ du programme est judicieusement évalué et expliqué.	Oui/Non
M5	Le programme contribue de manière appropriée à la réalisation des objectifs de la politique énergétique et climatique de la Confédération.	Oui/Non

M1 : Le programme de branche peut recevoir l'aide financière seulement s'il remplit les exigences relatives au programme, aux projets et aux PME participantes prévues dans le présent appel d'offres (notamment exigence en ce qui concerne les PME éligibles, l'affectation des finances pour des mesures précises, l'exclusion du cumul des aides fédérales, l'atteinte de la valeur seuil, la durée et cadre du programme et le plafond des coûts pour les frais administratifs).

M2 : Au moment du dépôt de la demande, le soumissionnaire doit disposer d'une feuille de route net zéro au sens de l'art. 5 LCI et des art. 3 à 8 OCI, ou d'une déclaration d'intention signée selon laquelle une telle feuille de route de branche sera établie au plus tard le 31 août 2025.

M3 : Le programme est décrit, entre autres, par un organigramme indiquant les canaux de communication et les processus clés. Les interfaces entre l'OFEN (resp. le secrétariat ITINERO), le porteur de programme et les PME sont décrites. Les procédures d'attribution des financements attribués aux PME ainsi que la gestion et la promotion du programme (et autres mesures d'accompagnement) sont décrites et pertinentes.

M4 : Le soumissionnaire montre quel est le potentiel de réduction de CO₂ dans la branche et démontre de manière plausible que suffisamment de PME participeront au programme de branche pour que le

¹⁰ L'exception est le critère M2 qui, le cas échéant, ne sera évalué définitivement que lors de la remise ultérieure de la feuille de route de branche au plus tard le 31 août 2025.

seuil annuel indiqué soit atteint au plus tard après cinq ans (selon l'annexe 2 de l'OPI : annuellement au moins 5'000 tonnes de CO₂).

M5 : Le programme de branche est en adéquation avec la mise en œuvre des objectifs de la LCI (art. 3 LCI).

4.3.3 Critères d'évaluation

Les demandes qui remplissent tous les critères formels et matériels sont ensuite évaluées qualitativement. Un barème de 1 à 5 sera appliqué aux critères d'évaluation du Tableau 9. Pour certains critères d'évaluation, une note minimale est obligatoire. Les notes des différents critères sont multipliées avec les facteurs de pondération indiqués, puis additionnées pour obtenir un nombre de points. Un minimum de 28 points sur maximum 45 est exigé.

Les demandes seront classées en fonction de leur nombre de points. Si plusieurs demandes obtiennent le même nombre de points, le programme de branche présentant le meilleur rapport coûts-bénéfices (critère B2) est retenu.

Tableau 9 : Critères d'évaluation

	Échelle d'évaluation	1	2	3	4	5	Pondération
B1	Potentiel de réduction [1'000 t CO ₂ /a]. (Potentiel d'évitement annuel au plus tard cinq ans après la mise en œuvre du premier projet)	5	<15	<25	<35	≥35	3
B2	Rapport coûts/bénéfices [CHF/tonne de CO ₂] La note minimale de 2 est obligatoire	≥225	<225	<175	<125	<75	2
B3	Connaissances de la branche du soumissionnaire La note minimale de 3 est obligatoire	très faible	faible	moyennes	élevées	très élevées	2
B4	Probabilité de réussite La note minimale de 3 est obligatoire	très faible	faible	moyenne	élevée	très élevée	2

B1 : Désigne la réduction annuelle estimée des émissions de gaz à effet de serre en milliers de tonnes de CO₂, cinq ans après la mise en œuvre du premier projet. Calcul des réductions de CO₂ : Voir chapitre 3.4 . L'impact du programme doit être basé sur des hypothèses plausibles et documentées.

B2 : Le rapport coûts/bénéfices désigne le rapport entre l'aide financière demandée (en CHF) et la quantité totale cumulée de réduction des émissions de gaz à effet de serre visée, en CHF/tonne de CO₂. Pour ce calcul, les émissions évitées peuvent être prises en compte sur une période d'amortissement de huit ans pour chaque camion à moteur thermique remplacé par un camion électrique. Le rapport coûts/bénéfices doit être cohérent avec la réalisation du seuil. Un rapport coûts/bénéfices est jugé approprié s'il se base sur les prix usuels du marché d'une tonne de CO₂.

B3 : Le soumissionnaire est bien établi dans le secteur du transport routier marchandise en Suisse et dispose d'un solide réseau. Il couvre aussi bien les petites et moyennes entreprises de transport que les centres logistiques.

B4 : Les objectifs en matière de réduction des émissions sont convaincants et le soumissionnaire présente une organisation qui démontre sa capacité à gérer le programme de branche avec succès. La gestion et la promotion du programme sont décrites de manière plausible, depuis la phase de mise en place jusqu'au rapport d'évaluation final. Les personnes impliquées et les éventuelles entreprises externes sont mentionnées et brièvement présentées. Les profils proposés sont appropriés. Les trois régions linguistiques peuvent être couvertes

4.4 Questions sur la procédure d'appel d'offres

Pour toute question en lien avec le présent appel d'offre, le soumissionnaire peut s'adresser iti-nero@bfe.admin.ch. Cependant, l'OFEN ne procédera en aucun cas à une évaluation préalable du projet et ne garantit pas avant l'évaluation des offres l'obtention d'un financement. Les questions et réponses d'intérêt général sont mises en ligne à cette adresse : [Encouragement de technologies et de processus innovants](#).

4.5 Décision

Il s'agit d'un appel d'offres concurrentiel pour un programme de branche. Si deux ou plusieurs demandes remplissent les conditions d'éligibilité (critères formels et matériels), la priorité est donnée à la demande de programme ayant obtenu le plus grand nombre de points (voir chapitre 4.3). Si plusieurs demandes obtiennent le même nombre de points, le programme présentant le meilleur rapport coûts/bénéfices (critère d'évaluation B2) est retenu.

La décision finale réglera entre autres les conditions financières, les justificatifs à livrer pour démontrer la bonne réalisation du programme, les objectifs intermédiaires, les conditions de paiement et éventuelles autres exigences.

D'éventuels ajustements ultérieurs pourront, le cas échéant, être consignés dans des avenants (p. ex. jalons, concept de suivi et reporting, communication).

La mise en œuvre du programme de branche, c'est-à-dire l'octroi de financements pour la réalisation de projets dans les PME, pourra avoir lieu au plus tôt dès que l'OFEN aura rendu sa décision positive.

L'OFEN pourra fixer la date de départ de la mise en œuvre du programme de branche dans le cadre de la décision.

5. Dates

Le calendrier du présent appel d'offres figure ci-dessous. L'OFEN se réserve toutefois le droit de le modifier si le nombre d'offres est élevé.

Tableau10 : Dates

Date	Étape
Mi-février	Publication de l'appel d'offres
13.06.2025	Date limite de dépôt de l'offre (Programme de branche)
11.07.2025	Communication par courriel de la décision de financement, sous réserve d'une éventuelle évaluation d'une feuille de route de branche net zéro à fournir ultérieurement.
31.08.2025	Le cas échéant : Date limite de remise de la feuille de route de branche net zéro.
Septembre 2025	Décision
01.01.2026	Date du premier paiement possible