

FRANCE 2030

Appel à projets national :
« Développement d'une filière de production française
de carburants aéronautiques durables

-
Soutien aux études d'ingénierie d'avant-projet (FEED) »

Cet appel à projets (ci-après « l'AAP ») est ouvert à compter du 15/12/2023 et se clôture le 28/06/2024 à 12h00 (GMT +1)¹.

Les modalités d'octroi et de versement des aides devront être conformes aux régimes cadres d'aides d'Etat en vigueur à échéance de la contractualisation ; l'ADEME se réserve donc la possibilité d'adapter les modalités de soutien des dossiers au regard de l'évolution des encadrements communautaires ou des régimes d'aides d'Etat applicables.

¹ Sous réserve de publication au Journal officiel de l'arrêté de la Première ministre approuvant le cahier des charges de cet appel à projets

1 FICHE SYNTHETIQUE DE L'APPEL A PROJETS

| | |
|-----------------------------|--|
| Nom de l'AAP | Développement d'une filière de production française de carburants aéronautiques durables – Soutien aux études d'ingénierie préliminaire (FEED) |
| Contact et dépôts | <p>Dates de relève des dossiers : 28 juin 2024</p> <p>Le pré-dépôt (avec l'annexe 2) est obligatoire et à réaliser 1 mois avant le dépôt, en contactant l'adresse : aap.biocarb@ademe.fr</p> |
| Objectifs | <p>Développer la production de carburants aéronautiques durables, et plus particulièrement de biocarburants produits à partir de matières premières autorisées par la réglementation européenne (REDIII) ou de carburants de synthèse durables, sur le territoire national.</p> <p>Soutenir les travaux d'ingénierie nécessaires pour engager un projet dans la phase de décision d'investissement industriel.</p> |
| Bénéficiaires cibles | Entreprises ou consortium intégrant les acteurs clés de l'ensemble de la chaîne de valeur, de la production ou la collecte de biomasse ou autres intrants (H ₂ , CO ₂) à l'utilisation des carburants durables en passant par la distribution sur les aéroports. |
| Eligibilité des projets | <p>Coût total du projet (minimum) : 10 M EUR</p> <p>Volume de production cible (minimum) : 10 kt/an</p> <p>Entreprises non qualifiées d'entreprises en difficulté au sens du droit européen, et non soumises à une injonction de récupération d'une aide déclarée incompatible par la Commission.</p> <p>Respect de l'objet de l'AAP et des délais.</p> <p>Dans le cas d'un consortium, maximum 5 partenaires demandeurs d'aides.</p> |
| Critères de sélection | <p>Priorité accordée aux projets avec études pré-FEED déjà réalisées.</p> <p>Qualité du montage du projet, pertinence et complémentarité du partenariat, plan de financement, coût de production du carburant et prix de vente cibles, plan d'approvisionnement en intrants, clé de répartition entre les produits en sortie de procédé, performance environnementale, caractère généralisable du procédé de production du carburant durable, stratégie de déploiement du procédé de production au niveau national et à l'international.</p> |
| Natures des aides | 100% subvention. |
| Liste des pièces du dossier | <ul style="list-style-type: none"> • Document unique renseigné par l'équipe projet : <ul style="list-style-type: none"> ○ Annexe 3.a : Descriptif détaillé du projet ○ Annexe 4 : Base de données des coûts du projet ○ Annexe 5 : Grille d'impacts ○ Annexe 8 : Fiche Lauréat ○ Annexe 9 : Plan d'approvisionnement biomasse ○ Annexe 10 : Plan d'approvisionnement CO₂, électricité, H₂, eau ○ Annexe 11 : Evaluation socioéconomique des grands projets • Document à renseigner par chaque demandeur d'aide : <ul style="list-style-type: none"> ○ Annexe 1 : Conditions Générales France 2030 ○ Annexe 3.b : Descriptif du partenaire ○ Annexe 3.c : Déclarations administratives ○ Annexe 6 : Eléments financiers ○ Annexe 7 : Attestation de santé financière ○ KBIS ○ Trois dernières liasses fiscales de chacune des entreprises |

2 TABLE DES MATIERES

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Fiche synthétique de l'appel a projets..... | 2 |
| 2 | Table des matières..... | 3 |
| 3 | Liste des documents constitutifs d'un dossier | 4 |
| 3.1 | Pour un pré-dépôt | 4 |
| 3.2 | Pour un dépôt complet | 4 |
| 4 | Cadre général de l'app | 5 |
| 4.1 | Contexte et objectifs de l'AAP | 5 |
| 4.2 | Priorité thématique et typologie des projets attendus | 7 |
| 4.3 | Thème et objet d'innovation couvert par l'AAP | 7 |
| 5 | Processus global de l'AAP..... | 8 |
| 5.1 | Critères d'éligibilité | 8 |
| 5.2 | Pré-dépôt et dépôt | 10 |
| 5.3 | Décisions | 11 |
| 5.4 | Contractualisation | 11 |
| 6 | Critères de sélection..... | 12 |
| 7 | Régime d'aides et modalités de financement | 14 |
| 7.1 | Régime d'aides et date d'éligibilité des dépenses | 14 |
| 7.2 | Description des coûts éligibles et retenus..... | 14 |
| 7.3 | Aides proposées | 14 |
| | Annexe 1 : critères de performance environnementale..... | 16 |
| | Annexe 2 : Ressources biomasse éligibles dans le cadre de l'étude..... | 17 |

3 LISTE DES DOCUMENTS CONSTITUTIFS D'UN DOSSIER

3.1 Pour un pré-dépôt

Annexe 2 : Modèle de présentation du projet pour le pré-dépôt

3.2 Pour un dépôt complet

Annexe 1 : Conditions Générales de France 2030

Annexe 3.a : Descriptif détaillé du projet

Annexe 3.b : Descriptif du partenaire (document spécifique à chaque partenaire)

Annexe 3.c : Déclarations administratives

Annexe 4 : Base de données des coûts du projet

Annexe 5 : Grille d'impacts

Annexe 6 : Eléments financiers

Annexe 7 : Attestation santé financière

Annexe 8 : Fiche lauréat

Annexe 9 : Plan d'approvisionnement Biomasse

Annexe 10 : Plan d'approvisionnement électricité, CO₂, H₂ et eau

Annexe 11 : Plan et contenu du dossier d'Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030

En application du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013, tout projet déposé dans le cadre du présent dispositif sollicitant un financement par l'Etat de 20M€ et plus devra accompagner son dossier de candidature d'une évaluation socio-économique préalable. Le plan de contenu de cette évaluation est décrit en Annexe 11 du dossier de candidature. Cette évaluation devra être remise au plus tard à l'issue de la phase d'instruction approfondie. Dans le cas d'un projet pluri-partenaires, l'évaluation socio-économique doit être déposée par la structure chef de file.

L'ADEME, en tant qu'opérateur, est responsable de l'analyse et produit la synthèse des dossiers d'ESE.

L'objectif d'une ESE est de déterminer et comparer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé pour la société. Ces analyses permettent d'éclairer la décision publique au moment de l'approbation du projet compte tenu de la valeur ajoutée socio-économique estimée du projet, mais également de mettre en évidence les conditions de réussite et/ou de risques du projet, améliorant ainsi ses conditions de suivi.

Les impacts socio-économiques des projets constituent un élément requis pour lancer les concertations locales, leur anticipation dans le cadre du processus d'instruction France 2030 et représente ainsi une bonne pratique propice à sécuriser et accélérer les déploiements opérationnels des projets.

Les projets d'investissements participant à la sécurité nationale ou de nature duale (militaire et civile) sont exclus du champ de la présente procédure.

4 CADRE GENERAL DE L'APP

4.1 Contexte et objectifs de l'AAP

Le secteur des transports et de la mobilité doit faire face à des mutations profondes liées à la transition écologique et à la décarbonation de ses activités. La nécessaire réduction des émissions du secteur aéronautique français pourrait avoir des impacts à long terme sur ses performances économiques. La réussite des transformations importantes que le transport aérien doit opérer nécessite des efforts considérables en matière de R&D et d'investissement productif qu'il convient de poursuivre et d'intensifier, de façon à soutenir l'émergence d'un secteur aérien français décarboné, plus respectueux de l'environnement et adapté aux besoins et attentes des utilisateurs finaux.

Le plan d'investissement France 2030 :

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

Le secteur des transports a été retenu parmi la dizaine de thématiques jugées prioritaires et fait l'objet de stratégies d'investissements dans le cadre de France 2030, prévoyant l'inscription d'un accompagnement de projets d'innovations à enjeux dans une démarche plus générale de politique publique. A ce titre, cet AAP se rattache à la stratégie nationale « **Produits biosourcés et biotechnologies industrielles – Carburants durables** » - et plus particulièrement dans son axe « **Poursuivre le soutien à la recherche et à l'innovation sur les carburants durables, et principalement ceux destinés à l'aérien** ». Son élaboration associe largement les acteurs des secteurs du transport, de l'énergie, de l'agriculture et de la recherche, ainsi que les ministères concernés et les instituts de recherche.

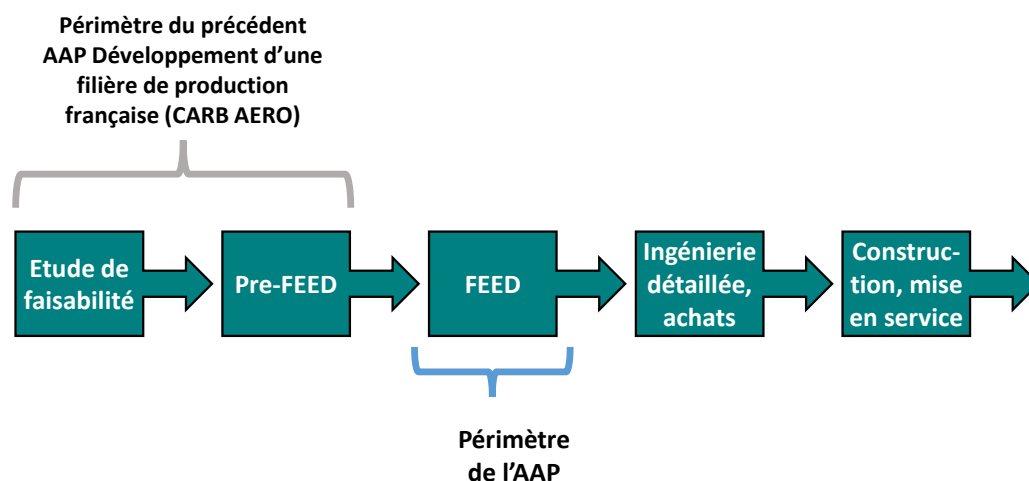
En effet, le modèle de production de carburants durables pour l'aviation est actuellement construit sur l'usage d'un seul type de ressource, les huiles usagées, du fait de leurs caractéristiques chimiques qui en font une matière première directement utilisable dans les unités industrielles existantes ou dédiées. Cependant, la production de biocarburant pour le routier est aujourd'hui la voie de valorisation principale pour cette ressource, en complément des différentes applications déjà existantes (méthanisation notamment). Ce gisement présente une pertinence à très court terme pour amorcer le développement d'une filière, mais ne pourra vraisemblablement pas satisfaire l'ensemble de la demande d'ici à 2030 en prenant en compte les compétitions d'usage. Dès lors, à moyen et long termes, l'emploi d'autres

ressources durables est indispensable pour le développement pérenne de la filière et l'atteinte de nos objectifs, notamment en matière de décarbonation de l'aviation. Ces ressources, comme par exemple les déchets agricoles, alimentaires, ménagers et assimilés, ainsi que les résidus forestiers, ne pourront pas être destinées à l'alimentation humaine ou animale, et leur disponibilité sera amenée à croître de manière substantielle notamment du fait de l'émergence attendue de filières de valorisation peu développées aujourd'hui. L'exploitation de ces gisements nécessitera de s'appuyer sur de nouveaux procédés de transformation, dont il convient de soutenir le développement.

Le présent AAP a pour principaux objectifs :

- D'accompagner les nécessaires mutations des secteurs des transports fortement dépendant des ressources fossiles, et en premier lieu celui du transport aérien ;
- D'accélérer le déploiement des carburants durables pour l'aviation, levier indispensable pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur ;
- De développer des filières de production de carburants durables, innovantes, pérennes et compétitives sur le territoire national métropolitain.
- D'accompagner la création, sur le territoire national, de nouvelles unités de production se fondant sur la mise en œuvre à l'échelle industrielle de procédés technologiques innovants.

Cette action, en cohérence avec la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC), s'inscrit dans un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Elle doit permettre d'amorcer le développement de filières de production nationale pour atteindre les objectifs d'incorporation de la feuille de route nationale, matérialisés par le dispositif fiscal de la TIRUERT et participer à l'atteinte des objectifs européens définis dans le cadre de l'initiative ReFuelEU-Aviation issue du Pacte vert pour l'Europe. Cette deuxième étape (qui fait suite à l'AAP "Développement d'une filière de production française de carburants aéronautiques durables (CARB AERO)) va permettre d'accompagner la maturation de projets portant des technologies variées et a vocation à s'inscrire en préalable à l'industrialisation des technologies pertinentes sur le territoire national aux horizons de la feuille de route.



Au-delà de la décarbonation du transport aérien, le développement d'une filière française de production de carburants durables aura également des impacts positifs sur les tissus économiques locaux, notamment en termes de création d'emplois ponctuels et permanents, directs et indirects, et non-délocalisables.

De plus, l'objectif de neutralité carbone impose également le recours aux substituts essence et gazole pour les autres secteurs qui seront difficiles à décarboner (transport maritime et fluvial dont le transport des marchandises, entre autres). Les technologies visées par cet AAP, et dont la finalité est avant tout la production de carburants aéronautiques durables, génèrent des coproduits qui peuvent être valorisés dans d'autres secteurs (chimie, transport routier ou maritime, etc.). Ces débouchés supplémentaires contribuent donc à la mise en place de

modèles économiques pérennes pour ces nouvelles filières tout en apportant aux autres modes de transport un produit complémentaire aux biocarburants durables déjà présents sur le marché national.

Il s'agit également de maintenir et développer des activités économiques, des emplois et un savoir-faire de pointe de manière pérenne en France, qui puisse s'appuyer sur des marchés en plein essor en France et à l'international, tout en assurant une plus grande souveraineté énergétique.

Pour atteindre ces objectifs, un accompagnement financier est proposé à des projets, portés par une ou plusieurs entreprises, pour développer de nouveaux produits qui participeront à la décarbonation du secteur aérien.

4.2 Priorité thématique et typologie des projets attendus

La priorité thématique dans le secteur des carburants durables pour l'aviation, à laquelle répond le présent appel à projets, est la suivante :

- Travaux d'ingénierie de procédés nécessaires pour engager un projet de production de carburants aéronautiques durables, et plus particulièrement de biocarburants produits à partir de matières premières autorisées par la réglementation européenne (REDIII) ou de carburants de synthèse renouvelables d'origine non biologique, produits à partir d'hydrogène renouvelable, dans la phase de décision d'investissement industriel

4.3 Thème et objet d'innovation couvert par l'AAP

Le présent AAP vise le soutien aux travaux d'ingénierie nécessaires pour engager un projet dans la phase de décision d'investissement industriel.

Cet AAP s'inscrit dans une volonté de soutien global des projets de production de carburants aéronautiques durables.

La France dispose de tous les atouts (industriels engagés et innovants, expertise reconnue, matières premières disponibles) pour se un leader sur le sujet des carburants d'aviation durables et a d'ores et déjà mis en place les premières briques réglementaires en vue d'initier la décarbonation du secteur aérien à court terme.

La feuille de route gouvernementale de janvier 2020 avait fixé les premiers jalons en 2022 et 2025, et le dispositif fiscal de la TIRUERT a été étendu à l'aérien en 2022 avec un objectif de 2% d'incorporation de biocarburants en 2025. La PPE fixe également un objectif de 3.8% dans les essences et 2.8% dans les gazoles en 2028. Enfin, le récent règlement européen ReFuelEU Aviation fixe un taux minimum d'incorporation de carburants d'aviation durables dans les carburants aériens de 6% en 2030, avec une augmentation progressive de ce taux jusqu'à 70% en 2050. Il faut ainsi dès maintenant s'assurer que la capacité de production se développe afin que les objectifs d'incorporation puissent être atteints à court et surtout moyen terme. A court terme, le besoin réside principalement dans le soutien aux projets innovants les plus matures (en termes de validation du procédé) qui nécessitent des travaux d'ingénierie décisifs, tels que l'identification du gisement et des voies d'approvisionnement de la ressource, le choix du site, le dimensionnement des installations et des investissements nécessaires ou la prise en compte des aspects logistiques jusqu'aux plates-formes aéroportuaires, pour s'engager de manière avisée dans la phase de décision d'investissement productif. Cette phase demande aux acteurs un effort en termes de moyens humains mais aussi financiers afin de financer les études d'ingénierie d'avant-projet. **L'enjeu est donc d'ancrer ces projets dès maintenant sur le territoire national par un soutien à ces travaux d'ingénierie amont qui permettraient de limiter les risques inhérents aux premières industrielles innovantes dans le domaine des carburants aéronautiques durables, de constituer des**

consortia robustes intégrant les acteurs clés de l'ensemble de la chaîne de valeur (de la production et collecte de biomasse à l'utilisation des biocarburants en passant par la distribution sur les aéroports), de préciser les modèles économiques voire d'identifier des sites potentiels d'accueil d'unités de prétraitement et de production. Ainsi, le besoin réside maintenant dans la réalisation d'études d'ingénierie d'avant-projet (FEED, Front-End Engineering Design).

Ces études se feront dans la continuité de la première phase d'études pré-FEED déjà réalisée (études biomasse le cas échéant, définition de la chaîne d'approvisionnement en matière première, études d'implantation études de conception Basic Design, réalisation d'une ACV).

Les études FEED constituent la deuxième phase d'un projet de mise en place d'une unité industrielle. Elles permettent de préparer la troisième phase d'ingénierie détaillée, d'achats et de construction. L'objectif des études FEED est de réduire les risques de modifications importantes lors de la troisième phase. Elles sont réalisées en collaboration étroite avec les différentes parties prenantes du projet pour s'assurer de la bonne prise en compte des exigences et spécifications du projet.

Elles englobent notamment :

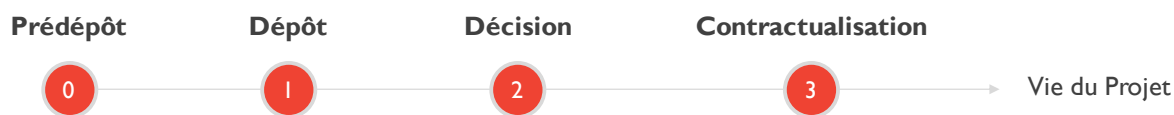
- Un bilan de masse, un plan d'approvisionnement, une ACV plus détaillés
- Le développement de schémas de lignes de procédés
- Le dimensionnement des équipements industriels
- La préparation des travaux de génie civil et d'électricité, des plans de tuyauterie
- Les études et la préparation des appels d'offres en vue de la commande des équipements

Pour ce faire, l'AAP s'attachera à sélectionner une diversité de projets dont les études d'ingénierie d'avant-projet portent sur des technologies de production de biocarburants avancés (procédés de type fermentaire ou gazéification) ou de carburants de synthèse durables (procédé type e-fuel).

Les projets dont les études pré-FEED ont déjà été réalisés au dépôt du dossier de candidature seront examinés en priorité. Des dossiers de candidature comprenant la réalisation des études pré-FEED et des études FEED pourront tout de même être déposés. Mais, ils ne seront pas considérés comme prioritaires.

5 PROCESSUS GLOBAL DE L'AAP

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



5.1 Critères d'éligibilité

A titre informatif, voici les critères clés :

- **Montant minimum de coût du projet :**

Thème « Soutien aux travaux d'ingénierie nécessaires pour engager un projet dans la phase de décision d'investissement industriel » : le coût total du projet doit être de **10 millions d'euros** minimum.

- **Capacité minimum de production de l'unité industrielle sur laquelle portera l'étude : 10 kt/an**

- **Nombre de partenaires (ie demandeurs d'aides) :**
 - o Le coordinateur du projet, ou le porteur, dans le cas d'un projet mono-partenaire, doit être une entreprise.
 - o **Dans le cas général d'un consortium composé d'entreprises ou d'établissements de recherche, les projets devront impliquer au maximum 5 partenaires demandeurs d'aides. Chaque partenaire doit porter au moins 400k€ de dépenses éligibles pour justifier de son implication en tant que partenaire.**

- **Respect de l'objet de l'AAP :** les projets ne respectant pas l'objet de l'AAP ne seront pas instruits.

- **Composition du dossier et respect des délais :** le dossier devra être soumis dans les délais et par les canaux indiqués. Il devra être complet.

- **Indicateurs d'impacts** (cf. Annexe 5 « Grille d'impacts ») : le porteur devra impérativement préciser les indicateurs d'impacts du projet sur un horizon à 5 ans post-projet, cumulés, a minima sur les 4 volets :
 - o Environnement : conformité avec les critères de durabilité de la directive relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables en vigueur à la date du dépôt du dossier, notamment en termes de gain GES par rapport à la solution fossile de référence, justification du choix de la ressource utilisée (démonstration de la durabilité de la ressource ciblée sur un horizon de temps 5 ans post-projet) et compléter par l'indicateur environnemental le plus pertinent, en indiquant par exemple des gains de matières, utilités (énergies, eau). Une ACV en début et fin de projet sera attendue pour démontrer les gains effectifs de la solution développée. Pour la phase « accompagnement & suivi », il sera regardé les impacts de performance environnementale des projets d'investissement envisagés par rapport à une solution de référence explicitée et argumentée. En effet, 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 taxonomie²
 - o Emplois créés pour la construction et l'exploitation de la future installation de production
 - o Chiffres d'affaires liés à l'exploitation de la future installation de production
 - o Production d'énergie en cas de réalisation du business plan

- Dans le cas où l'hydrogène est un intrant du procédé de production de carburant d'aviation durable, l'hydrogène doit être produit selon le Règlement délégué (UE) 2023/1184 sur la production de carburants renouvelables d'origine non-biologique (RFNBOs), et à partir

² 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.

d'électricité issue de sources renouvelables, au sens de la directive européenne REDIII, à l'exclusion de la biomasse et des unités de stockage.

- Dans le cas où la biomasse est un intrant du procédé de production de carburant d'aviation durable, elle doit respecter les critères énoncés en Annexe 2 du présent document.
- Les études avec la cellule biomasse régionale sur le plan d'approvisionnement en biomasse, et avec RTE sur le raccordement électrique du site, doivent avoir été entamées.
- Le carburant d'aviation durable doit être majoritaire parmi les co-produits en sortie d'unité de production.

L'aide n'est réputée incitative que si elle incite le bénéficiaire à réaliser un investissement qu'il n'aurait pas réalisé, ou qu'il aurait réalisé d'une manière restreinte ou différente, en l'absence de soutien. Pour respecter ce critère, le début des opérations financées doit être intervenu postérieurement au dépôt de la candidature au présent AAP. Il est néanmoins précisé que les dépenses engagées entre la date du dépôt du dossier et la sélection du projet resteront à la charge du porteur de projet en cas de refus de financement.

Le « début des travaux » est défini 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. »

5.2 Pré-dépôt et dépôt

5.2.1 REUNION DE PRE-DEPOT

Cette étape nécessaire pour envisager un dépôt, a vocation à orienter et à conseiller le porteur de projet sur les points suivants :

- Adéquation du projet avec les attendus du cahier des charges
- Etat de l'art en matière d'innovation vis-à-vis du projet proposé
- Caractère impactant et transformant du projet proposé dans le domaine de la transition écologique et du développement de l'économie Française

La réunion de pré-dépôt consiste en une présentation d'une heure maximum par le porteur du projet proposé. Cette présentation doit s'appuyer sur un diaporama au format PowerPoint (voir Annexe 2, disponible sur la page internet de l'AAP) et doit se dérouler 1 mois au minimum avant le dépôt d'un dossier.

Le porteur doit contacter l'ADEME pour organiser une réunion de pré-dépôt, à l'adresse suivante : aap.biocarb@ademe.fr. Idéalement, l'annexe 2 devrait être transmise lors de cette demande.

5.2.2 DEPOT

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

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

Attention, en cas de projet collaboratif, seul le coordonnateur du projet est habilité à déposer le dossier sur la plateforme. Cependant, le dépôt engendre une demande de validation adressée à tous les partenaires *via* un mail généré à partir de la plateforme. **Merci de bien prendre en compte ce délai de validation pour le dépôt du dossier avant la clôture de l'AAP.**

5.2.3 CONFIDENTIALITE

L'ADEME garantit que les documents transmis dans le cadre de cet AAP sont soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont communiqués que dans le cadre restreint de l'expertise et de la gouvernance du dispositif France 2030.

5.3 Décisions

L'ADEME, en tant qu'opérateur, conduit une première analyse d'éligibilité.

La procédure de sélection est définie dans le cadre de la mise en œuvre de France 2030 et donne lieu à une gouvernance réunissant les représentants des ministères en charge de la Transition écologique (notamment de la Direction générale de l'Aviation civile et de la Direction générale de l'Energie et du Climat), de l'Agriculture, de l'Economie, des Finances et de la Relance, de la Recherche et de l'Innovation, et, le cas échéant, d'autres ministères concernés. Le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) et l'ADEME assistent de droit aux réunions du comité.

Un comité de pilotage ministériel assure le pilotage du dispositif.

L'opérateur conduit une première analyse de recevabilité et d'éligibilité, sur la base du caractère complet du dossier de demande. Seuls les dossiers complets seront expertisés.

Selon les cas, l'examen des propositions est réalisé par un jury d'experts indépendants, ainsi que par une task-force interministérielle pour les projets de grande envergure (> 10 M€ selon la gouvernance France 2030).

La décision finale est prise par la Première ministre, sur proposition du Comité de pilotage ministériel précité et après avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

L'Etat notifie les résultats aux candidats par courrier électronique ou postal et seul le contrat signé avec l'opérateur vaut engagement définitif d'octroi des aides.

5.4 Contractualisation

5.4.1 CONVENTION

Une convention est établie entre l'ADEME et chaque entité juridique (déterminée par le numéro de SIRET du siège social du bénéficiaire) qui réalise les dépenses du projet.

5.4.2 VERSEMENT DES AIDES

Le 1^{er} versement de l'aide intervient, dans le cas général, après la réception par l'ADEME des conventions signées de l'ensemble des partenaires du projet bénéficiant d'une aide. Le séquençage des versements de l'aide par l'ADEME est le suivant, dans le cas général :

- Le versement d'une avance à notification de 15% maximum du montant de l'aide ;
- Le cas échéant, un ou plusieurs versements intermédiaires au cours du projet ;
- Le cas échéant, le versement d'un solde représentant au minimum 50% de l'aide.

Dans le cas général le montant des capitaux propres, aux dates des versements de l'aide, devra être supérieur ou égal au montant du cumul des aides versées.

6 CRITERES DE SELECTION

Les dossiers retenus pour instruction seront notamment évalués selon les critères listés ci-dessous, **avec une priorité accordée aux projets dont les études pré-FEED ont déjà été réalisées.**

| THÉMATIQUE | CRITÈRES | PRÉCISIONS | INFORMATION À PRODUIRE |
|------------|--|--|--|
| Projet | Montage du projet | - Gouvernance, planning et jalon décisionnel, gestion des risques, description des coûts projet, clarté de la rédaction | - Annexes 3.a, 4 |
| | Consortium | - Pertinence et complémentarité du partenariat | - Annexes 3.a ; 3.b - Projet d'accord de consortium (format libre) - Mandat de représentation pour le coordinateur |
| | Délai | - Année cible de mise en service de l'unité industrielle étudiée | - Annexes 3.a ; 6 |
| | Plan de financement (projet) | - Modalités de financement du projet (vigilance sur le respect des besoins en fonds propres – cf 4.4.2) - Incitativité de l'aide | - Annexes 3.b ; 6 |
| | Plan d'approvisionnement en intrants (biomasse, électricité, CO ₂ , H ₂ , eau) | - Plan d'approvisionnement en biomasse détaillé, respectant les critères de durabilité de la RED III - Plans d'approvisionnement en électricité, CO ₂ , H ₂ et eau - Etudes engagées avec un fournisseur d'électricité | - Annexe 9 pour l'intrant biomasse qui devra être transmise à l'ADEME au plus tard un mois avant le dépôt du dossier. L'ADEME lancera alors la procédure de validation par la cellule biomasse régionale - Annexe 10 pour les intrants électricité, CO ₂ , H ₂ , et eau - Demande de raccordement (ou demande de PTF) au fournisseur d'électricité |

| | | | |
|-------------|-----------------------------------|--|---------------------|
| | Critère économique | <ul style="list-style-type: none"> - Coût de production du carburant et prix de vente cibles en considérant un coût d'achat prévisionnel d'électricité et la valorisation des co-produits (sur la base d'hypothèses qui devront être décrites précisément et étayées dans l'annexe 3.a) | - Annexes 3.a ; 3.b |
| | Impacts | <ul style="list-style-type: none"> - Quantification des éléments annoncés en annexe 5 (sur la base d'une évaluation environnementale type ACV) - Performance environnementale, économique, sociale - Efficacité des aides €/aide/tCO₂ évitée | - Annexes 3.a, 5 |
| Marché | Répliquabilité de la Solution | <ul style="list-style-type: none"> - Caractère généralisable du procédé de production du carburant durable - Stratégie de déploiement du procédé de production au niveau national et à l'international - Stratégie de protection de la propriété intellectuelle développée | - Annexes 3.a, 3.b |
| | Pertinence du modèle d'affaires | <ul style="list-style-type: none"> - Clé de répartition entre les produits (%) : % de production des carburants (aéronautique, maritime, routier) et % d'autres co-produits. Précision par ailleurs sur les autres externalités (chaleur, utilités, etc). - Accès aux marchés et modèle d'affaires (produits et services envisagés / segments de marchés) - Qualité du modèle économique - Plan d'affaires et hypothèses étayés : analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt, ... - Rentabilité du projet par rapport à un benchmark international (cibles de prix à l'importation) - Lettres d'intention ou contrats signés avec de possibles offtakers - Connexion à l'infrastructure nationale pour le transport du carburant | - Annexes 3.a, 3.b |
| Post-projet | Impacts socio-économiques | <ul style="list-style-type: none"> - Perspectives de création ou de maintien de l'emploi - Bénéfices attendus du projet, directs et induits, pour l'écosystème - Enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux | - Annexe 3.a |
| | Plan de financement (post-projet) | <ul style="list-style-type: none"> - Le cas échéant, description des modalités de financement post-projet. | - Annexe 6 |

7 REGIME D'AIDES ET MODALITES DE FINANCEMENT

7.1 Régime d'aides et date d'éligibilité des dépenses

Les aides accordées dans le cadre du présent AAP seront octroyées dans le respect de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'Etat. **Les modalités de versement et de calcul des aides devront ainsi être conformes aux régimes cadres d'aides d'Etat en vigueur à échéance de la contractualisation. Les modalités de financement prévues au titre du présent cahier des charges sont ainsi susceptibles d'évoluer au regard de l'évolution des encadrements européens et des régimes d'aides applicables ou de leur interprétation par la Commission.**

L'intervention publique s'effectue dans le respect de la réglementation communautaire en matière d'aides d'Etat (articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne), et notamment du Règlement (UE) N° 651/2014 (modifié) du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité ainsi que des régimes cadres d'aides d'Etat qui en découlent

7.2 Description des coûts éligibles et retenus

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet et correspondent au coût de prestation pour la réalisation des études d'ingénierie préliminaire (FEED).

7.3 Aides proposées

Les intensités d'aide maximum applicables au financement des coûts éligibles sont les suivantes :

| | Intensité maximum de l'aide | | |
|--|--|--------------------|-------------------|
| | Bénéficiaire dans le cadre d'une activité économique | | |
| | Grande entreprise | Moyenne entreprise | Petite entreprise |
| | 60% | 70% | 80% |

Une proratisation de l'aide sera appliquée selon l'approche suivante, pour définir un « Taux Renouvelable » :

- Pour les e-carburants :

L'aide sera proratisée suivant la part prévue de e-carburant à base d'hydrogène renouvelable dans le CAD final par rapport à celle d'origine « bas carbone ».

Par exemple, pour un e-carburant avec 80% de H₂ d'origine renouvelable et 20% d'origine bas carbone, 80% du taux d'aide maximum affiché dans le tableau ci-dessus pourra être accordé.

- Pour les carburants hybrides ou ebio-carburants, c'est-à-dire les carburants dont le contenu énergétique est issu pour partie de biomasse et pour partie de molécules d'origine non-biologique :

La même méthode de proratisation sera appliquée suivant la part prévue de contenu énergétique renouvelable du CAD final par rapport au contenu énergétique « bas carbone ». Le contenu énergétique renouvelable correspond au contenu énergétique issu de la biomasse auquel s'ajoute le contenu énergétique issu d'hydrogène renouvelable.

Ce taux renouvelable prévu sera déclaré par le porteur du projet au dépôt du dossier. Il sera discuté avec les experts lors de l'instruction du dossier et potentiellement revu.

L'intensité de l'aide versée sera calculée sur la base des coûts éligibles présentés et sera modulée en fonction du taux renouvelable.

Seront également définis les montants de l'avance à notification (15% maximum du montant de l'aide), des versements intermédiaires au cours du projet le cas échéant, et du solde maximal final (50% du montant de l'aide).

L'aide apportée sera sous forme de subvention.

Le solde versé pourra être revu à la baisse ou ne sera pas versé si l'investissement industriel révèle un taux renouvelable en fin de projet inférieur à celui-ci prévu au moment de l'instruction ou une décision de ne pas poursuivre l'investissement industriel.

Pour cela, une déclaration sous forme d'attestation sur l'honneur sera demandée à la fin du projet, avant le versement du solde final de l'aide. Dans ce cadre, des contrôles sur la réalité du déclaratif pourront être menés pendant 10 ans à compter de la notification de l'aide.

ANNEXE 1 : CRITERES DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus (application du principe DNSH –Do No Significant Harm ou « absence de préjudice important ») au sens de l'article 17 du règlement européen sur la taxonomie³. 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 des ressources aquatiques et marines ;
- la transition vers une économie circulaire ;
- la prévention et la réduction de la pollution ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Pour l'évaluation technique de l'impact du projet vis-à-vis de chaque objectif environnemental, le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l'appel à projet (Annexe 5 « Grille d'impacts ») et le joindre au dossier de candidature. Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide) par rapport à une solution de référence. 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 analyses en cycle de vie plus complètes.

³ 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

ANNEXE 2 : RESSOURCES BIOMASSE ELIGIBLES DANS LE CADRE DE L'ETUDE

Sont attendus des projets mobilisant les ressources de biomasse suivantes :

- Bois forestiers ;
- Fraction ligneuse des déchets verts ;
- Connexes et sous-produits de l'industrie de première transformation du bois ;
- Sous-produits agricoles (à l'exclusion des céréales) ;
- Bois en fin de vie bénéficiant d'une sortie de statut de déchet et respectant les caractéristiques de la matière première éligible à la norme NF EN ISO 17225-2 en sa dernière version en vigueur.

Ressources Bois forestiers ou connexes des industries du bois

Il convient de favoriser l'utilisation des bois de qualité comme matériau, de favoriser le recyclage matière des bois en fin de vie pour allonger la durée de vie, de limiter au maximum les concurrences d'usages sur des co-produits déjà valorisés et de favoriser l'amélioration qualitative des peuplements par le développement de débouchés supplémentaires.

Ainsi, les projets qui présenteront les taux d'incorporation de feuillus les plus élevés seront considérés comme prioritaires. Les projets dont les garanties en termes de maîtrise de leur approvisionnement seront jugées insuffisantes seront écartés. Des exemples de garanties possibles sont un engagement à avoir des contrats d'approvisionnement sur du long terme (minimum 5 ans), la maîtrise de la ressource, la bonne articulation des usages.

Pour l'ensemble des plans d'approvisionnement et dans le cas où la ressource identifiée fait déjà l'objet d'une valorisation, il sera précisé dans le projet déposé l'intérêt économique et environnemental d'une utilisation en production de carburants aéronautiques afin de justifier le changement d'affectation et de veiller à une bonne articulation des usages.

Pour la biomasse issue de forêts, **un engagement sur un taux de contractualisation bois minimum de 30%^[1] à l'horizon 2025 pour l'approvisionnement global de l'entreprise en bois rond, rondins et plaquettes forestières donnera lieu à un taux d'aide plus élevé (+10%) que pour les projets ne présentant pas cet engagement (dans la limite des taux d'aides maximum de l'encadrement communautaire). Ce critère sera évalué sur la base du montant d'achat externe de bois rond, rondins et plaquettes forestières, contractualisé via des contrats reconductibles ou pluriannuels. Ces contrats sont signés avec les acteurs privés ou publics de l'amont de la filière. Le calcul du taux de contractualisation intègre les achats externes en bois rond, rondins et plaquettes forestières réalisés par la ou les filiales alimentant l'entreprise le cas échéant. Une déclaration sur l'honneur de l'entreprise sera demandée à la date de dépôt du dossier concernant cet engagement sur un taux de contractualisation à l'horizon 2025. Cet engagement fera l'objet de contrôles et de demandes de pièces justificatives (contrats notamment), au moment du versement du solde.**

L'objectif principal de la sylviculture est la production de bois d'œuvre. Cependant, au cours de la vie du peuplement, plusieurs opérations nécessaires à l'amélioration qualitative des peuplements génèrent des récoltes de bois d'industrie et de bois énergie (bois issus de travaux et d'éclaircies de faibles diamètres, houppiers, bois de faibles qualités). L'application du code forestier, du code de l'environnement et du Règlement Bois sur l'Union Européenne (RBUE) permet de garantir la gestion durable des forêts françaises. Le Programme National de la Forêt et du Bois (PNFB 2016-2026) définit la gestion durable des forêts comme suit : « *La gestion durable des forêts garantit leur diversité biologique, leur productivité, leur capacité de régénération, leur vitalité et leur capacité de satisfaire, actuellement et pour l'avenir, les fonctions économiques, écologiques et sociales pertinentes aux niveaux local, national et*

internationale, sans causer de préjudices à d'autres écosystèmes ». L'article L122-3 du code forestier précise les différents documents de gestion durable que les propriétaires privés et publics doivent mettre en place. Par ailleurs, un lien est établi en application de l'article L. 124-1 du code forestier entre la garantie de gestion durable et la mise en œuvre effective des programmes de coupes et travaux prévus dans ces documents de gestion durable. Pour les forêts ne disposant pas de garanties de gestion durable, un régime d'autorisation de coupes s'applique.

Afin de contribuer au développement des filières de commercialisation de bois permettant de garantir une gestion durable des forêts, **l'engagement du porteur de projet dans la certification forestière (PEFC, FSC ou équivalent) est exigé :**

- **Pour les bois issus de forêt et les connexes de scierie, le porteur de projet devra respecter un taux d'utilisation de bois certifiés PEFC ou FSC ou équivalent supérieur ou égal à la moyenne pondérée des taux minimum exigés par région (Annexe 9).** Ces taux correspondent aux taux régionaux de certification des surfaces forestières additionnés de 10 points. Dans des régions à fortes disparités, il pourra être envisagé de considérer le taux de certification départemental. Les fournisseurs de bois forestiers devront être certifiés PEFC ou FSC ou équivalent à 100% et les entrepreneurs de travaux forestiers devront être engagés dans la démarche ETF - Gestion durable de la forêt gérée par Qualiterritoire.
- **Pour les bois issus de l'importation, le bois forestier ou issu de connexes sera certifié à 100% (PEFC, FSC ou équivalent).** De manière alternative, le bois importé sera certifié (PEFC/FSC ou équivalent) à hauteur du taux moyen du pays d'importation additionné de 10 points avec des fournisseurs certifiés PEFC ou FSC ou équivalent à 100% et devra fournir à l'ADEME une autorisation de prélèvement traduite en français des instances territoriales étrangères en charge de l'environnement et de la gestion forestière.

Le recours au bois d'importation doit être strictement limité aux projets situés dans des territoires transfrontaliers et étudié au cas par cas pour veiller à la bonne articulation des usages et devra privilégier les modes de transport bas carbone. Dans le cas de projets frontaliers, l'importation sera possible si elle s'inscrit dans un rayon d'approvisionnement en cohérence avec la taille du projet.

Sinon, l'importation doit être définie de façon temporaire, limitée en volume, après s'être assuré que des moyens ont été donnés pour mobiliser les biocombustibles disponibles dans l'aire d'approvisionnement et avoir fait l'objet d'un bilan environnemental (de type analyse de cycle de vie). Le candidat s'assure que son plan d'approvisionnement est en conformité avec la législation en vigueur et en particulier le règlement bois de l'Union Européenne (RBUE) adopté en France le 3 mars 2013 (consultable sur : <http://eur-lex.europa.eu>).

Ressources agricoles

Les coproduits agricoles peuvent déjà trouver de nombreux usages en alimentation humaine, animale ou matière qui sont prioritaires par rapport à un usage énergétique. Les dossiers devront apporter la preuve d'un choix de gisement permettant l'utilisation de coproduits peu valorisés actuellement.

Ces exigences vis-à-vis de l'approvisionnement ne se substituent pas à la réglementation en vigueur. Les projets non conformes à la réglementation ne seront pas éligibles.

Les porteurs de projet peuvent, pour l'élaboration du plan d'approvisionnement, se rapprocher de la Direction Régionale de l'ADEME.

L'ensemble du plan d'approvisionnement devra être présenté dans le dossier.

^[1] Cible qui pourra être ajustée en fonction de l'accord de la filière chêne en cours