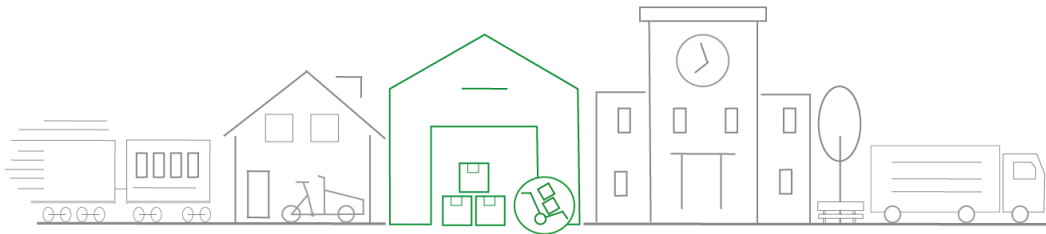


## Appel à Projets (AAP)

### **Entrepôts logistiques : la bonne ressource, au bon endroit, au bon moment**



## AAP ENTREPÔTS

**Mots clés :**

Stockage de marchandises, transports, hubs, entrepôts, usages, mixité fonctionnelle, automatisation, données, logistique urbaine, multimodalité, e-commerce, mutualisation, foncier, transition écologique et énergétique, sobriété, ACV

**Direction Villes et Territoires Durables**

**Service Transports et Mobilité**

**Date de clôture de l'AAP : 15/12/2023 – 15h**

## CONTACTS

Toute demande de renseignement devra être adressée par courriel à [aap.entrepots@ademe.fr](mailto:aap.entrepots@ademe.fr)

## DEPOTS DES PROJETS

Pour le retrait des formulaires puis le dépôt des dossiers, veuillez-vous connecter à la plateforme électronique dédiée aux [appels à projets de l'ADEME](#).

## Sommaire

<b>Sommaire</b> .....	<b>3</b>
<b>Avant-Propos</b> .....	<b>4</b>
<b>Contexte</b> .....	<b>5</b>
A. L’impact environnemental.....	5
B. L’impact social et économique .....	6
<b>II. Objectifs de l’AAP</b> .....	<b>7</b>
A. Objectifs: soutenir des études permettant d’appréhender la pertinence de nouvelles formes d’entrepôts et les nouveaux usages logistiques des modèles existants 7	
B. Autres thématiques en lien avec les entrepôts pouvant être soutenus par l’ADEME en dehors de l’AAP.....	8
<b>III. Projets attendus et critères d’éligibilité</b> .....	<b>9</b>
<b>IV. Critères de sélection des projets</b> .....	<b>10</b>
<b>V. Modalités de soumission et d’évaluation des projets d’études</b> .....	<b>11</b>
A. Qui peut répondre ?.....	11
B. Comment candidater ?.....	11
C. Processus de sélection .....	12
D. Nature et intensité de l’aide financière .....	13
E. Engagements des Bénéficiaires.....	13
<b>VI. Contact</b> .....	<b>14</b>
<b>VII. Annexes</b> .....	<b>14</b>

## Avant-Propos

Aujourd'hui, la logistique représente 10% du PIB, 2M d'emplois et 200Md€ de CA. Il s'agit d'une activité économique indispensable pour notre société. Elle contribue cependant à plus de 10% des émissions de GES du pays et génère des nuisances importantes en milieu urbain, principalement du fait du transport de marchandises. Elle engendre également de l'étalement urbain et une artificialisation des sols via l'installation de nouveaux entrepôts, ainsi qu'une consommation accrue de ressources liées aux emballages.

Dans le cadre de sa Stratégie Transports & Mobilité 2020-2023, l'ADEME peut apporter un soutien financier à des études permettant d'acquérir une meilleure compréhension des enjeux et des leviers permettant de maîtriser les impacts de la logistique, afin d'assurer sa posture d'expert et de moteur de la production de connaissance au service de la transition écologique. Les sujets de préservation de l'environnement et de la biodiversité, de préservation des ressources, de lutte contre les pollutions, de prise en compte des enjeux sociaux ou encore de développement économique sont également au cœur de cette démarche.

Cet appel à projets (AAP) s'alimente de la vision 2030-2050 de l'ADEME qui développe une approche systémique du transport de marchandises et de la logistique en 2050. La question des entrepôts logistiques et de leur impact sur le bilan environnemental de la chaîne logistique est longtemps restée en retrait par rapport aux préoccupations liées au seul transport (verdissement des flottes, report modal, etc.). Pourtant, leur nature, fonction et positionnement sont déterminants : distances parcourues lors des tournées, artificialisation, recours à des modes de transport décarbonés, intégration urbanistique, consommation énergétique, etc. Ils sont par ailleurs identifiés comme un enjeu stratégique et essentiel au sein de la Stratégie Nationale Logistique présentée à l'occasion du 3<sup>ème</sup> CILOG en décembre 2022.

La nouvelle édition de l'AAP Entrepôts 2023 s'est recentrée sur son objectif principal : il vise à soutenir la réalisation d'études permettant de mieux comprendre puis orienter la pertinence économique, écologique et sociale de nouvelles formes d'entrepôts logistiques ou de nouveaux usages des modèles existants, à l'échelle d'un projet ou d'un territoire précis.

Les projets en lien avec des entrepôts logistiques sur les thématiques de l'énergie et des friches doivent s'orienter directement vers les guichets appropriés (cf II.B), ils peuvent faire une demande de renseignement sans avoir à déposer de dossiers.

## Contexte

La France comptait, en 2015, 4 432 entrepôts ou plates-formes logistiques de plus de 5 000 m<sup>2</sup>, pour une offre d'entreposage de 78 millions de m<sup>2</sup> (*Datalab, 2015*)<sup>1</sup>. Ces surfaces sont majoritairement situées en périphérie des zones urbaines denses ou le long des principaux corridors de fret. Elles permettent à la fois de desservir les villes, de trier et orienter les marchandises à l'échelle inter-régionale ou encore d'entreposer les stocks de biens une fois produits ou utilisés.

Durant les dernières décennies, l'étalement urbain et la raréfaction du foncier ont donné lieu à un éloignement des entrepôts des centres urbains : en prenant l'exemple Francilien, on constate que l'éloignement moyen des agences de messagerie par rapport au cœur de Paris est passé de 6,3 km en 1974 à 18,1 km en 2010 et que 69 % des surfaces de plus de 10 000 m<sup>2</sup> avant 2010 ont été réalisées en grande couronne, contre 81 % pour la période 2010-2017, les deux tiers des m<sup>2</sup> construits l'étant au-delà de la Francilienne (*Institut Paris Région d'après France Stratégie, 2021*)<sup>2</sup>. Cet éloignement implique des phases d'approches de plus en plus longues pour la réalisation des tournées de livraison, un besoin plus important de nouvelles infrastructures et donc un impact environnemental accru.

En parallèle, l'essor du e-commerce, qui représente aujourd'hui 13 % du commerce de détail en France avec un chiffre d'affaires de 92,6 milliards d'euros, et surtout un taux de croissance à deux chiffres depuis de nombreuses années (et +37 % en 2020 par rapport à 2019 suite à la crise sanitaire) (*France Stratégie, 2021*), contribue à l'éclatement des flux et à l'intensification des livraisons, de plus en plus fréquentes et rapides, qui génèrent des besoins spécifiques au niveau des surfaces de stockage et leur localisation.

Conjuguées à l'appétence grandissante des citoyens pour un air de qualité (mise en place de ZFE-m) et un environnement urbain apaisé (mise en place de ZTL), ces contraintes ont poussé au développement de petits hôtels logistiques, d'espaces urbains de distribution voire de micro-hubs, à même de pouvoir garantir une efficacité opérationnelle et environnementale en cœur de ville. Néanmoins, ce développement fait face à des difficultés en termes de rareté et cherté du foncier, d'acceptabilité par les riverains ou encore d'aménagement pour répondre aux enjeux de massification des flux et de report vers des modes moins émissifs.

### A. L'impact environnemental

Sur le plan environnemental, le développement des entrepôts et de la logistique associée est à mettre en regard des objectifs de la France et de l'Europe : la Stratégie Nationale Bas-Carbone 2 prévoit une baisse des GES de 40 % (28% pour les transports) en 2030 par rapport à 2015, puis la neutralité carbone en 2050<sup>3</sup>. En parallèle, la mise en conformité de la France avec les normes de qualité de l'air européenne est en cours, notamment avec l'appui de la mise en place de ZFE-m. Les entrepôts se construisent en réponse à une demande croissante de biens de consommation et des contraintes de livraison toujours plus importantes. Ils peuvent permettre une optimisation des distances de transport

---

<sup>1</sup><https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015>

<sup>2</sup> <https://www.strategie.gouv.fr/publications/un-developpement-durable-commerce-ligne>

<sup>3</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

parcourues ou l'utilisation de modes moins émissifs, et donc une maîtrise de l'impact GES, mais ils contribuent également à l'augmentation en valeur absolue de l'activité de transport via son développement.

Par ailleurs, l'occupation des sols par les entrepôts doit prendre en compte l'objectif de Zéro Artificialisation Nette instauré par le Plan Biodiversité de 2018 et défini par la loi Climat et résilience qui fixe une réduction par deux de la consommation des ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers) dans un délai de 10 ans et l'objectif ZAN à 2050<sup>4</sup>. Cela représente un enjeu très important à décliner dans les territoires, dont les collectivités vont devoir se saisir aux différentes échelles à travers les outils de planification territoriale et d'aménagement. En effet, les entrepôts comptent pour environ 16 000 hectares artificialisés en incluant espaces de parking et de desserte, avec une contribution annuelle au flux d'artificialisation des sols de plus en plus importante du fait de l'accélération de la construction d'entrepôts (quasi doublement entre 2015 et 2019) (*Afilog d'après France Stratégie, 2021*). La valorisation des friches et la reconversion de l'existant est un axe majeur permettant de maîtriser cet étalement et donc d'éviter l'artificialisation des sols en zones périphériques.

En conclusion, bien que le bilan environnemental de l'installation de nouveaux entrepôts ou leur reconversion reste un sujet de discussion ouvert et très dépendante du contexte local, il est indispensable que ces enjeux soient pleinement intégrés à leur implantation dans une démarche globale de planification territoriale et de transition écologique, en pensant leurs impacts sur les schémas de transport et en tenant également compte des questions d'effet rebond.

## B. L'impact social et économique

En outre, les entrepôts logistiques n'échappent pas aux problématiques socio-économiques : alors que près de 600 000 personnes travaillaient dans l'entreposage et la manutention en 2015 (*Datalab, 2018*)<sup>5</sup>, en croissance chaque année, le secteur peine à recruter (*AFT Dev & France Logistique, 2020*)<sup>6</sup> du fait de la pénibilité et du niveau de rémunération des emplois proposés, ce qui incite d'ailleurs certains logisticiens à se tourner vers des solutions de robotisation et d'automatisation.

Du côté des citoyens, l'intégration des entrepôts en ville est un enjeu de plus en plus primordial, qui nécessite de travailler l'acceptabilité des projets d'installation en concertation avec les habitants et les collectivités locales, tout en réhabilitant l'entrepôt comme maillon essentiel du système productif dans les imaginaires et les documents de planification territoriale. L'exemple le plus récent est d'ailleurs celui des *dark stores*, dont la qualification en entrepôts logistiques a finalement été retenue et dont la pérennité va nécessiter un dialogue avec les collectivités pour concilier attentes des consommateurs et préservation du cadre urbanistique.

---

<sup>4</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols>

<sup>5</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/datalab-essentiel-139-logistique-dans-l-emploi-en-france-mars2018.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.aft-dev.com/actualites/resultats-3eme-enquete-aftfrance-logistique-besoins-en-recrutement-transport-logistique>

La crise sanitaire due au Covid-19 a par ailleurs mis en évidence l'importance de la résilience des chaînes logistiques, ce qui passe notamment par la constitution de stocks stratégiques, ainsi que par la relocalisation des activités industriels, tirant tous les deux vers le haut la demande en surface d'entreposage.

## II. Objectifs de l'AAP

Cet appel à projets est centré sur un seul volet (type AAP) orienté sur la logistique.

Les travaux de R&D et les études répondant à une contrainte réglementaire (type étude d'impact d'un projet d'aménagement) sont explicitement exclus.

Les projets présentés dans le cadre de cet AAP peuvent être portés par des entreprises, des collectivités, des associations, etc. Les projets devront inclure une étude d'évaluation des impacts sur les émissions de CO<sub>2</sub>, de polluants atmosphériques et de la consommation foncière lorsque cela est applicable.

### A. Objectifs : soutenir des études permettant d'appréhender la pertinence de nouvelles formes d'entrepôts et les nouveaux usages logistiques des modèles existants

Cet AAP a pour ambition d'accompagner des études appliquées à l'échelle d'un entrepôt, d'un aménagement ou d'un territoire au périmètre défini. **Ces études concerneront les entrepôts logistiques** au sens large et sous toutes leurs formes. Sont notamment visées les thématiques suivantes :

- Nouvelles formes d'entrepôts : hubs mobiles (dont entrepôts roulants/flottants), entrepôt vertical, espaces logistique urbain intégrés dans de nouveaux lieux, dark stores, consignes automatiques, notions d'entrepôt distribué, d'entrepôt numérique ;
- Les entrepôts multimodaux favorisant le recours à des modes moins émissifs, facilitant le transbordement et/ou la rupture de charge ;
- La question de l'automatisation/robotisation/utilisation d'outils numériques de stockage des entrepôts, notamment de leur bilan bénéfice/coût en matière environnementale ;
- Les questions de mutualisation des flux et des stocks, de la consolidation aux interfaces des zones urbaines denses ou aux interfaces avec des modes massifiés, de massification des tournées, de densification du stockage ;
- L'intégration des transports en commun dans le plan de transport
- Les questions de positionnement, regroupement ou éclatement des entrepôts sur les territoires dans une logique de diminution des émissions de transport associées ;
- Les enjeux de mixité fonctionnelle (intégration dans des projets de locaux d'activité ou d'habitation, d'intégration urbaine et d'acceptabilité), de mixité temporelle (locaux à usage temporaire ou partagé selon la période d'utilisation) ainsi que de mixité énergétique (par exemple, du biogaz ou de l'hydrogène pour répondre aux doubles besoins du bâtiment et de la mobilité associée à l'entrepôt)
- Les nouveaux modèles économiques, de gouvernance, de concertation et de financement des entrepôts logistiques ;
- Les enjeux liés aux trajets domicile-entrepôt des salariés ;

- La question des données liées aux lieux d'entreposage et aux flux afférents: en particulier leur partage et intégration dans une démarche systémique bénéficiant largement à l'écosystème.
- La question de la consommation des ressources, que ce soit du point de vue des emballages, de l'aménagement, etc.

**Contrairement aux études d'impacts réglementaires, les études ici visées devront entrer en profondeur dans les enjeux métiers liés à la logistique et soit proposer des démarches prospectives à court-moyen terme, soit se baser sur des observations réelles in-itinere ou ex-post, à l'échelle d'une solution ou d'un territoire.** Les études devront notamment permettre de **mieux appréhender la pertinence des modèles mis en œuvre par rapport à des situations de référence** basées sur l'état existant ou sur une situation « *business as usual* ». Elles devront aller au-delà de la simple présentation de résultats et **proposer une réflexion contextualisée** portant sur ces derniers afin de mettre en avant les messages clés, la valeur ajoutée et les pistes d'amélioration de la démarche observée via des **recommandations de politiques publiques**, en particulier en lien avec les collectivités territoriales du lieu de l'étude.

La typologie de projets attendus est la suivante :

- Les études devront porter sur un projet d'entrepôt spécifique ou sur une analyse méso à l'échelle d'un aménagement ou d'un territoire.
- Elles devront permettre d'appréhender la pertinence et l'intérêt économique, environnemental et social de ces modèles ;
- Les projets devront intégrer de manière la plus large possible la chaîne de parties prenantes autour de l'entrepôt : collectivités, foncière, exploitant, transporteurs, chargeurs, etc. ;

Voir la partie critères d'éligibilité et critères de sélection pour plus d'informations.

**Exemple de projet attendu :** une collectivité, une foncière et un exploitant souhaitent évaluer les bénéfices de la mise en place d'un ELU en bord de fleuve permettant une rupture de charge fluvial/cyclologistique, à la fois en termes de modèle économique et d'impacts socio-environnementaux, via une étude en phase d'exploitation. A l'issue de l'étude et grâce à ses recommandations, la collectivité peut confirmer/infirmer la pertinence de ce type de solution et, le cas échéant, peut réviser son PLU et sa politique fiscale, ainsi qu'orienter son dialogue avec l'autorité portuaire compétente sur la base de cette expérience. Elle peut également diffuser ces enseignements à l'échelle nationale, avec le relai des organismes et dispositifs pertinents, pour permettre la diffusion du modèle mis en œuvre en déterminant son degré de répliquabilité.

## **B. Autres thématiques en lien avec les entrepôts pouvant être soutenues par l'ADEME en dehors de l'AAP**

A titre informatif, les projets ne répondant pas au périmètre du présent AAP (cf A) peuvent être accompagnés par d'autres dispositifs de l'ADEME.

Les projets portant sur les friches peuvent s'orienter directement vers les guichets friches ouverts, notamment la mesure « recyclage foncier » du fonds vert pour la reconversion d'un terrain pollué en site logistique (sous réserve d'évolution) : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/9d1d-recycler-les-friches/>.



Les projets portant sur les énergies renouvelables peuvent s'orienter notamment vers les dispositifs suivants (sous réserve d'évolution) :

- Le guichet SDICA pour les collectivités territoriales souhaitant établir des scénarios de déploiement d'infrastructures de production et de distribution multi carburants sur un territoire concerné :  
<https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/aides-financieres/20230628/schemas-directeurs-infrastructures-carburants-alternatifs-sdica>
- L'AAP EcosysH<sub>2</sub> pour le déploiement d'infrastructures de production, de distribution et d'usages d'hydrogène renouvelable ou bas carbone afin de contribuer au développement de la filière ainsi qu'à la décarbonation de l'industrie et des activités de transport :  
<https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/aides-financieres/20230330/ecosystemes-territoriaux-hydrogene-ecosysh2?cible=79>

### III. Projets attendus et critères d'éligibilité

Les projets attendus sont des études appliquées à des cas concrets (projets, structures ou territoires au périmètre clairement défini) concernant les nouvelles formes d'entrepôts logistiques et les usages innovants des modèles existants.

Les projets éligibles sont les activités visant à acquérir des connaissances en vue de conduire des travaux à caractère prospectif, des études liées aux activités d'observation, des études d'évaluation des performances de produits/services ou de projets, d'élaborer des outils ou méthodes, ou de réaliser des analyses comparatives de pratiques, performances ou politiques (benchmark). Cette catégorie exclue explicitement les projets de R&D.

Les projets déposés devront correspondre à un ou plusieurs des enjeux thématiques exposés dans le paragraphe A.

Pour être éligible, le projet déposé doit satisfaire simultanément aux critères suivants :

- **Composition du dossier et respect des délais**
  - Le dossier devra être soumis dans les délais.
  - Il devra être complet, au format demandé
  - L'étude ne doit ni être commencée ni avoir été commandée.
- **Respect de l'objet de l'AAP**
  - Les projets ne respectant pas l'objet de l'AAP ne seront pas instruits.
- **Durée du projet**
  - La durée maximale du projet est de **24 mois**.
- **Evaluation de l'impact environnemental du projet**

- Au stade de la candidature, le candidat devra conduire une évaluation environnementale Empreinte Projet<sup>7</sup> niveau 1 (voir annexes). Le niveau 1 demande peu de compétences spécifiques et permet des conclusions qualitatives et conditionnelles sur l'identification préliminaire des enjeux environnementaux du projet.
- Dans le cadre de cet appel à projets, **le projet doit inclure comme livrable une Empreinte Projet niveau 3 pour être éligible**. Le niveau 3 nécessite des compétences en ACV et permet des conclusions sur les catégories d'impacts pertinentes et la tendance observée sur ces indicateurs (le projet engendre-t-il plus de bénéfices que de charges ?). La réalisation de cette ACV pourra être financée au même titre que les autres coûts de l'étude.
- **Impact économique et social du projet**
  - Pertinence du projet par rapport aux enjeux de société (emploi, sécurité, pénibilité, économie, etc.)

## IV. Critères de sélection des projets

Les dossiers de soumission devront contenir l'ensemble des informations nécessaires à leur évaluation. Seules les propositions de projets satisfaisant aux critères de recevabilité et d'éligibilité seront évaluées selon les critères suivants :

- **Pertinence de la proposition vis-à-vis des orientations de l'appel à projets :**
  - Adéquation aux objectifs et aux recommandations de l'appel à projets
  - Respect de la qualité « étude générale » du projet candidat (voir définition dans la partie III)
  - Respect de la demande de présentation qualitative des impacts environnementaux attendus par la réalisation de l'étude objet de la candidature
  - Pertinence du sujet au regard du contexte territorial et environnemental
- **Qualité technique et organisationnelle du projet**
  - Qualité de la proposition d'évaluation des impacts sur les émissions de CO<sub>2</sub> et des polluants atmosphériques et de la consommation foncière (avec une prise en compte du ZAN) ou qualité de la justification de la non-applicabilité de cette évaluation au projet
  - Qualité rédactionnelle, soin apporté au dossier de candidature, clarté de la proposition
  - Pertinence méthodologique et technique au regard des objectifs à atteindre par le projet, précisions et qualité des choix méthodologiques présentés dans le dossier de candidature,
  - Clarté de la présentation des objectifs du projet et qualité du résumé non confidentiel, qualité de la structuration du projet (dont identification de jalons et du planning prévisionnel)
  - Rigueur de définition des résultats finaux (indicateurs de réussite et contenu prévisionnel des livrables)

---

<sup>7</sup> <https://expertises.ademe.fr/economie-circulaire/consommer-autrement/passer-a-laction/cadre-methodologique-ademe-levaluation-environnementale>

- Qualité du management du projet et de sa gouvernance
- Complétude et représentativité du consortium – ces derniers étant encouragés afin d’impliquer le maximum de parties prenantes dont les collectivités sur lequel le projet est implanté.

**Attention**, le projet ne peut être déposé par un acteur expert au bénéfice d’un autre acteur qui exploiterait les résultats. Pour être éligible à une aide, chaque porteur doit monter en compétences grâce au projet déposé et bénéficier des résultats de l’étude.

- **Adéquation projet et moyens – Faisabilité du projet et caractère incitatif de l’aide de l’ADEME**
  - Adéquation entre l’objet du projet et les compétences du porteur du projet (et éventuellement des sous-traitants envisagés) ainsi que la gouvernance mise en place (par exemple, l’implication de la collectivité dans le COPIL);
  - Adaptation des moyens mis en œuvre à la conduite du projet, adaptation et justification du montant de l’aide demandée, adéquation du programme de travail et du budget avec les objectifs du projet
  - Adéquation entre le programme de travail et la durée du projet (réalisme du calendrier)
  - Caractère incitatif de l’aide de l’ADEME

## V. Modalités de soumission et d’évaluation des projets d’études

### A. Qui peut répondre ?

Porteurs éligibles : toute entité publique ou privée, exerçant une activité économique ou non. Par exemple : entreprise, association, collectivité, laboratoire de recherche, etc.

### B. Comment candidater ?

**Attention**, le dossier de demande d’aide est à communiquer à l’ADEME uniquement via la plateforme « [agirpoulatransition.ademe.fr](https://agirpoulatransition.ademe.fr) ». Aucun dossier remis au format « papier » ou transmis par mail ne sera accepté sauf indisponibilité avérée de la plateforme « [agirpoulatransition.ademe.fr](https://agirpoulatransition.ademe.fr) ». En cas de partenariat, prévoyez un temps suffisant (recommandation : 48h) avant la date limite de dépôt de dossier pour que chaque partenaire ait le temps de valider les pièces sur la plateforme. Il est conseillé de se connecter à la plateforme suffisamment à l’avance (minimum une semaine) pour vérifier la réussite de l’accès et, le cas échéant, prendre contact auprès de l’ADEME. **Le dépôt du dossier est effectif lorsque le déposant reçoit un courrier accusant réception du dossier de candidature.**

Le dossier de demande d’aide doit être constitué :

- D’un dossier technique (format Word impératif), dont le plan est structuré dans le modèle disponible en Annexe 1. Les éléments fournis doivent permettre d’évaluer le projet selon les critères mentionnés dans les parties III et IV, de justifier de l’intérêt du projet et le caractère incitatif de l’aide de l’ADEME.
- D’un volet financier (fichier Excel disponible sur la plate-forme).

- D'une évaluation Empreinte Projet niveau 1 (fichier Excel disponible sur la plate-forme).
- D'une image du relevé d'identité bancaire du candidat.
- Le volet administratif sera directement renseigné en ligne sur la plate-forme.

**Ces documents sont à déposer sur la plate-forme de l'appel à projet avant le 15 décembre 2023 à 15h00.**

La qualité rédactionnelle des pièces du dossier est essentielle. La demande d'aide devra comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre d'évaluer les aspects techniques et organisationnels (dont la justification du caractère incitatif de l'aide de l'ADEME).

Les éléments suivants sont à prendre en considération avant de télédéposer un projet :

- La plateforme nécessite la création d'un compte utilisateur avant le dépôt,
- Le projet peut être déposé en plusieurs étapes (il n'est pas nécessaire de tout remplir en une fois)
- Le dépôt complet d'un projet peut nécessiter une durée importante en fonction du nombre de partenaires impliqués. Il faut donc impérativement anticiper le dépôt.
- Le titre, la composition du consortium et le résumé (non confidentiel) du projet seront utilisés pour solliciter des évaluateurs, il faut donc y porter une attention toute particulière. Ces éléments pourront également être publiés par l'ADEME si le projet est retenu.
- Il est important de ne pas omettre de compléter le tableau des experts proposés/refusés.
- Si des éléments identifiés comme obligatoires sont manquants, le dossier ne peut être validé et donc ne peut être considéré comme dûment déposé.

Respecter impérativement le nombre maximal de pages indiqué dans le document Word à compléter. L'évaluation du dossier tiendra compte du respect de cette recommandation.

### **C. Processus de sélection**

La qualité technique des projets sera examinée par un comité d'évaluation composé d'ingénieurs de l'ADEME, secondé au besoin d'experts externes choisis selon leurs compétences et l'absence de conflit d'intérêt au regard du projet ou des porteurs du projet. Ce comité d'évaluation et les experts externes seront soumis à des exigences de confidentialité. Les projets seront classés en trois catégories :

- A : très bon projet ou bon projet nécessitant des modifications mineures
- B : bon projet sous réserve de modifications majeures
- C : projet insuffisant et non retenu

L'ADEME se réserve la possibilité de demander aux porteurs de projets des modifications du projet final si le comité d'expertise a formulé des recommandations conditionnant l'octroi de l'aide financière. La décision de financement ou d'accompagnement sera fondée sur la proposition du comité d'évaluation et le budget disponible. A l'issue des comités de sélection, l'ADEME informera les porteurs de cette décision.

Une phase de discussion / négociation pourra être engagée avec les porteurs de projets sélectionnés en vue de la finalisation de l'instruction et du montage de la convention d'aide. Ces échanges porteront sur la prise en compte des recommandations formulées par le comité de sélection, sur la révision, si nécessaire, du programme de travail et du budget, et sur le financement du projet (taux d'aide accordé).

#### **D. Nature et intensité de l'aide financière**

Les aides financières apportées par l'ADEME dans le cadre de cet AAP seront versées sous forme de subvention.

Les aides :

- seront accordées sur la base du règlement de minimis n° 1407/2013 du 18 décembre 2013 modifié, pour les bénéficiaires dans le cadre d'une activité économique ou toute autre réglementation lui succédant,
- ou ne relèveront pas de la réglementation communautaire relative aux aides d'Etat, pour les bénéficiaires dans le cadre d'une activité non économique.

Le montant de l'aide sera calculé par application d'un taux d'aide maximum de 70 % aux coûts éligibles de l'opération conformément aux modalités définies dans le [Système d'Aide à la Connaissance de l'ADEME](#). Pour un taux d'aide supérieur à 50% la propriété des résultats de l'opération pourra faire l'objet d'un partage entre l'ADEME et le porteur de projet.

**L'aide maximum apportée par entité sera limitée à 200 000 € (tous secteurs sauf exceptions comme le transport de marchandises limité à 100 000 €) et sauf évolution de la réglementation.** Dans le cas d'entités exerçant des activités économiques, il s'agit du plafond maximum autorisé dans le cadre des aides minimis à la date de publication du présent appel à projets.

Les modalités d'aides devront être conformes aux régimes d'aides en vigueur à échéance de la contractualisation ; l'ADEME se réserve donc la possibilité d'apporter toute modification rendue nécessaire au regard de l'évolution des encadrements communautaires ou des régimes d'aides applicables.

Les modalités détaillées de contractualisation, entre l'ADEME et les bénéficiaires des aides financières sont présentées dans les Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME consultables suivant ce [lien](#).

#### **E. Engagements des Bénéficiaires**

Un comité de suivi devra être mis en place et il devra inclure l'ADEME.

Le rapport final remis à l'ADEME à l'issue du projet devra contenir un résumé (environ 250 mots) présentant les objectifs et les résultats du travail. Il mettra en évidence les méthodologies et résultats obtenus, ainsi que leurs implications pratiques, une analyse critique du projet telle que la suite à donner, les axes à améliorer, les difficultés rencontrées, la transposabilité du projet à un autre territoire ou organisation, etc. Il ne devra pas contenir plus de 80 pages (hors annexes).

Le rapport final sera accompagné :

- d'une note de synthèse opérationnelle (6/8 pages) rédigée afin d'être compréhensible par un public de non scientifiques ou de non experts, si possible contenant des infographies facilitant l'appropriation des résultats ;
- de 3 à 5 illustrations (photos, graphiques, schémas...) issues du projet, en haute définition et libres de droit, accompagnées d'une légende et des crédits photo.

Les rapports remis devront respecter la charte graphique ADEME et les consignes décrites dans le modèle de document qui sera fourni au début du projet sous le format Word.

Conformément aux Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, les parties prenantes du projet s'engagent, dans leur communication, à faire référence au soutien financier de l'ADEME, en précisant en particulier les références du contrat et l'appel à projet ENTREPÔTS. La communication sur le projet et la valorisation de résultats avant validation du rapport final de l'étude sera préalablement soumise à l'accord de l'ADEME.

#### Accord de consortium

En cas de projet multi-partenaires, un projet d'accord de consortium devra être remis lors de la phase de négociation/discussion conduisant à la formalisation de la convention d'aide. Une version consolidée définitive devra être remise au plus tard 6 mois après la date de signature de la convention d'aide.

Concernant la propriété intellectuelle des résultats, les droits de propriété, d'usage et le caractère public des résultats des travaux est lié au taux d'aide (cf. V.D.).

## **VI. Contact**

Pour toute question relative à l'AAP, merci de nous solliciter par e-mail pour un premier contact à l'adresse [aap.entrepots@ademe.fr](mailto:aap.entrepots@ademe.fr)

## **VII. Annexes**

Fichiers à télécharger sur la plate-forme

- Annexe 1 : modèle de descriptif technique
- Annexe 2 : modèle de descriptif financier (dont déclaration des aides de minimis)
- Annexe 3 : outil Empreinte Projet niveau 1