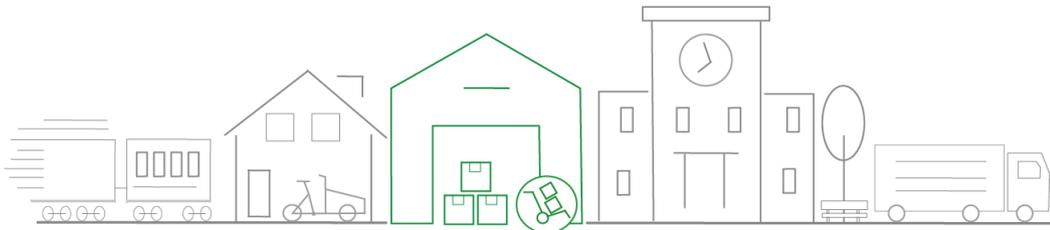


Appel à Projets (AAP)

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, énergies, friches, ACV

Direction Villes et Territoires Durables

Service Transports et Mobilité

Avec la participation

du Service Electricité Renouvelable et Réseaux
du Pôle Aménagement des Villes et Territoires
de Sitésol

Date de clôture de l'AAP : 31/05/2023 – 15h

CONTACTS

Toute demande de renseignement devra être adressée par courriel à 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

Sommaire	3
Avant-Propos	4
Contexte	5
A. L’impact environnemental.....	5
B. L’impact social et économique	6
II. Objectifs et axes de l’AAP	7
A. Axe Principal: soutenir des études permettant d’appréhender la pertinence de nouvelles formes d’entrepôts et les nouveaux usages logistiques des modèles existants 7	
B. Axes consultatifs (type AMI)	9
1. Axe Consultatif 1 – Energie.....	9
2. Axe Consultatif 2 – Friches.....	10
III. Projets attendus et critères d’éligibilité	10
A. Sur l’axe principal logistique.....	10
B. Sur les axes consultatifs.....	11
IV. Critères de sélection des projets	12
V. Modalités de soumission et d’évaluation des projets d’études	13
A. Qui peut répondre ?	13
B. Comment candidater ?.....	13
C. Processus de sélection	14
D. Nature et intensité de l’aide financière	15
E. Engagements des Bénéficiaires.....	15
VI. Contact	16
VII. Annexes	16

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^{ème} CILOG en décembre 2022.

L'AAP Entrepôts 2023 se décline à travers deux objectifs :

- 1) Partie AAP : 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.
- 2) Partie AMI : il vise à identifier des projets en lien avec des entrepôts logistiques sur les thématiques de l'énergie et des friches en vue d'une orientation ou d'un accompagnement via des guichets à définir en fonction des typologies de projet.

Contexte

La France comptait, en 2015, 4 432 entrepôts ou plates-formes logistiques de plus de 5 000 m², pour une offre d'entreposage de 78 millions de m² (*Datalab, 2015*)¹. 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 m² avant 2010 ont été réalisées en grande couronne, contre 81 % pour la période 2010-2017, les deux tiers des m² construits l'étant au-delà de la Francilienne (*Institut Paris Région d'après France Stratégie, 2021*)². 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) 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 2050³. 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. 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

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

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

³ <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 2050⁴. 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.

Enfin, la question de la production d'énergie renouvelables est au cœur des enjeux de l'entrepôt de demain : la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables prévoit l'obligation d'installation de panneaux photovoltaïques sur les toits et façades des entrepôts neufs et lourdement rénovés, sur 30% de la surface minimum en 2023 et 50% en 2027. Cette mise en œuvre apparaît particulièrement pertinente au regard de la surface disponible sur les toits, ainsi que des besoins croissants en électricité au sein des entrepôts, que ce soit pour de la température dirigée, de la robotisation ou encore pour l'avitaillement des véhicules électriques. Néanmoins, d'autres potentiels tels que la géothermie, les réseaux de chaud et de froid ou encore le *vehicle-to-grid* restent à explorer pour maximiser les retombées positives des entrepôts en matière environnementale.

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*)⁵, en croissance chaque année, le secteur peine à recruter (*AFT Dev & France Logistique, 2020*)⁶ 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.

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

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

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

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.

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 et axes de l'AAP

Cet appel à projets se décline en un volet principal (type AAP) orienté sur la logistique, et des volets consultatifs (type AMI) orientés sur les aspects énergie et friches.

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 CO₂, de polluants atmosphériques et de la consommation foncière lorsque cela est applicable.

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

Cet axe 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 logistiques urbains 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 bénéfique/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. Axes consultatifs (type AMI)

Les projets déposés sur ces axes peuvent être d'une nature autre que des études. Un projet peut être déposé sur plusieurs axes (principal et consultatifs).

1. Axe Consultatif 1 – Energie

Cet axe a pour objectif d'identifier des projets d'études concernant les énergies renouvelables sur des sites d'entrepôts logistiques, allant au-delà des obligations réglementaires en vigueur afin de démontrer la pluralité des approches de valorisation énergétique pouvant y être déployées. Les projets retenus seront mis en lien avec le Service Electricité Renouvelable et Réseaux afin d'identifier des solutions d'accompagnement ou de financement pertinentes.

Les études devront porter sur les thématiques suivantes :

- L'usage du solaire photovoltaïque pour autoconsommation / couplage PAC réversible / recharge de véhicules / éventuellement batteries pour usage interne (demande) aux entrepôts logistiques, voire externe (offre) pour appui à la sécurité d'approvisionnement du réseau électrique (autoconsommation collective avec les bâtiments de la ZAE avoisinants).
- Des projets analysant la pertinence d'une utilisation combinée bâtiment / mobilité de biogaz ou d'hydrogène pourront être soutenus. Le vecteur énergétique couvrira les besoins de l'entrepôt (chauffage et la production d'eau chaude sanitaire notamment) et les besoins de mobilité des véhicules associés. Il s'agira de positionner des stations de distribution bioGNV et/ou hydrogène proche de l'entrepôt. Le fléchage du biogaz/bioGNV pour ces besoins pourra être fait via des Garanties d'Origine, des PPA gaz, des communautés d'ENR ou tout autre dispositif innovant.
- Le recours au solaire thermique pour chauffage (et ECS si besoin) / éventuellement couplage Machine PAC à absorption pour rafraîchissement / voire raccordement de la production sur un réseau de chaleur existant ou en complément d'une recharge inter-saisonnier dans le sol, en complément d'une géothermie de surface.
- La mise en place d'une géothermie profonde pour alimentation d'un réseau de chaleur, utilisée pour alimenter le site en chauffage/ECS/
- Le déploiement d'une centrale biomasse associée pour la ZAE et l'alimentation d'un réseau de chaleur
- L'activité d'entrepôt logistique peut prendre en considération la problématique de récupération de chaleur interne à son activité, pour alimenter une Boucle d'eau tempérée.

- La pertinence comparée de différentes solutions présentées ci-avant, ainsi que les freins et leviers à leur mise en place respective.

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.

2. Axe Consultatif 2 – Friches

Cet axe a pour objectif d'identifier des projets d'entrepôts logistiques portant sur le changement d'usage de sites actuellement en friches.

Les études devront porter sur les thématiques suivantes :

- Caractérisation de la pollution du sol et/ou des eaux souterraines
- Définition des mesures de gestion de ces pollution (dont travaux de dépollution) nécessaires au changement d'usage.

Ces projets seront étudiés dans le cadre du fonds vert (préférentiellement) ou par le dispositif d'aide de l'ADEME. Le soutien à la mise en œuvre des mesures de gestion de ces pollutions du sol et/ou eaux souterraines sera considéré dans le cadre du fonds vert, selon le cadrage (national et régional) en vigueur.

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

III. Projets attendus et critères d'éligibilité

A. Sur l'axe principal logistique

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 ci-avant dans l'axe principal logistique.

Pour être éligible, le projet déposé dans cet axe 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 Projet⁷ 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.
 - Si le projet est retenu dans le cadre de cet appel à projets, il devra inclure comme livrable une Empreinte Projet niveau 3. 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.)

B. Sur les axes consultatifs

Les projets attendus sont des études concernant les énergies renouvelables sur des sites d'entrepôts logistiques ; ainsi que le changement d'usage de sites actuellement en friches avec une finalité en lien avec les entrepôts logistiques.

Les projets déposés devront correspondre à un ou plusieurs des enjeux thématiques exposés ci-avant dans les axes consultatifs.

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

- **Composition du dossier et respect des délais**
 - Le dossier devra être soumis dans les délais.
 - Il devra être faire état de la solution mise en œuvre de manière détaillée et intelligible.

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

- **Respect de l'objet de l'AAP**
 - Les projets ne respectant pas l'objet de l'AAP ne seront pas instruits.
- **Evaluation de l'impact environnemental du projet**
 - Au stade de la candidature, le candidat précisera de manière qualitative les impacts environnementaux attendus par la réalisation du projet.
 - Ces évaluations devront inclure les impacts directs ou indirects, positifs ou négatifs, estimés pour les axes ci-dessous quand applicable : utilisation (avec ou sans production) d'énergies renouvelables, efficacité énergétique, climat via la réduction des gaz à effet de serre, pollution de l'air, consommation des ressources, notamment sols (contribution aux objectifs de réduction de l'artificialisation, préservation de la qualité des sols), réduction des déchets.
- **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 axes thématiques et aux recommandations de l'appel à projets
 - Pour l'axe principal logistique : 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 CO₂ 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)

- 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
- **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 ». Aucun dossier remis au format « papier » ou transmis par mail ne sera accepté. 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.
- D’une attestation RGPD
- 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 31 mai 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

Cette partie ne concerne que l'axe principal logistique. Les modalités d'accompagnement ou de redirection sur les axes consultatifs seront déterminées au fil de la réception des dossiers et pourront faire l'objet d'un échange avec le porteur de projet.

Les aides financières apportées par l'ADEME dans le cadre de l'axe principal logistique 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 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](#). Un taux d'aide supérieur à 50% ne sera attribué qu'en cas de mise en place d'un régime de copropriété à part égale des résultats entre l'ADEME et le porteur de projet.

L'aide maximum apportée par entité sera limitée à 200 000 €. Dans le cas d'entités exerçant des activités économiques, il s'agit du plafond maximum autorisé dans le cadre des aides minimis.

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

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

VII. Annexes

Fichiers à télécharger sur la plate-forme

- Annexe 1 : modèle de descriptif technique
- Annexe 2 : modèle de descriptif financier
- Annexe 3 : outil Empreinte Projet niveau 1
- Annexe 4 : Fiche administrative à compléter
- Annexe 5 : attestation RGPD à compléter