



**GOUVERNEMENT**

Liberté  
Égalité  
Fraternité



# Appel à Projets

## Logistique 4.0 2025

Stratégie d'accélération

Digitalisation et décarbonation des mobilités

L'appel à projets est ouvert de juin 2025<sup>1</sup> jusqu'au vendredi 16 janvier 2026.

Une unique relève est prévue le 16 janvier 2026.

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture de l'appel à projets (ci-après « AAP »). Chaque candidature doit avoir fait l'objet d'un pré-dépôt préalable. Les candidatures seront respectivement instruites à l'issue de chaque relève.

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

### APPEL À PROJETS



<sup>1</sup> Sous réserve de publication de l'arrêté du Premier Ministre approuvant le cahier des charges de cet appel à projets au JORF.

## Fiche synthétique de l'appel à projet

Nom de l'AAP	AAP Logistique 4.0 2025
<b>Contact et dépôt des dossiers</b>	<p><b>Modalités de dépôt :</b> Une relève le 16/01/2026</p> <p><b>Le pré-dépôt (avec l'annexe 2) est obligatoire et à réaliser au minimum 1 mois avant le dépôt du dossier complet, en contactant l'adresse : <a href="mailto:aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr">aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr</a></b></p>
<b>Objectifs</b>	<p>Soutenir la filière logistique en France en ciblant trois besoins prioritaires sur les chaînes logistiques : la digitalisation, la transition vers des chaînes logistiques plus écologiques et l'adaptation aux changements climatiques.</p>
<b>Thématiques et minima des budgets des projets</b>	<p><b>Axe 1 :</b> La digitalisation des chaînes logistiques, en tant qu'enjeu majeur de souveraineté, de compétitivité économique, de transition écologique et de sûreté.</p> <p><b>Axe 2 :</b> La transition vers des chaînes logistiques plus écologiques à travers plusieurs leviers d'innovation : relocation et industrialisation de nouvelles filières ou encore optimisation des flux logistiques, information et responsabilisation du consommateur.</p> <p><b>Axe 3 :</b> L'adaptation aux changements climatiques en tant que levier majeur de sécurité, de résilience des territoires et de compétitivité économique.</p> <p>Le coût total du projet doit être de <b>1 million d'euros minimum</b> pour les <b>projets individuels</b> et de <b>2 millions d'euros minimum</b> pour les <b>projets collaboratifs</b>.</p>
<b>Bénéficiaires cibles</b>	<p><b>Entreprises seules ou en collaboration</b>, notamment avec des organismes de recherche (non obligatoire).</p> <p><b>Etablissements publics et collectivités</b>.</p>
<b>Eligibilité des projets</b>	<p>Montant minimum de coût du projet, nombre de partenaires, respect de l'objet de l'AAP, respect des critères environnementaux, composition du dossier et respect des délais, indicateurs d'impact, incitativité de l'aide.</p>
<b>Critères de sélection</b>	<p>Qualité du montage du projet, pertinence et complémentarité du consortium (si applicable), plan de financement, caractère innovant, impacts environnementaux, économiques et sociaux, réplicabilité de la solution, pertinence du modèle d'affaires.</p>
<b>Nature des aides</b>	<p><b>Subventions et avances remboursables</b>, selon la nature du projet, la taille de l'entreprise et la nature des partenaires.</p>
<b>Liste des pièces du dossier</b>	<p><b>Commun à tous les partenaires :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Annexe 2 :</b> Modèle de présentation du projet pour la réunion de pré-dépôt</li> <li>• <b>Annexe 3.a :</b> Descriptif détaillé du projet</li> <li>• <b>Annexe 4 :</b> Base de données des coûts du projet</li> <li>• <b>Annexe 5 :</b> Grille d'impacts</li> <li>• <b>Annexe 5a :</b> Modèle empreinte projet niveau 1</li> <li>• <b>Annexe 8 :</b> Fiche Lauréat</li> </ul> <p>Pour les projets dont la demande d'aide est supérieure à 20M€ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Annexe 9 :</b> Plan et contenu du dossier d'Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030</li> </ul> <p><b>Spécifique à chaque demandeur d'aide :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Annexe 1 :</b> Conditions Générales France 2030</li> <li>• <b>Annexe 3.b :</b> Descriptif du partenaire (pour acteurs économiques uniquement)</li> <li>• <b>Annexe 6 :</b> Eléments financiers (pour acteurs économiques uniquement)</li> <li>• <b>Annexe 7 :</b> Attestation de santé financière RIB, 3 dernières liasses fiscales</li> </ul>

# Sommaire

## Contexte et objectifs de l'Appel à projets (AAP) ..... 4

Le plan d'investissement France 2030 4	
Objectifs de l'AAP	5
Document de cadrage	6
Autres documents d'information	6
<b>Projets attendus .....</b>	<b>67</b>
Nature des projets et typologie des porteurs	<u>67</u>
Coordinateur du projet	<u>1011</u>
Typologie du projet	<u>1011</u>
Travaux et dépenses éligibles	<u>1011</u>
Conditions et nature du financement	Intensités d'aides
Articulation avec les autres dispositifs France 2030	<u>1213</u>
Articulation avec les dispositifs européens	<u>1213</u>
Modalités de remboursement des avances remboursables	<u>1213</u>
<b>Processus de sélection .....</b>	<b>1314</b>
Critères d'éligibilité	<u>1314</u>
Critères de sélection	<u>1415</u>
Label pôle de compétitivité	<u>1516</u>
Pré-dépôt et dépôt	<u>1517</u>
Processus de sélection	<u>1617</u>
<b>Mise en œuvre et suivi des projets.....</b>	<b><u>1819</u></b>
Contractualisation	<u>1819</u>
Confidentialité et communication	<u>1820</u>
<b>Annexe 1 : Critères de performance environnementale .....</b>	<b><u>2021</u></b>
<b>Annexe 2 : Intensités d'aides maximales .....</b>	<b><u>2022</u></b>

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

## Le plan d'investissement France 2030

- ✓ **Traduit une double ambition** : transformer durablement des secteurs clefs de notre économie (agriculture-alimentation, 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 d'un service nouveau, France 2030 soutient tout le cycle de vie de l'innovation jusqu'à son industrialisation.
- ✓ **Est inédit par son ampleur** : 54 Mds € 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* cf. annexe 5).
- ✓ **Sera mis en œuvre collectivement** : pensé en concertation avec les acteurs économiques, académiques, locaux, nationaux 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 du Premier 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).

Plus d'informations sur : [https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-pour-l-investissement-  
sgpi](https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-pour-l-investissement-sgpi)

## Objectifs de l'AAP

Le Président de la République a annoncé le 12 octobre 2021 un plan « France 2030 » d'une ampleur de 54 milliards d'euros, en réponse aux grands défis d'aujourd'hui, en tête desquels figure la transition écologique.

Le secteur des transports et de la mobilité, tous segments confondus, doit faire face à des mutations industrielles et de services importantes associées à la transition écologique et à la révolution numérique. Les crises sanitaires puis énergétique et géopolitique ont par ailleurs affecté fortement l'ensemble des filières françaises du secteur des mobilités, aussi bien de personnes que de marchandises. Dans le même temps, la réussite de cette profonde transformation nécessite des efforts considérables en matière de R&D, qu'il faut poursuivre et intensifier dans le contexte post covid-19 de sorte à réinventer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et adaptés aux besoins des utilisateurs finaux.

Le volet Transports de France 2030, dans lequel s'inscrit ce présent AAP, comporte un continuum de mesures allant de la recherche au déploiement de l'innovation, couvrant l'ensemble des chaînes de valeur de tous les modes de transports (automobile et routier, ferroviaire, aérien et maritime), aussi bien pour la mobilité des personnes que des biens.

Cet AAP s'inscrit également dans le cadre de la relance de l'AAP Logistique 4.0, lancé dans le cadre des investissements dirigés du quatrième Programme d'investissements d'avenir (PIA4). Etaient prioritairement visés les objectifs de transition écologique, de compétitivité économique, de cohésion des territoires, de souveraineté et de résilience.

En effet, le développement d'une « logistique 4.0 » répond aux enjeux d'amélioration de la compétitivité de la chaîne logistique en France et d'amélioration de son impact environnemental. Ces enjeux ont été identifiés dans divers documents de diagnostic et de stratégie, et ont donné lieu à la Stratégie logistique nationale lancée en 2022 avec l'occasion du CILOG. L'écosystème rassemblé au sein de France Logistique est mobilisé pour répondre à ces enjeux.

Le secteur de la logistique doit contribuer à renforcer la résilience économique de la France et se doit par ailleurs de répondre aux enjeux des évolutions sociétales qui l'impactent fortement. Ces dernières ont notamment été amplifiées par la crise COVID ainsi que par le développement rapide du e-commerce dans la dernière décennie.

Les projets présentés à l'AAP doivent s'inscrire dans le contexte des stratégies nationales et orientations suivantes des politiques publiques :

- Stratégie nationale logistique lancée en 2022 qui vise à améliorer l'efficacité et la compétitivité de la logistique au sein du pays ainsi que la feuille de route 2025 – 2026 publiée à l'automne 2024 ;
- Stratégie nationale portuaire qui vise à notamment à massifier les flux destinés aux marchés français à partir des portes d'entrées maritimes nationales, d'en rationaliser et moderniser les conditions d'accueil et de traitement depuis nos ports jusqu'au client final et depuis nos industries jusqu'au départ de nos ports ;
- Loi énergie-climat, qui entérine l'objectif de neutralité carbone en 2050, complété par la SNBC-2 fixant un objectif de réduction des émissions de GES du secteur des transports de -28% en 2030, visant une décarbonation quasi-complète en 2050 (hors transport aérien domestique), et définissant l'innovation comme un levier important pour y parvenir ;
- Stratégie nationale de fret ferroviaire qui vise à doubler la part modale ferroviaire à l'horizon 2050.
- Future stratégie nationale fluviale

- Loi d'orientation des mobilités, qui créé les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), permettant aux collectivités de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire. Il s'agit d'un levier d'action central pour améliorer la qualité de l'air et protéger les populations dans les zones denses les plus polluées ;
- Loi climat et résilience, qui promeut les évolutions des modes consommations ou de production et suppose des innovations pour adapter les organisations logistiques : développement de la vente de produits en vrac, développement de l'économie circulaire ;
- Rapport sur la logistique urbaine durable commandé par le Gouvernement dans le cadre du CILOG de juin 2021 ;
- La publication en 2025 du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC 3) qui montre la nécessité de l'adaptation au changement climatique pour assurer la résilience de l'économie française face aux impacts du changement climatique pour un réchauffement de 2°C en 2030, 2.7°C en 2050 et 4°C en 2100 ;
- Le Pacte vélique, lancé en mars 2024, qui confirme le maintien de l'engagement de l'Etat dans la montée en puissance des acteurs véliques, afin d'en faire une solution de référence dans la décarbonation du transport maritime.

## Document de cadrage

- Stratégie d'accélération digitalisation et décarbonation des mobilités : disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-dinnovation-et-investissements-davenir-dans-transport>
- CILOG<sup>2</sup> dossier de presse : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/dp-cilog\\_6-dec\\_vfinale.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/dp-cilog_6-dec_vfinale.pdf)
- La France s'adapte au dérèglement climatique : <https://www.ecologie.gouv.fr/france-sadapte-christophe-bechu-reuni-elus-citoyens-acteurs-economiques-societe-civile-et-experts>

## Autres documents d'information

- <https://www.lafabriquedelalogistique.fr/> (Ressources sur les Biens Communs)
- <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/logistique>

## Projets attendus

### Nature des projets et typologie des porteurs

L'AAP Logistique 4.0 2025 cible les besoins suivants :

**AXE 1 : La digitalisation des chaînes logistiques, en tant qu'enjeu majeur de souveraineté, de compétitivité économique, de transition écologique et de sûreté.**

<sup>2</sup> Comité Interministériel de la Logistique (07/12/2020)

L'amélioration de la compétitivité des transports de marchandises, depuis les portes d'entrée / sortie sur le territoire jusqu'à la livraison du dernier kilomètre, constitue un facteur-clé pour renforcer le développement économique des entreprises industrielles comme commerciales, des territoires, des ports, des hubs multimodaux et de leurs axes logistiques et redonner à la France une place de premier rang dans ce domaine.

La gestion optimale des interfaces multimodales, l'efficacité et la qualité de service des opérations, en particulier dans les portes d'entrée nationales sur le territoire, est un facteur clé de la maîtrise de la souveraineté logistique.

De plus, l'usage du numérique est de plus en plus présent dans les démarches administratives : la création d'interfaces intégrant pleinement ce nouvel environnement dans la chaîne logistique peut générer des approches innovantes s'appuyant sur les données administratives pour optimiser la gestion opérationnelle et administrative de la chaîne logistique en garantissant l'intégrité des données et leurs conditions d'accès et de partage entre les acteurs publics et privés.

En outre, les opportunités créées par les capacités du numérique et de l'intelligence artificielle dans une approche Open Data et Big Data doivent permettre d'améliorer la compétitivité économique et écologique de la filière logistique française.

Ces approches innovantes de mise en œuvre d'outils logistiques adaptés supposent la maîtrise et l'ouverture légale et réglementaire sécurisée des systèmes d'information pour optimiser les capacités opérationnelles d'accès et de partage des informations entre les acteurs publics et privés de la chaîne logistique. Ces procédures sont critiques pour améliorer la performance logistique et de l'attractivité de la France en permettant des gains de performance des chaînes logistiques dont les points d'entrée-sortie de la France. L'enjeu de la démonstration réside notamment dans l'évaluation de l'efficience et de l'acceptabilité par les acteurs (transporteurs, chargeurs, conducteurs, autorités de contrôle).

Les réformes européennes SES/ETIAS, de Guichet Unique Maritime ou de Guichet unique numérique des démarches d'import/export France Sésame sont autant d'occasions pour la France de réussir l'intégration du droit européen dans les formalités aux frontières. Le suivi et l'anticipation des réformes européennes en cours constituent un enjeu d'accompagnement important de ces mesures d'innovation.

Les projets attendus concernent des solutions de digitalisation, offrant des innovations technologiques ou organisationnelles renforçant la souveraineté, la compétitivité économique et écologique et la sûreté de la chaîne logistique.

Ils couvrent un domaine large et peuvent viser à :

- favoriser l'ouverture et la mutualisation des données et des moyens dans la chaîne logistique et intégrant les maillons terminaux, les véhicules routiers, les opérations de fret multimodal, les interfaces entre la manutention en entrepôt et les opérations de chargement / déchargement / transport ;
- améliorer la sûreté et la résilience de la chaîne logistique, garantir l'intégrité des données échangées, améliorer la traçabilité et la gestion optimisée des flux au sein et entre les maillons des chaînes logistiques ;
- faciliter l'intermodalité (rail / route / fluvial / maritime) pour améliorer les compétitivités économiques et écologiques des grands corridors logistiques notamment via l'émergence de plateformes numériques (par exemple dans une logique de MaaS) ;
- favoriser la bonne coordination et la mutualisation des installations logistiques sur un même territoire entre les acteurs (ELU, consignes partagées, équipements numériques, zone de report modal, optimisation des espaces de stockage vacants au sein d'un entrepôt, etc.) ;
- créer des solutions d'aides à la décision basées sur l'utilisation de données à l'échelle territoriale.

Dans ce cadre, les projets de digitalisation couvrent aussi le développement d'outils et méthodes permettant de suivre et mettre en œuvre les objectifs du présent AAP, notamment, la mise en place de bases de données partagées entre acteurs selon des principes de gouvernance définis dans le cadre

du projet, le développement d'outils de collecte et transmission de données (y compris environnementales), d'outils de traitement de données interopérables entre acteurs, d'outils de protection des données confidentielles sur le plan commercial ou des données personnelles, ou d'outil de diffusion des bonnes pratiques numériques à destination des maillons les moins digitalisés.

## **AXE 2 : La transition vers des chaînes logistiques durables à travers plusieurs leviers d'innovation : information et responsabilisation du consommateur, relocalisation et industrialisation de nouvelles filières ou encore optimisation des flux logistiques**

La logistique est indispensable à notre économie, mais son impact est conséquent puisque le secteur représente approximativement 10% de nos émissions de GES nationales. En particulier sur le dernier kilomètre, la logistique urbaine représente 25% des émissions de GES en ville et environ un tiers des émissions de polluants atmosphériques. Les objectifs de la SNBC-2 (réduction des émissions de GES du secteur des transports de 28% en 2030, puis une décarbonation quasi-complète en 2050) illustrent l'importance d'innovations organisationnelles et technologiques pour y parvenir.

Un vecteur de transition réside dans l'électrification du transport de marchandises routier ainsi que dans le développement de la cyclistique, qui constituent d'important leviers d'optimisation et de décarbonation des chaînes logistiques. Le développement de ces modes repose sur la mise en place de nouvelles organisations logistiques et interfaces multimodales adaptées, y compris *via* des systèmes numériques innovants. Concernant la cyclistique, l'industrialisation de la filière de production de vélo-cargos et d'équipements liés joue également un rôle clé de développement et de souveraineté.

L'amélioration de l'efficacité des circuits courts et de la distribution nationale des produits collectés ou fabriqués en France représente un levier de transition important, et permet une relocalisation de l'activité ainsi qu'un renforcement de la résilience des territoires. En effet, les bénéfices écologiques de ces circuits sont avérés, à condition que leur chaîne logistique soit mutualisée et optimisée (ADEME, 2017). En conséquence, l'AAP soutient les projets innovants visant à développer et viabiliser les écosystèmes logistiques de circuits courts ou nationaux.

L'AAP vise également à encourager le développement de solutions innovantes d'optimisation des chaînes logistiques, dont les bénéfices sont à la fois économiques et écologiques. L'ensemble de la chaîne logistique (transport, entreposage, emballage, suivi, etc.) est considéré.

De plus, ce programme favorise l'intégration et l'harmonisation des infrastructures logistiques avec les orientations nationales telles que le ZAN, les ZFE. Les enjeux de la logistique étant également sujet à d'importants enjeux d'acceptabilité sociale, ce dispositif est ouvert à des projets d'aménagements territoriaux permettant de favoriser son acceptabilité (gestion des espaces urbains, curbside management par exemple).

Enfin, cet AAP vise également à développer des innovations permettant de mieux informer et responsabiliser les consommateurs dans leurs choix de chaînes logistiques en facilitant l'accès aux informations environnementales et sociales de la chaîne logistique. L'AAP doit permettre de produire des informations pertinentes et utilisables pour tous les utilisateurs de la chaîne logistique (consommateurs, chargeurs, transporteurs, commerçants) et singulièrement de l'impact du choix de livraison au client final. L'enjeu de la démonstration réside notamment dans la mobilisation des acteurs et l'évaluation de l'efficience et de l'impact de l'information sur les choix des usagers et des consommateurs.

Les projets attendus concernent :

- La logistique urbaine (dont logistique des chantiers, cyclistique, etc, ...), la transition énergétique (dont ZFE), la mutualisation, la massification des flux et le report modal, par exemple : la mise en place de nouveaux schémas ou services logistiques, numériques et organisationnels

s'appuyant sur les véhicules électriques et/ou la cyclologistique et favorisant l'intermodalité avec les autres modes de transport ; des chaînes ou modes de production innovants de vélo-cargos et équipements de cyclologistique. Ces innovations devront directement soutenir la compétitivité des filières véhicules électriques et cyclologistique pour favoriser leur adoption au sein des chaînes logistiques et ainsi encourager un report modal vertueux pour l'environnement. de nouveaux vecteurs d'optimisation économique et écologique de la chaîne logistique se basant sur des approches novatrices en termes de logistique inverse, hubs mobiles, livraison par drone, réduction du vide transporté dans les colis, développement du vrac et de la consigne, massification, etc.

- Les projets d'économie circulaire, ou portant sur une économie d'emballages ou sur une optimisation / réduction des kilométrages, par exemple :
  - o des structures logistiques ou des briques technologiques innovantes favorisant la compétitivité économique et écologique des circuits courts et de distribution de produits nationaux, et garantissant un avantage sur les circuits « classiques ».
  - o la traçabilité et l'interopérabilité des biens (pièces détachées...).
- La mise en place de schémas organisationnels logistiques particulièrement innovants et actuellement peu développés (tels que la comodalité passagers / fret, le transport de marchandises collaboratifs, etc).

Les enjeux de disponibilité du foncier et d'entrepôts (dont ZAN), par exemple : des entrepôts innovants favorisant une diminution de l'impact sur les sols ou répondant à des enjeux de disponibilité du foncier.

- Les projets innovants favorisant un meilleur aménagement des espaces de logistique et des trottoirs (curbside management) pour optimiser la logistique urbaine et favoriser son acceptabilité.
- L'information du consommateur et du décisionnaire, par exemple :
  - o des systèmes pour la mesure de l'information environnementale de la chaîne logistique, et d'outils d'information ;
  - o des projets améliorant le choix du consommateur sur les modalités du transport du dernier kilomètre et de la massification des flux logistiques depuis les ports nationaux.

Les projets attendus doivent présenter un caractère innovant notable, de nature technologique ou organisationnelle, pour pouvoir être éligible, comme précisé au paragraphe Critères d'éligibilité ci-après.

La qualité des réponses apportées doit contribuer à renforcer la résilience économique de la France ainsi qu'à répondre aux enjeux des évolutions sociétales qui l'impactent fortement et ont été amplifiées depuis la crise COVID.

### **AXE 3 : L'adaptation aux changements climatiques en tant que levier majeur de sécurité, de résilience des territoires et de compétitivité économique**

Ces enjeux vont dans le sens de la publication du PNACC3 qui s'appuie sur une trajectoire de réchauffement de référence d'adaptation au changement climatique pour assurer la résilience de l'économie française face aux impacts du changement climatique. En ce sens, les enjeux d'adaptation revêtent une importance cruciale pour la sécurité, la résilience et la compétitivité économique du territoire.

- Favoriser une meilleure prise en compte de l'impact des catastrophes climatiques sur les chaînes logistiques du territoire national (Métropole et Outre-Mer) dans l'objectif de

- permettre une meilleure adaptation face à ces situations de plus en plus fréquentes et intenses dans un monde à +2,7° en 2050 et + 4°C en 2100
- Améliorer la résilience et l'adaptation des infrastructures logistiques clés du territoire national
  - Renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement clé de notre territoire face aux modifications climatiques, aux événements climatiques extrêmes et aux risques de tensions sur l'approvisionnement en énergies fossiles
  - Favoriser une meilleure prise en compte des enjeux d'adaptation au sein des acteurs de la logistique

## Coordinateur du projet

Les projets attendus en réponse aux enjeux évoqués précédemment pourront être portés par plusieurs types d'acteurs public et/ou privé.

L'AAP vise à identifier des projets de recherche et développement portés par des associations ou entreprises, petites, moyennes ou grandes, seules ou associées au sein d'un consortium, qui accélèrent la mise sur le marché de technologies, de services et/ou de solutions ambitieuses et systémiques, innovantes et durables, pouvant comprendre des travaux de recherche industrielle jusqu'à la démonstration plus aval de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel.

Les projets peuvent également être portés par un organisme ou un laboratoire de recherche. Ceci s'applique pour les approches les plus en rupture, sous forme collaborative avec des partenaires (entreprises, collectivités) qui codéveloppent ou soient impliquées dans la définition ou la validation de l'approche.

Il vise aussi à identifier des projets portés par des collectivités souhaitant porter l'innovation par le biais de l'expérimentation.

## Typologie du projet

Les projets pourront être de plusieurs types pour répondre aux enjeux présentés plus haut :

- Développement de briques technologiques partant du TRL 3 jusqu'au TRL 8 ;
- Développement d'un système global innovant ou intégrant des briques innovantes, pouvant aller jusqu'à une phase de démonstration industrielle ;
- Expérimentation d'un système innovant dans le cadre d'un démonstrateur territorial permettant de valider la pertinence technico-économique de la solution en usage représentatif.

Ces types de projet ne sont pas exclusifs les uns des autres, un projet intégrant plusieurs de ces activités sera également recevable.

## Travaux et dépenses éligibles

### Dépenses de R&D et innovation

Dans le cadre du régime RDI (recherche, développement, innovation), la nature des dépenses éligibles est précisée ci-dessous et s'applique à la fois aux dépenses de R&D et d'innovation de procédés :

Type de dépenses	Principes
Salaires et charges	Salaires chargés du personnel du projet (non environnés) appartenant aux catégories suivantes : chercheurs (post-doc inclus), ingénieurs, techniciens.
Frais connexes	Montant forfaitaire de dépense : 20% des dépenses éligibles
Coûts de sous-traitance	Coûts de prestations utilisées exclusivement pour l'activité du projet, y compris évaluation. (cible : 30% max des coûts projet dans le cas général)
Contribution aux amortissements	Coûts d'amortissements comptables des instruments et du matériel de R&D au prorata de leur utilisation dans le projet. <i>Exemple : pour un équipement amorti de façon linéaire sur une durée de 10 ans, et utilisé durant 2 ans pour le projet, le montant éligible à une aide sera égal à 2/10 du montant total de l'investissement dans cet équipement.</i>
Coûts de refacturation interne	Sur la base de modalités de calcul détaillées et de la certification par un commissaire aux comptes ou expert-comptable. Pour des entreprises avec le même SIREN.
Frais de mission	Frais réels des déplacements liés à la réalisation du projet.
Autres coûts	Autres frais d'exploitation directement liés à l'activité du projet. (consommables non amortis dans les comptes)

Les travaux de R&D représentant moins de 5 % de l'assiette de dépenses du projet ou ayant une contribution faible au projet ont vocation à être pris en charge soit directement par les entreprises, soit en sous-traitance.

## Conditions et nature du financement

### Intensités d'aides

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

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

En l'espèce les régimes suivants et leurs éventuelles modifications pourront être mobilisables, ainsi que d'autres régimes susceptibles d'être mis en place sur la base du règlement susmentionné à la suite de l'entrée en vigueur de son dernier règlement modificatif n° 2023/1315 du 23 juin 2023 :

- Régime cadre exempté n° SA.111723 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2024-2026 ;
- Régime cadre exempté n° SA.111726 relatif aux aides en faveur de la Protection de l'Environnement pour la période 2024-2026.

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

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

## Articulation avec les autres dispositifs France 2030

Le présent AAP s'articule avec les dispositifs de soutien de France 2030. Les projets déposés dans le cadre de cet AAP pourront faire l'objet d'une réorientation vers les autres AAP de France 2030 (ex : AAP Première Usine, concours i-Nov, etc.) sans qu'il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier, ce qui n'exclut pas que des compléments puissent être demandés au porteur du projet.

## Articulation avec les dispositifs européens

Il sera apprécié de comprendre l'articulation éventuelle du projet dans le contexte de Recherche et Innovation européen. En particulier, l'équipe projet pourra expliciter si le présent projet prépare ou complète un futur dépôt de projet à l'échelle européenne (Horizon Europe, Innovation Fund), et, si c'est le cas, comment il permettra de préparer au mieux cette candidature.

## Modalités de remboursement des avances remboursables

L'aide se compose d'une partie subvention et d'une autre partie avance remboursable, chaque versement respectera cette répartition, selon les mêmes proportions :

- Subvention : 60% de l'aide totale maximum ;
- Avance remboursable : 40% de l'aide totale minimum

Les modalités de retour financiers vers l'Etat sont précisées dans la convention de financement signée entre l'ADEME et le bénéficiaire des aides.

Les interventions financières de France 2030 poursuivent un objectif systématique de retours financiers pour l'Etat.

Les modalités de remboursement des avances remboursables accordées aux entreprises sont précisées dans les conventions prévues entre l'ADEME et les bénéficiaires des aides.

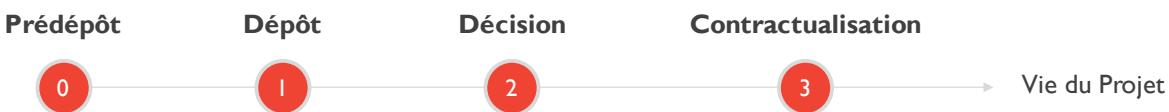
Dans le cas général, le remboursement des avances est déclenché par l'atteinte d'un ou deux seuils de succès. Cependant, si l'un des seuils de remboursement n'est pas atteint dans un délai qui sera défini au cours de l'instruction du projet, le bénéficiaire d'une aide sous forme d'avance remboursable sera délié de toute obligation de remboursement du seuil non atteint.

Ce remboursement prend en règle générale la forme d'un échéancier forfaitaire sur plusieurs annuités, tenant compte des prévisions d'activité du bénéficiaire.

Le montant des échéances de remboursements intègre un taux d'actualisation, basé sur le taux de référence et d'actualisation fixé par la Commission européenne à la date de la décision d'octroi des aides, lequel est majoré de 100 points de base. Ce taux peut être ajusté à la hausse en cas d'évolution des modalités de remboursement.

# Processus de sélection

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



## Critères d'éligibilité

Pour être éligible, un projet doit :

- être complet au sens administratif : dossier allégé lors du pré-dépôt et dossier complet pour le dépôt de la demande d'aide en vue de l'instruction approfondie du projet<sup>3</sup> ;
- satisfaire aux contraintes indiquées dans les paragraphes précédents, notamment en termes de montant minimal de coût total du projet ainsi que d'aide minimale accordée aux entreprises relevant de la catégorie « Grande entreprise » ;
- avoir pour objet le développement d'un ou plusieurs produits, procédés ou services, et à contenu innovant ;
- être composé uniquement de partenaires éligibles à recevoir des aides publiques (en particulier, ne pas faire l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission européenne déclarant des aides illégales et incompatibles avec le marché intérieur, ne pas avoir le statut d'entreprise en difficulté) ;
- lister l'ensemble des aides accordées ou sollicitées sur les trois dernières années pour les projets de R&D menés par chaque partenaire et soutenus par la puissance publique (européenne, nationale, territoriale), en précisant les montants des programmes de R&D et les montants des aides accordées, afin d'apprécier la capacité financière des partenaires à mener à bien le projet ;
- Présenter les éléments d'évaluation de la performance environnementale du projet (cf. annexes dédiées du dossier de candidature – Grilles d'impact). Lors du dépôt du dossier de candidature, une analyse environnementale de niveau 1 selon la méthode empreinte projet doit être fournie sur l'outil en ligne prévu à cet effet : <https://base-empreinte.ademe.fr/empreinte-projet>. Par la suite, une analyse empreinte projet niveau 3 (ACV simplifiée) sera à fournir par le porteur de projet lors du suivi d'exécution du projet. Sur les aspects méthodologiques, plusieurs ressources sont disponibles :
  - Des formations en ligne
  - Une synthèse de la méthode Empreinte Projet
  - Un webinaire
  - La méthode QuantiGES
  - Des cas d'études

**Pour les projets dont le coût total est supérieur à 10 millions d'euros, une analyse empreinte projet de niveau 3 sera demandée.**

Les données issues de l'empreinte projet pourront être réutilisées, de manière anonyme, dans les bases de données environnementales de l'ADEME.

<sup>3</sup> Dans certains cas, des documents complémentaires pourront être demandés afin de déterminer le statut du partenaire et les modalités d'aide applicables.

- Préciser les indicateurs d'impacts du projet sur un horizon à 5 ans post-projet, cumulés, *a minima* sur les volets :
  - Environnement ;
  - Emplois ;
  - Chiffre d'affaires.
- Respecter les critères environnementaux. Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus : application du principe DNSH – Do No Significant Harm ou « absence de préjudice important » (cf. Annexe 1 sur les critères de performance environnementale). Les projets devront justifier la neutralité pour l'environnement des applications de la solution proposée et/ou s'inscrire dans une démarche d'amélioration vis-à-vis d'une solution de référence (produits/procédés/services existants) au sein de l'annexe 5 du dossier de demande d'aide.

## Critères de sélection

Les dossiers seront notamment évalués selon les critères ci-dessous.

CRITÈRES	PRÉCISIONS
Montage du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gouvernance, planning et jalons décisionnels, gestion des risques notamment en matière de délais et de surcoûts, description des coûts projet, clarté de la rédaction</li> </ul>
Consortium	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caractère collaboratif et diffusion des résultats à l'écosystème</li> <li>- Pertinence et complémentarité du partenariat</li> <li>- Implication de PME/ETI</li> </ul>
Plan de financement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Description des modalités de financement du projet</li> <li>- Incitativité de l'aide</li> <li>- Capacité à mener à terme le projet, son inclusion dans une perspective plus large et capacité à terme d'industrialiser les résultats du projet</li> </ul>
Innovation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau d'innovation : technologique, économique, organisationnelle, ou juridique</li> <li>- Niveau d'innovation systémique : mode de traitement de la complexité liée au caractère multi-acteurs de la chaîne logistique</li> <li>- Description des verrous levés</li> <li>- Qualité de la description de l'état de l'art</li> </ul>
Impacts environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Démonstration qualitative et quantitative des éléments annoncés en annexe 3 du dossier de candidature (éléments pertinents pour apprécier les impacts, positifs ou négatifs, sur les 6 axes de la taxonomie européenne) (cf. chapitre 9, annexe A, critère de performance environnementale)</li> </ul>
Réplicabilité de la solution	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caractère généralisable de la solution</li> <li>- Protection de la propriété intellectuelle développée</li> </ul>
Participation à la constitution de biens communs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proposition de biens communs utiles à d'autres acteurs</li> </ul>
Capacité d'adaptation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les solutions proposées auront pris en compte le renforcement des impacts du changement climatique (sécheresse, épisodes de pluie intenses, ...), tel que décrit dans la TRACC, et seront adaptées au climat d'une France à +2°C en 2030 et +2,7°C en 2050<sup>4</sup></li> </ul>

<sup>4</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/trajectoire-rechauffement-reference-ladaptation-au-changement-climatique-tracc-0>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les solutions proposées intégreront les risques de tensions sur les approvisionnements en ressources fossiles ou minérales</li> </ul>
Pertinence du modèle d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès aux marchés et description du modèle d'affaires (Produits et services envisagés / segments de marchés)</li> <li>- Plan d'affaires et hypothèses étayés : le cas échéant analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt...</li> <li>- Etudes prévisionnelles des marchés correspondants, à l'échelle nationale, européenne, et, le cas échéant, internationale, tenant compte des évolutions technologiques et des développements en cours sur d'autres solutions éventuellement identifiées</li> </ul>
Impacts socio-économiques sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retombées économiques pour le territoire national, chiffrées et étayées en termes d'emplois (accroissement, maintien de compétences, etc.), d'investissements (renforcement de sites industriels, accroissement de la R&amp;D, etc.), de valorisation d'acquis technologiques (brevet, propriété intellectuelle...), de développement d'une filière ou d'anticipation de mutations économiques ou sociétales ;</li> <li>- Retombées socio-économiques et capacité d'entraînement des sous-traitants</li> <li>- Caractère structurant du projet pour la filière « Logistique »</li> <li>- Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux</li> </ul>
Cas d'usage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte dans le cas d'usage proposé de la complexité systémique de la chaîne logistique multi-acteurs</li> <li>- Présentation du ou des cas d'usage de référence avec une vision systémique large permettant une compréhension de l'écosystème et de la chaîne de valeur dans lesquels l'innovation va s'intégrer</li> </ul>

## Label pôle de compétitivité

Le projet peut être labellisé, au choix du porteur, par un ou plusieurs pôle(s) de compétitivité. Cette labellisation est facultative pour répondre au présent appel à projets.

La labellisation constitue un acte de reconnaissance par un pôle de compétitivité de l'intérêt du projet par rapport aux axes stratégiques du pôle, à l'écosystème et à ses cibles marché. La labellisation permet de confronter la pertinence du projet à la vision d'experts reconnus. Elle peut aussi permettre un accompagnement du porteur du projet dans sa démarche de définition et de structuration du projet, et améliorer ses chances de succès.

La labellisation du projet par un pôle de compétitivité est une information prise en compte dans le processus de sélection des projets et portée à la connaissance des membres du jury. La labellisation et le rapport du comité de labellisation du pôle doivent se faire selon les critères du présent cahier des charges.

## Pré-dépôt et dépôt

### Réunion de pré-dépôt

Cette étape obligatoire doit se dérouler 1 mois au minimum avant le dépôt d'un dossier et 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,

- 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 synthétique par le porteur du projet proposé.

Le porteur peut contacter l'ADEME à l'adresse suivante : [aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr](mailto:aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr) .

## Dépôt

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

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

Attention, en cas de projet collaboratif, seul le coordonnateur du projet est habilité à pré-déposer puis déposer le dossier sur la plateforme. Cependant, le pré-dépôt puis le dépôt engendrent une demande d'action (liste non-exhaustive : mise à jour éventuelle des données, acceptation des engagements, validation, etc.) 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 intermédiaire de l'AAP.

## Processus de sélection

### Pré-sélection des projets

L'ADEME conduira une première analyse des dossiers reçus en termes d'éligibilité pour écarter les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées ci-dessus, puis sélectionnera les dossiers au regard des critères de sélection mentionnés ci-dessous. Cette analyse peut conduire à une audition des porteurs de projets.

La décision d'entrée en instruction approfondie d'un projet sera prise par un comité de sélection, composé de l'ADEME et d'experts indépendants.

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

### Instruction approfondie

Une instruction approfondie sera conduite par l'ADEME pouvant associer également des personnalités qualifiées le cas échéant.

## Plan et contenu du dossier de préparation de l'Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030

En application de l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 modifié relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, tout projet doit présenter, pour recevoir un financement par l'Etat d'au moins 20M€ hors taxe, une évaluation socio-économique (ESE) préalable qui a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé pour la société. Dans le cas des projets recevant une aide supérieure à 100M€, l'ESE doit être accompagnée d'une contre-expertise indépendante diligentée par le secrétaire général pour l'investissement.

L'ADEME, en tant qu'opérateur de ce dispositif d'appel à projets, est responsable de l'élaboration de cette ESE.

Afin de permettre la réalisation de cette analyse, est demandé à chaque candidat à ce dispositif de remplir le dossier de préparation de l'ESE. Le plan de contenu de ce dossier de préparation est décrit en annexe 9 du dossier de candidature. Ce dossier devra être remis par le porteur de projet lors du dépôt du projet.

### **Décision finale d'octroi de l'aide**

A l'issue de la phase d'instruction approfondie, l'ADEME présentera ses conclusions qui comprendront ses recommandations et propositions écrites de soutien au comité de sélection compétent, qui lui-même proposera une décision de soutien au Comité de Pilotage Ministériel.

Le Comité de Pilotage Ministériel proposera la décision d'attribution des aides au Premier Ministre, qui prendra les décisions finales d'octroi de l'aide sur proposition du Secrétariat général à l'investissement.

# Mise en œuvre et suivi des projets

## Contractualisation

### Convention

Une fois la décision du Premier ministre signée, les opérateurs peuvent engager les dossiers et contractualiser avec les bénéficiaires dans les délais impartis par la décision du Premier ministre. L'octroi définitif de l'aide est matérialisé par la signature d'une convention de financement.

La convention de financement précise notamment l'utilisation des crédits, le contenu du projet, le calendrier de réalisation, les modalités de pilotage du projet, le montant des tranches et les critères de déclenchement des tranches successives, les prévisions de cofinancement des projets, les conditions de retours financiers pour l'État, les modalités de restitution des données nécessaires au suivi et à l'évaluation du projet, et les modalités de communication.

La convention de financement est signée en principe dans un délai de 4 mois à compter de la décision du Premier ministre.

En cas de projet collaboratif, l'ADEME contractualise avec chacun des partenaires du projet bénéficiant d'une aide ; la convention est établie entre l'ADEME et chaque entité juridique (déterminée par le numéro de SIRET ou SIREN du bénéficiaire) qui réalise les dépenses du projet.

### Versement des aides

**Le 1er 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.** La répartition des versements de l'aide par l'ADEME est la suivante, 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 20% minimum de l'aide.

L'aide se compose d'une partie subvention et d'une autre partie avance remboursable, chaque versement respectera cette répartition, selon les mêmes proportions :

- Subvention : 60% de l'aide totale maximum ;
- Avance remboursable : 40% de l'aide totale minimum

**Dans le cas général, le versement de l'aide est conditionné à la vérification par l'opérateur, en concertation avec le ou les bailleurs de fonds, de la capacité financière du bénéficiaire à mener à bien l'exécution du programme ou la valorisation de ses résultats. La justification de cette capacité peut se faire par tout moyen (niveau de fonds propres ou quasi-fonds propres, perspectives de levée de fonds, endettement, apports en compte courant d'associé bloqué, capacité d'autofinancement, perspectives de marges dégagées par des contrats signés ou par des projets de contrats en cours de signature).**

## Confidentialité et communication

L'ADEME garantit pour la bonne gestion du dossier 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 France 2030.

Pour tout projet lauréat, les bénéficiaires sont tenus de mentionner le soutien apporté par France 2030 dans leurs actions de communication et la publication de leurs résultats avec la mention unique « ce projet a été soutenu par le plan d'investissement France 2030 opéré par l'ADEME » et les logos de France 2030, de l'ADEME.

Toute opération de communication doit être concertée entre le porteur de projet et l'ADEME, afin de vérifier notamment le caractère diffusable des informations et la conformité des références au plan France 2030 et à l'ADEME.

L'Etat et l'ADEME pourront communiquer sur les objectifs généraux de l'appel à projets, ses enjeux et ses résultats, ainsi que sur les projets lauréats, dans le respect des secrets des affaires. Ils pourront notamment utiliser à cette fin la « fiche lauréat » soumise par le porteur dans son dossier de candidature.

Enfin, les bénéficiaires sont tenus à une obligation de transparence et de reporting vis-à-vis de l'Etat et de l'ADEME, nécessaire à l'évaluation ex-post des projets ou de l'appel à projets.

# Annexe 1 : Critères de performance environnementale

Conformément aux engagements pris par le Gouvernement, un projet causant un préjudice important à l'environnement ne peut bénéficier de financements publics. Pour l'évaluation technique de l'impact du projet vis-à-vis de chaque objectif environnemental, **le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l'appel à projets et le joindre au dossier de candidature.**

Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus (application du principe DNSH – *Do No Significant Harm* ou « absence de préjudice important ») au sens de l'article 17 du règlement européen sur la taxonomie<sup>5</sup>.

En créant un langage commun et une définition claire de ce qui est « durable », la taxonomie est destinée à limiter les risques d'écoblanchiment (ou "*greenwashing*") et de distorsion de concurrence, et à faciliter la transformation de l'économie vers une durabilité environnementale accrue. Ainsi, la taxonomie définit la durabilité au regard des **six objectifs environnementaux** suivants :

- l'atténuation du changement climatique ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- l'utilisation durable et la protection de l'eau et des ressources marines ;
- la transition vers une économie circulaire, en prenant mieux en compte les ressources naturelles ;
- la prévention et la réduction de la pollution ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

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

Par ailleurs, deux axes relatifs à la sobriété et la résilience devraient faire partie de l'auto-évaluation des porteurs de projets dans le cas où leurs projets présentent les caractéristiques permettant de mesurer :

- la réduction de la consommation d'énergie ;
- les consommations prévues en « matières premières critiques », dont la liste est régulièrement actualisée par la Commission européenne<sup>6</sup>.

Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide du plan France 2030) par rapport à une solution de référence, c'est-à-dire à celle qui prévaudrait pour répondre au même besoin si le projet n'était pas réalisé. En conséquence, il appartient au porteur de préciser les options de référence retenues ainsi que les écarts de performance environnementale entre ces options et le projet, et sur les impacts environnementaux cités supra les plus pertinents. Cette analyse tient compte du cycle de vie des process et du ou des produits ou livrables du projet, suivant les usages qui en sont faits. En tant que de besoin, ces estimations pourront être étayées par des évaluations environnementales (de type analyse de cycle de vie) plus complètes lors du projet.

# Annexe 2 : Intensités d'aides maximales

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

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Liste définie à ce jour par la Communication 2020/474 de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions « Résilience des matières premières critiques : la voie à suivre pour un renforcement de la sécurité et de la durabilité ». Cette liste comprend l'antimoine, la baryte, la bauxite, le beryllium, le bismuth, le borate, le caoutchouc naturel, le cobalt, le charbon à coke, le gallium, le germanium, le graphite naturel, l'hafnium, l'indium, le lithium, le magnésium, le niobium, les platinoides, le phosphate naturel, le phosphore, le scandium, le silicium métal, le spath fluor, le strontium, le tantal, les terres rares légères, les terres rares lourdes, le titane, le tungstène et le vanadium. [Lien](#)

conditions applicables pour chaque régime d'aides d'Etat mobilisés<sup>7</sup>.

Toute dépense doit, notamment, faire l'objet d'un dépôt de demande d'aide avant tout démarrage du projet<sup>8</sup>. Dans le cas contraire, l'intégralité du projet sera considérée comme inéligible dans la mesure où le soutien au projet serait dépourvu d'effet incitatif. La demande d'aide devra contenir *a minima* les informations suivantes :

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

## 1. Aides proposées pour les activités économiques

Sont considérées comme « économiques » les activités des entités, quel que soit leur statut, consistant à offrir des biens ou des services sur un marché, réel ou potentiel et pouvant générer un chiffre d'affaires basé sur les résultats du projet.

<sup>7</sup> Il est nécessaire de prendre en compte que les intensités annoncées doivent faire l'objet d'un examen au cas par cas des dossiers, qui doivent par ailleurs justifier de leur conformité avec le régime cadre d'aide d'Etat mobilisé.

<sup>8</sup> Le démarrage d'un projet s'entend comme : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux. Dans le cas des rachats, le « début des travaux » est le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis.

Les taux d'aide **maximum** applicables pour le régime « RDI » n° SA.111723 sont, **à la date de publication du Cahier des charges**, les suivants :

Taille de l'entreprise <sup>9</sup>	Nature de l'aide	Taux d'aide sur dépenses RI		Taux d'aide sur dépenses DE	
		Collaboratif	Non collaboratif	Collaboratif	Non collaboratif
<b>GE</b> Grande Entreprise	Mix AR/SUB	65%	50%	40 %	25 %
<b>ME</b> Entreprise moyenne	Mix AR/SUB	75%	60%	50 %	35 %
<b>PE</b> Petite entreprise	Mix AR/SUB	80%	70%	60%	45%

Pour les EPIC dont l'activité serait classée en économique, les taux d'intensité des aides, accordées sous forme de subventions, ne dépasseront pas 50 % pour les activités relevant de la Recherche industrielle et 40 % pour les activités de Développement expérimental.

Les projets de RDI non collaboratifs réalisés dans une région assistée remplissant les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité, pourront bénéficier d'un bonus d'aide de 15% (à l'exception des travaux RI de Petites Entreprises, pour lesquelles le taux sera plafonné à 80%)<sup>10</sup>.

Les projets de RDI non collaboratifs réalisés dans une région assistée remplissant les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, pourront bénéficier d'un bonus d'aide de 5%<sup>11</sup>.

Légende :

- Collaboratif<sup>12</sup>
- AR : Avance Remboursable
- SUB : Subvention
- RI : Recherche Industrielle<sup>13</sup>
- DE : Développement expérimental<sup>14</sup>

<sup>9</sup> au sens européen : <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1> ;  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019961059>

<sup>10</sup> Voir Annexe 2 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046003627>

<sup>11</sup> Voir Annexe 1 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046003627>

<sup>12</sup> Une des conditions suivantes est remplie :

- Le projet repose sur une collaboration effective (pas de sous-traitance) entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME et aucune entreprise unique ne supporte seule plus de 70 % des coûts admissibles du projet ;
- Le projet repose sur une collaboration effective entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche et ces derniers supportent au moins 10% des coûts admissibles du projet et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches.

<sup>13</sup> Recherche industrielle : la recherche planifiée ou des enquêtes critiques visant à acquérir de nouvelles connaissances et aptitudes en vue de mettre au point de nouveaux produits, procédés ou services, ou d'entraîner une amélioration notable de produits, procédés ou services existants. Elle comprend la création de composants de systèmes complexes et peut inclure la construction de prototypes dans un environnement de laboratoire ou dans un environnement à interfaces simulées vers les systèmes existants, ainsi que des lignes pilotes, lorsque c'est nécessaire pour la recherche industrielle, et notamment pour la validation de technologies génératrices

<sup>14</sup> Développement expérimental : l'acquisition, l'association, la mise en forme et l'utilisation de connaissances et d'aptitudes scientifiques, technologiques, commerciales et autres pertinentes en vue de développer des produits, des procédés ou des services nouveaux ou améliorés. Il peut aussi s'agir, par exemple, d'activités visant la définition théorique et la planification de produits, de procédés ou de services nouveaux, ainsi que la consignation des informations qui s'y rapportent. Le développement expérimental peut comprendre la création de prototypes, la démonstration, l'élaboration de projets pilotes, les essais et la validation de produits, de procédés ou de services nouveaux ou améliorés dans des environnements représentatifs des conditions de la vie réelle, lorsque l'objectif premier est d'apporter des améliorations supplémentaires, au niveau technique, aux

**Dans le cas général, l'aide apportée aux activités économiques sera constituée d'une part de subvention et d'une part remboursable. La part de subvention sera de 60% au maximum. :**

## 2. Aides proposées pour les activités non économiques

Le caractère non économique de l'activité d'un acteur sera catégorisé au cas par cas par l'équipe d'instruction.

Sauf réglementation particulière applicable, les taux d'aide maximum applicables pour les acteurs non économiques sont les suivants :

Dans le cas d'une activité non économique	Nature de l'aide	Intensité maximale
Tous (sauf EPIC)	Subvention	100% des coûts éligibles (non prise en compte des statutaires de la fonction publique)
Cas particulier des EPIC	Subvention	50% des coûts éligibles (non prise en compte des statutaires de la fonction publique)

*L'ADEME se réserve le droit d'utiliser tout régime pertinent selon le projet et l'application des taux permis à date de notification du contrat*

produits, procédés ou services qui ne sont pas en grande partie « fixés ». Il peut comprendre la création de prototypes et de projets pilotes commercialement exploitables qui sont nécessairement les produits commerciaux finals et qui sont trop onéreux à produire pour être utilisés uniquement à des fins de démonstration et de validation. Le développement expérimental ne comprend pas les modifications de routine ou périodiques apportées à des produits, lignes de production, procédés de fabrication et services existants et à d'autres opérations en cours, même si ces modifications peuvent représenter des améliorations



## Contacts

Les renseignements concernant le processus administratif (constitution du dossier, démarches en ligne) pourront être obtenus auprès de l'ADEME par courriel :  
[aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr](mailto:aap.pia4.logistique4.0@ademe.fr)