|  |
| --- |
|  |

Une image contenant texte, Police, carte, logo

Description générée automatiquement

Une image contenant texte, Police, logo, Graphique

Description générée automatiquement

**Appel à Projets (AAP)**

**Remove : Le report modal du fret de la route vers les modes massifiés (ferroviaire, fluvial et cabotage maritime)**

Une image contenant texte, Police, logo, Graphique

Description générée automatiquement

Une image contenant Police, Graphique, graphisme, logo

Description générée automatiquement

**Mots clés :**

Transport de marchandises, report modal, route, mode massifié, ferroviaire, fluvial, maritime, développement expérimental, retours d’expériences

***Direction Villes et Territoires Durables***

***Service Transports et Mobilité***

**Date de clôture de l’AAP : 28/03/2024 – 15H00 (heure France Métropolitaine)**

**Date de première relève : 26/01/2024 – 15H00 (heure France Métropolitaine)**

**Contact**

Toute demande de renseignements devra être adressée par courrier à :

[aap.remove@ademe.fr](mailto:aap.remove@ademe.fr)

**Dépôt des projets**

**Dossier complet à envoyer par voie électronique sur le portail ADEME Agir :** <https://agirpourlatransition.ademe.fr/entreprises/>

**L’appel à projets (ci-après « AAP ») est ouvert le 30/10/2023 et se clôturera le 28/03/2024 à 15h00. Il sera marqué par une première relève le 26 janvier 2024 à 15h00.**

**Un budget de 18 579 318 M€ est affecté à l’AAP.**

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d’ouverture de l’AAP. Elles seront instruites au fil de l’eau jusqu’à la clôture définitive de l’AAP.

Néanmoins, l’ADEME se réserve le droit de clore l’appel à projets avant la date prévue, notamment en raison du niveau de consommation de l’enveloppe allouée ou d’une évolution du cadre légal et réglementaire applicable au présent appel à projets.

Les modalités d’aides devront être conformes aux régimes d’aides en vigueur à la date de 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.

**Au préalable, il est demandé au porteur de projet de prendre connaissance des Règles générales de l’ADEME :** <https://www.ademe.fr/aides-financieres-lademe>

**Sommaire**

[**1\_ Liste des annexes du dossier de candidature** 5](#_Toc148704454)

[**2\_ Contexte et enjeux** 5](#_Toc148704455)

[**3\_ Objectifs de l’Appel à Projets et les projets attendus** 6](#_Toc148704456)

[**3.1 - Les objectifs** 6](#_Toc148704457)

[**3.2 - Les projets attendus** 7](#_Toc148704458)

[**4\_ Processus global du dispositif** 8](#_Toc148704459)

[**4.1 – Critères de recevabilité et d’éligibilité** 8](#_Toc148704460)

[**4.1.1 – Les règles de recevabilité et d’éligibilité** 8](#_Toc148704461)

[**4.1.2 – Les bénéficiaires éligibles** 8](#_Toc148704462)

[**4.1.3 – Composition du dossier et respect des délais** 8](#_Toc148704463)

[**4.1.4 – Exigence d’incitativité de l’aide** 9](#_Toc148704464)

[**4.1.5 – Délai de réalisation** 9](#_Toc148704465)

[**4.2 – Dépôt** 10](#_Toc148704466)

[**4.3 – Processus d’instruction** 10](#_Toc148704467)

[**4.3.1 – Eligibilité des projets** 10](#_Toc148704468)

[**4.3.2 – Critères d’évaluation** 10](#_Toc148704469)

[**4.3.3 – Décision de l’octroi de l’aide** 10](#_Toc148704470)

[**4.4 – Contractualisation** 11](#_Toc148704471)

[**4.4.1 – Contrat de financement** 11](#_Toc148704472)

[**4.4.2 – Versement des aides** 11](#_Toc148704473)

[**4.5 – Coûts éligibles** 11](#_Toc148704474)

[**4.6 – - Nature et intensité de l’aide financière** 12](#_Toc148704475)

[**4.7 – Engagements des bénéficiaires** 12](#_Toc148704476)

# **1\_ Liste des annexes du dossier de candidature**

Dossier de candidature :

A l’appui des informations administratives à compléter en ligne au stade du dépôt de la demande d’aide, les dossiers de candidature à remettre sont composés obligatoirement et a minima des documents suivants, dont les trames sont données en annexe :

* Annexe 1 : volet technique, **intitulé « aap\_volet technique** », complété (impératif au format Word), selon le modèle proposé, ainsi que le fichier Excel associé, **intitulé « aap\_volet technique\_synthèse des objectifs »** (impératif au format .xls ou xlxs) ;
* Annexe 2 : volet financier, **intitulé « aap\_volet financier »**, complété (impératif au format .xls ou xlxs selon le modèle proposé) ;
* Intégrer les scénarios de report modal présentés dans le **volet technique**, **intitulé « aap\_volet technique\_synthèse des objectifs »)** dans le calculateur (présent dans la feuille « calculateur » du fichier Excel), afin de pouvoir calculer les gains énergétiques (kWh) et environnementaux (GES) ;
* D’autres éléments selon les typologies de porteur : attestation de santé financière pour les entreprises et associations, formulaire CERFA 12156 pour les associations.

Le dossier sera considéré comme complet **seulement à la réception de l’ensemble des documents requis.**

# **2\_ Contexte et enjeux**

Pour la France, la stratégie nationale bas carbone (SNBC) vise la décarbonation complète du secteur des transports (à l’exception du transport aérien) à horizon 2050 avec comme point d’étape une réduction des émissions de GES de 28 % en 2030 par rapport à 2015. L’ambition sur la réduction de la demande énergétique du secteur est très grande, elle nécessite d’accroître substantiellement les efforts d’efficacité énergétique du transport et de la logistique. La SNBC cite le report modal des transports de marchandises vers les modes les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme levier d’actions.

Ces résultats ne seront atteignables qu’en impliquant en même temps les donneurs d’ordre (chargeurs et commissionnaires) et leurs prestataires de transport (les transporteurs) afin qu’ils puissent agir individuellement sur leurs propres leviers, mais aussi collectivement dans le cadre d’actions collaboratives.

En France, la part modale des transports terrestres de marchandises massifiés (fluvial et ferroviaire) reste faible puisqu’elle ne représente que 11,6% des tonnes-kilomètres[[1]](#footnote-1), alors que le pays dispose des réseaux ferrés et fluviaux parmi les plus étendus d’Europe. Il y a nécessité de verdir les flottes de véhicules opérant sur ces infrastructures mais aussi de compléter la chaîne d’accompagnement au report modal notamment via la montée en compétence des donneurs d’ordre sur ces sujets. C’est dans ce contexte que s’inscrit le programme REMOVE. Ce report modal vers des modes massifiés doit s’accompagner d’actions pour rendre plus sobres les flottes des secteurs maritime (cabotage et pêche), fluvial et ferroviaire ainsi que les engins de manutention associés.

Le Programme REMOVE, au travers ses deux dispositifs, vise à :

* Pour le dispositif Remo : accélérer le report modal des marchandises de la route vers un mode de transport massifié tel que le fleuve, le maritime (cabotage) et le fer ;
* Pour le dispositif LOG-te : accompagner les acteurs vers une amélioration des performances énergétiques et environnementales de leurs flottes de transport massifié (fluviale, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle) ainsi que des moyens de manutention associés.

Le présent appel à projets « AAP » est exclusivement orienté autour du report modal.

# **3\_ Objectifs de l’Appel à Projets et les projets attendus**

## **3.1 - Les objectifs**

Cet « AAP », au travers le développement expérimental, **vise à renforcer les connaissances et les compétences nécessaires pour développer des solutions de transport efficaces, plus durables et veillant à créer une dynamique dont le but est d’encourager le recours au mode massifié avec des objectifs extrêmement ambitieux** (par exemple, avec le doublement du fret ferroviaire « 18% en 2030 »)

Pour cela, il est proposé des aides à destination des acteurs du transport de marchandises, afin **de vérifier la pertinence et l’intérêt de la mise en œuvre de nouvelles actions visant le transfert du transport routier de marchandises vers les modes massifiés relevant du développent expérimental**[[2]](#footnote-2)**.**

Par **nouvelles actions de report modal**, il est entendu :

* Si, sur une ligne (origine/destination) déjà existante, exploitée par un opérateur donné, le flux client ou type de marchandise transporté est nouveau ;
* Si, pour un transport d’un type de marchandise déjà existant, exploité par un opérateur donné, la ligne (origine/destination) est nouvelle.

Le **développement expérimental** de cet appel à projets se justifie par :

* **Un bornage du projet dans le temps ;**
* **Une innovation d’usage ;**
* **La collecte de données et de connaissances ;**
* **Un objectif de diffusion des bonnes pratiques.**

**Le bornage du projet** se justifie par la nécessité d’accompagner les candidats pendant une durée suffisante mais limitée pour permettre aux acteurs du programme REMOVE de vérifier la pertinence et le dimensionnement du dispositif durant cette phase expérimentale ;

**L’innovation d’usage,** répond à la faible part de marché détenue par les modes massifiés dans le transport de fret en France : en effetle transport routier de marchandises représente actuellement 87 %, contre seulement 10 % pour le ferroviaire et 3 % pour le fluvial.

Par conséquent, le recours à l’utilisation des modes ferroviaires et fluviaux, largement minoritaires, constitue une innovation compte tenu des volumes qu’ils représentent dans le transport de marchandises en France.

L’innovation implique également des travaux internes pour l’entreprise (schémas de transports) et des aménagements des systèmes d’informations, afin de pouvoir réorganiser la chaîne logistique relative au transport de marchandises.

La **collecte**, et l'analyse de données sur le transport de marchandises doit permettre, pour les acteurs concernés, d'améliorer la **connaissance** et la compréhension des enjeux liés au report modal et d'orienter les décisions, les actions futures et de lever les blocages de la mise en œuvre du report modal.

L’objectif de **diffusion des bonnes pratiques** doit permettre aux acteurs du secteur des transports d'apprendre les-uns des-autres et de mettre en œuvre des stratégies plus efficaces et plus durables.

## **3.2 - Les projets attendus**

Spécifiquement sont attendus des projets situés en France métropolitaine, portant sur la mise en œuvre d’actions nouvelles de report modal, et plus spécifiquement du fret routier vers les modes massifiés.

Pour cela, il est attendu que les entreprises produisent les éléments suivants (l’ADEME garantit la plus stricte confidentialité des informations transmises au stade de la candidature à cet appel à projets) :

* Réaliser un diagnostic initial en matière de flux de marchandises, ainsi que les coûts spécifiques associés ;
* Identifier les flux éligibles ;
* Réaliser des nouveaux schémas de transports intégrant ces nouvelles actions de report modal, ainsi que les coûts spécifiques associés ;
* Préciser les points de blocage et les bonnes pratiques visant à la mise en œuvre d’action nouvelle de report modal ;
* Décrire en détail le ou les flux proposés au travers du tableau de synthèse (cf.- document « volet technique »).

***NB :*** *il convient pour cela de remplir la fiche « volet technique ».*

# **4\_ Processus global du dispositif**

## **4.1 – Critères de recevabilité et d’éligibilité**

### **4.1.1 – Les règles de recevabilité et d’éligibilité**

Ne sont pas recevables :

· Les dossiers non déposés via la plateforme numérique Agir, sauf problèmes techniques de mise en œuvre de la plateforme et imputables à l'ADEME ;

· Les dossiers soumis hors délai ;

· En cas de flux internationaux, la part du flux effectué hors France métropolitaine ne sera pas pris en compte.

Ne sont pas éligibles, les dossiers ne répondant pas aux critères suivants :

* La pérennité du projet de report modal ;
* Le caractère nouveau du flux concerné qui traduit l’objectif de report modal.

### **4.1.2 – Les bénéficiaires éligibles**

Les projets pourront être portés par des chargeurs (entreprises de l’industrie ou de la distribution), des commissionnaires de transport, des entreprises de transport routier, des compagnies maritimes en situation de « carrier haulage », qui sont à l’initiative des actions de report modal.

### **4.1.3 – Composition du dossier et respect des délais**

Le dossier de demande d’aide doit être constitué de :

* Annexe 1 : volet technique, **intitulé « aap\_volet technique** », complété (impératif au format Word), selon le modèle proposé, ainsi que le fichier Excel associé, **intitulé « aap\_volet technique\_synthèse des objectifs »** (impératif au format .xls ou xlxs) ;
* Annexe 2 : volet financier, **intitulé « aap\_volet financier »**, complété (impératif au format .xls ou xlxs selon le modèle proposé) ;
* Intégrer les scénarios de report modal présentés dans le volet technique, **intitulé « aap\_volet technique\_synthèse des objectifs »)** dans le calculateur de gain énergétique présent sur la plateforme Agir, puis compléter le fichier Excel associé au volet technique ;
* Des éléments administratifs saisis en ligne ;
* D’autres éléments selon les typologies de porteur : attestation de santé financière pour les entreprises et associations, formulaire CERFA 12156 pour les associations.

Les éléments suivants sont à prendre en considération avant de télé-déposer un dossier de candidature :

* 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 mais il faut tenir compte de la date de clôture de l’AAP ;
* Si des éléments identifiés comme obligatoires sont manquants, le dossier ne peut pas être validé et donc ne peut être considéré comme dûment déposé.

### **4.1.4 – Exigence d’incitativité de l’aide**

Les aides allouées dans le cadre du présent régime doivent avoir un effet incitatif dans le respect des conditions suivantes. Si cet effet n’est pas démontré, les aides ne sont pas autorisées.

Une aide est réputée avoir un effet incitatif si le bénéficiaire a présenté une demande d'aide à l’ADEME avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question. La demande d'aide contient au moins les informations suivantes :

a) le nom et la taille de l’entreprise ;

b) une description du projet, y compris ses dates de début et de fin ;

c) la localisation du projet à l’échelle du territoire métropolitain, notamment les lieux de chargement et de déchargement, voire l’origine et la destination finale des produits;

d) une liste des coûts du projet ;

e) le montant de l’aide sollicitée ainsi que le type d’aide demandée.

### **4.1.5 – Délai de réalisation**

Le projet ne devra pas durer plus de 24 mois.

Seuls les projets et les dépenses engagées après la date de dépôt de la candidature à cet AAP sont éligibles.

## **4.2 – Dépôt**

\*

**Attention, le dossier de demande d’aide est à communiquer à l’ADEME uniquement via la plateforme** <https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

En cas d’indisponibilité de la plateforme, les dossiers pourront être envoyés par courrier recommandé, avec accusé de réception, la date d’envoi du recommandé faisant foi.

**Le dépôt du dossier est effectif lorsque le déposant reçoit un courriel accusant réception de sa demande d’aide.**

## **4.3 – Processus d’instruction**

### **4.3.1 – Eligibilité des projets**

L’ADEME conduira une première analyse des dossiers reçus en matière d’éligibilité et de recevabilité et écartera les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées au point 4.1 – Critères d’éligibilité.

L’attention des candidats est attirée sur le fait que les données déclarées dans les documents engagent le déposant, et qu’elles devront être respectées dans le cas où le projet serait sélectionné et soutenu par l’ADEME.

### **4.3.2 – Critères d’évaluation**

Les dossiers seront évalués à partir des critères suivants :

* Le taux de transfert envisagé en tonne.kilomètre ;
* Le taux de transfert envisagé des camions vers un mode massifié ;
* Le taux d’amélioration en matière de bilan énergétique (kWh) lié à l’action de report modal ;
* Le taux d’amélioration en matière de bilan environnemental (GES) lié à l’action de report modal ;
* Acquisition de connaissances : mener une analyse critique du projet telle que la suite à donner, les axes à améliorer, les difficultés rencontrées, la transposabilité du projet à une autre organisation, …

### **4.3.3 – Décision de l’octroi de l’aide**

A l’issue de la phase d’analyse d’éligibilité et de recevabilité des projets, l’ADEME et le porteur associé sectoriel du programme (VNF pour le fluvial, UTP pour le ferroviaire, Coopération Maritime pour le maritime) composeront un jury, afin de déterminer les lauréats. Ce jury émettra des recommandations et propositions écrites de soutien aux porteurs sélectionnés

## **4.4 – Contractualisation**

### **4.4.1 – Contrat de financement**

L’aide est attribuée sous forme de subvention.

L’octroi d’une aide sera formalisé par la signature d’un contrat de financement signé de manière dématérialisée[[3]](#footnote-3). Le porteur de projet lauréat désignera un contact technique interlocuteur de l’ADEME, chargé de rassembler les pièces administratives et techniques demandées tout au long du projet, et de répondre aux interrogations de l’ADEME.

### **4.4.2 – Versement des aides**

Les modalités de versement des aides seront détaillées dans le contrat de financement. Afin de bénéficier du versement de l'aide, les justificatifs à fournir sont les suivants : des relevés de temps pour les dépenses de personnels, les factures liées aux autres frais, et les lettres de voiture.

Ces justificatifs devront être en lien avec les différentes actions de report modal, qui auront été mises en œuvre et détaillées dans le rapport final.

Ces justificatifs devront être accompagnés d’un certificat de contrôle des dépenses établi par un expert-comptable ou un commissaire aux comptes.

## **4.5 – Coûts éligibles**

L’aide est basée sur les coûts éligibles (cf. les Règles générales d’attribution des aides de l’ADEME) liés à la mise en œuvre du report modal (cf. page 6 les deux définitions de report modal) sur la durée du projet notamment :

* Etudes de mise en place de report modal ;
* Changement de logiciel de TMS ;
* Main d’œuvre (chef de projet, stagiaire, …) ;
* Formation du personnel ;
* Coûts de transport en report modal.

Les dépenses seront prises en compte sur la durée du projet qui ne pourra pas dépasser 24 mois. (Nota Bene : les dépenses sont éligibles à compter de la date de dépôt de demande d’aide)

## **4.6 – - Nature et intensité de l’aide financière**

En fonction de la catégorie de l’entreprise bénéficiaire (se référer ci-contre à la définition européenne : <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1>) l’intensité de l’aide ne pourra pas dépasser les taux suivants pour une opération de développement expérimental dans le respect du système d’aides à la connaissance de l’ADEME (<https://www.ademe.fr/nos-missions/financement/>)

**Tableau relatif à l’intensité maximale de l’aide**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **PETITE ENTREPRISE[[4]](#footnote-4)** | **MOYENNE ENTREPRISE[[5]](#footnote-5)** | **GRANDE ENTREPRISE[[6]](#footnote-6)** |
| **DEVELOPPEMENT EXPERIMENTAL** | 45% | 35% | 25% |

**L’aide maximum apportée par entité (numéro de SIREN) sera limitée à 800 000 €. Toutefois, l’ADEME se réserve le droit d’aller au-delà dans le cadre de projets pour lesquels le dimensionnement et la qualité le justifieraient.**

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 des modifications rendues nécessaires au regard de l’évolution des encadrements communautaires ou des régimes d’aides applicables.

## **4.7 – Engagements des bénéficiaires**

Ces aides n’auront pas seulement pour finalité de financer les opérations simples de report modal. Elles auront également pour objectif de contribuer à vérifier la pertinence et l’intérêt de ces pratiques, en récoltant les données, les bilans et les retours d’expérience de report modal, afin d’en massifier ultérieurement le déploiement.

Pour cela, un rapport final sera remis à l’ADEME à l’issue du projet. Il devra contenir un résumé (environ 250 mots) présentant les objectifs et les résultats du travail. Il mettra en évidence les méthodologies et les 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 une autre organisation, … pour être en adéquation avec l’objet du présent AAP relatif au développement expérimental.

Ce rapport ne devra pas contenir plus de 40 pages (hors annexes), et respecter la trame fournie par l’ADEME.

Le rapport final devra notamment comprendre :

* La mise à jour du volet technique, c’est-à-dire ajuster entre ce qui a été envisagé dans le volet technique lors du dépôt de la candidature et la réalité de ce qui a été réalisé (par exemple, « on envisageait de mettre en œuvre des actions nouvelles de report modal sur 6 lignes de flux, mais seulement 3 lignes ont basculé en report modal ») ;
* Le compte rendu financier des opérations liés au report modal (par exemple les coûts de transport, d’achats de TMS ; …) ; les lettres de voiture pour justifier les flux liés aux opérations de report modal ; … devront permettre de justifier les différentes actions inhérentes à la mise en œuvre du report modal ;

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 droits, 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 mis à disposition au début du projet sous 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 REMOVE. La communication sur le projet et la valorisation des résultats avant validation du rapport final de l’étude sera préalablement soumise à l’accord de l’ADEME.

1. Chiffres clés du transport- Édition 2022 [↑](#footnote-ref-1)
2. Par développement expérimental, il est entendu, dans le cadre de la mise en œuvre d’actions de report modal, l’expérimentation de la mise en œuvre d’une nouvelle organisation de fonctionnement d’un système. [↑](#footnote-ref-2)
3. la signature électronique est obligatoire à l'ADEME depuis le 1er janvier 2021 [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1>) [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1>) [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1>) [↑](#footnote-ref-6)