



Numéro de la consultation : 2025MA000254

Numéro du Contrat : 2025MA000254

Service : Direction de la Supervision des filières REP

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

État des lieux de la fin de vie des véhicules lourds

Direction : DSREP
Rédaction : JADEAU Aurélien

04/07/2025

TABLE DES MATIERES

1.	Eléments de contexte	3
1.1.	Les activités de l'ADEME.....	3
1.2.	Contexte de l'étude	4
2.	Les attentes de l'ADEME vis-à-vis de la prestation ou des prestations à réaliser	6
2.1.	Finalités et objectifs.....	6
2.2.	Périmètre de la prestation.....	6
2.3.	Détail de la prestation attendue	6
2.4.	Méthodologie de réalisation de la prestation.....	9
3.	Organisation et pilotage de la prestation	10
3.1.	Encadrement et suivi de la prestation.....	10
3.2.	Calendrier de réalisation des prestations	10

1. Eléments de contexte

1.1. Les activités de l'ADEME

L'ADEME en bref

À l'ADEME - l'Agence de la transition écologique -, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, économie circulaire, alimentation, mobilité, qualité de l'air, adaptation au changement climatique, sols... - nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle du ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, du ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique et du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

Pour en savoir plus, nous vous invitons à consulter le site de l'ADEME : www.ademe.fr

La direction de supervision des filières REP

La Responsabilité Élargie du Producteur est basée sur le principe « pollueur-payeur » : les entreprises, c'est-à-dire les personnes responsables de la mise sur le marché français de certains produits, sont responsables de l'ensemble du cycle de vie de ces produits, depuis leur conception jusqu'à leur fin de vie. La REP transfère entre autres tout ou partie des coûts de gestion des déchets vers les déchets vers les metteurs sur le marché. Ces derniers sont : les fabricants, distributeurs de produits en marque propre, places de marché et importateurs.

En France, le principe de la REP est apparu dans la loi depuis 1975, et le dispositif des filières REP a commencé à prendre son essor en France, avec le décret du 1er avril 1992 relatif aux emballages ménagers. Ensuite, il s'est étendu à de nombreuses filières de produits telles que les piles et accumulateurs, les papiers, les équipements électriques et électroniques, etc.

La loi AGECE (LOI n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire) a transformé en profondeur le système d'organisation des filières REP. Aujourd'hui, l'objectif du dispositif REP n'est plus seulement de traiter les déchets générés, mais également de les prévenir. L'article L. 541-10 du code de l'environnement a été modifié, imposant désormais aux filières REP d'intervenir sur l'ensemble du cycle de vie des produits, notamment en favorisant l'écoconception et l'allongement de la durée de vie de ces produits, ainsi qu'en soutenant la réparation et le réemploi.

Conformément à la directive européenne sur les déchets qui impose de renforcer les moyens de suivi des filières REP par l'Etat, l'article 76 de la loi AGECE crée une instance de suivi et d'observation des filières REP, confiée à l'ADEME : la Direction de la supervision des filières REP (DSREP), chargée de superviser ces filières et de les accompagner pour atteindre les objectifs fixés par l'État. L'une des missions de la DSREP est de réaliser des études qui permettent d'accompagner techniquement les acteurs des filières. Le présent cahier des charges s'inscrit dans cette mission d'accompagnement des filières REP par l'ADEME.

1.2. Contexte de l'étude

La réglementation encadrant la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage (VHU) s'est construite progressivement à partir de l'année 2000, avec la publication de la directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000. Cette directive a été transposée en droit français par le décret n°2003-727 du 1^{er} août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des VHU. Bien que le terme générique de « véhicules » ait pu laisser entendre une portée large, cette réglementation ne concernait à l'origine que les voitures particulières, les camionnettes et les cyclomoteurs à trois roues, tels que définis à l'article R.311-1 du Code de la route.

Depuis cette première structuration, le cadre juridique de la filière VHU a connu une transformation profonde avec l'adoption de la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (dite loi AGEC). Cette loi a réformé en profondeur la gouvernance des filières de gestion des déchets en renforçant le principe de responsabilité élargie du producteur (REP) et en instaurant, pour la première fois, une obligation explicite de mise en place d'une filière REP dédiée aux véhicules.

L'article 62 de la loi AGEC a élargi le champ d'application de cette filière, à compter du 1^{er} janvier 2022, aux véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi qu'aux quadricycles à moteur. Ces véhicules sont définis à l'article R.311-1 du Code de la route, sous la catégorie L, intitulée « véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur ». Cette extension couvre notamment les scooters, motos, tricycles motorisés, quads et autres petits véhicules motorisés, jusqu'alors exclus du champ réglementaire. Elle vise à assurer leur prise en charge dans des conditions équivalentes à celles des voitures particulières et des camionnettes, en garantissant leur dépollution, leur traitement et leur valorisation dans un cadre structuré et contrôlé.

Pour mettre en œuvre cette réforme, le décret n°2022-1495 du 24 novembre 2022 est venu établir le cadre réglementaire applicable à la filière REP des véhicules hors d'usage. Ce décret précise les obligations des producteurs, les modalités d'agrément des éco-organismes et des systèmes individuels, ainsi que le rôle des différents acteurs impliqués dans la gestion des VHU.

En application du décret précité, l'arrêté du 20 novembre 2023, portant cahiers des charges des éco-organismes, des systèmes individuels et des organismes coordonnateurs, a été publié afin de décliner concrètement les modalités de mise en œuvre de la filière des véhicules. Ce texte précise les obligations opérationnelles que doivent respecter les éco-organismes et systèmes individuels agréés par l'État pour organiser la collecte, le traitement et la valorisation des véhicules hors d'usage (VHU) issus des véhicules mis sur le marché. Il fixe notamment les objectifs de performance en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation, les exigences de couverture territoriale, les modalités de contractualisation avec les opérateurs de traitement (centres VHU et broyeurs), ainsi que les règles relatives à la traçabilité des flux, aux dispositifs de contrôle, à l'information du public et à la lutte contre les pratiques illégales.

Plus récemment, une proposition de règlement européen a été publiée afin de renforcer le cadre réglementaire applicable à la conception des véhicules et à la gestion de leur fin de vie. Ce texte vise à modifier les règlements (UE) 2018/858 et 2019/1020, et à abroger la directive 2000/53/CE actuellement en vigueur. Son objectif est double : harmoniser les exigences applicables aux États membres en matière d'économie circulaire et moderniser en profondeur la réglementation encadrant la fin de vie des véhicules. L'une des principales évolutions introduites par cette proposition réside dans l'élargissement du champ d'application à de nouvelles catégories de véhicules, jusqu'ici exclues du périmètre réglementaire.

En complément des véhicules légers (catégories M1 et N1), ainsi que des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur (catégorie L), déjà couverts par le cadre actuel, le texte propose d'intégrer les véhicules lourds. Seraient ainsi concernés les véhicules de transport de personnes des catégories M2 et M3 (notamment les autobus et autocars), les véhicules de transport de marchandises des catégories N2 et N3 (camions et poids lourds), ainsi que les remorques de la catégorie O.

La filière de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) pour les catégories M1 (voitures particulières) et N1 (véhicules utilitaires légers) est en place depuis plus de vingt ans. Elle bénéficie d'une structuration robuste, soutenue par un cadre réglementaire clair, une gouvernance consolidée, et une connaissance fine de ses acteurs et de ses flux. Cette maturité repose notamment sur un important travail collaboratif entre les pouvoirs publics, les professionnels du secteur et les opérateurs agréés, ainsi que sur de nombreuses études et données issues des déclarations annuelles des centres VHU et des broyeurs. L'étude réalisée par l'ADEME en 2020 sur l'état des lieux du traitement des deux-roues, trois-roues et quadricycles hors d'usage en France illustre cette dynamique : elle a permis de cartographier précisément les flux, d'identifier les pratiques opérationnelles, les points de blocage et les leviers de progrès pour les nouvelles catégories de véhicules intégrées à la filière REP VHU.

À l'inverse, la situation est très différente pour les véhicules lourds, qui ne sont à ce jour pas couverts par le périmètre réglementaire de la filière REP. Les entités qui assurent actuellement le traitement de ces véhicules sont insuffisamment identifiées et documentées. On observe l'existence d'une activité effective de démantèlement, de récupération ou de valorisation de ces véhicules, souvent réalisée par des opérateurs spécialisés, parfois en lien avec d'autres secteurs (maintenance industrielle, transport, poids lourds, etc.). Certaines de ces installations respectent les prescriptions applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), mais d'autres opérateurs évoluent dans un cadre plus informel ou marginal, avec un niveau de conformité réglementaire très incertain. Cette hétérogénéité des pratiques, couplée à l'absence de données consolidées et d'un recensement exhaustif des acteurs, rend difficile l'évaluation de la structuration réelle du secteur.

2. Les attentes de l'ADEME vis-à-vis de la prestation ou des prestations à réaliser

2.1. Finalités et objectifs

La méconnaissance globale de l'organisation actuelle de la fin de vie des véhicules lourds constitue un frein majeur à l'anticipation de la mise en œuvre opérationnelle de l'extension du règlement européen en préparation. Il est donc impératif de disposer d'un état des lieux complet, à jour et objectif du traitement de ces véhicules hors d'usage, hors du champ déjà couvert par la réglementation française. L'étude devra ainsi se concentrer prioritairement sur les véhicules lourds nouvellement visés par le projet de règlement européen, à savoir : les autobus et autocars (catégories M2 et M3), les poids lourds et utilitaires lourds (catégories N2 et N3), ainsi que les remorques (catégorie O).

Le premier objectif de l'étude est de disposer d'un état des lieux du marché actuel de ces véhicules, de ses acteurs, du parc en circulation et de leur évolution prévisible d'ici 5 ans, 10 ans et 20 ans.

Le deuxième objectif est d'évaluer le niveau de maturité de l'organisation actuelle de la filière de collecte, de dépollution, de traitement et de valorisation pour chacune des catégories de véhicules concernées. Il s'agira notamment d'identifier les acteurs impliqués, de caractériser les pratiques opérationnelles en place, d'analyser et de quantifier les différents flux de véhicules hors d'usage (y compris vers des pays étrangers), d'examiner les circuits de reprise ainsi que les logiques économiques associées. Cette analyse devra également permettre d'apprécier le degré de conformité aux exigences réglementaires existantes et d'identifier les freins et leviers à une structuration progressive de la filière. L'objectif final est de qualifier le potentiel de montée en puissance de cette filière en vue de répondre aux obligations fixées par le futur règlement européen.

2.2. Périmètre de la prestation

L'étude portera sur l'ensemble des véhicules visés par l'extension de la proposition de règlement européen, à l'exception de ceux déjà couverts par la réglementation française actuelle, à savoir les véhicules légers (catégories M1 et N1) ainsi que les véhicules de la catégorie L (deux-roues, trois-roues motorisés et quadricycles). Le périmètre retenu vise donc spécifiquement les véhicules lourds, incluant les véhicules de transport de personnes des catégories M2 et M3 (autobus, autocars), les véhicules utilitaires lourds des catégories N2 et N3 (poids lourds), ainsi que les remorques de la catégorie O.

L'étude devra également inclure un focus spécifique sur les véhicules dits « multi-étapes », c'est-à-dire assemblés successivement par différents constructeurs, carrossiers ou équipementiers dont la traçabilité, la responsabilité des différents acteurs et les modalités de traitement en fin de vie soulèvent des enjeux techniques, réglementaire et organisationnels spécifiques.

L'étude couvrira l'ensemble du territoire y compris les territoires ultramarins. Pour chacune des parties de l'étude, un focus sera systématiquement fait sur chacun de ces territoires (La Réunion, Mayotte, Guadeloupe, Martinique, Guyane, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon)

2.3. Détail de la prestation attendue

2.3.1 Marché, parcs et acteurs

L'étude visera à détailler le marché des véhicules (neufs et d'occasion) correspondant aux différentes catégories mentionnées au paragraphe 2.2 ci-dessus, en distinguant, dans la mesure du possible, les types d'énergie utilisés :

- Acteurs (constructeurs français, importateurs, ...) distinguant le cas échéant les fabricants des assembleurs, les équipementiers, etc. ;
- Volumétrie d'entrée et de sortie du marché annuel (nombre de véhicules, tonnages, avec un focus sur l'outre-mer ...) et évolution prévisible aux horizons 5, 10 et 20 ans ;
- Volume des véhicules importés et exportés et les évolutions prévisionnelles aux horizons 5, 10 et 20 ans.

- Parc en circulation (nombre de véhicules, âge, répartition par département y compris l'outre-mer ...) et évolution prévisible aux horizons 5,10 et 20 ans.
- Un état des lieux des usages

Le prestataire devra rechercher des données les plus précises possibles notamment s'agissant des différents types de motorisation et du développement attendu de la mobilité électrique.

Si les modalités d'homologation et d'immatriculation diffèrent entre les différentes catégories de véhicules listées au paragraphe 2.2 ci-dessus, le prestataire devra réaliser un état des lieux détaillé de ces procédures.

Il cherchera à clarifier le concept de « véhicules multi-étapes » :

- Identification des différents acteurs intervenant (constructeurs, carrossiers, équipementiers) ;
- Définition des rôles et responsabilités dans la procédure d'homologation
- Définition des rôles et responsabilités dans la mise sur le marché ;
- Inventaire des fonctions et transformations subies par ces véhicules au cours de leur vie ;
- Prise en compte des véhicules spéciaux (ex : food trucks, camions de pompiers, balayeuses, ...).

S'agissant des remorques, le prestataire cherchera à distinguer les remorques autopropulsées et celles qui ne le sont pas.

Il clarifiera le cas des caravanes et des camping-cars.

Le candidat pourra développer dans son offre d'autres critères qui lui semblent importants d'étudier pour décrire le marché des véhicules lourds et le parc en circulation.

2.3.2 Description technique des véhicules

L'étude visera à décrire précisément les véhicules des différentes catégories listées en 2.2 ci-dessus :

- Composition matière (métaux ferreux, non ferreux, plastiques, caoutchouc, verre, batteries, etc.) avec si possible la part relative de chaque matière en pourcentage ;
- Masse unitaire des véhicules (avec analyse de la dispersion) ;
- Motorisation (avec le développement de l'hybridation et de la mobilité électrique) avec la part respective de chaque type de motorisation et une évaluation de leur évolution prévisible aux horizons 5,10 et 20 ans ;
- Equipements spécifiques de certains véhicules et contraintes s'agissant du traitement en fin de vie (matériaux d'isolation, fluides de climatisation, besoins de dépollution spécifiques, etc.) ;
- Développement de l'écoconception.

Le candidat pourra développer dans son offre d'autres critères qui lui semblent importants d'étudier sur le volet technique des véhicules.

2.3.3 Spécificités réglementaires

L'étude visera à identifier les réglementations spécifiques s'appliquant aux différentes catégories de véhicules listées en 2.2 ci-dessus.

Le prestataire procédera à une analyse de l'éventuel impact de ces réglementations sur la conception des véhicules et sur le traitement des véhicules en fin de vie (voire sur la possibilité d'export des véhicules pendant leur vie).

La nécessité d'immatriculer les véhicules sera examinée notamment pour les remorques.

2.3.4 Usage des véhicules

Par catégorie de véhicules listées au point 2.2 du présent cahier des charges, l'étude visera à identifier les différents types d'acteurs utilisant ces véhicules (entreprises de transport ou de livraison de

marchandises, transport urbain, interurbain, etc.) et estimera la part du marché et du parc en circulation pour chacun d'entre eux.

Le prestataire décrira avec la plus grande précision possible les conditions d'utilisation des véhicules ainsi que leur renouvellement. Il s'attachera à quantifier la durée d'usage des véhicules en France et à préciser dans quelles conditions, ou selon quelles modalités, ces véhicules sont exportés pour une seconde vie dans d'autres pays. Pour chaque catégorie mentionnée, il établira un état des lieux des flux d'exportation vers d'autres pays européens ainsi qu'en dehors de l'Union européenne.

Par ailleurs, il évaluera le niveau de maturité et d'organisation des processus d'exportation, ainsi que les éventuelles adaptations techniques apportées pour rendre les véhicules conformes à une utilisation dans des conditions locales parfois sensiblement différentes. Il fournira également des exemples précis d'exportations particulièrement bien organisées, considérées a priori comme satisfaisantes.

Le prestataire cherchera à évaluer, par catégorie de véhicule, la volumétrie annuelle de l'export et les principales destinations (UE et hors UE). Il tentera d'évaluer l'évolution prévisible du marché de l'export aux horizons 5, 10 et 20 ans.

Le prestataire décrira également qui sont les acteurs de l'entretien et de la réparation de ces différentes catégories de véhicules en France (garages intégrés, garages indépendants, franchisés, concessionnaires et succursales, etc.). Il cherchera à évaluer la part de ces professionnels exerçant une activité de traitement de véhicules hors d'usage sans connaître le cadre réglementaire de cette activité.

Le prestataire devra inclure dans son offre un focus spécifique sur les pratiques relatives aux pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), afin de fournir un état des lieux des pratiques en amont et en aval.

Le candidat pourra développer dans son offre d'autres critères qui lui semblent importants d'étudier sur l'usage des véhicules, leur entretien et leur export en occasion.

2.3.5 Collecte et traitement des véhicules hors d'usage

Dans cette partie, il s'agira de décrire l'organisation de la filière existante de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage des différentes catégories listées en 2.2 ci-dessus.

Le prestataire cherchera à évaluer la part et le nombre des véhicules hors d'usage de ces catégories prises en charge par les centres VHU traitant des véhicules des catégories M1 et N1 et celle prise en charge (ainsi que le nombre et le tonnage) par des centres de traitement spécialisés.

Il veillera à identifier les centres de traitement spécialisés et recherchera les informations suivantes :

- Capacité de traitement ;
- Taille de l'entreprise (nombre d'employés, ...) ;
- Référencement (assureurs/SRA notamment, ...) ;
- Certifications éventuelles ;
- Conformité réglementaire (classement ICPE, ...) ;
- Habilitation au SIV (système d'immatriculation des véhicules) ;
- Localisation (adresse) ;
- Autres activités éventuelles exercées (dépannage, entretien, réparation, ...) ;
- Niveau de développement (formation des opérateurs, équipements, pièces de réutilisation, marketing, ...)
- Clientèle amont (fournisseurs de véhicules hors d'usage)
- Clientèle aval (clients pour les matières et les pièces de réutilisation) ;
- Nom et coordonnées du dirigeant.

Le candidat devra établir, pour chacune des catégories, la répartition des véhicules pris en charge selon leur origine de collecte (assureurs, particuliers, entreprises, etc.), en distinguant les centres spécialisés de ceux traitant d'autres types de véhicules.

Le prestataire pourra compléter cette liste de critères dans son offre.

Il identifiera et décrira :

- Les contraintes logistiques spécifiques liées à la collecte des véhicules hors d'usage sur leurs lieux de détention (il évaluera la part des véhicules devant faire l'objet d'une collecte sur le lieu de détention vs celle étant apportée directement dans les sites de traitement) ;
- Les procédures de dépollution spécifiques aux véhicules lourds (extraction des fluides, retrait des composants dangereux, ...) ;
- Les techniques de démantèlement/traitement ;
- Les spécificités liées aux équipements embarqués (ex : systèmes frigorifiques, dispositifs électriques et électroniques, équipements de sécurité...) ;
- Les spécificités liées aux motorisations particulières (hybridation, électrification partielle ou complète, autre) et aux carburants alternatifs utilisés (GPL, GNV, etc.) ;
- Les spécificités de traitement de véhicules spéciaux (véhicules de secours, balayeuses, bennes à ordures, etc.) ;
- Les filières de valorisation des matières issues du traitement ;
- Les matières dont la valorisation pose un problème (absence de filière de recyclage voire de valorisation énergétique) en raison des polluants éventuels présents dans les matières (RFB, Gaz fluorés dans les mousses isolantes, etc.)
- Le marché de la pièce de réutilisation.

Le prestataire devra intégrer dans son offre un focus spécifique sur le cas des véhicules accidentés, afin de détailler la procédure de leur prise en charge ainsi que les éventuelles spécificités ou différences que ces véhicules peuvent entraîner en matière de traitement et valorisation.

Plus spécifiquement sur la pièce de réutilisation, le prestataire détaillera l'importance du marché, évaluera sa maturité et les perspectives de développement aux horizons 5,10 et 20 ans. Il cherchera à identifier la typologie des clients, s'ils sont principalement en France, dans d'autres pays de l'UE ou hors UE. Dans la mesure du possible, il listera les pièces de réutilisation les plus fréquemment démontées des véhicules hors d'usage.

Il évaluera également l'importance du marché de la remanufacture pour certaines pièces extraites des véhicules hors d'usage (nature des pièces, nombre d'entreprises de remanufacture en France, dans l'UE, nom et localisation des entreprises, capacité de traitement, etc.).

Le prestataire cherchera à évaluer les conditions économiques de fonctionnement de la filière de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage de ces catégories. Il essaiera de déterminer si cette filière est rentable ou si elle nécessiterait un soutien financier, par exemple dans le cadre de la mise en œuvre d'une filière à responsabilité élargie du producteur (REP). Il tentera d'indiquer si ce dernier constat est partagé pour l'ensemble des véhicules ou si certaines catégories de véhicules sont plus particulièrement visées par des coûts de collecte et/ou de traitement plus élevés.

La part des recettes liée aux pièces de réutilisation/remanufacture et celle liée aux matières devront être estimées.

Le candidat pourra développer dans son offre d'autres critères qui lui semblent importants d'étudier pour décrire la filière de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage des catégories visées.

2.4. Méthodologie de réalisation de la prestation

Le prestataire effectuera une recherche bibliographique. Il recensera les études, bases de données, rapports et publications académiques ou institutionnelles relatives aux véhicules visés par la présente étude. Il est porté à la connaissance du candidat que certains travaux ont déjà été réalisés et que les livrables correspondants pourront être mis à sa disposition :

- Etude de la caractérisation des véhicules industriels hors d'usage (SURPLUS INDUSTRIES – 2021 - Financement ADEME) ;
- Etude fin de vie des matériels lourds hors d'usage (CIDER ENGINEERING – 2017) ;
- Etude du recyclage des poids lourds (RENAULT TRUCKS – 2021 – Financement ADEME)
- Etude sur l'utilisation de pièces issues de l'économie circulaire (ADEME 2024)

Il analysera les articles de presse et communiqués de presse spécialisés.

Le prestataire consultera tous les acteurs de la filière dont :

- Les fabricants, équipementiers, de véhicules ;
- Les entreprises de maintenance et de réparation des véhicules ;
- Les transporteurs de marchandises et de personnes ;
- Les pouvoirs publics ;
- Les principaux syndicats professionnels ;
- Les centres de collecte/traitement spécialisés ;
- Les centres VHU qui traitent des véhicules des catégories M1 et N1 ;
- Les compagnies d'assurance.

Le candidat pourra proposer, dans son offre, l'intégration d'autres acteurs qu'il estime pertinents à interroger.

Le candidat proposera dans son offre une méthode de travail permettant d'assurer la consultation de l'ensemble des parties prenantes impliquées et d'un bon niveau de retour des personnes consultées. La liste nominative des personnes interrogées avec leurs coordonnées complètes (téléphone, mail) figurera en annexe du rapport final.

3. Organisation et pilotage de la prestation

3.1. Encadrement et suivi de la prestation

Une lettre de mission en français sera adressée par l'ADEME au prestataire au démarrage des travaux.

Le comité de pilotage (COPIL) de l'étude sera constitué d'un ou plusieurs représentants :

- de l'ADEME ;
- du Ministère en charge de l'environnement (DGPR) ;
- du Ministère des finances (DGE).

Le COPIL se réunira à trois reprises : lors du lancement de la mission, à la fin de la mission et une fois en cours de mission.

Il sera également constitué un comité de suivi (COSUI) de l'étude comprenant, a minima et outre les membres du COPIL, un ou plusieurs représentants des différentes parties prenantes (transporteurs privés de biens et marchandises, entreprises de traitement, constructeurs-fabricants, entreprises de transport public urbain etc.). Le candidat pourra, dans son offre, faire des propositions, en les argumentant, pour compléter la liste des membres du comité de suivi. L'ADEME restera toutefois le seul décisionnaire sur la composition du COSUI.

Le COSUI se réunira à trois reprises : lors du lancement de la mission, à la fin de la mission et une fois en cours de mission. Les réunions se tiendront après les réunions du COPIL.

3.2. Calendrier de réalisation des prestations

La durée totale de la prestation est fixée à 12 mois à compter de la date de notification du marché. Le prestataire rédigera :

- un rapport intermédiaire ;
- Un rapport final comprenant l'ensemble des parties de l'étude.

Le rapport intermédiaire devra être remis dans un délai de 5 mois à compter de la date de notification du marché.

Le rapport final provisoire devra être remis dans un délai de 9 mois à compter de la date de notification du marché. La phase de validation du rapport aura une durée de deux mois. Le rapport final définitif et sa synthèse seront remis à l'ADEME dans un délai de 11 mois.

Le rapport final (obligatoirement au format Word) respectera la charte ADEME (qui sera communiquée au prestataire au démarrage des travaux) et sera accompagné d'une synthèse comprenant un maximum de 15 pages et d'une série de diapositives au format Powerpoint modifiable (30 diapositives maximum).

L'ensemble des éventuels fichiers de données (sous Excel) sera également transmis à l'ADEME dans le même délai de 11 mois.