

Investissements d'avenir

Accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants

Appel à projets

Transports et mobilité durable

L'appel à projets est ouvert le 04 janvier 2018 et se clôture le 31 décembre 2018 à 15h00.

Les projets peuvent être soumis pendant toute la période d'ouverture de l'appel à projets (ci-après « AAP »).

Le présent document décrit les modalités de l'AAP pour les interventions en aides d'Etat.

Table des matières

I.	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJET	3
II.	ORGANISATION ET ELIGIBILITE DU PROJET	3
A.	CRITERES D'ELIGIBILITE DES PROJETS	3
B.	CRITERES D'ELIGIBILITE RELATIFS AUX PARTENAIRES	4
C.	ACCORD DE CONSORTIUM	5
III.	FINANCEMENT DU PROJET	5
A.	COUTS ELIGIBLES ET RETENUS	5
B.	TAUX D'AIDE POUR LES BENEFICIAIRES SOUMIS AU SECTEUR CONCURRENTIEL	5
C.	TAUX D'AIDE POUR LES AUTRES BENEFICIAIRES	6
D.	MODALITES DE REMBOURSEMENT POUR LES BENEFICIAIRES D'AVANCES REMBOURSABLES	7
IV.	CRITERES DE SELECTION ET DE FIXATION DU NIVEAU DE FINANCEMENT	7
V.	LABEL POLE DE COMPETITIVITE (OPTIONNEL)	9
VI.	COMPOSITION DES DOSSIERS	10
VII.	PROCESSUS DE SELECTION	10
VIII.	CONFIDENTIALITE	11
IX.	SOUMISSION DES PROJETS	11

Documents relatifs à l'AAP

1. Cadrage stratégique

- [Programmation pluriannuelles de l'énergie \(PPE\)](#)
- [Stratégie de développement de la mobilité propre](#)
- [Assises de la mobilité](#)
- [Projet de stratégie nationale pour le véhicule automatisé](#)
- Stratégie nationale pour la logistique
- Annexe indicative des thématiques notamment visées dans cet AAP

2. Conditions Générales et Particulières d'investissements d'avenir

3. Dossier de candidature

4. Base de données des coûts du projet

Pour information, une FAQ est disponible au lien suivant : www.ademe.fr/IA_faq

I. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJET

Le présent appel à projet (AAP) s'inscrit dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA). Il vise à financer des projets de recherche, de développement et d'innovation portés par des entreprises implantées sur le territoire national et exploitant les travaux et les résultats issus des laboratoires de recherche publique, des structures de valorisation de la recherche ou des instituts de recherche implantés sur le territoire national.

Seuls les projets s'inscrivant dans la thématique des transports, de la logistique et de la mobilité durables sont éligibles à cet AAP.

L'AAP a pour objectif de sélectionner des projets industriels développant des technologies, des services et/ou des solutions ambitieuses, innovantes et durables en matière de transport (passagers ou marchandises), de logistique et de mobilité. Ils conduisent à un développement économique ambitieux des entreprises qui les développent.

II. ORGANISATION ET ELIGIBILITE DU PROJET

A. Critères d'éligibilité des projets

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

- Le projet vise le marché des transports, de la logistique et de la mobilité durables : technologies ou services, passagers ou marchandises des transports routier, ferroviaire et guidé, maritime et fluvial, aéronautique, multimodal et/ou des infrastructures en interface directe avec le système de transport objet du projet.
- Le projet se fonde sur une propriété intellectuelle développée par un laboratoire public ou un institut de recherche indépendant (tels que notamment un IRT, un ITE ou un institut Carnot) dans le cadre d'un projet antérieur soutenu financièrement sur fonds publics.

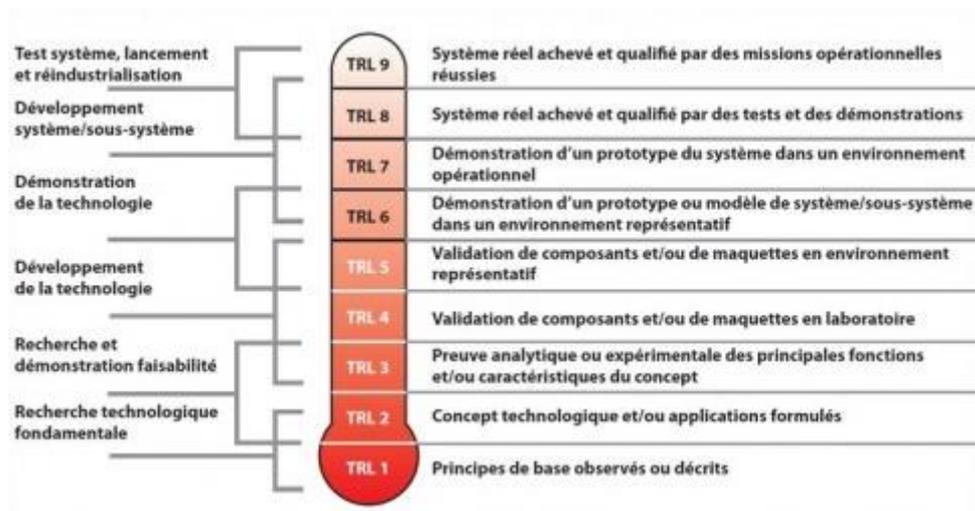
Le soutien financier public peut avoir été national, régional ou extranational (par exemple FEDER), sous forme d'aides d'Etat ou de dotation d'Etat à un établissement public de recherche.

- La propriété intellectuelle sur laquelle se fonde le projet déposé à cet AAP est d'un niveau de maturité compris entre un TRL (Technology Readiness Level) de niveau 3 et 5 (cf. échelle de niveau de maturité TRL ci-dessous).
- Le projet permet de développer des équipements, sous-systèmes ou services innovants et compétitifs valorisant ces technologies.

Les dépenses du projet déposé à cet AAP incluent des phases de démonstrations pré-commerciales de biens et services destinés aux marchés du transport et de la mobilité durable, d'un TRL 6 au moins.

L'un des objectifs finaux du projet est de démontrer la capacité du porteur à commercialiser les solutions ainsi développées (soit directement à des consommateurs finaux, soit à d'autres entreprises).

- Les projets de déploiement de ces solutions ou de réalisation des infrastructures soutenant ces solutions ne sont pas éligibles à cet AAP.



Echelle de niveau de maturité TRL

B. Critères d'éligibilité relatifs aux partenaires

Pour être éligibles, les partenaires doivent satisfaire simultanément aux critères suivants :

- Le coordinateur du projet, ou le porteur dans le cas d'un projet mono-partenaire, doit être une entreprise. Dans le cadre d'un consortium, celui-ci n'excède pas cinq partenaires formulant une demande d'aide à cet AAP.
- Chacun des partenaires du projet sollicitant un financement public est domicilié sur le territoire national (déclaré au registre du commerce ou détenteur d'un numéro de SIRET).
- Dans le cas général, le projet implique en tant que partenaire un ou plusieurs laboratoires de recherche public, instituts de recherche ou structures de valorisation de la recherche implantés sur le territoire national.
- Dans le cas général, le montant des dépenses engagées par les établissements de recherche représente au moins 20% du coût total du projet sous forme de coûts directs¹.
- Aucun partenaire sollicitant un financement public ne peut présenter un total de coûts représentant moins de 5% de l'assiette de coûts total du projet.

Les bénéficiaires d'une aide du PIA doivent présenter une situation financière saine, être à jour de leurs obligations fiscales et sociales, ne pas être considérés comme entreprises en difficulté au sens de la réglementation européenne et ne doivent pas faire l'objet d'une procédure collective en cours. **Pour chaque entreprise, le montant cumulé de l'aide versée ne peut excéder le montant des capitaux propres² à la date du versement.** Les comptes certifiés de moins de quinze mois à la date de versement ou, à défaut, un arrêté comptable de moins de trois mois certifié par un commissaire aux comptes ou, à défaut, par un expert-comptable, seront demandés préalablement à ce versement qui pourra être effectué **sous réserve d'une analyse complémentaire réalisée par l'ADEME.**

¹ De façon dérogatoire, un établissement de recherche peut être placé en sous-traitance d'une entreprise partenaire du projet s'il démontre son incapacité financière à être lui-même partenaire du projet. Dans ce cas, les coûts de sous-traitance seront pris en compte pour le montant des dépenses engagées.

² Le montant des capitaux propres est défini comme la somme exclusive des capitaux propres (ligne DL au passif du bilan) et des comptes courants d'associés non exigibles avant la fin du projet (sous réserve de fourniture de la convention de compte courant démontrant la non-exigibilité de ces montants avant la fin du projet). Le montant des capitaux propres au dépôt du projet est à justifier par la fourniture des documents financiers spécifiés dans le dossier de candidature.

Les porteurs de projet doivent présenter un plan de financement équilibré sur la durée du projet, des capitaux propres en cohérence avec l'importance des travaux et expliciter la nature et l'origine publique ou privée des financements prévus.

C. Accord de consortium

Le partenariat sera formalisé par le biais d'un accord de consortium. Le coordonnateur assure le suivi de l'exécution opérationnelle et financière du projet.

Est appelée partenaire du projet toute entité signataire de l'accord de consortium. Un projet d'accord de consortium portant sur les principes liés à la réalisation du projet, et notamment sur les règles applicables en matière de propriété intellectuelle et d'exploitation des résultats, est fourni lors du dépôt du projet. L'accord de consortium signé conditionne le premier versement des aides suivant le versement de l'avance à notification.

III. FINANCEMENT DU PROJET

A. Coûts éligibles et retenus

Les critères d'éligibilité des coûts des projets sont précisés dans le régime d'aides de l'ADEME exempté de notification n° SA.40266 relatif aux aides à la RDI et à la protection de l'environnement ainsi que dans la FAQ disponible sur le site ADEME de l'AAP.

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de dépôt du dossier auprès de l'ADEME, étant entendu que les dépenses engagées avant la notification des conventions d'aide par l'ADEME le sont au risque des bénéficiaires.

Sont instruits les projets dont le coût total est d'au moins 2 millions d'euros.

L'ensemble des coûts relatifs au projet doit être détaillé dans le dossier de demande d'aide. Dans le cadre de l'instruction du projet, l'ADEME détermine les coûts éligibles et retenus pour le financement par le PIA et établit une classification des dépenses selon leur nature Recherche industrielle (RI) ou Développement expérimental (DE).

Les frais connexes sont les dépenses qui concourent à la réalisation du projet sans toutefois pouvoir être directement attribués à celui-ci. **Le montant forfaitaire de ces dépenses est égal à 20% des salaires de personnel internes.**

Les dépenses déjà soutenues par un autre financement public ne sont pas éligibles à l'assiette des travaux dans le cadre de cet appel.

B. Taux d'aide pour les bénéficiaires soumis au secteur concurrentiel

Dans le cas général, le régime d'aide retenu est le régime d'aides de l'ADEME exempté de notification n° SA.40266 relatif aux aides à la Recherche, au Développement et à l'Innovation (RDI) dans le cadre du PIA.

La somme des financements publics doit respecter le taux d'aide maximal fixé par le régime d'aide de l'ADEME relatif aux aides à la RDI.

A partir de 15 M€ d'aide pour un bénéficiaire dans le cadre du projet présenté, l'aide peut faire l'objet d'une notification individuelle obligatoire auprès de la Commission européenne³.

³ Les seuils de notification individuelle sont visés à l'article 4 du Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC) n°651/2014 du 17 juin 2014.

Sur la base de la classification des dépenses éligibles et retenues selon leur nature Recherche industrielle (RI) ou Développement expérimental (DE), l'ADEME détermine une aide maximum dans la limite des taux d'intervention au sens de la réglementation européenne et présentés ci-dessous :

Catégorie d'entreprise au sens communautaire	Activités de recherche	
	RI	DE
Grandes entreprises	50%	25%
Moyennes entreprises	60%	35%
Petites entreprises	70%	45%

Dans le cas général, les activités du projet réalisées au titre de la RI sont aidées sous forme de subvention, celles réalisées au titre du DE sont aidées sous forme d'avances remboursables.

Aucune aide de moins de 200 000 € ne sera attribuée à un partenaire de type Grande Entreprise.

C. Taux d'aide pour les autres bénéficiaires

Pour les collectivités locales et assimilées, les établissements publics et assimilés et les organismes de recherche et assimilés, l'aide est principalement accordée sous forme de subventions.

Pour les établissements de recherche, quel que soit leur statut, et remplissant une mission d'intérêt général en consacrant une part prépondérante de leur activité à la R&D⁴, les aides sont accordées sous forme de subvention dans la limite de 100% des coûts marginaux⁵. Tout organisme de ce type peut néanmoins, s'il en fait la demande, être pris en charge à 40% des coûts complets. Le responsable légal de l'organisme devra préalablement attester sur l'honneur qu'il possède une comptabilité analytique lui permettant de justifier des coûts présentés dans l'assiette de dépenses. La prise en charge des coûts complets pour cet organisme sera définitive pour l'ensemble des appels à projets des dispositifs de soutien public dont l'opérateur est ADEME.

Les établissements de recherche non majoritairement financés par des fonds publics, même s'ils consacrent une part prépondérante de leur activité à la R&D, sont financés selon les règles applicables aux entreprises. Ils ne pourront pas être considérés comme porteurs des projets (ou chefs de file du consortium).

Chaque bénéficiaire d'une aide sera signataire d'une convention bilatérale avec l'ADEME.

⁴ Les aides accordées aux établissements de recherche s'inscrivent dans le cadre du régime cadre exempté de notification N° SA.40391 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2020 et financent des activités non économiques. Elles ne constituent pas une aide d'Etat (Annexe V du régime). Pour s'inscrire dans le cadre de l'annexe V, les établissements de recherche doivent répondre à la définition des organismes de recherche et de diffusion des connaissances au sens de l'annexe I du régime d'aide SA.40391.

⁵ On entend par « coût marginal », d'une part, les dépenses réelles additionnelles, spécifiques à la mise en œuvre du projet, d'autre part, les charges d'amortissement des équipements dédiés à ce projet. Les frais généraux ou indirects ne sont pas inclus dans ces dépenses réelles et sont calculés forfaitairement.

D. Modalités de remboursement pour les bénéficiaires d'avances remboursables

Dans le cas général, les modalités de remboursement des avances remboursables sont les suivantes :

- Remboursement de 100% de la valeur actualisée nette des avances remboursables versées dès l'atteinte d'un élément déclencheur (premier euro de chiffre d'affaires réalisé ou première unité d'œuvre produite dans le cadre d'un démarrage série intégrant cette unité d'œuvre⁶).

Ce remboursement débute 2 ans après l'atteinte de l'élément déclencheur et s'effectue en 4 échéances annuelles, fixes et identiques, au taux d'actualisation⁷ fixé par la Commission européenne et applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage. Si l'élément déclencheur précisé ci-dessus n'est pas atteint dans un délai de 5 ans postérieurement à la fin des travaux de développement, l'avance remboursable devient acquise au porteur de projet, à l'exception d'un montant⁸, qui couvre l'acquis technique du projet ;

et,

- En cas de succès commercial du projet, remboursement complémentaire de 30% de la valeur actualisée nette des avances remboursables versées dès le franchissement d'un seuil de chiffre d'affaires réalisé ou de production cumulée d'unités d'œuvre dans un délai inférieur à 6 ans après l'atteinte de l'élément déclencheur du premier point.

Ce remboursement s'effectue typiquement en 2 échéances annuelles, fixes et identiques, au taux d'actualisation fixé par la Commission européenne et applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage.

Des critères permettant de définir l'atteinte des seuils de remboursement de l'aide sont définis au cas par cas et précisés dans les conventions de financement. D'une manière générale, les modalités de remboursement sont précisées dans les Conditions Générales et Particulières d'investissements d'avenir prévues entre l'ADEME et les bénéficiaires des aides, dont un modèle standard est joint en annexe.

Enfin, les partenaires souhaitant bénéficier des Conditions supplémentaires pour les aides individuelles⁹ prévues par l'Encadrement communautaire des aides d'Etat à la RDI font l'objet d'une procédure dérogatoire à cet appel à projets.

IV. CRITERES DE SELECTION ET DE FIXATION DU NIVEAU DE FINANCEMENT

Les effets positifs attendus et démontrés du projet sur les critères suivants sont utilisés pour sélectionner les meilleurs projets parmi ceux présentés, et éventuellement pour moduler le niveau d'intervention publique accordé au projet.

⁶ Dans les cas exceptionnels où l'instruction du projet ne permet pas de déterminer un succès commercial sur la base de critères objectifs, transparents et auditables, le remboursement est intégralement fonction de l'avancement du projet. Le remboursement, en valeur actualisée nette de l'avance remboursable versée, s'effectue au taux de référence fixé par la Commission européenne et applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage et, dans le cas général, en 3 échéances annuelles, fixes et identiques.

⁷ Taux d'actualisation = taux de base IBOR à 1 an majoré de 100 points de base (communication 2008/C 14/02 de la Commission européenne)

⁸ Déterminé selon les modalités précisées dans les « Conditions Générales et Particulières d'investissements d'avenir »

⁹ Chapitre 4.5.2 de l'Encadrement communautaire des aides d'Etat à la RDI n° 2014/C 198/01 du 27 juin 2014.

Contenu innovant

- Développement de nouveaux produits ou services, à fort contenu innovant et valeur ajoutée, conduisant à une mise sur le marché et à la génération de retombées économiques ;
- Comparaison des innovations technologiques ou non-technologiques (offre, organisation, modèle d'affaire) proposées à un état de l'art international ;

Critères d'éco-conditionnalité du projet

- Pertinence du projet par rapport aux enjeux écologiques et énergétiques (caractère éco-conditionnel du projet, voir tableau à compléter dans le dossier de candidature). En particulier, chaque projet doit expliciter sa contribution au développement durable, en présentant les effets quantifiés, autant que faire se peut, positifs, neutres ou négatifs, estimés pour les axes ci-dessous :
 - utilisation, avec ou sans production, d'énergies renouvelables ;
 - efficacité énergétique ;
 - climat via la réduction des gaz à effet de serre ;
 - pollution de l'air ;
 - qualité de l'eau ;
 - consommation des ressources ;
 - réduction des déchets ;
 - impact sur la biodiversité.

Retombées économiques et industrielles du projet

- Pertinence des objectifs commerciaux : les produits et services envisagés, les segments de marchés visés, l'analyse du positionnement des différents acteurs sur ces marchés et l'intérêt manifesté par les utilisateurs potentiels et leur implication aux stades de la conception ou du développement de ces nouveaux produits ou services ;
- Qualité du modèle économique (et notamment modèle de valorisation et d'exploitation et analyse TCO), du plan d'affaires (ventes prévisionnelles) et du plan de financement du projet et des activités postérieures permettant à la solution développée pendant le projet d'accéder au marché. Capacité à rembourser les avances remboursables à partir d'événements déclencheurs objectifs et mesurables ;
- Capacité de valorisation des travaux du projet notamment en termes de propriété intellectuelle (brevets, licences) ;
- Pertinence du projet par rapport aux enjeux industriels (impact sur les filières concernées, perspectives de développement, positionnement stratégique et analyse concurrentielle) ;

Impact du projet en termes d'emplois

- Localisation géographique des **travaux du projet**, y compris des tâches sous-traitées ;
- Localisation géographique **de l'industrialisation**, de la production et plus généralement, quantification des emplois générés **après** la réalisation du projet ;
- Perspectives de création, de développement ou de maintien d'activité pendant et à l'issue du projet pour les principaux bénéficiaires : implantation(s) et chiffre d'affaires concerné à 5 ans ;

- Perspectives de création ou de maintien de l'emploi : localisation et « Equivalent Temps Plein » d'emplois directs et indirects à 5 ans ;

Démonstration du caractère incitatif de l'aide sollicitée

- Démonstration de la nécessité de l'aide publique
- Démonstration de l'incitativité de l'aide publique
- Démonstration de la proportionnalité de l'aide publique
- Impact de l'aide publique sur la taille, la portée et la durée du projet

Impact sociétal du projet

- Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux (acceptabilité de sites ou de produits, impacts sanitaires, sécurité, qualité de vie, insertion).
- Impact sur la sécurité et la sûreté (des personnes et des biens)
- Impact sur la compétitivité hors coûts des entreprises

Qualité du consortium et de l'organisation du projet

- Solidité du plan de financement du projet et robustesse financière des partenaires, et notamment leur capacité financière à mener le projet.
- Pertinence et complémentarité du partenariat (nombre de partenaires adéquat, synergie et valeur ajoutée de tous les partenaires) ;
- Gouvernance, gestion et maîtrise des risques inhérents au projet, par exemple, degré d'avancement du projet d'accord de consortium ;
- Adéquation du programme de travail et du budget avec les objectifs du projet (définition des jalons, des résultats intermédiaires et des livrables) ;

Enfin, les documents attendus apportent suffisamment de précision dans les références et les arguments pour permettre d'évaluer sérieusement les aspects techniques et scientifiques, la justification des coûts du plan de travail ainsi que les perspectives industrielles et commerciales.

V. LABEL POLE DE COMPETITIVITE (OPTIONNEL)

Le projet peut être labellisé, au choix du porteur, par un ou plusieurs pôles de compétitivité. **Cette labellisation n'est en aucun cas obligatoire pour répondre à l'AAP.**

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.

La labellisation du projet par un pôle de compétitivité est une information portée à la connaissance des participants au processus d'instruction.

VI. COMPOSITION DES DOSSIERS

Le dossier à soumettre est constitué des pièces suivantes :

- Une déclaration de demande d'aide datée et signée par les représentants habilités du coordonnateur et des différents partenaires (version scannée) ;
- Pour les Grandes entreprises au sens de la réglementation européenne, la démonstration du caractère incitatif pour chaque partenaire se fait :
 - En complétant le paragraphe avec commentaires à ce sujet pour une demande d'aide publique **strictement inférieure à 5M€**;
 - Par la rédaction d'une démonstration du caractère incitatif pour une demande d'aide publique **supérieure ou égale à 5M€** ;
- L'acceptation des Conditions Générales d'investissements d'avenir de l'ADEME, datées et signées par les représentants habilités du coordonnateur et des différents partenaires (version scannée) ;
- Une présentation du projet, au format traitement de texte, détaillant les objectifs, la description générale, le plan de travail, le budget prévisionnel, le partenariat, les retombées économiques et industrielles et les impacts du projet ;
- Une description détaillée des tâches du projet, au format traitement de texte ;
- Les présentations des éventuelles PME partenaires, au format traitement de texte, détaillant l'actionnariat, l'activité actuelle et les financements de l'entreprise ;
- Une base de données présentant les coûts détaillés du projet pour tous les partenaires, au format Excel ou Open Office ;
- Un projet d'accord de consortium ;
- Des renseignements administratifs : relevé d'identité bancaire, extrait K-bis, liasses fiscales, catégorie d'entreprise au sens de la réglementation européenne, déclaration de financements publics perçus.
- Attestation de régularité fiscale et sociale

Les modèles de dossier de candidature et de base de données des coûts du projet, présentant notamment la liste exhaustive des documents à fournir, sont disponibles en téléchargement sur le site internet ADEME de l'appel à projets. Les projets incomplets ou ne respectant pas les formats de soumission ne sont pas recevables.

VII. PROCESSUS DE SELECTION

L'ADEME, en relation avec les ministères concernés, conduit une première analyse en termes d'éligibilité et d'opportunité des dossiers reçus. Cette analyse peut conduire à une courte audition des porteurs de projets avant le démarrage de l'instruction approfondie.

Un Comité de pilotage (COFIL), composé de représentants des ministères en charge de l'industrie, de la recherche, de l'environnement et des transports, décide en accord avec le CGI des projets qui entrent en phase d'instruction approfondie.

L'instruction est conduite sous la responsabilité de l'ADEME, en relation avec les ministères concernés, qui s'appuie sur des experts internes ou externes. Elle démarre lorsque le dossier de demande d'aide en réponse à l'appel à projets est **jugé complet**.

A l'issue de cette phase d'instruction, l'ADEME présente au COFIL ses conclusions qui comprennent ses recommandations et propositions écrites de soutien. Le COFIL rend un avis au Commissariat général à l'Investissement (CGI) sur le projet présenté.

La décision finale d'octroi de l'aide est prise par le Premier ministre, sur avis du CGI. Dans le cas général, cette décision intervient dans un délai de 3 mois après le démarrage de l'instruction (dépôt d'un dossier complet).

Postérieurement à la décision du Premier ministre, chaque bénéficiaire signe une convention avec l'ADEME, selon les modalités précisées dans les Conditions Générales et Particulières d'investissements d'avenir.

VIII. CONFIDENTIALITE

L'ADEME s'assure 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 de l'expertise et de la gouvernance du PIA. L'ensemble des personnes ayant accès aux dossiers de candidatures est tenu à la plus stricte confidentialité.

A la demande du coordonnateur, l'ADEME peut autoriser exceptionnellement l'envoi séparé de certaines parties du dossier par des partenaires afin de préserver la confidentialité de données sensibles. Dans ce cas, le coordonnateur détaillera dans le courrier de demande d'aide la nature des documents envoyés séparément afin d'autoriser l'ADEME à les associer officiellement au dossier de demande d'aide.

Une fois le projet sélectionné, les partenaires sont tenus de mentionner le soutien apporté par le programme d'investissements d'avenir dans leurs actions de communication et la publication de leurs résultats avec la mention unique : « ce projet a été soutenu par le programme d'investissements d'avenir opéré par l'ADEME », et les logos du PIA et de l'ADEME.

Toute opération de communication sera concertée entre le coordonnateur et l'ADEME afin de vérifier notamment le caractère diffusable des informations et la conformité des références au PIA et à l'ADEME. L'Etat se réserve le droit de communiquer sur les objectifs généraux de l'AAP, sur ses enjeux et sur ses résultats sur la base des informations diffusables.

Enfin, les porteurs de projets lauréats sont tenus à une obligation de transparence et de reporting vis-à-vis de l'Etat et de l'ADEME jusqu'à la phase d'évaluation ex-post des projets.

IX. SOUMISSION DES PROJETS

Avant toute soumission de projet, il est obligatoire que le porteur de projet présente le projet à l'ADEME (voir contact précisé ci-dessous) et notamment l'objet du projet envisagé, son organisation, une première évaluation du budget total et un focus sur les perspectives de marché des produits ou services développés dans le cadre du projet (clients, concurrents, potentiel de marché, bénéfices environnementaux).

Les projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme DEMATISS : <https://appelsaprojets.ademe.fr/>

Attention, seul le coordonnateur du projet est habilité à déposer le dossier. Le coordonnateur dépose le projet sur la plateforme et sollicite une validation de l'implication de ses partenaires via un mail généré à partir de la plateforme. **Merci de bien prendre en compte ce délai de confirmation pour le dépôt du dossier** (il est impératif que toutes les personnes sollicitées répondent au mail pour permettre le dépôt). Les dossiers arrivés après la date de clôture finale de l'AAP ainsi que les dossiers incomplets ne sont pas recevables.

L'ADEME est à la disposition des porteurs de projets pour toute question, y compris en amont de la soumission à l'adresse suivante : aap.adeip@ademe.fr

Annexe indicative des thématiques notamment visées dans cet l'AAP

La présente annexe donne des indications sur les thématiques des projets pouvant être déposés dans le cadre du présent AAP. Ces thématiques sont indiquées de manière non exhaustive.

- **Véhicules plus propres et plus performants :**

Les projets, visant au développement de technologies et innovations pour améliorer les performances des véhicules (du deux-roues au véhicule lourd) pourraient notamment porter sur les champs suivants :

- développement des technologies fondées sur les carburants alternatifs (électricité, GNV, hydrogène, etc.) ;
- hybridation des chaînes de traction et gestion de l'énergie à bord ;
- amélioration du rendement du groupe motopropulseur et plus généralement du rendement du véhicule ;
- développement de procédés et matériaux innovants permettant l'allègement des véhicules ;
- réduction des impacts environnementaux (systèmes de combustion, dépollution, etc.).

- **Véhicules automatisés et connectés**

Les projets, pouvant concerner tant le véhicule particulier que les transports publics et partagés ainsi que le fret et la logistique, pourraient notamment porter sur les champs suivants :

- systèmes de recueil de données, d'échange de données entre les infrastructures, l'environnement et les véhicules (y compris les systèmes de communication), cartographie dynamique haute définition adaptée, reconstitution coopérative (multi-véhicules et « V2I ») de l'environnement du véhicule, applications satellitaires (utilisation de données et signaux spatiaux), systèmes de centralisation de données recueillies ;
- interfaces homme-machine, fusion de données ;
- connectivité, notamment développement d'une approche système pour l'intelligence embarquée connectée, la sécurité, la fiabilité et la sûreté, liées à la connectivité des systèmes ou, dans le cas de fonctionnements autonomes, articulation entre véhicule autonome et véhicule connecté ;
- référentiels de risque et de sécurité, méthodes d'homologation, protection des données, cybersécurité ;
- développement de services à partir des données issues des véhicules, pour aider le conducteur ou le véhicule semi-autonome, ou pour l'exploitant gestionnaire (exploitation du trafic notamment régulation et reroutage ; entretien du patrimoine).

N.B. : sur la thématique des véhicules automatisés et connectés, les projets devraient permettre, notamment en expérimentant des systèmes en situation réelle, d'identifier les enjeux de sécurité et d'établir les doctrines de validation (l'expérimentation étant conçue dans cet AAP comme partie intégrante de la recherche et innovation).

- **Solutions de mobilité intelligente**

Sur cette thématique, les projets pourraient notamment porter sur les champs suivants :

Axe 1 : Mobilité des personnes : amélioration du parcours des passagers en amont et tout au long de leurs déplacements quels que soient le ou les mode(s) utilisé(s), notamment en lien avec le concept de « mobility as a service » (MaaS) ;

Axe 2 : Mobilité des marchandises : accélération du développement et déploiement de technologies permettant d'optimiser les flux logistiques, principalement pour la logistique urbaine, ainsi que de favoriser l'intermodalité et le report modal : améliorations technologiques, gestion des parcours, pilotage des flux, amélioration des nœuds et des interfaces, mutualisation : mise en commun de ressources logistiques matérielles (lieu de stockage, véhicule...) ou immatérielles (information, logiciel...), développement de la mixité passager/fret ;

Axe 3 : Solutions intermodales des mobilités : développement de nouveaux services facilitant l'intermodalité, le déploiement d'applications et de plateformes numériques pour fluidifier l'accès à ces services ; développement de nouvelles solutions technologiques intégrant des innovations sur la connectivité et l'interopérabilité avec des plateformes numériques multi-acteurs, européennes et internationales et permettant l'essor d'usages innovants de mobilité des personnes et des biens.

- **Transports guidés (transport ferroviaire, transport par câble)**

Sur cette thématique, les projets pourraient notamment porter sur :

- l'attractivité de l'offre ferroviaire avec l'augmentation de la performance du système : développement de la capacité de trafic tout en améliorant les coûts et la qualité de service (maintenance préventive, modernisation des processus, cohabitation entre transports de voyageurs et de marchandises, conduite automatisée) ; diminution des coûts complets d'usage en agissant sur les coûts d'investissements, de fabrication, d'exploitation, de maintenance, de déconstruction et de recyclage ; interopérabilité des différents systèmes nationaux notamment par le biais d'un système de signalisation unique en Europe (ERTMS) ; nouveaux systèmes de gestion du trafic et outils d'aide à la gestion des circulations ; optimisation des échanges de données en temps réel entre les différents réseaux de transport ; systèmes d'information voyageurs innovants ;
- la diffusion d'innovations permettant un gain significatif sur les conditions d'exploitation, et notamment l'efficacité énergétique et environnementale ou la réduction des émissions de gaz à effet de serre : amélioration de l'efficacité énergétique des systèmes de transports et réduction de leurs émissions de GES ; écoconception des systèmes de transports guidés ; polluants de l'air, nuisances sonores, vibratoires et électromagnétiques ;
- la sécurité, la fiabilité et la sûreté : maintien d'un haut niveau de sûreté et de sécurité des transports guidés, y compris en situation de forte croissance des trafics ; accroissement du niveau de qualité de surveillance des infrastructures et des véhicules ; amélioration de la sécurité des passagers et de l'accessibilité pour les moins mobiles ; résilience des systèmes de transports guidés.

- **Transport maritime, transport fluvial**

Sur cette thématique, les projets pourraient notamment porter sur :

- la diffusion d'innovations permettant un gain significatif sur les conditions d'exploitation des navires, et notamment la consommation en énergie ou le recours à de nouvelles énergies à faibles impacts environnementaux, tel que notamment l'hybridation ;

- la diffusion des nouvelles technologies de l'information dans les navires et nouveaux usages de navires (maintenance EMR) : aides à la navigation ; gestion de l'état du navire en temps réel ; navigation autonome, navigation connectée ;
 - la réduction de l'ensemble des rejets d'un navire à toute étape de son cycle de vie ;
 - l'amélioration de la sûreté et de la sécurité : sécurité et robustesse en conditions météorologiques extrêmes ; sécurité liée à l'utilisation de nouvelles énergies ; prévention et protection contre les actes illicites ; sécurité des opérations en mer ;
 - Optimisation de la gestion globale des navires dans l'environnement portuaire (énergie, fret, personnes).
- **Infrastructures routières intégrées**

Sur cette thématique, les projets devraient viser des innovations permettant d'améliorer la construction, la maintenance et l'exploitation des infrastructures ainsi que de réduire leur impact sur l'environnement. Il pourrait s'agir aussi de promouvoir de nouveaux usages des infrastructures tels que le stockage ou la production d'énergie.

Les projets pourraient notamment porter sur :

- l'écoconception des infrastructures : développement et mise en œuvre de matériaux innovants et/ou biosourcés, réduction de la consommation des ressources, de l'espace, des émissions de GES, recyclage et fin de vie ;
- l'amélioration des techniques de maintenance des infrastructures nouvelles ou existantes ;
- l'amélioration de l'exploitation des infrastructures nouvelles ou existantes ;
- l'amélioration de l'insertion urbaine des infrastructures : diminution des nuisances générées par l'infrastructure et le trafic qu'elle supporte (bruit, pollution, coupure urbaine) ou infrastructure contributrice à la diminution des effets de l'urbain sur l'environnement ou pour améliorer l'environnement en milieu urbain: îlot de chaleur urbaine, insertion paysagère, diminution des gaz à effet de serre et des polluants ;
- les usages innovants des infrastructures routières : recharge des véhicules électriques, route solaire, route dégivrante, stockage de l'énergie.