

Investissements d'avenir

Accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants (ADEIP)

Transports et mobilité durables

Appel à projets

L'appel à projets est ouvert le 4 août 2020 et se clôture le 28 juin 2021 à 15h00, avec trois relevés intermédiaires le 28 octobre 2020, le 28 janvier 2021 et le 28 mars 2021. Il peut être arrêté de manière anticipée, notamment en cas d'épuisement des moyens financiers affectés à cette action, par arrêté du Premier ministre pris sur avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

Les projets ou les manifestations d'intérêt 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 MATIERES

Table des matières	2
I. Documents relatifs à l’AAP	2
I. Contexte et objectifs de l’appel à projet	3
1. Contexte.....	3
2. Objectifs	3
3. Domaines thématiques visés par cet AAP	3
II. Organisation et éligibilité du projet	4
1. Critères d’éligibilité des projets	4
2. Critères d’éligibilité des partenaires du projet	5
3. Accord de consortium.....	6
III. Financement du projet	6
1. Coûts éligibles et retenus	6
2. Taux d’aide pour les bénéficiaires soumis au secteur concurrentiel.....	6
3. Taux d’aide pour les autres bénéficiaires.....	7
4. Modalités de remboursement des avances remboursables	8
IV. Critères de sélection et de fixation du niveau de financement	8
V. Label pôle de compétitivité	10
VI. Composition des dossiers	10
VII. Processus de sélection	11
VIII. Confidentialité	12
IX. Soumission des projets	12
X. Annexe des priorités thématiques	13

I. DOCUMENTS RELATIFS A L’AAP

1. Cadrage stratégique

- [Stratégie nationale bas carbone](#)
- [Programmation pluriannuelle de l’énergie \(PPE\)](#)
- [Stratégie de développement de la mobilité propre](#)
- [Assises de la mobilité](#) et Loi d’Orientation des Mobilités
- [Stratégie nationale pour le véhicule automatisé](#)
- Stratégie nationale pour la logistique
- [Avis et rapports du Conseil National de l’Industrie](#)
- Feuille de route stratégique pour la filière automobile et mobilités
- Contrats de filière du CSF Ferroviaire et du CSF Industriels de la Mer

2. Dossier de candidature

3. Conditions Générales et Particulières d’investissements d’avenir

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

II. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJET

1. Contexte

Le secteur des transports et de la mobilité, tous segments confondus, est aujourd'hui confronté à des changements et des défis considérables, pour lesquels l'industrie nationale qui occupe des positions de leadership doit accroître significativement ses efforts en matière de recherche et d'innovation.

Le présent appel à projets (AAP) s'inscrit dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir (PIA). Dans le contexte d'urgence économique pour une grande partie de nos entreprises, le PIA se mobilise pour soutenir les projets d'entreprises ayant vocation à consolider leur activité ou à développer de nouveaux relais de croissance. Il entend ainsi participer à la relance de l'économie en accélérant la mise sur le marché d'innovations au service d'objectifs industriels prometteurs dans le domaine des transports et de la mobilité durable.

Cet AAP entend également permettre aux entreprises de s'inscrire dans une démarche plus globale d'accompagnement et de soutien public en complément de dispositifs nationaux et européens, soutenant d'un côté une recherche fondamentale amont et d'un autre visant des problématiques avalées d'industrialisation et de déploiement.

2. Objectifs

L'AAP vise à soutenir des projets de recherche et développement portés par des 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 innovantes et durables en matière de transport (passagers ou marchandises), de logistique et de mobilité, depuis les phases de recherche industrielle jusqu'à la démonstration plus aval de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel.

Ces projets innovants doivent notamment concourir aux objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM), et permettre d'améliorer les mobilités du quotidien pour tous les citoyens sur tous les territoires grâce à des solutions de transport plus efficaces, plus propres et plus accessibles.

Les objectifs de la LOM sont les suivants :

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture ;
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité ;
- Réduire l'empreinte environnementale des transports ;
- Développer des infrastructures améliorant les déplacements du quotidien.

L'objectif de cet AAP est de faire émerger des innovations quel que soit leur niveau de maturité en impliquant les collectivités et les PME.

3. Domaines thématiques visés par cet AAP

Les thématiques plus particulièrement visées à travers cet AAP sont les suivantes :

- Véhicules terrestres plus propres et plus performants ;
- Véhicules automatisés et connectés ;
- Solutions et services de mobilité et de transport / logistique intelligentes ;
- Transports guidés (transport ferroviaire, transport par câble) ;
- Transport maritime, transport fluvial ;
- Infrastructures routières intégrées.

L'innovation attendue constitue un facteur-clé de réussite d'une relance de l'activité dans les secteurs répondant aux objectifs climatiques d'une part, de résilience et de souveraineté d'autre part. Certaines thématiques indiquées ci-dessus sont en lien direct avec des stratégies nationales exprimant l'intérêt que leur portent les pouvoirs publics. On peut citer :

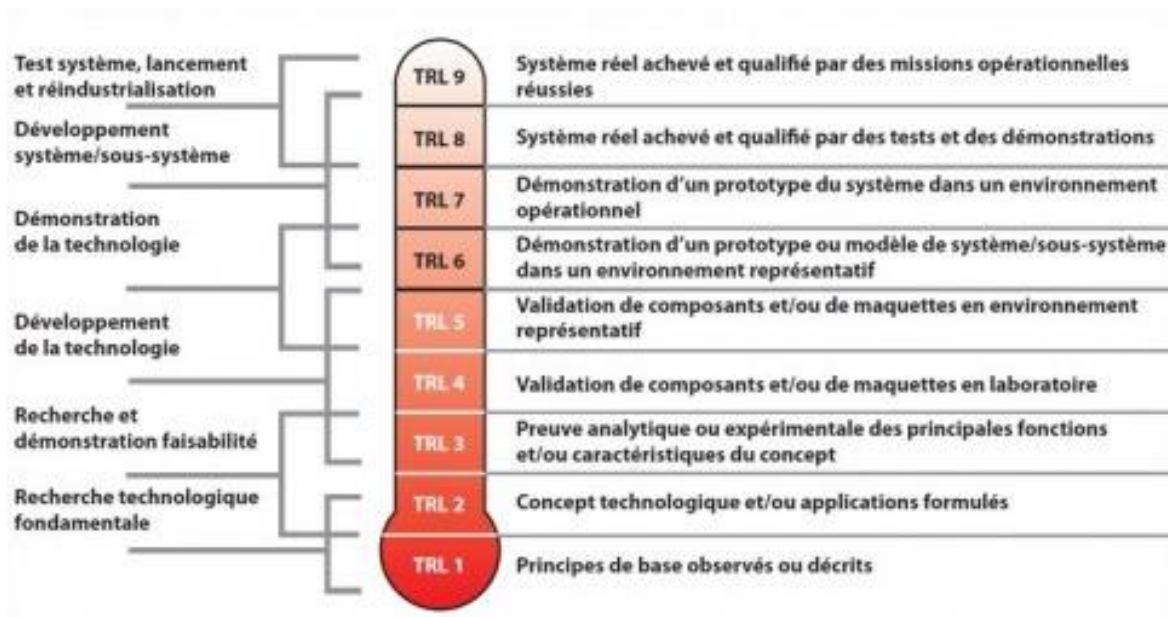
- Les véhicules terrestres plus propres et plus performants – **Feuille de route stratégique pour la filière automobile et mobilités** ;
- Les véhicules automatisés et connectés – **Feuille de route stratégique pour la filière automobile et mobilités** et **Stratégie nationale pour le véhicule automatisé** ;
- Le développement de trains légers – **Plans d'actions régionaux de soutien aux petites lignes ferroviaires** et **Stratégie de développement de la mobilité propre** ;
- Les systèmes de livraison urbaine innovants - **France Logistique 2025** et **Stratégie de développement de la mobilité propre** ;
- La numérisation au service du fret - **Stratégie pour le développement du fret ferroviaire prévue par la LOM** et **stratégie de développement de la mobilité propre** ;
- Le navire du futur - Ecoconception, décarbonation, connectivité et numérisation - **Stratégie de développement de la mobilité propre** et **Cadre d'action national pour le développement des carburants alternatifs**.

III. ORGANISATION ET ELIGIBILITE DU PROJET

1. Critères d'éligibilité des projets

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

- Le projet vise le marché des transports et de la mobilité durables tel que décrit dans la section I.3.
- Les travaux antécédents sur lesquels se fonde le projet déposé à cet AAP est d'un niveau de maturité compris entre un TRL de niveau 3 et 6 (cf. échelle de niveau de maturité TRL ci-dessous).
- Les dépenses du projet déposé à cet AAP incluent des activités d'un TRL de niveau 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 – Technology Readiness Level

2. Critères d'éligibilité des partenaires du projet

Est appelée partenaire du projet toute entité signataire de l'accord de consortium. 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 bénéficiaire de financement dans le cadre du projet. Dans le cadre d'un consortium, il est recommandé que 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) ;
- Le projet peut impliquer en tant que partenaire un ou plusieurs laboratoires de recherche publique, structures de valorisation de la recherche ou instituts de recherche implantés sur le territoire national ;
- Aucun partenaire sollicitant un financement public ne peut présenter un total de coûts représentant moins de 10% 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 fonds propres 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.**

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.

3. Accord de consortium

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

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. En cas de partenariat, l'accord de consortium signé conditionne le premier versement des aides suivant le versement de l'avance à notification.

IV. FINANCEMENT DU PROJET

4. 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.

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

Le financement apporté par l'Etat aux projets prend des formes mixtes de subventions et d'avances récupérables en fonction des risques liés aux projets. La somme des financements publics doit respecter le taux d'aide maximal fixé par le régime d'aides n° SA.40266 cité précédemment.

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 auprès de la Commission européenne¹.

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.

¹Les 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.

Pour cet appel à projets, les taux **maximums** de financement sont les suivants :

Catégorie d'entreprise au sens communautaire	Activités de recherche	
	RI	DE
Grandes entreprises	40%	25%
Moyennes entreprises	50%	35%
Petites entreprises	60%	45%

Le taux de financement finalement appliqué au projet sera décidé par le Comité de pilotage de l'action et modulé en fonction notamment :

- De l'appréciation globale de l'ambition et des risques associés au projet ;
- De l'appréciation des critères d'éco-conditionnalité du projet ;
- Du caractère collaboratif du projet.

Les modalités de l'aide sont décidées en fonction du stade de recherche (RI/DE), dans le cas général, des subventions sont accordées pour la recherche industrielle et des avances remboursables pour le développement expérimental.

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

6. Taux d'aide pour les autres bénéficiaires

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

Pour les établissements de recherche remplissant une mission d'intérêt général en consacrant une part prépondérante de leur activité à la R&D², et quel que soit leur statut, les aides sont accordées sous forme de subvention dans la limite de 100% des coûts marginaux³. 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.

²Les 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.

³On 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.

7. Modalités de remboursement des avances remboursables

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

- Pour une première moitié des avances remboursables, en fonction de l'avancement du projet : au maximum 50% de la valeur actualisée nette des avances remboursables versées sera dû à la fin du projet (premier élément déclencheur). Ce montant de 50% pourra être revu à la baisse en fonction de l'atteinte des différentes étapes clés qui seront précisées dans la convention de financement, afin de moduler ce remboursement forfaitaire en fonction de l'avancement du projet ;
- Pour une seconde moitié des avances remboursables, en fonction de l'atteinte d'un premier euro de chiffre d'affaires (ou de la production d'une première unité d'œuvre) ou de l'atteinte d'un seuil de succès commercial : 50% de la valeur actualisée nette des avances remboursables versées sera dû dès la réalisation d'un premier euro de chiffre d'affaires réalisé ou dès la production de la première unité d'œuvre (second élément déclencheur)⁴.

Chaque remboursement débute après l'atteinte de chaque élément déclencheur et s'effectue dans le cas général en 4 échéances annuelles, fixes, au taux d'actualisation fixé par la Commission européenne⁵ et applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage augmenté de 100 points de base pour le premier remboursement et de 400 points de base pour le second remboursement.

Si le premier euro de chiffre d'affaire n'est pas réalisé ou la première unité d'œuvre n'est pas produite dans un délai fixé dans la convention de financement, l'avance remboursable restante sera réputée acquise au porteur de projet. Des critères objectifs, transparents et auditable permettant de définir le second élément déclencheur (chiffre d'affaire ou unité d'œuvre) 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 des investissements d'avenir prévues entre l'ADEME et les bénéficiaires des aides, dont un modèle standard est joint en annexe.

V. 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. La procédure de sélection, basée sur ces critères, est décrite en section VII.

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.

⁴ 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 auditable, le remboursement est intégralement fonction de l'avancement du projet.

⁵ Taux de base IBOR à 1 an (communication 2008/C 14/02 de la Commission européenne)

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.

Existence d'un cofinancement (collectivité locale / programme européen ...)

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).

Il sera apprécié que les promoteurs de projets présentent une feuille de route synthétique du développement de leur innovation en tenant compte des éventuels projets proposés ou pressentis dans le cadre européen et leur articulation avec le présent appel à projets.

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, l'éco-conditionnalité du projet, ainsi que les perspectives industrielles et commerciales.

VI. LABEL POLE DE COMPETITIVITE

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.

VII. 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 5 M€** ;
 - Par la rédaction d'une démonstration du caractère incitatif pour une demande d'aide publique **supérieure ou égale à 5 M€**.
- 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.

VIII. 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 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 Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) 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 tel que décrit en section VI 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 SGPI sur le projet présenté.

La décision finale d'octroi de l'aide est prise par le Premier ministre, sur avis du SGPI. 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 disponibles en annexe 2 du dossier de candidature.

IX. 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.

X. 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://appelsprojets.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.

XI. ANNEXE DES PRIORITES THEMATIQUES

Véhicules terrestres 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) peuvent notamment porter sur les champs suivants :

- Projets structurants de la chaîne de valeur du véhicule électrique et hybride rechargeable : moteurs électriques, électronique de puissance, cellules et pack batteries, etc.
- Véhicule, équipements et stations H2 en cohérence avec les objectifs fixés par le plan national Hydrogène (en particulier sur les segments VUL (Véhicules Utilitaires Légers), Bus et camions) ;
- Matériaux innovants et leur assemblage, économie circulaire, analyse de cycle de vie ;
- Dispositifs de charge pour véhicules électriques communicants avec le réseau électrique et pilotables à distance ;
- Véhicules à base de carburants décarbonés, pour les usages de la mobilité des biens et des personnes, non couverts par la mobilité purement électrique ;
- Écoconception, matériaux biosourcés et réemploi ;
- Amélioration du rendement du groupe motopropulseur et plus généralement du rendement du véhicule ;
- Réduction des impacts environnementaux (systèmes de combustion, dépollution, évaluation et suivi de la qualité de l'air, etc.) ;
- Allongement de la durée de vie du véhicule : dispositif de retrofit performant.

Véhicules automatisés et connectés

Les projets peuvent concerner aussi bien le véhicule particulier, les transports publics et partagés, le fret et la logistique sur les champs suivants :

- Capteurs : développement de nouveaux capteurs, amélioration des performances, intégration dans le véhicule et adéquation avec les fonctionnalités d'automatisation (optimisation coût, performance) ;
- Systèmes de recueil de données, d'échange de données entre les infrastructures, l'environnement et les véhicules (y compris les systèmes de communication), base de données de roulages et de scénarios ;
- 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 ;
- Simulation (scénarios, apprentissage des algorithmes, certification des systèmes...) ;
- Protection des données, cybersécurité ;
- Fusion de données ;
- 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 ;
- Fonctions d'automatisation ;
- Perception, interaction et comportement des autres usagers de la route ;
- Supervision de véhicules ou de flottes automatisés et connectés
- Comportement et gestion dans des situations critiques ;
- Développement de services à partir des données issues des véhicules.

Solutions et services de mobilité et de transport intelligents

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

- **Systèmes de livraison urbaine innovants** : notamment l'automatisation des systèmes de livraison du dernier kilomètre et la reconversion d'espaces urbains (ex : stations-service, parkings) en espaces logistiques urbains zéro émissions automatisés
- 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) ;
- Transport de marchandises (fret et logistique) :
 - Gestion et optimisation des flux logistiques et des tournées notamment en logistique urbaine grâce aux nouveaux outils numériques ;
 - Développement de la robotisation en entrepôts et pour la logistique urbaine et aéroportuaire ;
 - Utilisation du big data ;
 - Intégration d'objets connectés ;
 - Intermodalité et report modal : améliorations technologiques, gestion des parcours, pilotage des flux, amélioration des nœuds et des interfaces, mutualisation de ressources logistiques matérielles ou immatérielles ;
 - Développement de la mixité passager/fret ;
 - Réduction de l'impact environnemental en BtoB et BtoC : développement d'organisation en circuits courts, gestion de l'occupation du foncier optimisé et de moindre impact (ELU...), cotransportage.
- Solutions intermodales de mobilité des personnes et des biens : 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 ;
- Solutions de démobilité ; développement des pôles d'échanges multimodaux, hubs de mobilité et service.

Transports guidés (transport ferroviaire, transport par câble)

Sur cette thématique, les projets peuvent notamment porter sur :

- **Développement de trains légers** : les projets pourront être basés sur des technologies partiellement éprouvées, testées ou dérivées d'autres pays ou d'autres environnements de circulation (cf. tram-trains). L'innovation pourra également porter sur les modèles économiques, commerciaux ou d'exploitation. Il conviendra de définir le régime de sécurité adapté et proportionné à l'usage de ces trains, conformément à la réglementation européenne, et en ayant l'objectif de maintenir un haut niveau de sécurité ;
- **Numérisation au service du fret ferroviaire** : systèmes intégrés permettant à travers l'emploi de capteurs connectés l'automatisation des tâches d'exploitation, la prédiction optimale des tâches de maintenance et le suivi des marchandises ;
- Attractivité de l'offre ferroviaire avec l'augmentation de la performance du système :
 - Transport ferroviaire autonome ;
 - 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.
- Diffusion d'innovations permettant un gain significatif de la performance environnementale des systèmes de transports en exploitation :
 - Amélioration de l'efficacité énergétique et réduction des émissions de GES ;
 - Ecoconception ;
 - Réduction des polluants, des nuisances sonores, vibratoires et électromagnétiques.
- Développement des carburants alternatifs, de l'hydrogène et des batteries ;
- Sécurité, fiabilité et 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 ;
 - Cybersécurité.

Transport maritime, transport fluvial

Sur cette thématique, les projets peuvent notamment porter sur :

- **Navire du futur :**
 - Ecoconception, efficacité énergétique et décarbonation des navires et bateaux ;
 - Connectivité et numérisation des tâches de navigation, d'exploitation et de maintenance y compris les interfaces navire / bateau et port ;
 - 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 l'hybridation / électrification ou les technologies en rupture (H2...).
- Diffusion des nouvelles technologies de l'information dans les navires et nouveaux usages de navires (maintenance EMR) : aides à la navigation ; navigation autonome et/ou connectée ; gestion de l'état du navire en temps réel ;
- Réduction de l'ensemble des rejets d'un navire à toute étape de son cycle de vie ;
- 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) ;
- Développement des matériaux de rupture ou intelligents / hybrides intégrant des capteurs, pour répondre aux enjeux de limitation de l'empreinte environnementale (biocompatibilité, biosourcing, recyclabilité) ;
- Développement des méthodes de production, visant une meilleure flexibilité de l'outil industriel, l'amélioration de la qualité, et l'amélioration des conditions de travail des opérateurs, par la robotisation et l'automatisation par exemple.

Infrastructures routières intégrées

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

- Ecoconception des infrastructures : développement et mise en œuvre de matériaux innovants et/ou biosourcés, réduction de la consommation des ressources, du foncier, des émissions de GES, du recyclage et fin de vie ;
- Amélioration des techniques de maintenance des infrastructures nouvelles ou existantes ;
- Amélioration de l'exploitation des infrastructures nouvelles ou existantes ;
- 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, insertion paysagère, diminution des gaz à effet de serre et des polluants ;
- Usages innovants des infrastructures routières : recharge des véhicules électriques, route dégivrante, stockage de l'énergie ;
- Infrastructures de ravitaillement des carburants alternatifs (approche intégrée), ainsi que les enjeux de cohabitation entre modes.