



Investissements d'avenir

Véhicule et transports du futur

Appel à projets

Expérimentation pour le développement de la mobilité servicielle (MaaS)

L'appel à projets est ouvert le 7 septembre 2018 et se clôture le 31 janvier 2019 à 15h00.

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

Table des matières

I.	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS.....	3
II.	CRITERES D'ELIGIBILITE	5
III.	ORGANISATION ET FINANCEMENT DES PROJETS	6
IV.	CRITERES DE SELECTION ET DE FIXATION DU NIVEAU DE FINANCEMENT	9
V.	LABEL POLE DE COMPETITIVITE (OPTIONNEL).....	11
VI.	COMPOSITION DES DOSSIERS	12
VII.	PROCESSUS DE SELECTION.....	12
VIII.	CONFIDENTIALITE	13
IX.	SOUSSION DES PROJETS	13

Documents relatifs à l'AAP

1. Conditions Générales et Particulières d'investissements d'avenir
2. Dossier de candidature
3. 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 PROJETS

A. Contexte

Les Assises Nationales de la mobilité ont confirmé le besoin pour les Français d'améliorer leur mobilité du quotidien. Les solutions de mobilité de demain contribueront ainsi à une meilleure efficacité des systèmes de transport, à une meilleure accessibilité géographique et sociale, et à la cohésion des territoires. Par ailleurs, les transitions écologique et numérique sont des vecteurs profonds de transformation de la mobilité et représentent de nouvelles opportunités pour proposer des mobilités propres, actives, partagées ou collectives.

Dans un contexte de digitalisation croissante des services de transport et de diversification de l'offre publique et privée (VTC, taxis, services librement organisés, etc.), les solutions de mobilité servicielle (« MaaS » ou « Mobility as a Service ») peuvent être déterminantes pour faire évoluer massivement les usages vers une mobilité intermodale, reposant principalement sur l'utilisation des modes actifs de déplacement, des services de mobilité partagée et des transports collectifs.

En permettant la réduction des ruptures de charge sur des territoires cohérents et reliés entre eux, le « MaaS » contribue à la réduction de l'usage du véhicule particulier (notamment dans les territoires peu denses), à la maîtrise de la consommation énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

En France comme à l'étranger, des dispositifs pilotes proches du « MaaS » existent et permettent par exemple de proposer des applications d'information multimodale, de réservation et de paiement, ou des packs de mobilité intégrée. Ces premiers exemples montrent que le « MaaS » nécessite la convergence de trois visions : celle centrée sur l'utilisateur, celle centrée sur les opérateurs de mobilité et celle centrée sur la politique publique de mobilité. Ils permettent d'identifier les défis majeurs du « MaaS », qui restent encore à relever : modèle économique viable et acceptable, gouvernance équilibrée et efficiente, adaptation aux besoins des territoires et des usagers dans leur diversité, ouverture et gestion de données.

B. Objet de l'AAP

Le présent appel à projets (AAP) s'inscrit dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) et vise à financer des projets de développement et d'expérimentation de mobilité servicielle portés par des entreprises (opérateurs d'offre de transport, entreprises du secteur informatique) et/ou des territoires. Ces expérimentations contribuent à améliorer le parcours des passagers quels que soient le ou les modes utilisés, et portent sur un ou plusieurs des champs suivants :

- **Information multimodale en amont et tout au long du déplacement, planification d'itinéraire** : information fiable en temps réel (horaires, état du trafic, disponibilité des services...), promotion des transports collectifs traditionnels et des nouvelles mobilités, prise en compte des voyageurs occasionnels, optimisation des itinéraires intermodaux, guidage, prise en compte des préférences et attentes individuelles et instantanées des usagers, perturbation, etc.

L'information multimodale pourra s'appuyer sur le Point d'Accès National <https://transport.data.gouv.fr/>, plateforme de données conforme aux exigences du règlement européen UE 2017/1926.

- **Réservation multimodale** : mise en œuvre d'un parcours client cohérent faisant intervenir plusieurs modes de transport sur réservation (voiture en libre-service, taxi, covoiturage, transport en commun à la demande...). En ce qui concerne les taxis, la brique de commande immédiate (maraude électronique) pourra s'appuyer sur l'interface de programmation applicative (API) nationale open source « Le.Taxi ».
- **Vente multimodale (systèmes de billettique)** : vente intégrée de tous les services de transport, publics et privés, interopérabilité des systèmes mis en œuvre, souscription de formules d'abonnement à des bouquets de services de mobilités, post-paiement, dématérialisation du titre et justificatif, etc.
- **Amélioration des interfaces** : réalisation d'API standardisées permettant de connecter le service de mobilité aux différents modes de transport, interopérabilité des offres de transport les unes avec les autres de manière à proposer des services « sans couture », capacité à intégrer de nouveaux acteurs en mode ouvert, échanges entre les serveurs des différents services de mobilité, mutualisation de certains composants (achetés par l'intermédiaire d'une centrale d'achat), ou encore utilisation de logiciels « open source », etc.

C. Résultats attendus

Les expérimentations que proposent les projets sélectionnés permettent de dégager des outils interopérables et des méthodes de décision et d'évaluation éclairants au regard des défis du « MaaS » et de poser les bases de modèles économiques. Elles contribuent à une structuration du « MaaS » à une échelle territoriale significative et permettent de tester, d'évaluer et de valider la pertinence et la répliquabilité sur d'autres territoires des solutions expérimentées en conditions réelles de fonctionnement, tout en pointant d'éventuelles difficultés ou barrières.

La répliquabilité pourra être apportée par la production de ressources ouvertes et documentées, notamment au niveau des interfaces, pour faciliter leur réutilisation et leur combinaison dans d'autres contextes et territoires, sur le modèle de l'API Open Source réalisé récemment par Ile-de-France Mobilités pour le covoiturage intégré aux transports publics.

Les **impacts attendus des expérimentations sont décrits puis quantifiés** au cours de la réalisation. Ils peuvent porter par exemple sur l'amélioration de l'expérience usager, l'accroissement du nombre d'usagers des transports collectifs, la réduction de l'usage du véhicule particulier, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, etc.

Les projets permettent de développer et diffuser des « communs » pour les acteurs, fondés sur :

- des méthodes partagées de conception et d'évaluation des expérimentations, et des méthodes d'analyse de leurs résultats,
- des données, API et logiciels ouverts et mutualisés, nouveaux ou s'appuyant sur des ressources ouvertes existantes.

Ces méthodes et livrables (connaissances, données, logiciels et API) constituent pour l'essentiel des « biens communs » pour l'ensemble des acteurs : industriels et entreprises du numérique, opérateurs de mobilité, autorités organisatrices, gestionnaires de réseaux, collectivités, laboratoires de recherche. Ces ressources mutualisées entre plusieurs acteurs, associées à des licences ouvertes restent à définir par la communauté d'acteurs ayant produit la ressource et souhaitant la faire grandir. Les données pourront, entre autres, être issues de l'analyse multimodale des déplacements (données collectées, dans le respect du RGPD, à l'occasion des expérimentations) et permettre une meilleure connaissance et analyse des mobilités sur le territoire dans le but d'améliorer les différents services de transport.

Ces expérimentations sont également nécessaires pour alimenter l'élaboration par les autorités publiques des futures réglementations relatives aux services de mobilité.

II. CRITERES D'ELIGIBILITE

Pour être éligible, un projet déposé à cet AAP doit satisfaire simultanément aux critères suivants.

A. Composition du dossier et respect des délais

Le dossier est soumis dans les délais. Il est complet, au format demandé.

B. Respect de l'objet de l'AAP

Les projets ne respectant pas l'objet de l'AAP ne sont pas instruits.

C. Coût du projet

Le coût total du projet est de **1,5 millions d'euros minimum**.

D. Durée du projet

La durée maximale du projet est de **36 mois**.

E. Partenaires

Les projets sont partenariaux au sens de la réglementation communautaire. Afin de faire émerger des solutions déployables à grande échelle et interopérables, ils associent *a minima* :

- une ou plusieurs entreprises,
- le cas échéant un ou plusieurs laboratoires de recherche,
- et dans le cas de territoires non-couverts par des autorités organisatrices de transport, au moins deux territoires (collectivités, intercommunalités, régions ou métropoles).

Lorsqu'elles ne sont pas signataires de la proposition, les collectivités territoriales pressenties fournissent une lettre d'intérêt pour le projet.

Par ailleurs, le consortium peut être constitué d'entités délégataires des collectivités, d'autorités organisatrices et d'opérateurs de services de transports et de mobilité, ainsi que de gestionnaires d'infrastructures.

Les entreprises partenaires du projet doivent être éligibles à des aides d'Etat, et ne pas faire l'objet d'une procédure collective en cours.

Dans le cadre d'un consortium, **celui-ci n'excède pas cinq partenaires formulant une demande d'aide à cet AAP.**

III. ORGANISATION ET FINANCEMENT DES PROJETS

A. Organisation du consortium

Un accord de consortium portant sur tous les aspects liés à la réalisation du projet et notamment les règles applicables en matière de propriété intellectuelle, est préparé le plus tôt possible. **La présentation d'un accord de consortium signé est indispensable au premier versement de l'aide.**

Est appelé partenaire du projet toute entité signataire de l'accord de consortium. **Il est rappelé qu'un partenaire du projet n'est pas forcément bénéficiaire direct d'aide** : soit parce qu'il est financé en tant que sous-traitant, soit parce que ses dépenses ne sont pas éligibles ou retenues, soit parce qu'il n'a pas demandé de financement. Dans ces cas, il s'agit d'un partenaire non bénéficiaire.

Chaque bénéficiaire d'une aide sera signataire d'une convention bilatérale avec l'ADEME. Les partenaires non-bénéficiaires n'auront pas de convention, mais pourront en tant que membres du consortium, être associés aux actions de communication du projet.

B. Coûts 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 Recherche, au Développement et à l'Innovation (RDI) ainsi que dans la FAQ disponible sur le site ADEME.

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de dépôt du dossier complet 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.

L'ensemble des coûts relatifs au projet doit être détaillé dans le dossier de demande d'aide. L'instruction permet notamment de déterminer les coûts retenus pour le financement par le PIA.

L'articulation du projet et de la demande de financement à cet AAP avec des procédures de sélection ou d'attribution, notamment de marchés publics (ex : appels d'offres) fera l'objet d'un examen particulier en phase de pré-dépôt pour évaluer l'éligibilité des coûts du projet.

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

Dans le cas général, le régime d'aides 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).

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

Sur la base de la classification des coûts retenus, 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
Grandes entreprises	25%
Moyennes entreprises	35%
Petites entreprises	45%

Les projets sont accompagnés sous forme mixte de subventions (1/3 de l'aide) et d'avances remboursables (2/3 de l'aide). Pour chaque partenaire, le montant minimal de l'avance remboursable octroyée est de 100 000 €.

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

Les modalités de remboursement des avances remboursables sont établies selon les principes suivants :

- 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'œuvre¹).

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'actualisation² 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 montant³, qui couvre l'acquis technique du projet ;

¹ 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. 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.

² 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)

³ Déterminé selon les modalités précisées dans les « Conditions Générales et Particulières d'investissements d'avenir »

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.

D. Taux d'aide pour les autres bénéficiaires

- **Etablissements de recherche**

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 principalement 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.

En fonction du caractère concurrentiel et du potentiel commercial avéré des activités réalisées dans le cadre du projet, les établissements de recherche pourront se voir appliquer à l'issue de l'instruction les taux et les modalités d'aide du paragraphe ci-dessus ou du III.C.

- **Collectivités locales, autorités organisatrices de transport, établissements publics**

Pour les collectivités locales et assimilées, les autorités organisatrices de transports et assimilés, les établissements publics et assimilés et les organismes de recherche et assimilés, **l'aide se fera principalement sous forme de subventions. Les collectivités locales seront financées avec application d'un taux d'aide maximum de 50% des coûts complets du projet.**

⁴ Les aides accordées aux établissements de recherche s'inscrivent dans le cadre du régime cadre exempté de notification N° SA.40266 relatif aux aides à la RDI et à la protection de l'environnement et financent des activités non économiques.

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.

En fonction du caractère concurrentiel et du potentiel commercial avéré des activités réalisées dans le cadre du projet, les autorités organisatrices de transport et les établissements publics pourront se voir appliquer à l'issue de l'instruction les taux et les modalités d'aide du paragraphe ci-dessus ou du III.C.

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

Les dossiers retenus pour instruction seront évalués selon les critères ci-dessous.

A. Pertinence de l'expérimentation

- **Pertinence de la taille de l'expérimentation** et du dimensionnement des étapes conduisant à une exploitation commerciale future
- **Pertinence de la représentativité des expérimentations, des usages et des usagers** : une attention particulière sera portée aux projets permettant de couvrir une diversité de typologies de territoires avec si possible la présence d'au moins une zone rurale.
- Présence de **ressources et de méthodologies** dans le projet d'**analyses des impacts sociétaux et environnementaux** : sur le report modal, l'usage de la voiture individuelle, les modes de déplacement, l'aménagement du territoire et le risque de renforcement de l'étalement urbain, la consommation d'énergie, l'organisation générale du temps entre autres
- **Caractère généralisable, à un coût global raisonnable, de la solution** innovante développée dans le cadre du projet soumis et présence d'un marché rendant possible sa diffusion. Les expérimentations visent des réalisations industrialisables ou reproductibles.
- Le cas échéant, inscription du projet dans une logique territoriale pré-existante

B. Contenu innovant

- Degré d'innovation des solutions (offre, organisation, modèle d'affaires) proposées en comparaison à un **état de l'art international**
- Degré d'**intégration des différentes étapes du concept MaaS** (planification du déplacement, réservation, paiement, obtention du ticket)
- **Pertinence de la taille de l'expérimentation** et du dimensionnement des étapes conduisant à une exploitation commerciale future

C. Impact économique du projet

- Pertinence des **objectifs commerciaux** en exploitation

- Argumentation du **modèle économique** au regard d'un déploiement futur, qu'il s'agisse du modèle économique de l'entreprise commercialisant la solution ou de la viabilité économique locale pour la collectivité supportant l'expérimentation
- Capacité de valorisation des travaux du projet notamment en termes de propriété intellectuelle (notamment brevets et licences)

D. Part des coûts financés par les collectivités.

Les projets présentant une intention de cofinancement par une ou des collectivités territoriales sont étudiés prioritairement dans cet AAP.

E. Éco-conditionnalité du projet et responsabilité environnementale de l'entreprise

Les projets démontrent une réelle prise en compte de la transition écologique et solidaire et du développement durable. Les effets positifs attendus et démontrés du projet, du point de vue écologique et énergétique, sont utilisés pour sélectionner les meilleurs projets parmi ceux présentés, ou pour moduler le niveau d'intervention publique accordé au projet.

A cet effet, chaque **projet doit systématiquement expliciter sa contribution** à l'environnement, en présentant les effets quantifiés, autant que faire se peut, directs et indirects, positifs et négatifs, estimés pour les axes ci-dessous :

- utilisation, avec ou sans production, d'énergies renouvelables ;
- efficacité énergétique ;
- climat via la réduction des GES ;
- pollution de l'air ;
- qualité de l'eau ;
- consommation des ressources ;
- réduction des déchets ;
- impact sur la biodiversité ;
- impact sociétal.

Les estimations des effets des projets s'appuient notamment sur des analyses du cycle de vie menées au niveau des produits, procédés ou équipements.

F. Impact économique et social du projet et contribution au renforcement de la filière ou du secteur

- **Capacité à faire progresser les connaissances sur les usages, les domaines de pertinence et l'acceptabilité des systèmes et des services**

Le projet doit présenter à cet égard des expérimentations menées en conditions réelles avec des usagers/clients.

G. Qualité de l'organisation du projet

- **Pertinence et complémentarité** du partenariat (adéquation du nombre de partenaires aux enjeux du projet, synergie et valeur ajoutée de tous les partenaires)
- **Gouvernance**, gestion et maîtrise des risques inhérents au projet, par exemple, 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)
- **Solidité du plan de financement** du projet et robustesse financière des partenaires, notamment capacité financière à mener le projet
- **Qualité des informations transmises** : celles-ci 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

H. Livrables attendus - participation aux « biens communs »

- Développement d'API et logiciels ouverts et mutualisés, mise à disposition de données
- Mise au point de méthodes partagées de conception et d'évaluation
- **Partage des résultats du projet** :
 - **Permettant d'alimenter une base de connaissances communes sur les usages et l'acceptabilité des systèmes et des services**
 - **Permettant d'assurer une interaction forte avec les services de l'Etat** chargés des politiques de mobilité. Les porteurs de projets devront notamment assurer la communication des méthodes et des résultats des expérimentations auprès de ces administrations.

I. Impact de l'intervention publique

- Caractère incitatif de l'intervention (cf. annexe 3.b)
- Effet de levier de l'intervention publique

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 de la demande d'aide relatif 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 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

Afin de sélectionner les meilleurs projets respectant l'ambition du PIA, **la procédure de sélection est menée par un Comité de Pilotage (COPIL) composé de représentants des ministères** en charge de l'économie, de la recherche et de l'innovation, de l'énergie et de

l'écologie et du développement durable. Le Secrétariat Général Pour l'Investissement et l'ADEME assistent de droit aux réunions du COPIL.

Sur la base de l'évaluation préliminaire des dossiers par l'ADEME, les meilleurs projets au regard des critères définis en IV. sont retenus pour instruction par le COPIL. **L'instruction est conduite par l'ADEME, qui s'appuie sur des experts externes et les experts des ministères.** A l'issue de cette phase d'instruction, le COPIL statue sur le financement du projet et les modalités de ce financement sur la base de l'instruction effectuée par l'ADEME. **La décision d'octroi de l'aide est prise par le Premier Ministre, sur proposition du COPIL et après avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement.**

L'objectif moyen de délai entre le dépôt d'un dossier complet et sa présentation en COPIL est de trois mois.

VIII. CONFIDENTIALITE

L'ADEME s'assure que les documents transmis dans le cadre de cet AAP soient soumis à la plus stricte confidentialité et ne soient communiqués que dans le cadre de l'expertise et de la gouvernance du PIA. L'ensemble des personnes ayant accès aux dossiers de candidature 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 PIA 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

Préalablement au dépôt du projet, il est fortement recommandé aux consortiums de présenter leur projet à l'ADEME lors d'une réunion de pré-dépôt. Les points à présenter lors de cette réunion seront :

- l'objet du projet envisagé ;

- l'organisation ;
- une première évaluation du budget total ;
- un focus sur les perspectives 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/>

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).

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

Les personnes à contacter à l'adresse mail ci-dessus sont :

- Pour toute question d'ordre économique ou relative aux Investissements d'Avenir et aux aides :
Anthony LELARGE, Chef de projets, Direction des Investissements d'Avenir
- Pour toute question technique :
Gabriel PLASSAT, Ingénieur, Service Transport et Mobilités
Yann TREMEAC, Chef de service adjoint, Service Transport et Mobilités