



## Investissements d'Avenir

### Véhicules et transports du futur

### Appel à projets

## Navires du futur

*Edition 2015*

**L'appel à projets est ouvert le 19 mai 2015 et se clôture le 1er octobre 2016.**

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. Pour une intervention en fonds propres ou quasi fonds propres, les modalités en vigueur sont décrites sur le site [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr) à l'adresse [www.ademe.fr/IA\\_fonds\\_propres](http://www.ademe.fr/IA_fonds_propres).

## Table des matières

A. CONTEXTE .....	3
B. OBJET DE L'AAP .....	3
C. ORGANISATION ET FINANCEMENT DES PROJETS.....	6
D. CRITERES DE SELECTION .....	8
E. COMPOSITION DES DOSSIERS .....	10
F. PROCESSUS DE SELECTION.....	10
G. CONFIDENTIALITE.....	11
H. LABEL POLE DE COMPETITIVITE (OPTIONNEL).....	11
I. SOUMISSION DES PROJETS.....	11

## Documents relatifs à l'AAP

### 1. Cadrage stratégique :

- Site de l'[ADEME](#) et du [CORICAN](#) (Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales)
- Feuille de route ADEME « [Navires du futur](#) »
- Feuilles de route technologiques du [CORICAN](#)
- Mesure 31d de la Feuille de route 2015 issue des trois tables rondes de la Conférence environnementale
- Annexe 6 de la Stratégie nationale de transition écologique vers un développement durable 2015-2020

### 2. Conditions Générales et Particulières des Investissements d'Avenir

### 3. Dossier de candidature

### 4. Base de données des coûts du projet

Pour information, une FAQ avant de déposer un dossier est disponible au lien suivant : [www.ademe.fr/IA\\_faq](http://www.ademe.fr/IA_faq)

## A. CONTEXTE

Le présent AAP s'inscrit dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir (PIA). Il vise à financer des projets de recherche et développement dans le domaine de l'industrie navale (navires, équipements de navire, ...) débouchant sur des réalisations industrialisables, supportées par un plan de commercialisation et d'affaires cohérent et justifié. Les travaux doivent être localisés sur le territoire national.

Les résultats des travaux financés peuvent se réaliser dans le cadre de navires existants (sur lesquels seront intégrées des technologies innovantes ou montés des équipements innovants) ou dans le cadre de navires neufs innovants. Dans tous les cas, ils ont vocation à être exploités commercialement. L'implication des utilisateurs opérationnels du navire est dans ce cas indispensable, pour démontrer la pertinence et la viabilité commerciale et opérationnelle des projets.

## B. OBJET DE L'AAP

### **B1. Périmètre**

L'AAP concerne les **bateaux, navires et engins flottants mobiles** qui ont une fonction commerciale de transport (de personnes ou/et de marchandises), une fonction de travail (pêche, pose et maintenance dans le domaine des énergies marines renouvelables EMR, surveillance de zones maritimes, recherches, dragage, exploitation des ressources), ou une fonction de loisir (plaisance).

Cet AAP couvre les filières du domaine maritime, fluvial et de la plaisance.

Sont pris en compte dans cet AAP :

- les équipements directement liés au navire ;
- les technologies et services utilisés tout au long du cycle de vie du navire : conception, construction, navigation, maintenance, transformation/modernisation et prise en compte, dès la phase de conception, du démantèlement en fin de vie ;
- les technologies, équipements et services duaux ;
- les interfaces port-navire ou navire-navire pour le ravitaillement en énergie (par exemple : raccordement en énergie, évacuation d'eau, de déchets, ...).

Le déploiement d'infrastructures portuaires et fluviales ainsi que le déploiement des zones d'activité en mer sont exclus du périmètre de l'AAP.

Compte tenu de la volonté d'aboutir à une mise sur le marché rapide et significative des solutions proposées, les innovations visées dans les projets doivent systématiquement être évaluées et/ou expérimentées en conditions réelles de fonctionnement et donner lieu à des retombées économiques. Les retombées économiques sur le territoire national sont évaluées avec une attention particulière.

### **B2. Orientations du présent AAP**

Le présent appel prend en compte, dans le cadre du chapitre D « Critères de sélection » les préconisations du CORICAN émises au travers de ses feuilles de route stratégiques qui identifient les thèmes jugés pertinents compte tenu de l'évolution du marché et des points forts de la filière navale française.

Les projets attendus peuvent porter sur un ou plusieurs des axes précisés ci-dessous.

Dans tous les cas, les projets doivent en particulier permettre la diffusion d'innovations permettant un gain significatif sur les conditions d'exploitation des navires, et notamment :

- la consommation en énergie ;

- la réduction de l'ensemble des rejets d'un navire ;
- l'amélioration de la sûreté et de la sécurité des opérations ;
- l'efficacité des processus de production ;
- la diffusion à bord des nouvelles technologies de l'information répondant aux quatre points précédents.

## **Axe thématique n°1 : Navire économe**

### **1.1. Efficacité énergétique**

- la réduction de la résistance à l'avancement (par exemple : forme des carènes et appendices, matériaux et revêtements, évolution et allègement des structures, hydrodynamique, aérodynamique) ;
- l'amélioration des fonctions propulsion (par exemple : rendement des propulseurs, nouveaux systèmes de propulsion) et énergie (par exemple : optimisation et rendement de la production et de la distribution électrique à bord) ;
- le développement de solutions innovantes à base d'énergies renouvelables ou optimisant le bilan énergétique global notamment dans la gestion des besoins du bord (eau, ventilation, climatisation, ...).

### **1.2. Efficacité des opérations**

- l'optimisation des opérations de navigation, des manœuvres portuaires et des opérations commerciales (chargement/déchargement) ;
- l'optimisation de la conservation et de la valorisation des cargaisons ;
- l'interopérabilité avec les autres modes de transport et les infrastructures à terre.

## **Axe thématique n°2 : Navire propre et durable**

### **2.1. Réduction des rejets dans l'atmosphère**

- le développement de systèmes propulsifs et de production d'énergie, à faible émission de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques particuliers, gazeux et de leurs précurseurs ;
- le développement de solutions écologiques de réduction des émissions de polluants gazeux par des systèmes innovants de prétraitement du combustible ou de post traitement des fumées facilement intégrables dans le navire ;
- le développement de la technologie GNL et des solutions de raccordement électrique embarquées (limités aux interfaces avec le navire).

### **2.2. Gestion des déchets liquides et solides**

- l'optimisation du stockage, du prétraitement et du traitement à bord des déchets, voire leur recyclage ou valorisation dans des filières identifiées, concernent notamment :
  - les eaux usées ;
  - les déchets solides (organiques, emballages, ...) ;
  - les déchets issus de l'exploitation (par exemple : résidus de lavage de citernes, résidus de capture de pêche, captures de pêche non commercialisées ( ), déchets de buanderie, de cuisines, ...).

### **2.3. Réduction des autres nuisances**

- les nuisances sonores et les vibrations ;
- les nuisances visuelles et lumineuses ;

- les dommages aux écosystèmes marins, côtiers et fluviaux ;
- le sillage en approche portuaire ou le batillage en navigation fluviale ;
- les eaux de ballast ;
- les rayonnements électromagnétiques générés par les équipements du navire.

#### **2.4. : Cycle de vie**

- les méthodes de construction efficaces et durables (réduction de la consommation de matières et d'énergie, conditions de réalisation) ;
- les processus de fabrication et de maintenance à faible impact environnemental (qualitatif et quantitatif,) et hautement recyclables ;
- une conception durable prenant en compte la déconstruction du navire et sa recyclabilité (facilitation des opérations, capacité à obtenir et identifiée des produits issus de la déconstruction en vue de leur recyclage,...).

#### **Axe thématique n°3 : Navire sûr**

- la sécurité des circuits (combustible, eau, air, ...) et des installations (sanitaires, alimentaires, ...) ;
- la robustesse aux conditions météorologiques, de mer et de canal, extrêmes ;
- la tenue aux sinistres ou aux évènements en navigation (par exemple : collision, incendie, voie d'eau, ...) ;
- la sécurité liée à l'utilisation de nouvelles énergies (GNL, hydrogène, ...) ;
- la prévention et la protection contre les actes illicites (terrorisme, vols, trafics, ...) à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers, de sa cargaison ;
- les systèmes actifs et dispositifs passifs (détection, information, décision, action, reporting) de gestion de la sécurité en cas d'incident (incendie, évacuation, ...) ;
- la sécurité des opérations en mer (adaptation aux conditions de travail en mer par exemple pour des opérations de pose et de maintenance d'éoliennes) ;
- la sécurité post-accident (récupération de cargaisons dangereuses, traitement de l'épave, ...).

#### **Axe thématique 4 : Navire intelligent**

##### **4.1. Optimisation de la gestion des consommations et des émissions**

- connaissance en temps réel des émissions de polluants atmosphériques particuliers, gazeux, et leurs phénomènes précurseurs ;
- aide à la navigation (aide au pilotage à bord, planification du voyage, utilisation de données satellitaires pour la navigation, ...), en fonction notamment des conditions météorologiques et du chargement du navire (assiette) permettant une optimisation des routes de navigation et une réduction de la consommation énergétique ;
- gestion de l'énergie à bord (consommation instantanée, mode économique – arrêt d'auxiliaires non indispensables – influence de la réduction de vitesse).

##### **4.2. Optimisation des opérations courantes et critiques**

- gestion de l'état du navire en temps réel (maintenance prédictive basée sur le cycle de fonctionnement réalisé) ;
- aide à la manœuvre : détection et évitement d'obstacle, pilotage/accostage automatique, stabilisation et positionnement dynamique.

## C. ORGANISATION ET FINANCEMENT DES PROJETS

### C1. Bénéficiaires éligibles

Les projets peuvent être soumis :

- De manière individuelle, par une entreprise (que ce soit une grande, moyenne ou petite entreprise) conformément au respect des coûts totaux minimum précisés paragraphe C2 ;
- Dans le cadre d'un accord de consortium, par des entreprises et/ou des entités publiques ou privées conduisant des activités de recherche et de développement. Le consortium est représenté par un coordonnateur, interlocuteur privilégié de l'ADEME dans toutes les phases du projet. Le coordonnateur est nécessairement une entreprise, qui coordonne notamment le suivi de l'exécution opérationnelle et financière des travaux.

Est appelé 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 les premiers versements des aides. **Le consortium n'excède pas 5 partenaires.**

**Les travaux de R&D représentant moins de 5% de l'assiette de dépenses du projet ou ayant une contribution faible à son caractère collaboratif ont vocation à être pris en charge soit directement par les entreprises, soit en sous-traitance.**

Les bénéficiaires d'une aide du PIA doivent présenter une situation financière saine. En particulier, ils doivent présenter des capitaux propres et un plan de financement, en cohérence avec l'importance des travaux qu'ils se proposent de mener. **Pour chaque entreprise, le montant cumulé de l'aide versée ne peut excéder le montant des capitaux propres à la date du versement.**

Les porteurs de projet doivent présenter un plan de financement équilibré sur la durée du projet et expliciter la nature et l'origine publique ou privée des financements prévus. Chaque bénéficiaire d'une aide sera signataire d'une convention bilatérale avec l'ADEME.

### C2. Coûts éligibles et retenus

Les critères d'éligibilité des coûts des projets sont précisés dans la réglementation communautaire relative aux aides d'Etat.

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.

**Seront instruits en priorité les projets dont les coûts totaux de chacun des partenaires sont supérieurs à :**

- **3 M€ pour les Grandes entreprises<sup>1</sup> ;**
- **800 k€ pour les Moyennes entreprises<sup>1</sup> ;**
- **400 k€ pour les Petites entreprises<sup>1</sup>.**

Les projets de taille inférieure à ces montants sont orientés vers d'autres dispositifs de soutien public.

---

<sup>1</sup> Selon la recommandation de la Commission n° 2003/361/CE du 6 mai 2003, « la catégorie des micro, petites et moyennes entreprises (PME) est constituée des entreprises qui occupent moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 millions d'euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 millions d'euros ». Dans la catégorie des PME, une petite entreprise est définie comme une entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 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).

### **C3. Taux d'aide pour les bénéficiaires soumis au secteur concurrentiel**

Dans la majorité des cas, 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 des Investissements d'Avenir.

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

Au-delà 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 européenne<sup>2</sup>.

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

Catégorie d'entreprise au sens communautaire	Activités de recherche	
	<b>RI (en subvention)</b>	<b>DE<sup>3</sup> (en avance remboursable)</b>
<b>Grandes entreprises</b>	50%	35%
<b>Moyennes entreprises</b>	60%	45%
<b>Petites entreprises</b>	70%	55%

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.

Pour autant que l'intensité de l'aide ne dépasse pas 70% des coûts admissibles, une prime de 10 points de pourcentage peut être ajoutée aux pourcentages indiqués dans le tableau ci-dessus si l'une des conditions suivantes est remplie :

- Le projet repose sur une collaboration effective entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME et aucune entreprise ne supporte seule plus de 70 % des coûts admissibles du projet ;
- Le projet repose sur une collaboration effective entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche et ces derniers supportent au moins 10% des coûts admissibles du projet et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches.

Les modalités de remboursement des avances remboursables sont les suivantes,  $M_0$  étant défini comme le montant actualisé de l'avance remboursable versée à la fin du projet :

- Au titre de l'acquis technique, remboursement d'un montant ( $M_a$ ) dont la valeur actualisée nette est égal à 40% de  $M_0$ . Le taux d'actualisation<sup>4</sup> retenu est le taux fixé

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Inclut une majoration de 10 points de pourcentage des intensités d'aide prévues à l'article 25 du RGEC n°651/2014, permise par l'article 7 du RGEC.

<sup>4</sup> 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)



par la Commission européenne et applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage. Dans le cas général, ce remboursement débute 2 ans après la fin des travaux et s'effectue en 3 échéances annuelles, fixes et identiques.

- Sur la base d'un élément déclencheur (Ed) représentatif d'un début de succès commercial (première unité d'œuvre produite ou premier euro de chiffre d'affaires), remboursement d'un montant (Ms) dont la valeur actualisée nette est égal à 60% de  $M_0$ . Le taux d'actualisation retenu est le taux fixé par la Commission européenne applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage et **majoré de 500 points de base**. Dans le cas général, ce remboursement prend la suite du remboursement de  $M_a$  et s'effectue au plus en 5 échéances annuelles, fixes, justifiées sur la base du plan d'affaires de référence du projet.

Si l'élément déclencheur précité (Ed) n'est pas atteint dans un délai de 5 ans suivant la fin des travaux, le montant  $M_a$  reste dû et les porteurs du projet sont définitivement dispensés du remboursement du montant  $M_s$ .

En cas d'écart significatif entre le plan d'affaires de référence et l'activité réelle constatée, les porteurs du projet pourront, en le justifiant, demander un rééchelonnement du remboursement du montant  $M_s$  pouvant comporter jusqu'à 2 années supplémentaires. Une telle demande ne pourra intervenir qu'une fois, entre la 5<sup>ème</sup> et la 8<sup>ème</sup> année suivant la fin des travaux.

Les critères permettant de définir les éléments déclencheurs du remboursement de l'aide sont définis au cas par cas et précisés dans les conventions de financement. 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.

#### **C4. 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.

Si le régime d'aides RDI permet de financer ces bénéficiaires jusqu'à 100% des coûts de l'opération, l'ADEME peut réduire ce taux, en particulier pour les EPIC financés généralement à 40% des coûts éligibles et retenus.

En ce qui concerne ces bénéficiaires, ceux-ci verseront chaque année un intéressement à l'Etat au titre des revenus supplémentaires apportés par le projet à hauteur de 40 % du montant annuel issu de la valorisation des travaux du projet, cet intéressement cumulé ne pouvant excéder 30% de la subvention perçue pour ces travaux.

## **D. CRITERES DE SELECTION**

Les projets sont sélectionnés sur la base des critères suivants :

### **Critères d'écoconditionnalité du projet**

- Pertinence du projet par rapport aux enjeux de la transition écologique et énergétique (éléments de quantification, perspectives de nuisances et de bénéfices...);
- Qualité du plan d'évaluation environnementale (bilan gaz à effet de serre, bilan énergétique, analyse de cycle de vie...).



## 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.

NB : a contrario, ne sont pas recevables les opérations de modification incrémentales apportées à des produits, lignes de productions, procédés de fabrication ou autres opérations existantes même si elles représentent des améliorations.

## Impact commercial et financier 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 et robustesse du modèle économique, du plan d'affaires et du plan de financement, démontrant notamment un taux de rentabilité interne du projet supérieur ou égal au taux fixé par la Commission européenne applicable à la date d'avis favorable du Comité de pilotage et **majoré de 500 points de base** ainsi que la capacité à rembourser les avances remboursables à partir d'événements déclencheur objectifs et mesurables ;
- Capacité de valorisation des travaux du projet notamment en termes de propriété intellectuelle (brevets, licences...).

## Impact économique et social 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 ;
- 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 les filières industrielles concernées

- Pertinence du projet par rapport aux enjeux industriels (impact sur la filière navale, perspectives de développement, positionnement stratégique et analyse concurrentielle, ...), notamment par le rattachement aux axes prioritaires de la filière définis par le CORICAN.

## Qualité du consortium et de l'organisation du 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) ;
- Localisation territoriale des travaux, y compris des tâches sous-traitées ;

- Solidité du plan de financement du projet et robustesse financière des partenaires, notamment leur capacité financière à mener le projet.

### **Impact de l'intervention publique**

- Caractère incitatif de l'intervention.

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.

## **E. 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) ;
- L'acceptation des Conditions Générales et Particulières 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 divers tels que relevé d'identité bancaire, extrait K-bis, liasses fiscales, catégorie d'entreprise au sens communautaire, financements publics perçus, incitativité de l'aide.

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.

## **F. PROCESSUS DE SELECTION**

Préalablement au dépôt du dossier à l'ADEME, les porteurs de projet peuvent, à leur discrétion, présenter leur projet au CORICAN sous forme d'un dossier réduit de 4 pages. L'avis formulé par le CORICAN sur le projet est alors intégré au dossier transmis à l'ADEME.

Une fois le dossier déposé à l'ADEME, celle-ci 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.

L'instruction est conduite sous la responsabilité de l'ADEME qui s'appuie sur des experts internes ou externes. L'instruction démarre lorsque le dossier de demande d'aide en réponse

à l'appel à projets est jugé complet. Le porteur dispose d'une durée maximum d'un mois pour compléter le dossier une fois l'accord d'entrée en phase d'instruction approfondie obtenu.

A l'issue de cette phase d'instruction, l'ADEME présente au Comité de pilotage (COPIL, composé de représentants des ministères en charge de l'industrie, de la recherche, de l'écologie et du développement durable), ses conclusions qui comprennent ses recommandations et propositions écrites de soutien. Le COPIL rend un avis au Commissariat général à l'Investissement (CGI).

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 approfondie (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 des Investissements d'Avenir ». La convention d'aide est signée dans un délai maximal de 2 mois à compter de la décision du Premier ministre, sous peine de perte du bénéfice de la décision d'aide.

## G. 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 des 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 des 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.

## H. LABEL POLE DE COMPETITIVITE (OPTIONNEL)

Les projets, notamment ceux portés par des PME, peuvent être labellisés au choix du porteur par un ou plusieurs pôles de compétitivité. **Cette labellisation n'est en aucun cas obligatoire pour répondre à l'AAP.**

## I. SOUMISSION DES PROJETS

Avant toute soumission de projet, il est recommandé que le porteur de projet présente le projet à l'ADEME (voir contacts précisés ci-dessous) et notamment l'objet du projet envisagé, son organisation, une première évaluation du budget total et un focus sur les perspectives des

produits ou services développés dans le cadre du projet (clients, concurrents, potentiel de marché, bénéfices environnementaux).

Pour la soumission formelle du dossier, le coordonnateur transmet à l'ADEME l'ensemble du dossier sous format électronique (clé USB ou CD-ROM) accompagné d'un courrier de demande d'aide signé par les responsables habilités du coordonnateur et des partenaires. La version électronique fait foi.

Les dossiers sont à adresser :

- Soit par voie postale jusqu'à la date de clôture finale, le cachet de la Poste faisant foi ;
- Soit par dépôt contre récépissé jusqu'à la date de clôture finale entre 9h et 15h.

à l'adresse suivante :

**ADEME**  
**Direction des Investissements d'Avenir**  
**A l'attention de Sophie GARRIGOU**  
**27, rue Louis Vicat**  
**75 737 PARIS Cedex 15**

L'ADEME est à la disposition des porteurs de projets pour toute question, y compris en amont de la soumission. Les personnes à contacter sont :

- Pour toute question relative aux Investissements d'Avenir et aux aides :
  - Sophie GARRIGOU ([sophie.garrigou@ademe.fr](mailto:sophie.garrigou@ademe.fr))
- Pour toute question technique :
  - Philippe CAUNEAU ([philippe.cauneau@ademe.fr](mailto:philippe.cauneau@ademe.fr))

Les dossiers arrivés après la date de clôture finale de l'AAP ainsi que les dossiers incomplets ne sont pas recevables.