



Action Véhicules et transports du futur

Dispositif d'aide

Edition Septembre 2016

Déploiement d'offres de services de recharge pour véhicules hybrides et électriques en stationnement résidentiel, en zone d'activité et dans les pôles d'échanges multimodaux

Date d'ouverture de la présente édition : **octobre 2016**

Date limite de dépôt des dossiers : 31 mars 2017

Les dossiers seront instruits au fil de leur réception.

Table des matières

A. Contexte.....	3
B. Objet du dispositif.....	4
C. REGLES D'Eligibilité.....	4
D. SERVICES ASSOCIES dans le cadre du projet depose	7
E. Caractéristiques des infrastructures	7
F. Règles de soutien.....	10
G. Composition du dossier	10
H. Modalités de décision	12
I. Transmission.....	12
J. Communication	12
K. Confidentialité	13

Liste des annexes

- 1. Annexe technique et économique** : contenu détaillé du projet
- 2. Annexe financière** : base de données des coûts du projet
- 3. Annexe administrative** : résumé du projet et identification des partenaires
- 4. Règlement financier** des Investissements d'Avenir

A. CONTEXTE

Le développement à grande échelle du véhicule électrique en France suppose que des infrastructures de recharge soient disponibles pour les usagers. Si, aujourd'hui, l'essentiel des recharges se fait au domicile et, dans une moindre mesure, sur les lieux de travail, la disponibilité de bornes de recharge en accès public est indispensable pour celles et ceux ne disposant pas de ces solutions de recharge et pour assurer l'utilisateur contre le risque d'autonomie insuffisante.

En application du plan gouvernemental décidé à l'automobile de juillet 2012, un dispositif d'aides opéré par l'ADEME a été ouvert dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir afin de soutenir le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides. Ce dispositif est arrivé à son terme le 31 décembre 2015. Il a permis de soutenir significativement le déploiement des infrastructures de recharge effectué à l'initiative des collectivités territoriales. 77 projets, représentant plus de 20500 points de recharge, ont ainsi été accompagnés pour un montant de plus de 61M€ d'aides publiques au titre du Programme d'investissements d'avenir (PIA). La majorité des points de recharge ainsi accompagnés par le PIA est implantée dans des zones de stationnement temporaire.

Concernant la recharge à domicile, un crédit d'impôt de 30% est en vigueur pour les particuliers qui s'équipent d'une infrastructure de recharge. Le dispositif ADVENIR permet de subventionner l'installation de bornes de recharges dans les parkings des habitats collectifs. Cependant, les zones résidentielles denses sont souvent constituées d'immeubles non pourvus de parking. Pour leurs habitants, il est donc difficile de trouver un point de recharge quotidiennement.

Afin d'accompagner un passage massif à l'électromobilité, il est maintenant proposé d'apporter un financement pour **les infrastructures de recharge associées à du stationnement moyenne/longue durée, c'est-à-dire en zone résidentielle, dans des zones d'activité ou dans les pôles d'échanges multimodaux (parking relais)**. Afin d'être pleinement efficaces, ces projets de déploiement devront s'inscrire dans le cadre d'**une offre de service de recharge** afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures déployées.

Pour rappel, une zone résidentielle désigne ici une zone urbaine appartenant à un quartier où l'habitat est la fonction prépondérante.

Une zone d'activités (ou zone d'activité économique) est définie¹ dans ce dispositif comme la concentration ou le regroupement d'activités économiques (artisanales, tertiaires, industrielles et logistiques) sur un périmètre correspondant à une opération d'aménagement réalisée par un maître d'ouvrage public ou par des promoteurs/investisseurs privés qui vont céder ou louer les terrains et les bâtiments à des entreprises. Les appellations peuvent varier et reflètent ainsi les évolutions de la vocation des ZAE : parcs d'activités, éco-parcs, éco-zones, pôles d'activités économiques et technologiques, etc. Elle se décline en différentes catégories, les suivantes étant retenues dans le cadre du présent dispositif :

- Zones Artisanales (ZA),
- Zones Commerciales, aussi appelées Zones d'Activité Commerciale (ZC ou ZAC),
- Zones Industrielles, aussi appelées Zones d'Activité Industrielle (ZI ou ZAI),

¹ www.adcf.org/files/co18005314-zae-etude-cerema.pdf

- zones logistiques (stockage et distribution des produits),
- zones d'activités de services,
- zones mixtes (activités industrielles, entreprises logistiques, activités technologiques, commerce...),
- zones portuaires et aéroportuaires
- zones d'activités technologiques,
- zones spécialisées (activités industrielles spécifiques),
- technopoles où se concentrent entreprises, centres de recherche, et universités.

Un pôle d'échanges intermodal ou (multimodal) est défini comme un lieu où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité².

B. OBJET DU DISPOSITIF

Le présent dispositif permet de soutenir financièrement les villes, agglomérations, groupements de communes, métropoles, syndicats intercommunaux, départements, régions, établissements publics qui respectent les critères d'éligibilité et qui s'engagent dans le déploiement de bornes et d'une offre de services pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en zone résidentielle, en zone d'activité, dans les pôles d'échanges multimodaux.

Les projets présentés devront prendre en compte les déploiements prévus dans les précédents dispositifs PIA et les autres dispositifs tels que ADVENIR ou par les opérateurs nationaux afin de garantir une cohérence de l'ensemble du déploiement.

Le présent document décrit ce dispositif et précise notamment les conditions au travers desquelles il accompagnera les projets, sous réserve de leur éligibilité.

C. REGLES D'ELIGIBILITE

Sont décrites dans ce paragraphe les obligations à respecter pour permettre au projet d'être éligible au financement du présent dispositif.

Ces obligations concernent entre autre les bénéficiaires, la localisation des points de recharge, la nature des infrastructures, les services associés à la recharge et le dimensionnement minimal du projet.

²www.urba2000.com/club-ecomobilite.../les_poles_d_echanges_intermodaux_fr.pdf

Bénéficiaires éligibles

Le présent dispositif concerne :

- les villes, agglomérations ou groupements de communes, métropoles,
- les syndicats intercommunaux, agissant pour le compte des collectivités adhérentes et disposant de la délégation de compétence en matière de déploiement d'infrastructures de recharge,
- les établissements publics d'aménagement (EPA),
- les départements, agissant pour le compte des villes, agglomérations ou groupements de communes du département, présentant un plan de mobilité durable,
- les régions, agissant pour le compte des villes, agglomérations ou groupements de communes de la région, présentant un plan de mobilité durable.

Localisation

Le présent dispositif ne concerne que les déploiements en zones résidentielles, en zones d'activités et en pôle d'échanges multimodal.

Règles d'éligibilité des infrastructures

Sont éligibles :

- Les infrastructures de recharge électrique acquises directement par les acteurs concernés (collectivités, syndicats intercommunaux, EPA).
- Les infrastructures de recharge installées dans le cadre d'un contrat de concession. Dans ce cas, l'acteur public, bénéficiaire de l'aide, organise une mise en concurrence pour la délégation de service public relative à l'installation et la gestion du service de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Cette mise en concurrence précise explicitement les conditions et le montant forfaitaire de l'aide accordée à la collectivité dans le cadre du présent dispositif.

Ainsi, seuls les projets pour lesquels la mise en concurrence pour la délégation de service public n'a pas encore eu lieu à la date de dépôt du dossier sont éligibles au présent dispositif.

- Hors contrat de concession, les infrastructures de recharge financées par des entreprises ou tout autre acteur du domaine concurrentiel sont exclues du présent dispositif.
- Seules les infrastructures appartenant à l'une des deux catégories suivantes sont éligibles :
 - Les infrastructures d'accès public exclusivement réservées à la recharge de véhicules tiers,
 - Les infrastructures de recharge ouvertes à des services de mobilité du type auto-partage ou libre-service si elles sont également ouvertes au public, non réservées aux véhicules de la flotte. A ce titre, ces infrastructures doivent être ouvertes à la recharge de véhicules tiers, et ce, à des tarifs et des conditions d'utilisation acceptables, eu égard aux recommandations du Livre Vert. L'assiette des coûts éligibles de ce type d'infrastructures sera déterminée en fonction des conditions d'utilisation de la recharge publique (tarifs, disponibilité de la recharge en accès public, etc.), et pourra se situer entre 0 et 100% des coûts de l'infrastructure.

- Ne sont éligibles au financement que les infrastructures de recharge équipées :
 - pour la recharge normale, d'au moins un socle de prise conforme au Type 2 ou Type 2S (dotée d'obturateurs mécaniques intégrés) et d'au moins un socle de prise conforme au type E/F,
 - pour la recharge rapide, des trois solutions suivantes :
 - un connecteur de Type 2 pour la recharge en courant alternatif,
 - un connecteur « Combo2 » pour la recharge en courant continu.
 - un connecteur CHAdeMO pour la recharge en courant continu,
- S'agissant de la partie Infrastructure : les coûts éligibles au titre du présent dispositif sont uniquement les coûts du matériel, de génie civil et de raccordement au réseau du distributeur d'électricité. Ne sont pas éligibles notamment les coûts d'ingénierie civile, de maintenance, d'abonnement, d'exploitation ou les coûts liés au renforcement du réseau primaire ou à la promotion du service.
- Les travaux de réalisation des infrastructures doivent être réalisés au plus tard au 31/12/2019 (Ordres de Service travaux faisant foi).

Attendus obligatoires supplémentaires

- Les projets doivent comporter au **moins 20 points de recharge avec un minimum de 4 points de recharge par station**
- Les projets doivent comporter des services associés à la recharge (décrits dans le paragraphe D)
- Les projets doivent prévoir la gratuité du stationnement d'au minimum 2 heures hors du temps de recharge dans la zone de déploiement des bornes pour les utilisateurs de ces bornes.
- Afin d'anticiper les changements et d'adapter l'offre à la demande, les demandeurs s'engagent, sauf impossibilité démontrée, à fournir à la Direction Régionale de l'ADEME concernée ou à mettre à disposition en usage public les données d'utilisation et de fréquentation des infrastructures de recharge pendant une durée d'exploitation de deux ans à compter de la fin du projet de déploiement.
- Le demandeur devra, selon les usages attendus, justifier :
 - le nombre de stations de recharge déployées,
 - la puissance de recharge choisie,
 - les services de recharge et mobilité implantés (décrits au paragraphe D),
- Le demandeur devra indiquer éventuellement les hypothèses de déploiement ultérieur envisagées et le nombre de phases de déploiement envisagé.

D. SERVICES ASSOCIES DANS LE CADRE DU PROJET DEPOSE

Le déploiement d'une infrastructure de recharge n'est pertinent qu'avec le développement de services associés. La définition d'une offre de services, d'un parcours client adapté et de modalités d'exploitation optimisées est essentielle pour la rentabilité d'une infrastructure et le développement de la mobilité électrique. Les qualités du service jouent un rôle fondamental dans la facilitation de l'accès à celui-ci : ainsi, si les qualités/facilités du service ne sont pas en adéquation avec les attentes d'une clientèle régulière et/ou occasionnelle, elles peuvent en décourager l'utilisation.

En plus du déploiement de points de recharge, les projets déposés à ce dispositif doivent comporter **obligatoirement l'ensemble des 4 services décrits ci-dessous** :

- S'adresser à l'ensemble des clients qu'ils soient des particuliers ou des professionnels, réguliers ou occasionnels. Ceci implique de rendre aisés et diversifiés les moyens d'accès à l'offre et de paiement et en particulier de proposer a minima une forme de **paiement dématérialisé et accessible pour tous**; et
- Comporter un système de **recharge intelligente** qui permettra la régulation en temps réel de la recharge afin de prendre en compte les contraintes locales du réseau électrique et les pics de consommation ; et
- Garantir **l'interopérabilité** de la recharge de l'ensemble des véhicules sur le territoire, avec égalité de traitement ; et
- Comporter un service ou un dispositif de rotation des véhicules à la borne permettant d'augmenter le taux d'utilisation des bornes dans les zones visées où les véhicules sont généralement stationnés pour des durées supérieures au temps de recharge. Toutefois, pour les zones résidentielles, l'offre d'un tel service est recommandée sans être obligatoire.

De façon optionnelle, des systèmes de mobilité pourront aussi être inclus dans le déploiement, du type :

- Service d'autopartage ;
- Service de 2 roues électrique partagé ;

Ces systèmes de mobilité pourraient aussi être associés à des services supplémentaires de type :

- Système de réservation des infrastructures ;
- Utilisation des cartes de transports locales comme moyen de paiement ;

E. CARACTERISTIQUES DES INFRASTRUCTURES

Cadre général

Les dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques sont consignées, sous forme de recommandations, dans le Livre Vert publié en 2011 et mis à jour pour sa partie technique en décembre 2014.

Architecture d'une infrastructure de recharge

L'architecture physique d'une infrastructure de recharge se compose de :

- Un point de recharge, défini comme est une interface qui permet de recharger un seul véhicule électrique à la fois, associée à un emplacement de stationnement.
- Une borne de recharge, définie comme un appareil fixe raccordé à un point d'alimentation électrique, comprenant un ou plusieurs points de recharge et pouvant intégrer des dispositifs de communication, de comptage, de contrôle ou de paiement notamment.
- Une station de recharge, qui comprend une borne associée à des emplacements de stationnement ou un ensemble de bornes associées à des emplacements de stationnement, alimentées par un même point de livraison du réseau public de distribution d'électricité ou par une même installation locale de production ou de stockage d'énergie et exploitées par un seul opérateur ou groupement d'opérateurs.

Types de recharge privilégiés

Sur le plan technique, seuls les deux paliers de puissance de recharge suivant sont éligibles au présent appel à projets :

- la **recharge normale accélérée (de 7 à 22 kVA)**, qui permet une recharge principale comme une recharge d'appoint dans les zones visées où les véhicules restent stationnés suffisamment longtemps pour permettre aux services proposés de trouver leur pertinence (recharge intelligente et rotation à la borne notamment), la recharge normale de type 3 kVA peut être admise dans les zones résidentielles, en l'absence de service de rotation (cf § D) ;
- la **recharge rapide (> 22 kVA)**, qui répond à des besoins d'autonomie non planifiés ou à des usages spécifiques (trajets autoroutiers, flottes de véhicules, etc.). Compte-tenu des impacts environnementaux, notamment pour la gestion de la pointe électrique au niveau national, son **usage doit pouvoir rester exceptionnel et dans le cas général ne doit pas comporter plus de 10% du nombre de point de recharge.**

Contribution à la recharge intelligente

Le véhicule électrique est un élément clé dans la gestion du réseau électrique. Le calibrage du nombre de stations et de points de recharge relatifs aux paliers de puissance pour l'équipement d'un territoire doit être effectué en veillant à la régulation des puissances appelées pour limiter les renforcements des réseaux au niveau local.

Ouvrant la voie vers une gestion plus intelligente de la consommation énergétique, les infrastructures de recharge doivent privilégier les dispositifs permettant la régulation et la gestion en temps réel de la recharge.

Sécurité des biens et des personnes

Les infrastructures proposées doivent à la fois garantir la sécurité des utilisateurs dans la manipulation des différents éléments (câble, etc.), fournir les informations essentielles (avertissement en cas d'anomalie de recharge, etc.) et respecter les caractéristiques de sécurité pour l'installation des points de recharge.

Normalisation et interopérabilité des services de recharge

Les projets portés par les candidats au présent dispositif ont vocation à contribuer à l'édification du réseau national d'infrastructures de recharge, qui implique une nécessaire

mise en cohérence. Aussi, et dans le contexte issu de la directive européenne, les projets doivent présenter un niveau d'interopérabilité satisfaisant en proposant notamment à l'abonné d'un opérateur de recharge ou de mobilité d'utiliser le réseau d'un autre opérateur au fur et à mesure de ses déplacements.

Le déploiement des infrastructures doit donc se faire dans les conditions suivantes :

- L'infrastructure doit être exploitée par un opérateur utilisant un système de supervision permettant de suivre l'état des points de recharge, de contrôler l'accès au service de recharge, d'enregistrer les demandes et les paramètres essentiels de l'usage du service,
- L'infrastructure doit être communicante, permettant à chaque point de recharge de communiquer avec un système de supervision, assurant en toutes circonstances le service de recharge aux usagers,
- L'interface utilisateur permettant l'accès au service délivré par un point de recharge doit être ouvert à différents moyens d'authentification et d'interaction avec l'utilisateur et a minima permettre l'usage de cartes RFID compatibles avec la spécification technique CEN/TS/16794,
- Les données essentielles sur l'IRVE déployée doivent être remontées au fur et à mesure de la mise en service des stations à la **plateforme open data gouvernementale des données publiques françaises** (www.data.gouv.fr), sous les formats en usage sur cette plateforme et sous licence ouverte permettant la réutilisation libre de ces données ; ainsi les données concernant la localisation géographique et les caractéristiques techniques des stations et des points de recharge comportent au minimum les éléments suivants: le nom commercial et l'identifiant de l'opération, le nom de l'aménageur, le nom de l'opérateur de l'infrastructure de recharge, le nom et l'identifiant de la station, l'adresse complète de la station, le code INSEE de la commune d'implantation, les coordonnées en latitude et longitude de la station, le nombre de points de recharge de la station, l'identifiant, la puissance nominale (puissance maximale de dimensionnement), les types de socles de prise ou de connecteurs disponibles de chaque point de recharge et la date de mise à jour des informations.
- L'opérateur s'engage à ouvrir l'usage du service de recharge à des clients tiers n'ayant pas de contrat ou ayant souscrit un contrat auprès d'autres opérateurs, et ce dans des conditions d'accès ni rédhitoires ni discriminantes (tarifs, disponibilité de la recharge, etc.) vis-à-vis du client,
- L'opérateur s'engage à rendre disponible, auprès d'une plateforme nationale d'interopérabilité, les informations relatives à la géolocalisation, le mode de recharge, la puissance délivrée, la disponibilité et le mode de tarification des infrastructures.

Systeme de paiement

La simplification du système de paiement est un enjeu important pour garantir une acceptabilité optimale des utilisateurs de bornes.

Tout point de recharge ouvert au public doit permettre l'accès à la recharge et au paiement (dans le cas d'un service payant) afférent à tout conducteur d'un véhicule électrique qui détient un contrat avec un opérateur de mobilité ayant établi une relation d'interopérabilité avec l'opérateur du point de recharge considéré.

Les modalités d'accès à la recharge répondent aux mêmes exigences pour tout conducteur d'un véhicule électrique sans contrat avec un opérateur de mobilité.

Tarification des usagers et conditions d'utilisation

Une tarification ni rédhitoire ni discriminante vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule est demandée. En particulier, la recharge publique de véhicule tiers est tarifée à un coût acceptable sur les bornes d'auto-partage ouvertes au public.

De même, des conditions d'utilisation ni rédhitoires ni discriminantes vis-à-vis d'un certain type d'usage ou de véhicule sont demandées. En particulier, la recharge publique de véhicule tiers doit pouvoir être réalisée à des conditions techniques et organisationnelles acceptables sur les bornes d'auto-partage ouvertes au public.

Le coût des 4 services obligatoires pour rendre le projet éligible devra être inclus dans le prix de la recharge

F. REGLES DE SOUTIEN

Les règles de soutien sont les suivantes :

- La contribution de l'Etat se fait sous forme de subventions
- L'aide sera calculée de la manière suivante :
 - les infrastructures permettant la recharge normale entre 7kVA et 22 kVA bénéficient d'un taux de soutien maximum de 50% des coûts éligibles d'investissements (coûts hors taxes), avec un plafond d'aide de 3 000 euros par point de recharge ;
 - les infrastructures permettant la recharge rapide au-delà de 22 kVA bénéficient d'un taux de soutien maximum de 30% des coûts éligibles d'investissements (coûts hors taxes), avec un plafond d'aide de 12 000 euros par borne de recharge ;
 - Par ailleurs, de façon cumulative :
 - Pour les infrastructures installées dans le cadre d'un contrat de concession, l'aide calculée ci-dessus sera réduite de 10% ;
 - Pour les projets d'un montant éligible strictement inférieur à 200 000 €, l'aide calculée ci-dessus sera réduite de 30% ;
 - Pour les bénéficiaires prévoyant d'implanter tout ou partie des bornes sur un territoire déjà couverts par un projet financé au titre du dispositif précédent (cartographie déposée du projet déjà financé faisant foi), l'aide calculée ci-dessus sera réduite de 40% ;
- Dans le cas où l'application des règles définies dans ce paragraphe conduit à un montant d'aide strictement inférieur à 50 K€, le projet ne sera pas aidé par le présent dispositif.

G. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier de demande d'aide est constitué :

- d'un courrier de demande d'aide daté et signé par les représentants habilités du coordonnateur et des différents partenaires (en version originale et en version

scannée), spécifiant si le projet recouvre ou pas un territoire ayant déjà bénéficié d'une aide du PIA au titre des IRVE

- d'un volet technique et stratégique, dont le modèle est fourni en **annexe 1**, à soumettre sous forme d'un fichier Word³,
- d'un volet financier, dont le modèle est fourni en **annexe 2**, à soumettre sous forme d'un fichier Excel²,
- d'un descriptif synthétique du projet (non confidentiel) et de l'identification des partenaires, dont le modèle est fourni en **annexe 3**, à soumettre sous forme d'un fichier Excel².

La demande d'aide au titre du présent dispositif doit comporter suffisamment de détails et de justifications pour permettre de juger de la cohérence du déploiement d'infrastructures.

Le dossier doit impérativement comporter les éléments suivants :

- Présentation de l'offre de services de recharge,
- Nombre de stations et de points de recharge déployés,
- Implantation prévisionnelle en fonction des zones définies dans le PLU (résidentielle, zone d'activité...),
- Le cas échéant une déclaration attestant que le projet de déploiement ne recouvre pas un territoire ayant déjà bénéficié du PIA,
- Spécificités techniques des infrastructures déployées,
- Conditions d'utilisation, modes de paiement envisagés et justification de la tarification,
- Plan de déploiement cohérent avec les préconisations et recommandations présentes dans le Livre Vert (volet technique, partie 1 et annexes). La densité du maillage territorial doit être justifiée par rapport au nombre de véhicules attendus et à la topographie de la zone couverte,
- Coûts détaillés du projet de déploiement (les montants seront exprimés Hors Taxes),
- Plan complet de financement du projet,
- Cadre juridique de réalisation des travaux et de gestion des infrastructures (marché public, délégation de service public, etc.),
- Décisions de l'assemblée délibérante de chaque partenaire, agissant ou non pour le compte des collectivités, actant l'engagement et la compétence de ce dernier à procéder au déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables, et portant sur l'achat et la mise en service d'un nombre de bornes de recharge [ou] d'un montant de dépenses de déploiement conforme au projet présenté à l'ADEME.
- L'engagement de rendre disponibles sur une plate-forme d'interopérabilité les informations relatives à la géolocalisation, au mode de recharge, à la puissance délivrée, à la disponibilité des infrastructures et au mode de tarification du service et de rendre publiques sur le site de la plate-forme ouverte des données publiques françaises (www.data.gouv.fr), au fur et à mesure de la mise en service des stations, les informations relatives à leurs caractéristiques statiques.

³ Ou Open Office

H. MODALITES DE DECISION

L'ADEME s'assure de la recevabilité et de la conformité des dossiers.

A l'issue d'une phase d'instruction menée par l'ADEME, le comité de pilotage des Investissements d'Avenir formule un avis à destination du Commissariat Général à l'Investissement (CGI). L'octroi de l'aide est décidé par le Premier ministre sur proposition du CGI.

Une convention de financement est alors établie entre l'ADEME et chaque bénéficiaire.

I. TRANSMISSION

Le porteur du projet 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 par voie postale jusqu'à la date de clôture finale, le cachet de la Poste faisant foi, à l'adresse suivante :

ADEME
Direction des Investissements d'Avenir
A l'attention de Sophie GARRIGOU
27, rue Louis Vicat
75737 PARIS Cedex 15

L'ADEME est à la disposition des porteurs de projet pour toute question, y compris en amont du dépôt. Pour toute question relative au présent dispositif, contacter :

- **Direction Exécutive de l'Action Territoriale**, Françoise GARCIA
francoise.garcia@ademe.fr
- Les **Directions régionales** de l'ADEME concernées par le projet
<http://www.ademe.fr/regional-international>

Les dossiers arrivés après la date de clôture finale indiquée dans le présent document ainsi que les dossiers incomplets ne seront pas recevables.

J. COMMUNICATION

Une fois le projet sélectionné, le bénéficiaire est tenu de mentionner le soutien apporté par le Programme des Investissements d'Avenir dans ses actions de communication et la publication de ses résultats (mention unique : « opération réalisée avec le concours du Programme des Investissements d'Avenir » et logos du PIA et de l'ADEME).

L'Etat se réserve le droit de communiquer sur les objectifs généraux du présent dispositif, ses enjeux et ses résultats, dans le respect de la confidentialité.

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.

K. CONFIDENTIALITE

En vue d'éventuelles opérations de communication (qui seront en tout état de cause concertées avec le porteur de projet) et de la bonne conduite des discussions sur le projet, le coordonnateur indiquera les informations qui présentent un caractère particulièrement confidentiel, notamment, s'il y a lieu, à l'égard des partenaires du projet.

Les résultats du présent dispositif pourront faire l'objet de publication, notamment sur les sites internet www.ademe.fr et www.competitivite.gouv.fr.