



Investissements d'Avenir

Véhicule et transports du futur

Appel à projets

Expérimentation du véhicule routier autonome (EVRA)

L'appel à projets se clôture le 29 novembre 2018 à 15h00.

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d'ouverture de l'appel à projets (ci-après « AAP »). Ils seront instruits à la clôture de l'AAP.

Table des matières

I.	Contexte et objectifs de l'appel à projets	3
II.	Critères d'éligibilité	6
III.	Organisation et financement des projets.....	7
IV.	Critères de sélection et de fixation du niveau de financement	11
V.	Composition des dossiers	13
VI.	Processus de sélection	14
VII.	Confidentialité	15
VIII.	Soumission des projets	15
	ANNEXE 1 : Notion de « Bien commun »	17

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**
- 4. Annexe financière**

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

Le développement technologique des véhicules autonomes arrive aujourd'hui à maturité pour des premières applications commerciales. Les constructeurs automobiles envisagent une première commercialisation de fonction de niveau 3 sur autoroute avant 2020 et les opérateurs de transport souhaitent des premières exploitations de services s'appuyant sur des véhicules de niveau 4 à partir de 2020. Ces besoins conduisent à encourager des expérimentations présentant une diversité suffisante de cas d'usage et de conditions de déploiement, et regroupant différents acteurs, afin de mutualiser les compétences et les apports de chacun, autour d'un projet alimentant les « communs¹ » de validation de la sécurité et d'évaluation des usages et de l'acceptabilité.

Le 14 mai 2018, l'Etat a adopté **la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes**. Cet AAP vise à sélectionner un ou plusieurs projets qui s'inscrivent et participent à l'action prioritaire n°5 de cette stratégie intitulée : « structurer un programme national d'expérimentation ». Il fait suite à l'AMI ouvert le 23 février 2018, qui a eu pour objet de permettre aux acteurs de se rassembler autour de projets communs. Les projets qui répondent à cet AAP impliquent plusieurs acteurs lauréats de l'AMI, travaillant notamment sur le développement de véhicules automatisés ou sur le développement de services de mobilité ou de transport de marchandises utilisant ces véhicules.

Certains territoires, dont la Région Ile-de-France, ont manifesté un intérêt particulier pour ces expérimentations et ont affiché leur intention de participer au financement des projets correspondants à leurs priorités d'usage ou de parcours. Les fiches techniques contenant la description du rôle possible des territoires ayant d'ores et déjà manifesté leur volonté de participation et leurs priorités sont présentes sur le site de l'ADEME au lien de l'AAP. Cet espace sera régulièrement mis à jour avec les fiches des nouveaux territoires manifestant leur volonté de participation.

Le présent appel à projet (AAP) s'inscrit dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA).

B. Objet de l'AAP

L'AAP EVRA vise à soutenir des projets d'expérimentation de cas d'usages de véhicules autonomes, commercialisables d'ici 2022, dans le domaine de la mobilité individuelle, partagée ou

¹ Les biens communs (ou "communs") sont des ressources gérées collectivement par une communauté selon une forme de gouvernance définie par elle-même. La plupart des standards du web, le logiciel libre, les données ou la connaissance sous licence libre sont des « communs ». Ce sont les personnes concernées par une ressource qui sont légitimes pour en déterminer les règles d'accès

collective, du fret et de la logistique. Ces projets concourront au développement de méthodologies de validation de la sécurité et à l'amélioration des connaissances sur les usages et l'acceptabilité.

Le choix des pouvoirs publics est de sélectionner un **nombre limité de projets**, de taille critique suffisante, disposant de la **meilleure gouvernance entre les partenaires du projet, mais aussi avec les autres projets et les pouvoirs publics**, afin d'exploiter au maximum les synergies entre les cas d'usages et la mutualisation des compétences nécessaires à l'expérimentation.

1. Domaines d'application

Les projets répondent à un ou plusieurs des domaines d'application définis dans le cadre de la feuille de route véhicule autonome de la Nouvelle France Industrielle :

- Véhicule Particulier ;
- Système de transports collectifs et partagés ;
- Système de transports de marchandises.

L'objectif est de pouvoir retenir, à l'issue de l'AAP, un ou plusieurs projets couvrant ces domaines d'application et **exploitant les enseignements communs entre ces derniers**.

L'AAP vise les projets d'expérimentation qui peuvent contribuer à :

- Valider la sécurité de ces systèmes ;
- Etudier le comportement des utilisateurs de ces véhicules et l'acceptabilité des tiers usagers de la route ;
- Evaluer la pertinence des nouveaux services de transports collectifs par rapport aux besoins de mobilité des personnes et des biens, et leur appropriation par les usagers et les clients.

Les projets d'expérimentation seront réalisés dans des conditions représentatives de ce que sera le déploiement et le futur environnement de chaque domaine d'application du véhicule autonome, avec justifications à l'appui. Il s'agira pour le projet d'évaluer la pertinence d'un système de mobilité autonome en réponse à un usage donné.

2. Partage et accessibilité des connaissances acquises

Les projets permettent de développer et diffuser un « commun » pour les acteurs, fondé sur un partage des résultats du projet, et notamment des retours d'expérience, afin d'aboutir à une **vision partagée** des enjeux, des méthodes de conception (amont) et d'évaluation (aval) des expérimentations, et des méthodes d'analyse de leurs résultats, sur la sécurité et l'acceptabilité du véhicule autonome.

Ces méthodes et bases de données constituent pour l'essentiel un « bien commun » à l'ensemble des acteurs : industriels, opérateurs, autorités organisatrices, gestionnaires de réseaux, autorités publiques d'homologation et de sécurité routière. Les expérimentations permettent de développer et de partager ces méthodes et ces bases de données. Ces expérimentations sont également nécessaires pour alimenter l'élaboration par les autorités publiques des futures réglementations relatives à la sécurité de ces systèmes.

En particulier, il est demandé que les projets proposent des modalités (périmètre des connaissances partagées / acteurs ayant accès à ces connaissances / conditions d'accès) :

- De mise en commun des méthodes, des définitions des termes et vocabulaire standards, des données et des résultats **au sein du consortium** ;
- De partage et mise en commun des méthodes et des résultats **entre les projets** retenus pour financement ;
- De partage ou de transfert de ces méthodes et résultats **avec les autorités publiques** pour l'élaboration des réglementations et plus largement des politiques publiques de mobilité.

Ce « bien commun » passe entre autres par la production et l'accessibilité des connaissances suivantes :

Sur le volet « validation de sécurité », en vue notamment d'alimenter l'élaboration des futures réglementations :

- Des méthodes et des résultats d'évaluation des situations de reprise en main en condition réelle et du comportement du conducteur dans les phases de délégation de conduite ;
- Des méthodes et des bases de scénarii critiques, partagées entre acteurs, qui seront en partie communes aux divers cas d'usage : véhicule particulier, système de transports collectifs et partagés, système de transports de marchandises, lorsque cette approche commune est pertinente.

Sur le volet « usages et acceptabilité » :

- Pour les systèmes de transports collectifs et partagés : des méthodes et des outils pour évaluer l'acceptabilité par les usagers de ces véhicules, notamment quand la personne responsable de la conduite est située à l'extérieur du véhicule ;
- Pour les systèmes de transports de marchandises : des éléments d'évaluation de l'impact de l'automatisation sur l'organisation des chaînes logistiques, et notamment le retour des clients et des opérateurs en charge entre autres de l'envoi / réception et du chargement/déchargement des marchandises ;
- Des méthodes et des bases de scénarii critiques partagées entre acteurs, qui seront en partie communes aux divers cas d'usage : véhicule particulier, système de transports collectifs et partagés, système de transports de marchandises, lorsque cette approche commune est pertinente ;
- Éléments d'appréciation de l'adéquation des cas d'usage aux besoins de mobilité et des comportements des tiers usagers, y compris sous l'angle de l'évaluation socio-économique ;
- L'analyse des besoins d'infrastructure (physique et numérique) et l'évaluation de l'apport de l'infrastructure.

L'annexe au présent document propose une liste non exhaustive des « biens communs » attendus dans l'AAP.

3. Maturité des systèmes expérimentés

Le niveau minimal de maturité technologique initial attendu par les projets candidats au présent AAP correspond à un TRL 6-7.

Les projets de R&D, de TRL inférieur, conduisant au **développement de briques technologiques**, soit pour les véhicules, soit pour les systèmes (y compris supervision et infrastructure) ne **sont pas éligibles au présent AAP**. Ils peuvent relever d'outils de soutien à la recherche sur les véhicules autonomes, par exemple avec les AAP du PIA : PSPC (Bpifrance) ou « Ecosystèmes innovants » (ADEME).

4. Sites d'expérimentation et infrastructures

Les expérimentations sont localisées sur le territoire national, et chaque projet définit précisément les localisations des expérimentations et justifie leur pertinence en termes de cas d'usage.

Le projet précise pour chaque territoire retenu une description du niveau d'équipement d'infrastructure nécessaire à l'expérimentation en particulier concernant la communication et la connectivité.

Ainsi, il est identifié si le territoire nécessite ou non un déploiement particulier infrastructure. Si c'est le cas, **le projet décrit précisément les infrastructures nouvelles attendues, leur coût, leur plan de financement ainsi que leur calendrier de réalisation**. Les porteurs de projet apportent également **des éléments tangibles attestant de l'implication concrète sur le projet des autorités compétentes sur l'infrastructure ou le service de mobilité concerné**.

Lorsqu'en parallèle à cet appel à projets, un programme d'équipement ou de mise à niveau des infrastructures est engagé, les candidats sont invités à prendre l'attache des gestionnaires routiers concernés pour connaître les sections retenues et le niveau d'équipement prévu.

Les projets peuvent, lorsque c'est nécessaire et justifié, présenter **une phase d'expérimentation sur site fermé**, en fonction de la pertinence pour l'usage, et les objectifs de l'expérimentation, par exemple pour valider la sécurité des systèmes. Il est également attendu une description des interfaces entre le service de mobilité expérimenté et le réseau existant de transport.

II. CRITERES D'ELIGIBILITE

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

A. Composition du dossier et respect des délais

Le dossier doit être 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. Durée du projet

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

D. Consortium

Seuls les projets de consortiums labellisés dans l'AMI sont éligibles au présent AAP. **Les consortiums lauréats de l'AMI EVRA sont invités à se regrouper entre eux et à intégrer de nouveaux partenaires, afin de mutualiser et consolider, d'une part, les compétences nécessaires** à l'élaboration des méthodes de validation et des bases de scénarii critiques, et d'autre part, l'évaluation sur les usagers et l'acceptabilité. Les territoires labellisés à l'issue de l'AMI EVRA sont porteurs de cas d'usage et de terrains d'expérimentation que les consortiums peuvent chercher à intégrer dans leur projet.

E. Partenaires

Les projets sont partenariaux et associent, *a minima*, une ou plusieurs entreprises et **au moins un territoire**. Le consortium **peut être** constitué :

- De constructeurs automobiles, de fabricants de poids lourds ou de véhicules collectifs et partagés ;
- D'opérateurs de transport pour les domaines d'application « transports collectifs et partagés de personnes » et « transports de marchandises » ;
- De collectivités territoriales ou EPCI concernées ;
- De gestionnaires d'infrastructure, tout particulièrement lorsqu'un besoin en infrastructure est identifié pour les expérimentations ;
- De laboratoires participant à la conception de la méthodologie et/ou à l'analyse des résultats des expérimentations, notamment pour le volet « usage et acceptabilité ».

Chaque projet précise, pour chaque partenaire, son rôle au sein du projet, les compétences, méthodes et données qu'il apporte et qu'il met en commun entre acteurs du consortium et avec les autorités publiques, et ce que le projet peut lui apporter.

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

L'octroi d'une aide dans le cadre de cet AAP ne préjuge pas de l'obtention des autorisations administratives futures, nécessaires à l'expérimentation.

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 en tant que membres du consortium, ils pourront être associés aux actions de communication du projet.

B. Coûts éligibles à cet AAP

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 sont éligibles à l'AAP si elles ne sont pas déjà financées par un ou des acteurs publics (Métropoles, Régions, EPCI, Europe notamment).

Les dépenses éligibles correspondent entre autres aux :

- **Coûts communs**

- Études préalables pour la définition précise des cas d'usage, de leur localisation et de l'équipement (véhicules, infrastructures),
- Études de faisabilité ou d'intégration des services de transports proposés dans l'offre existante,
- Études permettant d'élaborer les méthodes d'évaluation et de recueil des données, sur les enjeux de sécurité, d'évaluation des comportements, des usages et de l'acceptabilité,
- Formations des participants aux expérimentations,
- Collecte, validation, stockage, partage, exploitation des données recueillies,
- Synthèse des résultats et leur communication,
- Animation et coordination du projet,
- Transfert des résultats aux autorités publiques.

- **Véhicules**

- Amortissement des véhicules sur la durée du projet,
- Entretien des véhicules,
- Équipements additionnels aux véhicules, rendus nécessaires par les protocoles de recueil des données pour la validation de sécurité et l'évaluation des comportements, des usages et de l'acceptabilité, y compris en termes de capteurs, de connectivité et d'IHM (investissement, maintenance, exploitation),
- Recours éventuel à des pistes d'essais pour valider certaines fonctionnalités des véhicules développées au cours du projet,
- Incréments algorithmiques, de capteurs ou d'intelligence embarquée réalisés au cours du projet, aux fins d'améliorer la sécurité et/ou au vu des enseignements recueillis dans le projet,

- **Services**

- Exploitation du service associé,
- Surcoûts d'exploitation des services de transports rendus nécessaires par l'intégration du service ou cas d'usage de transport automatisé objet de l'expérimentation,

- **Infrastructures**

- Équipements rendus nécessaires sur l'infrastructure, y compris les équipements de signalisation, de sécurité, de connectivité et les capteurs (investissement, maintenance, exploitation),
- Surcoûts d'exploitation des réseaux routiers rendus nécessaires par l'intégration du service ou cas d'usage de transport automatisé objet de l'expérimentation,
- Production de bases de données cartographiques des sites, parcours ou territoires concernés.

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.

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 éligibles et retenus pour le financement par le PIA.

C. Frais connexes

Les frais connexes sont les dépenses qui concourent à la réalisation du projet sans toutefois pouvoir être directement attribués à celui-ci et s'appliquent uniquement sur les dépenses de RDI.

Le montant forfaitaire de ces dépenses est égal :

- Pour les EPA et EPST, à 4% des dépenses d'équipement (amortissements) + 8% des autres dépenses éligibles et retenues ;
- Pour les autres organismes (sociétés commerciales, EPICs, GIE, centres techniques, associations), à 20% des salaires de personnel éligibles et retenus chargés non environnés.

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

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

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

À partir de 15 M€ d'aide pour un bénéficiaire dans le cadre du projet présenté, l'aide fait l'objet d'une notification individuelle obligatoire auprès de la Commission européenne².

Sur la base de la classification des dépenses éligibles, 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	50%

Les activités du projet sont aidées **sous forme de subvention uniquement**.

Aucune aide de moins de 200 000 € ne sera attribuée à une Grande Entreprise au sens européen.

E. 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 se fait sous forme de subventions**.

- Les collectivités locales sont financées avec application d'un taux d'aide maximum de 50% des dépenses éligibles et retenues du projet.
- 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&D³, les aides sont accordées sous forme de subvention dans la limite de 100% des coûts marginaux⁴. 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 doit préalablement attester sur l'honneur qu'il possède une comptabilité analytique lui permettant de justifier des coûts présentés dans l'assiette de dépenses. Cette demande est définitive pour l'ensemble des appels à projets de soutien public à la RDI. De ce fait, tout établissement de recherche ayant déjà bénéficié, pour un projet antérieur de la prise en charge de coûts complets au

² 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.

³ 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.

⁴ 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.

taux de 40 % se verra obligatoirement appliquer cette modalité pour l'AAP EVRA. 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 D.

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. L'expérimentation menée présente une envergure appropriée (en termes de durée de l'expérimentation, taille de la flotte de véhicules, fréquentation du parcours par de potentiels usagers...) pour obtenir des résultats en quantité suffisante pour être représentatifs et exploitables.
- **Pertinence de la représentativité des expérimentations, des usages et des usagers.**
- Présence de **ressources et de méthodologies** dans le projet d'**analyses des impacts sociétaux et environnementaux du véhicule autonome** : 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, en vue du déploiement de véhicules automatisés et de services associés, en particulier, l'élaboration ou l'utilisation de composants standardisés et interopérables, et la description, suite à l'analyse des résultats, des modalités de « reproductibilité » sur un autre territoire national ou européen.

B. Impact économique du projet

- Pertinence des **objectifs commerciaux** en exploitation, notamment sur l'adéquation du niveau d'équipement des infrastructures avec un déploiement massif futur du véhicule autonome.
- 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).

C. Part des coûts financés par les collectivités.

Comme indiqué en section I.A, plusieurs territoires ont affiché leur intention de cofinancer des projets répondant à leurs priorités, en intervenant notamment sur les besoins en

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

D. 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.

Une attention particulière est portée aux risques de report modal défavorables soit au bilan environnemental, soit au bilan économique de l'AOM (autorité organisatrice des mobilités) ou de la collectivité dû à la concurrence du service de mobilités avec le reste de l'offre locale de transport et aux effets rebonds.

E. 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.** Les expérimentations doivent permettre d'évaluer les impacts de services de transport autonomes, en conditions d'usage réel, en termes de politiques publiques et de stratégie industrielle.

Le projet doit présenter à cet égard des expérimentations menées avec de vrais usagers/clients.

- Proposant un **échantillon suffisamment représentatif du ou des usages et des enjeux de validation** de la sécurité, dans des territoires adaptés à ces cas d'usage, principalement sur site ouvert.

F. 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

G. Participation aux « Biens commun »

- **Permettant d'alimenter la validation de la sécurité des systèmes** : les projets contribuent à alimenter le corpus de connaissances sur les enjeux de sécurité de ces systèmes, en vue d'en faciliter la validation par des outils et méthodes performants et fiables. Ceci se fera au travers des types de livrables mentionné en Annexe 1.
- **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 du développement du véhicule autonome sur le territoire national ainsi que ceux chargés de définir les règles de circulation et d'homologation de ces véhicules. Les porteurs de projets devront notamment assurer la communication des méthodes et des résultats des expérimentations auprès de ces administrations.

H. Impact de l'intervention publique

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

V. COMPOSITION DES DOSSIERS

Le dossier de candidature 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.

VI. 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 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.** À 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 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.

VII. 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.

À 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.

VIII. 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/>

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).

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, Direction des Investissements d'Avenir

- Pour toute question technique :

Bertrand-Olivier DUCREUX, Service Transport et Mobilités

ANNEXE 1 : NOTION DE « BIEN COMMUN »

Les biens communs désignent des ressources, des patrimoines collectifs ou des « qualités sociétales » considérés d'utilité collective et dont les bénéfices et l'accès doivent être garantis à tous.

Dans cet appel à projet, la notion de bien commun concerne, entre autre, l'acquisition de connaissances et l'amélioration des normes de sûreté et de fonctionnement permettant de garantir une sécurité maximum à l'usager. Le caractère de bien commun passera par la diffusion garantie et la plus large possible de ces connaissances aux acteurs susceptibles de devoir les utiliser. Ces connaissances sont entre autres :

- Proposition d'organisation et structuration **entre projets** ;
Notamment la définition du périmètre du partage et ses modalités (type de « licence ») et des méthodes permettant d'améliorer / d'acquérir une sûreté de fonctionnement du plus haut niveau, pour tous les acteurs ;
- Méthodologie de sélection et de préparation des expérimentations (choix des parcours notamment) ;
- Proposition de nomenclature et caractérisation :
 - Des parcours / itinéraires,
 - De la signalisation horizontale et verticale, de la signalisation connectée ;
- Caractérisation des systèmes et/ou des véhicules utiles à l'évolution de la réglementation concernant la circulation et l'homologation des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite :
 - Des fonctions et performances de capteurs, de la connectivité, de la cartographie et de la géolocalisation,
 - Des fonctions / performances des IHM et du monitoring de l'attention,
 - Caractérisation des fonctions / performances de la supervision,
 - Des manœuvres de risque minimum,
 - Des domaines d'exploitation (ODD) ;
- Méthodologie d'évaluation in-situ et ex ante de la sécurité des parcours ;
- Nomenclature / attributs communs de définition des scénarii critiques (sections de réseau, situations de conduite, événements redoutés ; éventuellement caractéristiques de perception) ;
- Exploitation des bases de scénarii critiques, notamment sur le comportement du conducteur (IHM, reprise en main, monitoring, apprentissage) ; le comportement des tiers, et l'impact sur le trafic, la performance de la signalisation, la qualité cartographique et la précision de localisation ;
- Modalités opérationnelles de mise en commun des résultats des expérimentations (liste, définition, glossaire, accès, standards, formats) ;

- Méthode et résultats d'évaluation de l'acceptabilité, données d'enquêtes d'acceptabilité ;
- Méthode et résultats d'évaluation de l'impact sur les flux de trafic (aspects fluidité) ;
- Méthode et résultats d'évaluation de l'impact sur la demande et les choix de mobilité ;
- Méthode et résultats d'évaluation de l'impact sur l'environnement ;
- Méthodologie et éléments d'évaluation socio-économique des services proposés dans les expérimentations.