



 Appel à Projets

Industries des Véhicules Intermédiaires

« Soutien aux projets d’innovation et d’investissements pour produire en France les Véhicules Intermédiaires de demain et leurs composants »

L’appel à projets est ouvert du 5 Juin 2024[[1]](#footnote-2) jusqu’au 4 Avril 2025.

Trois relèves sont prévues :

* 26 Juillet 2024
* 8 Novembre 2024
* 4 Avril 2025

Les porteurs de projets sont invités à déposer leur dossier de candidature en ligne sur la plateforme de l’ADEME

[*https://agirpourlatransition.ademe.fr*](https://agirpourlatransition.ademe.fr/)

**APPEL À PROJETS**

Version 1/2024

Sommaire

[Contexte et objectifs de l’Appel à projet (AAP) 3](#_Toc153355508)

[Le plan d’investissement France 2030 3](#_Toc153355509)

[Contexte de l’AAP 4](#_Toc153355510)

[Objectifs de l’AAP 5](#_Toc153355511)

[Projets attendus 8](#_Toc153355512)

[Nature des projets et typologie des porteurs 8](#_Toc153355513)

[Cible de l’AAP 10](#_Toc153355514)

[Nature des projets et porteurs de projets 10](#_Toc153355515)

[Travaux et dépenses éligibles 11](#_Toc153355516)

[Conditions et nature du financement Intensités d’aides 13](#_Toc153355517)

[Articulation avec les autres dispositifs France 2030 14](#_Toc153355518)

[Modalités d’aides et de remboursement des avances remboursables 14](#_Toc153355519)

[Processus de sélection 14](#_Toc153355520)

[Critères d’éligibilité 14](#_Toc153355521)

[Critères de sélection 15](#_Toc153355522)

[Label pôle de compétitivité 17](#_Toc153355523)

[Pré dépôt et dépôt 18](#_Toc153355524)

[Processus de sélection 18](#_Toc153355525)

[Mise en œuvre et suivi des projets 19](#_Toc153355526)

[Contractualisation 19](#_Toc153355527)

[Confidentialité et communication 20](#_Toc153355528)

[Annexe 1 : Critères de performance environnementale 21](#_Toc153355529)

[Annexe 2 : Intensités d’aides maximales 22](#_Toc153355530)

# Contexte et objectifs de l’Appel à projet (AAP)

## **Le plan d’investissement France 2030**

* **Traduit une double ambition :** transformer durablement des secteurs clefs de notre économie (agriculture-alimentation, énergie, automobile, aéronautique ou encore espace) par l’innovation technologique, et positionner la France non pas seulement en acteur, mais bien en leader du monde de demain. De la recherche fondamentale, à l’émergence d’une idée jusqu’à la production d’un produit ou d’un service nouveau, France 2030 soutient tout le cycle de vie de l’innovation jusqu’à son industrialisation.
* **Est inédit par son ampleur :** 54 Mds € seront investis pour que nos entreprises, nos universités, nos organismes de recherche, réussissent pleinement leurs transitions dans ces filières stratégiques. L’enjeu est de leur permettre de répondre de manière compétitive aux défis écologiques et d’attractivité du monde qui vient, et faire émerger les futurs champions de nos filières d’excellence. France 2030 est défini par deux objectifs transversaux, consistant à consacrer 50 % de ses dépenses à la décarbonation de l’économie, et 50% à des acteurs émergents, porteurs d’innovation sans dépenses défavorables à l’environnement (au sens du principe *Do No Significant Harm* cf. annexe jointe).
* **Sera mis en œuvre collectivement :** pensé en concertation avec les acteurs économiques, académiques, locaux, nationaux et européens pour en déterminer les orientations stratégiques et les actions phares. Les porteurs de projets sont invités à déposer leur dossier via des procédures ouvertes, exigeantes et sélectives pour bénéficier de l’accompagnement de l’Etat.
* **Est piloté par le Secrétariat général pour l’investissement** pour le compte de la Première ministre et mis en œuvre par l’Agence de la transition écologique (ADEME), l’Agence nationale de la recherche (ANR), Bpifrance et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

Plus d’informations sur : <https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-pour-l-investissement-sgpi>

## **Contexte de l’AAP**

Le Président de la République a annoncé le 12 octobre 2021 un plan « France 2030 » d’une ampleur de 54 milliards d’euros, en réponse aux grands défis d’aujourd’hui, en tête desquels figure la transition écologique.

Le secteur des transports et de la mobilité, tous segments confondus, doit faire face à des mutations industrielles et de services importantes associées à la transition écologique et à la révolution numérique. La crise sanitaire a par ailleurs affecté fortement l’ensemble des filières françaises du secteur des mobilités, aussi bien de personnes que de marchandises. Dans le même temps, la réussite de cette profonde transformation nécessite des efforts considérables en matière de R&D, qu’il faut poursuivre et intensifier dans le contexte post covid-19 de sorte à réinventer des modes de déplacement plus respectueux de l’environnement et adaptés aux besoins des utilisateurs finaux.

L’industrialisation de véhicules efficients s’inscrit dans une longue tradition des véhicules 3 litres/100 km soutenus par [l’AFME dès les années 1980](https://www.slideshare.net/StphaneBARBUSSE/programme-3-litres-vhicule-propre-et-econome-pred). Plus récemment les travaux de [prospective Transitions 2050](https://xd.ademe.fr/blog/transitions-2050-contexte-macroscopique-de-l-extreme-defi) de l’ADEME proposent dans quasiment tous les scénarios de poursuivre ces efforts. **Cet AAP cible l’industrialisation de véhicules intermédiaires[[2]](#footnote-3) pour des usages de transports de personnes en milieu péri-urbain et rural et des usages de transports de marchandises en milieu urbain.** Cet AAP s’intègre plus largement dans un programme, appelé l’eXtrême Défi. L’eXtrême Défi accompagne simultanément une nouvelle offre et son écosystème d’acteurs pour concevoir, produire, distribuer, maintenir et reconditionner ces véhicules, et les demandes pour le transport de personne et de marchandises avec des expérimentations organisées dans plusieurs territoires.

En milieu urbain, pour les personnes, une multitude de solutions de mobilité existent déjà même si elles restent à développer pour réduire la part d’autosolistes et atteindre nos objectifs en matière de réduction d’émissions de CO2 et de polluants, notamment les transports collectifs, le vélo ou la marche. Le développement d’une nouvelle catégorie de véhicule n’y est donc pas prioritaire. En revanche, pour les marchandises, les véhicules intermédiaires viendront apporter des réponses aux contraintes d’espace, aux ZFE. Leurs caractéristiques de silence, efficacité énergétique, maniabilité leur permettent de s’inscrire dans les chaines logistiques modernes.

En milieu rural, pour les personnes, dans les territoires peu denses, les solutions de mobilité collective sont rares voire absentes. Au quotidien, l’adoption des modes actifs peut être difficile pour certains compte tenu des distances et des dénivelés. Le succès du vélo électrique représente ainsi une opportunité pour développer de nouvelles offres de véhicules intermédiaires qui seront accessibles selon plusieurs modèles économiques.

Aujourd’hui, grâce au succès du vélo à assistance électrique, de nombreux composants sont produits de façon industrielle : batterie extractible, moteur, transmission, logiciels de contrôle commande, etc. Ils deviennent ainsi utilisables pour concevoir de nouveaux types de véhicules. Pour devenir une solution crédible et souhaitable, ces véhicules intermédiaires devront être économiques mais aussi durables. Ils devront réussir à s’intégrer dans le quotidien des Français.

La Stratégie Nationale Bas Carbone[[3]](#footnote-4) intègre ces enjeux : “Considérant la croissance de la demande de mobilité, l’efficacité énergétique et la réduction de l’intensité carbone sont des leviers essentiels pour la transition bas carbone des transports – aux côtés de l’efficacité des véhicules et du report modal. Les efforts pour réduire notablement la consommation, donc pour diversifier les motorisations alternatives et développer des infrastructures de ravitaillement, doivent être initiés dès aujourd’hui pour permettre les réductions des émissions nécessaires entre 2030 et 2050”. Elle fixe dans ces objectifs le cap suivant : “Réduire de 30 % la consommation de combustibles fossiles (tous secteurs confondus) en 2030 par rapport à 2012 pour diminuer notre dépendance aux hydrocarbures” et recommande le développement de l’électrique et la généralisation du standard de 2L/100 km d’ici 2050 pour tout le parc automobile, et d’ici 2030 au plus tard pour les véhicules neufs. A ce titre la massification de la production et de la diffusion de véhicules intermédiaires répond pleinement aux attentes de la SNBC permettant ainsi de réduire la présence de pistons sur nos routes.

L’eXtrême Défi et cet AAP s’inscrivent également dans la démarche de réindustrialisation qui fait partie des quatre grands axes définis dans la feuille de route de la Première ministre. Les véhicules intermédiaires nécessitent des composants spécifiques utilisent des composants et sous-ensembles issus de l’industrie automobile, mais aussi des deux roues ou du vélo. D’autres composants seront conçus spécifiquement pour ces catégories de véhicules et pourront venir participer au développement industriel français.

De plus, avec le projet de loi « industrie verte », la France souhaite prendre la tête dans les technologies vertes liées à la décarbonation et transformer les industries existantes en les rendant plus respectueuses de l'environnement. L'objectif est clair : développer les technologies vertes et consolider la position de leader de la France dans ce domaine en Europe. Cet AAP vient contribuer à plusieurs mesures du projet de loi : Accélérer la dynamique de réindustrialisation dans les territoires, Soutenir les technologies vertes grâce au crédit d’impôt « investissements industries vertes », soutenir la décarbonation des industries existantes, conditionner les aides publiques aux entreprises à une trajectoire vertueuse et conditionner le bonus écologique à l’empreinte environnementale des véhicules électriques grâce au développement d’un label de performances des véhicules intermédiaires.

## **Objectifs de l’AAP**

Il s’agit de développer un écosystème d’acteurs industriels capables de concevoir, produire, assembler, distribuer des véhicules intermédiaires dont le cahier des charges est précisé dans le chapitre dédié. Ces véhicules économiques apporteront une solution de mobilité à de nombreux habitants dans tous les territoires et de transport de marchandises. A haute efficacité énergétique, ils répondront également aux objectifs de réduction d’émissions de GES à la fois en usage mais aussi dans la phase de production et de diversification énergétique.

Utilisant majoritairement des composants européens, tout en cherchant à réduire leur nombre, ces véhicules seront éco-conçus pour avoir plusieurs vies et être reconditionnables.

En s’appuyant, en même temps, sur des systèmes de production centralisés pour la plupart des composants et des usines distribuées pour la distribution et les phases de maintenance et reconditionnement, ces véhicules seront capables de garantir un haut niveau d’indépendance et de souveraineté.

### L’eXtrême Défi

L’eXtrême Défi est un programme qui rassemble plusieurs appels à projet (idéation, prototypage, industrialisation et expérimentation). Ce programme permet d’animer cet écosystème en agissant simultanément sur plusieurs volets d’actions comme les expérimentations, les programmes de recherche, la réglementation ou encore les aménagements. Il implique donc tous les acteurs (industriels, territoires, pouvoirs publics, écoles et laboratoires) et les principaux thèmes simultanément :

* des équipes candidates, futurs constructeurs, qui conçoivent, prototypent, expérimentent puis industrialisent des véhicules répondant au cahier des charges de l’eXtrême Défi,
* des [industriels partenaires](https://cloud.fabmob.io/s/mYk6mdc34eRHzC8) apportent des ressources aux équipes qui apportent des ressources aux équipes : formation, composants, moyens d’essais ou de calculs,
* des territoires partenaires qui simplifieront les expérimentations des véhicules prototypes par des citoyens et des services municipaux,
* des laboratoires publics et privés qui aideront les équipes à progresser sur des sujets technologiques ou de compréhension des besoins,
* et les pouvoirs publics pour aider les équipes sur les sujets d’homologation, réglementation et de financement.

Avec une temporalité dynamique sur plusieurs années :

* des saisons d’idéation tous les ans (voir les [livrables de la saison 2022](https://wikixd.fabmob.io/wiki/V%C3%A9hicules_et_Equipes_XD_Ideation_2022)) sur 6 mois pour inviter de nouvelles équipes à rejoindre et créer **une multitude d’objets roulants**,
* des saisons de prototypage pour financer un à 3 prototypes par Equipe tous les ans à partir de 2023 en cherchant à **mutualiser un maximum de composant et sous-ensemble** pour avoir des effets de volume,
* des saisons d’expérimentation tous les ans à partir de mi 2023 en continu pour déployer les prototypes au plus vite et **recueillir les échanges entre utilisateurs et concepteurs, et utilisateurs et aménageurs, et ainsi apprendre collectivement des différents marchés**,
* et cet appel dédié à l’industrialisation

### Le cahier des charges des véhicules

L’eXtrême Défi vise à développer des véhicules sobres, durables, légers, simples et peu coûteux, remplaçant la voiture pour les déplacements du quotidien dans des territoires urbains, péri-urbains et ruraux : trajets domicile-travail, courses et loisirs du quotidien et logistique. Ces véhicules seront par design évolutifs, reconditionnables, à durée de vie très longues, très efficaces et assemblés, maintenus localement. **Le cahier des charges à viser pour répondre à cet AAP est le suivant. Il donne une direction à la fois précise sur les cibles à atteindre avec des marges. Les projets chercheront à atteindre ces objectifs sur tous les critères :**

* 10 fois moins couteux par rapport à une automobile (0,6 à 0,8 €/km pour 10000 km/an d’après A.C.F.) en intégrant l’ensemble des dépenses grâce à un embarquement de batterie minimaliste, l’utilisation de composant standardisé, mutualisé entre différents véhicules et une conception permettant de garantir une longue durée de vie, donc une faible perte de valeur dans le temps,
* 10 fois plus durable en visant une très haute recyclabilité, capacité à être réparé, reconditionné pour avoir plusieurs vies, plusieurs usages. La durée de vie moyenne d’une voiture est de 13 ans et l’âge moyen du parc automobile est de 11 ans.
* 10 fois plus efficient avec des puissances embarquées de l’ordre de quelques centaines de watt à plusieurs kilowatts en comparaison à des puissances installées de plus de 100 kilowatts sur des voitures.
* 10 fois plus léger pour réduire fortement le besoin de batterie, la consommation d’énergie donc les coûts. La masse moyenne des voitures neuves vendues en 2019 est 1240 kg. Ce critère est essentiel pour atteindre la neutralité carbone.
* 10 fois plus simple en travaillant l’écoconception pour réduire le nombre de composant, avoir des assemblages démontables, utiliser au maximum des standards et travailler collectivement sur l’interopérabilité.
* Avec des vitesses maximales d’assistance électrique adaptées aux besoins et aux territoires entre 25 et 80 ou 90 km/h selon la catégorie.

Ces objectifs de performance sont interdépendants les uns des autres, ils nécessitent de concevoir des familles de véhicules et non des véhicules uniques, mais également de mutualiser des composants et sous-ensembles entre plusieurs véhicules ou familles de véhicules. Il s’agit de repenser :

* le design des véhicules, de leurs composants et des accessoires,
* les phases de production, distribution et assemblage,
* les phases de maintenance du véhicule
* les phases de reconditionnement ou surcyclage permettant de produire un nouveau véhicule

En complément, dans le cadre de l’eXtrême Défi et du Projet de Loi Industrie Verte, l’ADEME souhaite construire en lien avec les ministères concernés et les acteurs de la filière « véhicules intermédiaires » comme l’association AVELI un dispositif permettant la mise en avant des produits à moindres impacts environnementaux sous la forme d’un **label de performance (ou autre forme à définir)** qui reprendra les principaux critères listés ci-dessus : écoconception, efficience énergétique à l’usage et à la production, réparabilité.

### L’importance de la mutualisation

Cet AAP Industrialisation vise un équilibre entre la collaboration et la compétition, la standardisation et la différenciation. Pour avoir des produits économiques face aux véhicules thermiques d’occasion et aux produits concurrents, il est nécessaire de :

* mutualiser des composants et sous-ensembles existants ou à créer pour générer des volumes et réduire les coûts. Ce point est détaillé dans le chapitre Critères d’éligibilité ;
* Créer des standards géométriques sur une majorité d’interfaces, par exemple la géométrie extérieure de la batterie et sa connectique, les sièges et le chassis ;
* développer l’interopérabilité entre les véhicules. [Cet article de blog](https://xd.ademe.fr/blog/plaidoyer-pour-l-interoperabilite) en présente les principes.
* travailler les principes de la différenciation retardée pour mutualiser un maximum de composants en nombre et en valeur. [Cet article de blog](https://xd.ademe.fr/blog/industrialiser-des-vehicules-intermediaires) en présente les principes ;
* Considérer les différentes phases de vie du véhicule, la maintenance, le reconditionnement comme jouant un rôle essentiel dans le design du véhicule. [Cet article de blog](https://xd.ademe.fr/blog/quel-systeme-productif-sous-nos-yeux) en présente également les principes.

En conséquence, il est demandé aux porteurs de projet d’avoir une **approche globale** visant des familles de véhicules, **coordonnée** avec un maximum de parties prenantes, pensée sur **toutes les vies** des véhicules et leurs composants.

Pour information, le réseau de l’eXtrême Défi et l’association AVELI.org, récemment créée, peuvent être des cadres de collaboration, de coopération opérationnelle pour aider les porteurs à créer un consortium pour répondre à l’AAP.

**Tous les projets déposés devront démontrer la prise de risque associée et leur caractère innovant (procédés, pièces, innovation notable pour la filière) et durable. Les projets financés feront la preuve de leur impact transformant et de la création de valeur économique environnementale et sociale (levée de verrous technologiques, recherche de taille critique, structuration d’un écosystème, recherche d’un effet levier, etc.).**

# Projets attendus

## **Nature des projets et typologie des porteurs**

Les véhicules concernés sont appelés « Véhicules Intermédiaires ». Ce sont tous les véhicules dans les [**catégories L**](https://wikixd.fabmob.io/wiki/Cat%C3%A9gories_L) en ajoutant la catégorie des cycles à pédalage assisté (250W et 25 km/h). Ils peuvent être de tout type, pour le transport de personne ou de marchandise. Il est envisageable d’avoir des véhicules intermédiaires dont les caractéristiques ne correspondent pas totalement à une catégorie pour répondre à des besoins qui devront être pleinement justifiés.

Le présent AAP est ouvert aux entreprises de toute taille présentant un projet susceptible d’appartenir à l’un des 4 volets suivants :

### Volet 1 : Projets de développement et d’assemblage de véhicules intermédiaires.

Ce volet vise à soutenir les projets de développement des capacités industrielles ainsi que l’installation de nouvelles usines ou lignes de production pour assembler des véhicules intermédiaires et gagner en compétitivité sur le marché de l’assemblage de ces véhicules. Les porteurs chercheront à industrialiser des familles de véhicule intermédiaires conçu à partir d’une base roulante commune pour des applications de transport de personne et de marchandises. Les projets pourront viser la mise en œuvre de capacité d’ingénierie et l’assemblage pour plusieurs constructeurs sur demande et sur des petites séries. Les projets pourront notamment comporter :

* des dépenses relatives à la conception des véhicules,
* des dépenses relatives à l’installation de nouveaux sites industriels ;
* des dépenses de développement relatives à une mutation industrielle vers l’assemblage de véhicules intermédiaires ;
* des investissements capacitaires relatifs à la création de nouvelles unités de production, la transformation de l’outil industriel existant (usines 4.0), l’adaptation de l’outil industriel existant en vue de la phase d’industrialisation et de la production en série et la création de nouvelles lignes d’assemblages liées à la production de nouveaux produits innovants ;
* le développement d’un système productif distribué (usine distribuée) s’appuyant sur des professionnels outillés pour assembler les véhicules intermédiaires (réseau de garage par exemple) ;
* des dépenses de recherche et de développement relatives à de nouveaux modèles de production innovants ou à la conception et fabrication de solutions et machines de montages innovantes.

Ce volet est éligible à tous types d’acteurs économiques quelles que soient leur taille.

Les projets attendus ont vocation à prouver leur capacité à produire des véhicules intermédiaires compétitifs par rapport à la concurrence. Une attention particulière sera portée sur le niveau d’exigence environnemental des procédés mis en place, des fournisseurs et sous-traitants mobilisés, ainsi que sur l’impact environnemental de la logistique associée.

### Volet 2 : Projets de production des principaux composants « stratégiques » et équipements pour véhicules intermédiaires.

Ce volet vise à soutenir les investissements industriels permettant de développer et accroitre les capacités de production des pièces détachées (composants) ou équipements des véhicules intermédiaires pour lesquels il existe un potentiel de relocalisation et de compétitivité du marché européen (exemples non exhaustifs : roues, cadre, fourche, plateaux, pédaliers, freins, moteurs, moyeux, remorques, batteries, etc.). Ces pièces et équipements devront chercher à être le plus standard et interopérable possible, en s’inscrivant notamment dans une démarche de coopétition avec la filière. Il sera visé en priorité les composants « stratégiques » tels qu’explicité dans les chapitres suivants. Les projets pourront notamment comporter :

* des dépenses relatives à l’installation de nouvelles usines (usines ou usines distribuées) ou unités de production ;
* des dépenses permettant d’améliorer significativement la compétitivité des sites existants (automatisation, procédés innovants, usines 4.0) et d’augmenter les capacités de production existantes (élargissement des usines ou installation de nouvelles lignes de production) ;
* des dépenses de recherche et de développement pour développer de nouveaux composants et équipements innovants répondant à de nouveaux besoins et potentiels de marché ainsi que des savoirs faire d’ingénierie et de fabrication.

Ce volet est également éligible à tous les types d’acteurs économiques.

Une attention particulière sera portée sur le niveau d’exigence environnemental des procédés mis en place, des fournisseurs et sous-traitants mobilisés, ainsi que sur l’impact environnemental de la logistique associée.

### Volet 3 : Projets d’éco-conception et de d’amélioration de l’impact environnemental du cycle de vie des véhicules intermédiaires et équipements associés

Ce volet vise à soutenir des projets d’investissement permettant aux entreprises de renforcer leurs capacités à produire des véhicules intermédiaires éco-conçus, réparables, recyclables et reconditionnables (surcyclables) afin d'accompagner la transition de la filière vers l’économie circulaire et d’encourager des investissements en faveur du recyclage, du réemploi des déchets et d’une baisse de la pression sur les ressources. Les projets auront pour but d’alléger l’empreinte environnementale des pièces et composants de véhicules intermédiaires et des processus de fabrication associés. Les projets attendus concernent notamment les investissements suivants :

* Projets contribuant à réduire l’impact environnemental des véhicules intermédiaires fabriqués (ex. éco-conception du produit, recyclabilité du produit, réparabilité du produit, usage plus efficace des ressources et des matériaux, utilisation de matières recyclés dans la fabrication, matériaux biosourcés, *etc*.).
* Projets contribuant à améliorer la performance environnementale des pièces ou composants produits (ex. allégement des pièces, intégration des matériaux biosourcés ou recyclés, mesure et traçabilité carbone, recyclabilité, réparabilité, *etc*.)

Ce volet est également éligible à tous les types d’acteurs économiques.

### Volet 4 : Briques technologies et démonstrateurs de solutions innovantes directement adossées aux véhicules intermédiaires

Ce volet vise à soutenir des projets de recherche et de développement ou de premiers démonstrateurs de solutions innovantes portés par des start-ups ou des industriels. Les projets devront être en lien direct avec l’industrialisation du véhicules intermédiaires ou de ses composants, ou avec les éléments physiques et des équipements. Les projets peuvent contribuer à favoriser l’innovation dans les procédés industriels, les matériaux, les utilisations et les solutions digitales pour renforcer la compétitivité, la durabilité du secteur et développer une ingénierie du cycle basée sur des compétences et un savoir-faire spécifique. Les projets ayant une composante collaborative forte, associant notamment des start-ups, des PME, des ETI ou des partenaires de recherche et des universités, et, si besoin, des collectivités territoriales, feront l’objet d’une attention spécifique, tout comme les projets qui privilégieront un partage des objectifs et des résultats au sein de la filière industrielle naissante (notion de « bien commun » décrite dans les critères de sélection).

Les projets de ce volet pourront, le cas échéant, être réorientés vers les dispositifs les plus adaptés de France 2030 comme i-Nov ou i-Démo.

## Cible de l’AAP

Sont attendus des projets incluant les phases de conception de composants et de familles de véhicules avec des TRL 8 ou 9, de réalisation de prototypes fonctionnels pour validation et endurance avec des TRL 6 ou 7, et la création de nouvelles unités d’assemblage et de production potentiellement distribuée.

En complément, un AAP prototype vise la réalisation de 1 à 3 véhicules pour comprendre les usages et les besoins avec des TRL 5. L’AAP prototype est à destination des constructeurs qui souhaitent expérimenter des véhicules après la phase d’idéation pour valider les usages et les besoins.

Ces familles de véhicules viseront le cahier des charges de l’eXtrême Défi décrit précédemment. Les porteurs devront détailler dans la nomenclature des composants ceux qui sont mutualisables et stratégiques selon les éléments présentés par la suite.

Les porteurs potentiels sont des PME, grands groupes, seuls ou, de préférence, en consortium.

## **Nature des projets et porteurs de projets**

Le présent AAP vise à soutenir des projets d’investissements industriels et productifs, de recherche et développement ou de premiers démonstrateurs de solutions innovantes. Les porteurs de projets peuvent être des petites, moyennes ou grandes entreprises, seules ou associées au sein d'un consortium, qui accélèrent la **mise sur le marché de produits, technologies, services et/ou solutions ambitieuses, innovantes et durables**, depuis les phases de R&D industrielle jusqu'à la démonstration échelle 1 plus aval de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel et visent à soutenir les investissements industriels de développement des capacités de production correspondantes. Les projets permettent de contribuer à la réindustrialisation de la France, de la résilience des modèles économiques et de la préservation et l’amélioration de l’environnement.

Les projets retenus devront s’illustrer par leur volonté de développer des innovations incrémentales, de rupture ou structurantes pour la filière et, autant que faire se peut, s’appuyer sur une approche multi-filières, afin de permettre des économies d’échelle et *in fine* une réduction des coûts du secteur. A ce titre, les projets **ayant une composante collaborative forte**, impliquant notamment des start-ups, des PME, des ETI ou des partenaires de recherche, et, si besoin, les territoires, les autorités organisatrices des transports et mobilités en lien avec les industriels et exploitants du secteur du véhicule intermédiaire, seront particulièrement étudiés[[4]](#footnote-5) tout comme les projets qui privilégieront un **partage des objectifs et des résultats au sein de la filière** (notion de « bien commun »). L’objectif est de conforter ou de constituer un tissu de relations collaboratives durables et pérennes, dans une logique d’écosystème, y compris à des échelles territoriales pertinentes pour la compétitivité et l’emploi.

Dans le cas général, le **coût total du projet** **doit être de 500 000 € minimum pour les projets individuels et de 2 millions d’euros minimum pour les projets collaboratifs.**

**Aucune aide de moins de 200 000 € ne sera attribuée à une entreprise relevant de la catégorie « Grande entreprise ».**

La durée indicative des projets est entre 1 et 3 ans. Le nombre total de partenaires d’un projet collaboratif (chef de file compris) ne doit pas dépasser 6.

**Les projets causant un préjudice important du point de vue de l’environnement seront exclus** (application du principe DNSH – *Do No Significant Harm* ou « absence de préjudice important » ; **cf. Annexe n°1 du présent cahier des charges**). Les projets devront, le cas échéant, justifier la neutralité pour l’environnement des applications de la solution proposée et/ou s’inscrire dans une démarche d’amélioration vis-à-vis d’une solution de référence (produits/procédés/services existants).

## **Travaux et dépenses éligibles**

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet (hormis les frais connexes qui sont calculés par un forfait). Seuls sont éligibles les investissements non-engagés avant le dépôt complet de la demande d’aide.

Les dépenses éligibles doivent principalement consister en des investissements dans des actifs corporels et incorporels se rapportant à du développement industriel.

**Dépenses de R&D et innovation :**

Dans le cadre du régime RDI (recherche, développement, innovation), la nature des dépenses éligibles est précisée ci-dessous :

|  |  |
| --- | --- |
| **Type de dépenses** | **Principes** |
| Salaires et charges | Salaires chargés du personnel du projet (non environnés) appartenant aux catégories suivantes : chercheurs (post-doc inclus), ingénieurs, techniciens. |
| Frais connexes | Montant forfaitaire des dépenses de personnel (salaires chargés non environnés) et/ou d’équipements (amortissements), selon les cas.  |
| Coûts de sous-traitance | Coûts de prestations utilisées exclusivement pour l'activité du projet, y compris évaluation. (cible : 30% max des coûts projet dans le cas général) |
| Contribution aux amortissements | Coûts d'amortissements comptables des instruments et du matériel de R&D au prorata de leur utilisation dans le projet.*Exemple : pour un équipement amorti de façon linéaire sur une durée de 10 ans, et utilisé durant 2 ans pour le projet, le montant éligible à une aide sera égal à 2/10 du montant total de l’investissement dans cet équipement.* |
| Coûts de refacturation interne | Sur la base de modalités de calcul détaillées et de la certification par un commissaire aux comptes ou expert-comptable. Pour des entreprises avec le même SIREN. |
| Frais de mission | Frais réels des déplacements liés à la réalisation du projet. |
| Autres coûts | Autres frais d'exploitation directement liés à l'activité du projet. (consommables non amortis dans les comptes) |

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

**Dépenses d’investissements en faveur de mesures d’amélioration de la performance environnementale** **des produits**

Sont éligibles les coûts d’investissement supplémentaires (surcoût) :

* permettant aux entreprises d’aller au-delà des normes de protection environnementale de l’UE ou d’augmenter le niveau de protection de l’environnement en l’absence de normes de l’UE, incluant la décarbonation
* en faveur de l’efficacité énergétique (hors bâtiment) ;
* en faveur de l’efficacité énergétique des bâtiments ;
* en faveur de l’économie circulaire, de l’usage plus efficace des ressources, de l’utilisation de matières recyclés dans la fabrication, de la réduction de déchets et de la réduction des consommations d’eau

Ils sont déterminés comme suit :

* si les coûts de l'investissement supplémentaire peuvent être identifiés comme investissement distinct dans les coûts d'investissement totaux, ces coûts constituent les coûts admissibles ;
* dans tous les autres cas, les coûts de l'investissement supplémentaire sont déterminés par référence à un investissement similaire (solution de référence), moins performante environnementalement, qui aurait été plausible en l'absence d'aide. La différence entre les coûts des deux investissements représente les coûts liés à l’amélioration de la performance environnementale et constitue les coûts admissibles.

Les coûts non directement liés à une augmentation de la performance environnementale ne sont pas admissibles. Les études de faisabilité du projet sont éligibles.

Les projets d’efficacité énergétique, de changement des procédés en faveur de la décarbonation ou en faveur de l’économie circulaire ont vocation, sauf à être l’accessoire difficilement dissociable d’une opération plus large, à être présentés aux guichets dédiés opérés par l’ADEME.

**Dépenses d’investissements productifs**

Pour les autres projets d’investissements productifs, les dépenses éligibles doivent principalement consister en des investissements dans des actifs corporels et incorporels se rapportant à du développement industriel. Par exemple : financement d’infrastructures, immobilisations incorporelles (brevets, licences…), achat d’équipements et de machines, dépenses d’industrialisation, dépenses d’amélioration énergétique et environnementale des outils de production et dépenses de prestation de conseil associées.

Les dépenses éligibles liées aux infrastructures seront limitées à 20% des dépenses éligibles totales.

Les coûts liés à la location d'actifs corporels peuvent être pris en compte lorsque le contrat prend la forme d'un crédit-bail et prévoit l'obligation, pour le bénéficiaire de l'aide, d'acheter le bien à l'expiration du contrat de bail. En tout état de cause, seuls les loyers sur la durée du projet pourront être éligibles à un financement et le contrat de location devra être signé après la date de prise en compte des dépenses éligibles.

L’éligibilité des dépenses d'investissements productifs susvisées dépendra des régimes d'aides en vigueur au moment de la contractualisation (voir ci-dessous) et notamment des catégories d'entreprises éligibles à ces régimes d'aide.

## **Conditions et nature du financementIntensités d’aides**

L’intervention publique s’effectue dans le respect de la réglementation de l’Union européenne applicable en matière d'aides d'État ([articles 107 à 109 du Traité sur le Fonctionnement de l’Union européenne](https://www.europe-en-france.gouv.fr/sites/default/files/article_107_et_suivants_du_tfue.pdf)).

Les aides seront fondées sur des régimes transcrivant en droit national les dispositions pertinentes du règlement général d’exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne du 17 juin 2014 publié au JOUE du 26 juin 2014.

En l’espèce les régimes suivants et leurs éventuelles modifications, ainsi que d’autres régimes susceptibles d’être mis en place sur la base du règlement susmentionné à la suite de l’entrée en vigueur de son dernier règlement modificatif n° 2023/1315 du 30 juin 2023 :

* Régime cadre exempté n° SA.111668 relatif aux aides à finalité régionale (AFR) pour la période 2024-2026 ;
* Régime cadre exempté n° SA.111723 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2024-2026 ;
* Régime cadre exempté n° SA.111728 relatif aux aides en faveur des PME pour la période 2024-2026 ;
* Régime cadre exempté n° SA.111726 relatif aux aides à la Protection de l'Environnement pour la période 2024-2026.

Les modalités de financement et intensités d’aides maximales sont définies par le règlement et les régimes susmentionnés, comme précisé en annexe n°2 du présent cahier des charges.

Les modalités d’aides devront être conformes aux régimes d’aides en vigueur à échéance de la contractualisation ; l’ADEME se réserve donc la possibilité d’apporter toute modification rendue nécessaire au regard de l’évolution des encadrements communautaires ou des régimes d’aides applicables.

## **Articulation avec les autres dispositifs France 2030**

Le présent AAP s’articule avec les dispositifs de soutien de France 2030. Les projets déposés dans le cadre de cet AAP pourront faire l’objet d’une réorientation vers les autres AAP de France 2030 (ex : AAP Première Usine par exemple), dans le respect du principe d’incitativité de l’aide, sans qu’il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier, ce qui n’exclut pas que des compléments puissent être demandés au porteur du projet.

## **Modalités d’aides et de remboursement des avances remboursables**

Dans le cas général, l’aide sera constituée de subvention. Dans certains cas, il pourra être envisagé une part de subvention (70% de l’aide) et une part sous forme d’avances remboursables (30% de l’aide).

Les modalités de retour financier vers l’Etat sont précisées dans les conditions générales et particulières du contrat signé entre l’ADEME et le bénéficiaire des aides.

Le remboursement des avances remboursables prend en règle générale la forme d’un échéancier forfaitaire sur plusieurs annuités, tenant compte des prévisions d’activité du bénéficiaire. Le montant des échéances de remboursement intègre un taux d’actualisation, basé sur le taux de référence et d’actualisation fixé par la Commission européenne à la date d’octroi de l’aide, lequel est majoré de 100 points de base. Ce taux peut être ajusté à la hausse en cas d’évolution des modalités de remboursement.

Le montant à rembourser pourra être réduit en cas d'atteinte des critères mentionnés dans l’Annexe 2.

# Processus de sélection

## **Critères d’éligibilité**

Pour être éligible, un projet doit :

* être complet au sens administratif : dossier allégé lors du pré-dépôt et dossier complet pour le second dépôt en vue de l’instruction approfondie du projet[[5]](#footnote-6) ;
* satisfaire les contraintes indiquées aux paragraphes précédents, notamment en termes de montant d’assiette de dépenses ;
* avoir pour objet le développement d’un ou plusieurs produits, procédés ou services, et à contenu innovant ;
* être composé uniquement de partenaires éligibles à recevoir des aides publiques (en particulier, ne pas faire l’objet d’une procédure judiciaire, ne pas avoir le statut d’entreprise en difficulté[[6]](#footnote-7)) ;
* lister l’ensemble des aides accordées ou sollicitées sur les trois dernières années pour les projets de R&D menés par chaque partenaire et soutenus par la puissance publique (européenne, nationale, territoriale), en précisant les montants des programmes de R&D et les montants des aides accordées, afin d’apprécier la capacité financière des partenaires à mener à bien le projet ;
* présenter les éléments d’évaluation de la performance environnementale du projet (*cf.* annexes dédiées du dossier de candidature – Grilles d’impact). Lors du dépôt du dossier de candidature, une analyse environnementale de niveau 1 selon la méthode [empreinte projet](https://librairie.ademe.fr/produire-autrement/5040-empreinte-projet-evaluer-l-empreinte-environnementale-d-un-projet.html) doit être fournie (une marge de souplesse sera accordée aux petites et moyennes entreprises en fonction de leurs ressources). Par la suite, une analyse empreinte projet niveau 3 (ACV simplifiée) sera à fournir lors du suivi d’exécution du projet.

## **Critères de sélection**

Pour être sélectionnés, les projets éligibles sont instruits notamment sur la base des critères suivants :

**Critères généraux**

* caractère innovant et valeur ajoutée du projet ;
* niveau de maturité préexistant et faisabilité technique du projet ;
* retombées économiques pour le territoire national, chiffrées et étayées en termes d’emplois (accroissement, maintien de compétences, etc.), d’investissements (renforcement de sites industriels, accroissement de la R&D, etc.), de valorisation d’acquis technologiques (brevet, propriété intellectuelle…), de développement d’une filière ou d'anticipation de mutations économiques ou sociétales ;
* taille des marchés visés, impact économique et social du projet ;
* cohérence entre la situation financière de l’entreprise et l’importance des travaux proposés dans le cadre du ou des projets présentés ;
* capacité du consortium à mener à bien le projet et à assurer le cas échéant le déploiement ou l’industrialisation de la solution développée ;
* caractère stratégique à l’échelle nationale, régionale, ou européenne, existence d’une collaboration structurée ou d’un effet diffusant au sein d’une filière ou d’un écosystème, en particulier pour les entreprises impliquées ;
* adéquation avec les priorités de politique publique ;
* Inscription du projet dans le contexte de recherche et d’innovation européen[[7]](#footnote-8).
* L’adéquation du projet au regard des objectifs mentionnés dans cet appel à projets, notamment la performance du ou des véhicules au regard [**du cahier des charges de l’XD**](https://wikixd.fabmob.io/wiki/L%27extr%C3%AAme_d%C3%A9fi_ADEME);
* S’il s’agit d’un projet de fabrication de produits moins innovants, qui est indispensable pour réduire le niveau de dépendance vis-à-vis de la concurrence étrangère, accompagner la ré-industrialisation et/ou tenir les engagements climatiques nationaux, et structurant pour la filière, le porteur veillera documenter précisément ces différents aspects. Ces projets seront retenus de façon très sélective sur la base de ces critères ;

**Critères liés au niveau de développement du projet**

Les porteurs apporteront des éléments factuels démontrant qu’ils ont validé plusieurs étapes antérieures, même si certaines restent encore à réaliser, pour qualifier le TRL. Pour cela, ils rempliront [le formulaire d’auto-évaluation Homologation](https://cloud.fabmob.io/s/RNr8CkdqRLZH2Hc) fourni par la DGEC et apporteront les informations suivantes complémentaires :

* Niveau de TRL déjà réalisé et celui visé à l’issue du projet,
* Validation fonctionnelle du véhicule déjà réalisée (tenue de route, confort, dynamique, CEM, cybersécurité, résistance au vol ...),
* Validation d’endurance du véhicule déjà réalisée dans les principaux cas d’usages visés dans les conditions extrêmes envisagées,

Les porteurs détailleront les différents éléments :

* Le **narratif**, les cas d’usages et marchés visés ainsi que les modèles économiques associés. Là aussi des éléments factuels devront être apportés pour démontrer une réelle exploration des marchés visés au-delà de statistique, d’enquête ou de questionnaire. Il s’agit d’avoir déjà engagé de réelles conversations avec les futurs acheteurs. [Cet article de blog](https://xd.ademe.fr/blog/engager-des-conversations) en présente les principes.
* **L’écoconception** du véhicule et ses composants, son ACV en utilisant [l’outil proposé dans l’eXtrême Défi](https://wiki.lafabriquedesmobilites.fr/wiki/GT_Label_et_ACV),
* Le mode de **fabrication** des principaux composants,
* Le mode **d’assemblage** du véhicule en fonction des volumes mais également sa distribution, sa maintenance et son reconditionnement. Quels sont les équilibres entre centralisation et distribution, quels sont les partenaires impliqués dans les différentes étapes pour réduire les besoins d’investissement dans la fabrication ?
* **L’écosystème**, c’est-à-dire les partenaires industriels, fournisseurs, distributeurs, assembleurs et au-delà toutes les parties prenantes impliquées dans la réussite,
* Le porteur devra également suivre et alimenter les différents [**Groupes de Travail (GT)**](https://wikixd.fabmob.io/wiki/GT_collaboratifs_de_l%27XD) en cours dans l'XD avec des livrables pertinents et intégrer les choix liés au score environnemental des véhicules intermédiaires.

**Critères liés aux composants**

Les porteurs apporteront également une analyse détaillée des composants, les fournisseurs, leur localisation, pour viser des prix de marché compétitifs dans un marché mondial actuel et à court terme. Cette analyse doit porter sur :

* Les composants standards existants venant du secteur automobile, vélo ou deux roues motorisées que les constructeurs de véhicules intermédiaires pourront acheter, éventuellement en se groupant. Il faudra distinguer :
	+ Les **composants standards stratégiques** (type batterie, moteur, transmission, carte électronique ou encore le parebrise fin) dont la conception et production devront être maîtrisées le plus tôt possible en France et en Europe, en cherchant à standardiser au maximum les géométries, interfaces et connectiques : un maximum de composants existants avec un minimum de 30% en valeur avec des actions de standardisation des composants avec d’autres constructeurs et d’achat groupé par exemple ;
	+ Les **composants non stratégiques**. Ce sont les composants d’éclairage, signalisation, siège, porte bagage, toit photovoltaïque, etc…
* Les **composants nouveaux à créer** pour répondre aux besoins spécifiques des véhicules intermédiaires. Là aussi il faudra distinguer deux types de composants :
	+ Ceux qui sont mutualisables pour augmenter les volumes, baisser les prix, créer des standards et simplifier la maintenance. Ces composants sont à concevoir en rassemblant plusieurs constructeurs, en réutilisant des composants entre constructeurs. Il s’agit notamment des pneumatiques, freins, amortisseurs, jantes, pédalier génératrice et nouvelle transmission, etc. **Certains de ces nouveaux composants mutualisables sont potentiellement aussi stratégiques pour les constructeurs existants de véhicules intermédiaires**.
	+ Ceux qui sont jugés **différenciant** par le constructeur donc non mutualisables. Ils sont à minimiser en nombre et en valeur, pour travailler une différenciation grâce à un minimum de composants, les moins chers et idéalement les composants produits à partir de boucles locales ou de co-produits d’une autre activité (bâche venant d’une autre activité industrielle utilisée pour réaliser l’étanchéité). Il s’agit notamment du châssis, des solutions d’étanchéité et de protection, etc.
* Il est également encouragé de travailler la standardisation des interfaces entre certains composants comme siège/chassis, container/chassis pour favoriser l’interopérabilité entre véhicules différents.

**Critères liés à la notion de famille de véhicule** :

Les porteurs travailleront plus particulièrement sur des familles de véhicules :

* Conception de famille de véhicule utilisant un minimum de composants différents pour réaliser plusieurs véhicules, pour le transport de personnes et de marchandises ;
* Conception de familles de véhicules avec des capacités de différenciation retardée le plus tard possible et le plus près des clients finaux.

**Critères liés au mode de Production et assemblage :**

Pour les différentes étapes de production et les différentes vies du véhicule, il sera recherché des procédés efficients et économiques permettant aux constructeurs de suivre la demande, d’investir le juste nécessaire en s’appuyant sur des ressources distribuées auprès d’autres acteurs comme les garages automobiles par exemple (principe d’usine distribuée) :

* Procédé de production et d’assemblage des composants et/ou du véhicule,
* Procédé de validation et de certification de l’assemblage pour permettre la commercialisation d’un véhicule homologué,
* Procédé de reconditionnement des composants et véhicules pour garantir la capacité au véhicule d’avoir plusieurs vies au plus près des utilisateurs.

## **Label pôle de compétitivité**

Le projet peut être labellisé, au choix du porteur, par un ou plusieurs pôle(s) de compétitivité. Cette labellisation est facultative pour répondre au présent appel à projets.

La labellisation constitue un acte de reconnaissance par un pôle de compétitivité de l’intérêt du projet par rapport aux axes stratégiques du pôle, à l’écosystème et à ses cibles marché. La labellisation permet de confronter la pertinence du projet à la vision d’experts reconnus. Elle peut aussi permettre un accompagnement du porteur du projet dans sa démarche de définition et de structuration du projet, et améliorer ses chances de succès.

La labellisation du projet par un pôle de compétitivité est une information prise en compte dans le processus de sélection des projets et portée à la connaissance des membres du jury. La labellisation et le rapport du comité de labellisation du pôle doivent se faire selon les critères du présent cahier des charges.

## **Pré-dépôt et dépôt**

**Réunion de pré-dépôt**

Cette étape facultative, fortement encouragée par cet AAP, doit se dérouler 1 mois au minimum avant le dépôt d’un dossier et a vocation à orienter et à conseiller le porteur de projet sur les points suivants :

* Adéquation du projet avec les attendus du cahier des charges,
* Caractère impactant et transformant du projet proposé dans le domaine de la transition écologique et du développement de l’économie française.

La réunion de pré-dépôt consiste en une présentation synthétique par le porteur du projet proposé. Le porteur peut contacter l’ADEME à l’adresse suivante : extremedefi@ademe.fr .

**Dépôt**

Les projets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de l’ADEME :

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/>

Attention, en cas de projet collaboratif, seul le coordonnateur du projet est habilité à déposer le dossier sur la plateforme. Les partenaires devront simplement se créer un compte sur la plateforme de l’ADEME et valider leur participation dans le projet.

## **Processus de sélection**

**Pré-sélection des projets**

L’ADEME conduira une première analyse des dossiers reçus en termes d’éligibilité pour écarter les dossiers ne remplissant pas les conditions mentionnées ci-dessus, puis sélectionnera les dossiers au regard des critères de sélection mentionnés ci-dessous. Cette analyse peut conduire à une audition des porteurs de projets.

La décision d’entrée en instruction approfondie d’un projet sera prise par un comité de sélection, composé de l’ADEME et des experts indépendants.

L’attention des porteurs est attirée sur le fait que les données déclarées dans les documents (notamment annexes techniques et financières) engagent le déposant, et qu’elles devront être respectées dans le cas où le projet serait sélectionné et soutenu par l’ADEME.

**Instruction approfondie**

Une instruction approfondie sera conduite par l’ADEME pouvant associer également des personnalités qualifiées le cas échéant.

**Décision finale d’octroi de l’aide**

A l’issue de la phase d’instruction approfondie, l’ADEME présentera ses conclusions qui comprendront ses recommandations et propositions écrites de soutien au comité de sélection compétent, qui lui-même proposera une décision de soutien au Comité de Pilotage Ministériel.

Le Comité de Pilotage Ministériel proposera la décision d’attribution des aides à la Première Ministre, qui prendra les décisions finales d’octroi de l’aide.

# Mise en œuvre et suivi des projets

## **Contractualisation**

### Convention

Une fois la décision Première ministre signée, les opérateurs peuvent engager les dossiers et contractualiser avec les bénéficiaires dans les délais impartis par la décision Première ministre.

La convention d’aide précise notamment l’utilisation des crédits, le contenu du projet, le calendrier de réalisation, les modalités de pilotage du projet, le montant des tranches et les critères de déclenchement des tranches successives, les prévisions de cofinancement des projets, les conditions de retour financier pour l’État, les modalités de restitution des données nécessaires au suivi et à l’évaluation des investissements, et les modalités de communication.

La convention d’aide est signée dans le cas général dans un délai de 4 mois à compter de la décision de la Première ministre, sous peine de perte du bénéfice de la décision d’aide.

En cas de projet collaboratif, l’ADEME contractualise avec chacun des partenaires du projet bénéficiant d’une aide ; la convention est établie entre l’ADEME et chaque entité juridique (déterminée par le numéro de SIRET du bénéficiaire) qui réalise les dépenses du projet.

### Versement des aides

**Le 1er versement de l’aide intervient, dans le cas général, après la réception par l’ADEME des conventions signées de l’ensemble des partenaires du projet bénéficiant d’une aide.** La répartition des versements de l’aide par l’ADEME est la suivante, dans le cas général :

* Le versement d’une avance à notification de 15% maximum du montant de l’aide ;
* Le cas échéant, un ou plusieurs versements intermédiaires au cours du projet ;
* Le cas échéant, le versement d’un solde représentant 20% minimum de l’aide.

Lorsque l’aide se compose d’une partie subvention et d’une autre partie avance remboursable, chaque versement respectera cette répartition, selon les mêmes proportions.

**Dans le cas général le montant des fonds propres, aux dates des versements de l’aide, devra être supérieur ou égal au montant du cumul des aides versées.**

## **Confidentialité et communication**

Pendant la phase d’instruction, l’opérateur 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 de France 2030 s’appliquant à l’AAP « industrialisation du véhicule intermédiaire ». L’ensemble des personnes ayant accès aux dossiers de candidature est tenu à la plus stricte confidentialité.

Une fois le projet sélectionné, chaque bénéficiaire soutenu par France 2030 est tenu de mentionner ce soutien dans ses actions de communication, ou la publication des résultats du projet, avec la mention unique : « Ce projet a été soutenu par le plan France 2030 », accompagnée des logos de France 2030. De même, il est demandé aux bénéficiaires de mentionner et de joindre le logo de France 2030 dans ces mêmes communications.

# Annexe 1 : Critères de performance environnementale

Conformément aux engagements pris par le Gouvernement, un projet causant un préjudice important à l’environnement ne peut bénéficier de financements publics. Pour l’évaluation technique de l’impact du projet vis-à-vis de chaque objectif environnemental, **le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l’appel à projets et le joindre au dossier de candidature.**

Les projets causant un préjudice important du point de vue de l’environnement seront exclus (application du principe DNSH – *Do No Significant Harm* ou « absence de préjudice important ») au sens de l’article 17 du règlement européen sur la taxonomie[[8]](#footnote-9).

En créant un langage commun et une définition claire de ce qui est « durable », la taxonomie est destinée à limiter les risques d’écoblanchiment (ou "*greenwashing*") et de distorsion de concurrence, et à faciliter la transformation de l’économie vers une durabilité environnementale accrue. Ainsi, la taxonomie définit la durabilité au regard des **six objectifs environnementaux** suivants :

* l’atténuation du changement climatique ;
* l’adaptation au changement climatique ;
* l’utilisation durable et la protection de l’eau et des ressources marines ;
* la transition vers une économie circulaire, en prenant mieux en compte les ressources naturelles ;
* la prévention et la réduction de la pollution ;
* la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Les projets déposés doivent présenter une évaluation de leurs impacts sur l’ensemble du cycle de vie des produits et services proposés sur ces six axes.

Par ailleurs, deux axes relatifs à la sobriété et la résilience devraient faire partie de l’auto-évaluation des porteurs de projets dans le cas où leurs projets présentent les caractéristiques permettant de mesurer :

* la réduction de la consommation d’énergie ;
* les consommations prévues en « matières premières critiques », dont la liste est régulièrement actualisée par la Commission européenne[[9]](#footnote-10).

Il s’agira d’autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l’objet de l’aide du plan France 2030) par rapport à une solution de référence, c’est-à-dire à celle qui prévaudrait pour répondre au même besoin si le projet n’était pas réalisé. En conséquence, il appartient au porteur de préciser les options de référence retenues ainsi que les écarts de performance environnementale entre ces options et le projet, et sur les impacts environnementaux cités supra les plus pertinents. Cette analyse tient compte du cycle de vie des process et du ou des produits ou livrables du projet, suivant les usages qui en sont faits. En tant que de besoin, ces estimations pourront être étayées par des évaluations environnementales (de type analyse de cycle de vie) plus complètes lors du projet.

# Annexe 2 : Intensités d’aides maximales

Le financement par l’Etat s’inscrit dans le cadre de la réglementation européenne applicable en matière d’aides d’Etat. Le taux d’aide dépendra de la nature des dépenses liées au projet et des conditions applicables pour chaque régime d’aides d’Etat mobilisés[[10]](#footnote-11).

Toute dépense doit, notamment, faire l’objet d’un dépôt de demande d’aide avant tout démarrage du projet[[11]](#footnote-12). Dans le cas contraire, l’intégralité du projet sera considérée comme inéligible dans la mesure où le soutien au projet serait dépourvu d’effet incitatif. La demande d’aide devra contenir *a minima* les informations suivantes :

* le nom et la taille de l’entreprise ;
* une description du projet, y compris ses dates de début et de fin ;
* la localisation du projet ;
* une liste des coûts du projet ;
* le type d’aide sollicitée (subvention, bonification d’intérêt, avance récupérable, prêt, garantie)
* et le montant du financement public estimé nécessaire pour le projet ;
* le montant de l’aide sollicitée.

Les conditions applicables seront celles fixées par chaque régime au moment de l’octroi de l’aide. Néanmoins, dans le cas où les travaux démarreraient avant l’entrée en vigueur des modifications, les montants d’aides et intensités d’aide maximum ne pourront pas dépasser ceux inscrits dans le dossier de demande d’aide, ce qui conditionne l’effet incitatif des aides pour ces cas.

Le porteur est invité à effectuer une demande d’aide du montant minimal nécessaire à la réalisation de son projet. A l’issue de l’instruction, l’ADEME déterminera un montant d’aide adapté, en fonction des régimes mobilisables à date et des caractéristiques du projet.









**Contacts**

Les renseignements concernant le processus administratif (constitution du dossier, démarches en ligne) pourront être obtenus auprès de l’ADEME par courriel : extremedefi@ademe.fr

1. Sous réserve de publication de l’arrêté de la Première Ministre approuvant le cahier des charges de cet appel à projets. [↑](#footnote-ref-2)
2. Ce sont des véhicules dont la taille et les caractéristiques se situent entre le vélo à assistance électrique et l’automobile de catégorie M. Ces véhicules sont regroupés dans les différentes catégories L en ajoutant la catégorie des cycles à pédalage assisté (250W – 25 km/h) [↑](#footnote-ref-3)
3. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Fiche%20SNBC%20Transports_0.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
4. Pour rappel un projet est collaboratif au sens communautaire si une des conditions suivantes est remplie : (i) le projet repose sur une collaboration effective (pas de sous-traitance) entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME et aucune entreprise ne supporte seule plus de 70 % des coûts admissibles du projet ; (ii) le projet repose sur une collaboration effective entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche, ces derniers supportant au moins 10% des coûts admissibles du projet et étant habilités à publier les résultats de leurs propres recherches. [↑](#footnote-ref-5)
5. Dans certains cas, des documents complémentaires pourront être demandés afin de déterminer le statut du partenaire et les modalités d’aide applicables. [↑](#footnote-ref-6)
6. A l'exception des entreprises qui n’étaient pas en difficulté au 31 décembre 2019, mais qui sont devenues des entreprises en difficulté au cours de la période comprise entre le 1er janvier 2020 et le 30 juin 2021 [↑](#footnote-ref-7)
7. En particulier, l’équipe projet pourra expliciter si le présent projet prépare ou complète un futur dépôt de projet à l’échelle européenne (Horizon Europe), et, si c’est le cas, comment il permettra de préparer au mieux cette candidature. [↑](#footnote-ref-8)
8. Règlement (UE) 2020/852 sur l’établissement d’un cadre visant à favoriser les investissements durables, en mettant en place un système de classification (ou « taxonomie ») pour les activités économiques durables sur le plan environnemental, publié au journal officiel de l’UE le 22 juin 2020. [↑](#footnote-ref-9)
9. Liste définie à ce jour par la Communication 2020/474 de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions « Résilience des matières premières critiques : la voie à suivre pour un renforcement de la sécurité et de la durabilité ». Cette liste comprend l’antimoine, la baryte, la bauxite, le béryllium, le bismuth, le borate, le caoutchouc naturel, le cobalt, le charbon à coke, le gallium, le germanium, le graphite naturel, l’hafnium, l’indium, le lithium, le magnésium, le niobium, les platinoïdes, le phosphate naturel, le phosphore, le scandium, le silicium métal, le spath fluor, le strontium, le tantale, les terres rares légères, les terres rares lourdes, le titane, le tungstène et le vanadium. [Lien](https://eur-lex.europa.eu/legal%20content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A52020DC0474&from=EN) [↑](#footnote-ref-10)
10. Il est nécessaire de prendre en compte que les intensités annoncées doivent faire l’objet d’un examen au cas par cas des dossiers, qui doivent par ailleurs justifier de leur conformité avec le régime cadre d’aide d’Etat mobilisé. [↑](#footnote-ref-11)
11. Le démarrage d’un projet s’entend comme : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux. Dans le cas des rachats, le « début des travaux » est le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis. [↑](#footnote-ref-12)