



Appel à Projets CORIMER

Navires Bas Carbone

Stratégie d’accélération

Digitalisation et décarbonation des mobilités

L’appel à projets est ouvert du 27 janvier 2025[[1]](#footnote-2) jusqu’au 15 octobre 2025. Il fait l’objet de plusieurs relèves indiquées ci-dessous.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Date d’ouverture | Première relève | Deuxième relève et clôture définitive |
| 27 janvier 2025 | 16 mai 2025 à 12h00 | 15 octobre 2025 à 12h00 |

Les candidatures peuvent être soumises pendant toute la période d’ouverture de l’appel à projets (ci-après « AAP »). Chaque candidature doit avoir fait l’objet d’un prédépôt préalable. Les candidatures seront instruites après la clôture de chaque relève.

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

**APPEL À PROJETS**

Fiche synthétique de l’appel à projet

|  |  |
| --- | --- |
| **Nom de l’AAP** | **AAP CORIMER Navires Bas Carbone** |
| **Contact et dépôt des dossiers** | **Modalités de dépôt :** Par relève **Un prédépôt (avec présentation de l’annexe 2 complétée) est obligatoire et à réaliser au minimum 1 mois avant le dépôt du dossier complet.** Pour planifier la réunion de prédépôt, merci de contacter l’adresse : **aap.navires@ademe.fr**  |
| **Objectifs** | Soutenir l’innovation, développer ou améliorer les composants, équipements et systèmes liés à la décarbonation du transport et des opérations de service maritimes et du transport fluvial.Contribuer à soutenir des projets de démonstrateurs, de pilotes ou de premières commerciales sur le territoire national, permettant à la filière de développer de nouvelles solutions et de se structurer. |
| **Thématiques et minima des budgets des projets** | Briques technologiques et démonstrateurs pour la décarbonation du transport maritime (pour tout type de flotte) : électrification, intégration dans les navires et bateaux de carburants durables sauf hydrogène[[2]](#footnote-3), vélique, efficacité énergétique, optimisation de la traînée, excellence opérationnelle, optimisation des performances (y compris par design)Le coût total du projet doit être de :* 1 million d’euros minimum pour les projets, individuels ou en consortium, portés ou coordonnés par une PME
* 4 millions d’euros minimum pour les projets, individuels ou en consortium, portés ou coordonnés par une Grande Entreprise
 |
| **Bénéficiaires cibles** | **Entreprises seules ou en collaboration**, notamment équipementiers, bureaux d’études, intégrateurs et armateurs. Pour les projets en consortium, les acteurs publics de la recherche peuvent faire partie des partenaires. |
| **Eligibilité des projets** | Montant minimum de coût du projet, nombre de partenaires, respect de l’objet de l’AAP, respect des critères environnementaux, composition du dossier et respect des délais, indicateurs d’impact, incitativité de l’aide. |
| **Critères de sélection** | Qualité du montage du projet, pertinence et complémentarité du consortium (si applicable), plan de financement, caractère innovant, éco-conditionnalité, impacts environnementaux, économiques et sociaux, réplicabilité de la solution et potentiel à l’export, pertinence du modèle d’affaires, impacts sur la décarbonation du maritime et du fluvial. |
| **Nature des aides** | **Mix de subventions et d’avances remboursables.**Dans le cas général, la part de subventions sera de 60%. |
| **Liste des pièces du dossier** | **Commun à tous les partenaires :** * **Annexe 2 :** Modèle de présentation du projet pour la réunion de prédépôt
* **Annexe 3.a :** Descriptif détaillé du projet
* **Annexe 4 :** Base de données des coûts du projet
* **Annexe 5 :** Grille d’impacts
* **Annexe 8 :** Fiche Lauréat

Pour les projets dont la demande d’aide est supérieure à 20M€ :* **Annexe 9 :** Plan et contenu du dossier d’Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030

**Spécifique à chaque demandeur d’aide :** * **Annexe 1 :** Conditions Générales France 2030
* **Annexe 3.b :** Descriptif du partenaire (pour acteurs économiques uniquement)
* **Annexe 6 :** Eléments financiers (pour acteurs économiques uniquement)
* **Annexe 7 :** Attestation de santé financière
* **KBIS, 3 dernières liasses fiscales**
 |

Sommaire

[Contexte et objectifs de l’Appel à projets (AAP) 5](#_Toc169278173)

[Le plan d’investissement France 2030 5](#_Toc169278174)

[Contexte et objectifs de l’AAP 6](#_Toc169278175)

[Documents de cadrage et d’information 7](#_Toc169278176)

[Projets attendus 7](#_Toc169278177)

[Thématiques éligibles 7](#_Toc169278178)

[Typologie des projets 8](#_Toc169278179)

[Typologie des porteurs 9](#_Toc169278180)

[Travaux et dépenses éligibles 9](#_Toc169278181)

[Conditions et nature du financement Intensités et modalités d’aides 10](#_Toc169278182)

[Articulation avec les autres dispositifs France 2030 10](#_Toc169278183)

[Articulation avec les dispositifs européens 10](#_Toc169278184)

[Modalités de remboursement des avances remboursables 11](#_Toc169278185)

[Processus de sélection 12](#_Toc169278186)

[Critères d’éligibilité 12](#_Toc169278187)

[Critères de sélection 13](#_Toc169278188)

[Prédépôt et dépôt 14](#_Toc169278189)

[Processus de sélection 14](#_Toc169278190)

[Mise en œuvre et suivi des projets 15](#_Toc169278191)

[Contractualisation 15](#_Toc169278192)

[Confidentialité et communication 16](#_Toc169278193)

[Annexe 1 : Critères de performance environnementale 17](#_Toc169278194)

[Annexe 2 : Intensités d’aides maximales 18](#_Toc169278195)

# Contexte et objectifs de l’Appel à projets (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 du Premier 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 et objectifs de l’AAP**

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 de sorte à réinventer des modes de déplacement plus respectueux de l’environnement et adaptés aux besoins des utilisateurs finaux.

Le présent AAP s’inscrit dans le cadre de la stratégie d’accélération « Digitalisation et décarbonation des mobilités » dont l’un des trois axes consiste à optimiser, sécuriser et décarboner les transports massifiés et les interfaces multimodales.

L’une des mesures fixées pour atteindre cette ambition est le verdissement des usages professionnels du maritime et du fluvial. L’objectif est de permettre un leadership français dans les technologies de décarbonation du transport maritime et fluvial, dans un contexte de prise en compte de ces enjeux au niveau mondial.

En effet, des objectifs de décarbonation ambitieux ont été fixés au niveau international et européen, dans le prolongement de l’Accord de Paris sur le climat**.** L’Organisation maritime internationale (OMI) s’est ainsi engagée en juillet 2023 à atteindre zéro émission nette de GES d’ici 2050, avec des objectifs intermédiaires d'au moins 20 % de réduction des émissions en 2030 par rapport à 2008, en s'efforçant d'atteindre 30 %, et d'au moins 70 %, en s'efforçant d'atteindre 80 %, d'ici 2040. Pour atteindre ces objectifs, des mesures de moyen-terme sont en cours de négociations ; alors que plusieurs mesures de court-terme sont déjà en vigueur[[3]](#footnote-4).

Sur le plan européen, le « Pacte vert » (*Green Deal*) et le paquet législatif « *Fit for 55* » comportent un certain nombre de dispositions réglementaires qui s’appliquent au transport maritime : l’extension du Système d’échange de quotas d’émission au transport maritime depuis le 1er janvier 2024, le règlement sur les infrastructures pour carburants alternatifs prévoyant des obligations de branchements à quai pour les ports à partir de 2030 ou encore le futur règlement « FuelEU Maritime », qui prévoit notamment une réduction progressive de l’intensité carbone de l'énergie utilisée à bord d'un navire pour atteindre une baisse significative en 2050. Le paquet législatif européen « *Fit for 55* » envisage de réduire de 90% les émissions de GES liées au transport à horizon 2050, avec en outre l’ambition de réduire les émissions de GES de 55% d’ici 2030.

Le Conseil d’orientation de la Recherche et de l’Innovation de la filière des industriels de la mer (CORIMER) constitue l’enceinte de dialogue État-filière, de pilotage et d’optimisation du soutien à l’innovation et de fléchage des projets de la filière vers certains dispositifs d’aide publics, en particulier ceux du plan France 2030. On retrouve au sein de cette instance la direction générale des Entreprises (DGE) et le secrétariat général de la mer (SGMer), avec l’appui du secrétariat général pour l’investissement (SGPI), ainsi que l’ensemble des directions concernées (directions générales des Affaires Maritimes, de la Pêche et l’Aquaculture (DGAMPA), de la Recherche et de l’Innovation (DGRI) et de l’Armement (DGA), l’agence de l’innovation de défense (AID) ou encore le commissariat général au développement durable (CGDD) ainsi que plusieurs représentants de la filière des industriels de la mer.

Le présent AAP s’inscrit pleinement dans les actions et les feuilles de route technologiques du comité R&D du CSF Industriels de la mer. L’AAP sera une brique constitutive ou sera rattaché à l’AMI CORIMER.

Dans ce contexte, le présent AAP vise à accélérer le développement de navires et de bateaux bas carbone en France, et plus spécifiquement à :

* Soutenir l’innovation, le développement ou l’amélioration de composants, d’équipements et de systèmes permettant une **décarbonation du transport et des opérations de service maritimes et du transport fluvial** ;
* Contribuer à soutenir des projets de démonstrateurs, de pilotes ou de premières commerciales sur le territoire national, permettant à la filière des industriels de la mer et du fluvial de développer de nouvelles solutions et de se structurer.

## Documents de cadrage et d’information

* Cadrage - Stratégie d’accélération digitalisation et décarbonation des mobilités : <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-dinnovation-et-investissements-davenir-dans-transports>
* Information - Feuilles de route technologiques Green Ship et Smart Ship du Comité R&D de la filière des Industries de la mer qui présentent une liste de leviers et de solutions technologiques et opérationnelles : <https://corimer.fr/les-feuilles-de-route/#smartship>
* Information - Feuille de route de décarbonation de la filière maritime : <https://mer.gouv.fr/la-decarbonation-de-la-filiere-maritime>

# Projets attendus

## **Thématiques éligibles**

L’AAP CORIMER Navires Bas Carbone vise à soutenir le développement de briques technologiques et démonstrateurs pour la décarbonation du transport et des opérations de service maritimes et du transport fluvial, sous deux axes :

* **Réduction de la consommation d’énergie et des impacts** (uniquement pour des projets n’impliquant pas l’utilisation d’énergies fossiles, cf. exclusions ci-dessous) : efficacité énergétique et excellence opérationnelle, optimisation des performances, dispositifs d’aide à la conduite de type routage, optimisation de la trainée, réduction des émissions de CO2 dans l’atmosphère ;
* **Intégration dans les navires et les bateaux d’énergie renouvelable ou bas carbone** : systèmes propulsifs innovants, propulsion électrique, carburants durables (sauf H2), énergies bas carbone, propulsion vélique.

Sont en revanche **exclus du périmètre de cet AAP** les projets impliquant l’utilisation d’énergies fossiles, y compris de gaz naturel (liquéfié GNL ou comprimé GNC), par les navires ou les bateaux ; les projets de production d’énergie ; les projets d’infrastructures portuaires ; les projets impliquant l’utilisation d’énergie nucléaire dans un objectif essentiellement militaire ; les projets visant à éco-concevoir des navires ou des bateaux, et/ou développer des process de fabrication et de déconstruction des navires ou des bateaux ; les projets de post-traitement qui ne soient pas spécifiques à l’utilisation de carburants bas carbone ; et les projets dédiés à la formation.

Par ailleurs, les projets portant sur des sujets liés à l’utilisation de l’hydrogène sont également exclus de cet AAP puisqu’ils font l’objet d’une stratégie dédiée, la stratégie nationale pour le développement de l’hydrogène décarboné en France, et d’un guichet dédié. Nous invitons les porteurs de projet d'innovation dans le domaine de l'hydrogène à contacter l’ADEME à l’adresse aap.h2@ademe.fr.

Tous les types de flottes sont concernés par l’AAP, qu’il s’agisse de navires ou de bateaux ayant une **fonction commerciale de transport** de personnes et/ou de marchandises ; une **fonction de travail**, pour des travaux portuaires, scientifiques, pour la pose et la maintenance dans le domaine des énergies marines renouvelables et des câbles ; et pour la pêche et l’aquaculture.

Les projets duaux, civils et militaires, les projets fluviaux, ainsi que les projets touchant la plaisance, peuvent également être éligibles dans le dispositif, mais ne seront pas prioritaires.

## **Typologie des projets**

Les types de projets attendus dans le cadre de l’AAP CORIMER Navires Bas Carbone sont les suivants :

* Projets de R&D sur équipements ;
* Projets de démonstrations ciblées d’équipements en conditions réelles sur des navires ou des bateaux ;
* Le cas échéant, projets de navires ou de bateaux démonstrateurs, avec plusieurs innovations mises en œuvre. Dans ce cas, devront être précisés à l’appui du dossier le pavillon et le chantier de construction.

Les projets de type industrialisation et déploiement sont exclus du périmètre de cet AAP.

Les projets peuvent être mono-partenaire ou portés par un consortium de 5 partenaires maximum.

Des « Technology Readiness Level » (TRL) élevés sont attendus en fin de projet, avec un minimum de TRL 7.

Les seuils minimaux de coût total des projets sont les suivants :

* 1 million d’euros minimum pour les projets, individuels ou en consortium, portés ou coordonnés par une PME ;
* 4 millions d’euros minimum pour les projets, individuels ou en consortium, portés ou coordonnés par une Grande entreprise.

Dans le cadre de cet AAP, le plafond du montant d’aide accordé ne dépassera pas en principe 8 millions d’euros.

## **Typologie des porteurs**

Les projets attendus en réponse aux enjeux évoqués précédemment pourront être portés et coordonnées par plusieurs types d’acteurs :

* **Equipementier, fournisseur de solutions ;**
* **Intégrateur, chantier naval, bureaux d’études ou d’architecture navale ;**
* **Armateur.**

Pour les projets en consortium, les acteurs publics de la recherche peuvent faire partie des partenaires du projet.

## **Travaux et dépenses éligibles**

### Dépenses de R&D et innovation

Dans le cadre du régime RDI (recherche, développement, innovation), la nature des dépenses éligibles est précisée ci-dessous et s’applique à la fois aux dépenses de R&D et d’innovation de procédés :

|  |  |
| --- | --- |
| **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 de dépense : 20% maximum des dépenses éligibles.  |
| Coûts de sous-traitance | Coûts de prestations utilisées exclusivement pour l'activité du projet, y compris évaluation (30% maximum des coûts projet). |
| Contribution aux amortissements | Coûts d'amortissements comptables des instruments et du matériel de R&D au prorata de leur utilisation dans le projet (20% maximum des coûts 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.

Les dépenses d’investissement et d’infrastructure d’avitaillement en énergie bas carbone ne sont éligibles que si elles sont nécessaires à l’objet de l’opération. Elles sont dans ce cas prises en compte en tant que « Contributions aux amortissements ».

Les interfaces port/navire ou navire/navire pour le ravitaillement en énergie (par exemple raccordement en énergie, évacuation d’eau, de déchets, etc.) sont prises en compte en tant que « Autres coûts ».

## **Conditions et nature du financementIntensités et modalités 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, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 et 2021/1237 du 23 juillet 2021 publié au JOUE du 29 juillet 2021et 2023/1315 du 23 juin 2023 publié au JOUE du 30 juin 2023 et rectifié au JOUE du 31 août 2023.

En l’espèce les régimes suivants et leurs éventuelles modifications pourront être mobilisables, 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 23 juin 2023 :

* Régime cadre exempté n° SA.111723 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2024-2026 ;

Les modalités de financement et intensités d’aides maximales étant définies par le règlement et les régimes susmentionnés, leur détail est présenté 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.

L’aide apportée sera constituée d’une part de subvention et d’une part d’avance remboursable. Dans le cas général, la part de subvention sera de 60%.

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu’à compter de la date de dépôt du dossier complet, étant entendu que les dépenses engagées entre ce dépôt et la signature des conventions de financement le sont au risque des partenaires.

## **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, concours i-Nov, etc.) 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.

## **Articulation avec les dispositifs européens**

Il sera apprécié de comprendre l’articulation éventuelle du projet dans le contexte de Recherche et Innovation européen. 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, Innovation Fund) et, si c’est le cas, comment il permettra de préparer au mieux cette candidature.

## **Modalités de remboursement des avances remboursables**

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

# Processus de sélection

Le processus de traitement d’un dossier comprend plusieurs étapes **obligatoires** : le prédépôt, le dépôt, la décision de financement et la contractualisation du projet.



**Ce chapitre détaille les critères d’éligibilité et de sélection de l’AAP, ainsi que chaque étape du traitement du dossier.**

## **Critères d’éligibilité**

Pour être éligible, un projet doit :

* être complet au sens administratif : dossier allégé lors du prédépôt, au moins un mois avant le dépôt du dossier complet en vue de l’instruction approfondie du projet[[4]](#footnote-5) ;
* satisfaire les contraintes indiquées aux paragraphes précédents, notamment en termes de thématiques éligibles, de typologies attendues de projets et de porteurs de projets, de montant minimal de coût total du projet ;
* répondre aux normes environnementales maritimes et/ou fluviales dans leur ensemble ;
* 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 (notamment: ne pas faire l’objet d’une procédure judiciaire, ne pas avoir le statut d’entreprise en difficulté au sens de la réglementation européenne) ;
* 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)[[5]](#footnote-6) 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**

Les dossiers seront notamment évalués selon les critères ci-dessous.

|  |  |
| --- | --- |
| CRITÈRES | PRÉCISIONS  |
| Montage du projet  | * Gouvernance, planning et jalons décisionnels, gestion des risques notamment en matière de délais et de surcoûts, description des coûts projet, clarté de la rédaction
 |
| Consortium | * Caractère collaboratif et diffusion des résultats à l’écosystème
* Pertinence et complémentarité du partenariat
* Implication de PME/ETI
 |
| Plan de financement | * Description des modalités de financement du projet
* Incitativité de l’aide
* Capacité à mener à terme le projet, à l’inclure dans une perspective plus large, et capacité à terme d’industrialiser les résultats du projet
 |
| Innovation | * Niveau d’innovation : technologique, économique, organisation-nelle, ou juridique
* Description des verrous levés
* Qualité de la description de l’état de l’art
 |
| Impacts environnementaux | * Démonstration qualitative et quantitative des éléments annoncés en annexe 5 du dossier de candidature (éléments pertinents pour apprécier les impacts, positifs ou négatifs, sur les 6 axes de la taxonomie européenne) (cf. chapitre 9, annexe A, critère de performance environnementale)
* Impacts sur la décarbonation du maritime
* Impacts sur la réduction des émissions de polluants atmosphériques (NOx, SOx, particules)
* Impacts sur le bruit sous-marin émis
 |
| Réplicabilité de la solution | * Caractère généralisable de la solution
* Protection de la propriété intellectuelle développée
 |
| Capacité d’adaptation | * Les solutions proposées auront pris en compte le renforcement des impacts du changement climatique (sécheresse, épisodes de pluie intenses, etc.), tel que décrit dans la TRACC, et seront adaptées au climat d’une France à +2°C en 2030 et +2,7°c en 2050[[6]](#footnote-7)
* Les solutions proposées intégreront les risques de tensions sur les approvisionnements en ressources minérales
 |
| Pertinence du modèle d’affaires | * Accès aux marchés et description du modèle d’affaires (Produits et services envisagés / segments de marchés), potentiel de marché à l’export
* Plan d’affaires et hypothèses étayés : le cas échéant analyse concurrentielle, manifestations d’intérêt…
* Etudes prévisionnelles des marchés correspondants, à l’échelle nationale, européenne, et, le cas échéant, internationale, tenant compte des évolutions technologiques et des développements en cours sur d’autres solutions éventuellement identifiées
 |
| Impacts socio-économiques sur le territoire | * 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 ; Retombées socio-économiques et capacité d’entraînement des sous-traitants
* Caractère structurant du projet pour la filière (réplicabilité incluse)
* Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux
 |
| Cas d’usage | * Présentation du ou des cas d’usage de référence avec une vision systémique large permettant une compréhension de l’écosystème et de la chaîne de valeur dans lesquels l’innovation va s’intégrer
 |

## **Prédépôt et dépôt**

### Réunion de prédépôt

La réunion de prédépôt doit avoir lieu au moins un mois avant la date de dépôt du dossier complet. Pour planifier cette réunion de prédépôt, merci de contacter l’adresse : aap.navires@ademe.fr.

Lors de cette réunion d’une heure avec l’équipe de l’ADEME en charge de coordonner l’AAP, les porteurs présentent l’annexe 2 du dossier de candidature dûment complétée. La présentation doit être envoyée une semaine avant la date de la réunion de prédépôt à l’adresse aap.navires@ademe.fr.

La réunion a vocation à orienter et à conseiller le porteur de projet sur les points suivants :

* Adéquation du projet avec les critères 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.

### Dépôt

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

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

Attention, en cas de projet en consortium, seul le coordonnateur du projet est habilité à déposer le dossier sur la plateforme. Cependant, le dépôt engendre une demande de validation adressée à tous les partenaires *via* un mail généré à partir de la plateforme.

Merci de bien prendre en compte ce délai de validation pour le dépôt du dossier avant la clôture intermédiaire de l’AAP.

## **Processus de sélection**

**La procédure est menée par un comité composé de représentants des ministères** en charge de l’énergie et de l’écologie et du développement durable, de l’économie, de la recherche et de l’innovation, de la mer, des transports et le cas échéant des autres ministères concernés. Le Secrétariat Général Pour l’Investissement (SGPI) et l’ADEME assistent de droit aux réunions du comité.

### 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-dessus. 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.

Le projet peut être labellisé, au choix du porteur, par un ou plusieurs pôles de compétitivité. Cette labellisation n’est en aucun cas obligatoire pour répondre à l’AAP.

La labellisation du projet par un pôle de compétitivité est une information portée à la connaissance des participants au processus d’instruction.

### 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 au Premier Ministre, qui prendra les décisions finales d’octroi de l’aide.

# Mise en œuvre et suivi des projets

## **Contractualisation**

### Convention

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

**Les versements pourront être conditionnés à la vérification de la capacité financière du Bénéficiaire.**

## **Confidentialité et communication**

**Pendant la phase d’instruction**, l’ADEME garantit pour la bonne gestion du dossier 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 restreint de l’expertise et de la gouvernance France 2030. **Au stade du dépôt de la demande d’aide** et en cas de nécessité de maintenir la confidentialité des informations, il appartient au porteur de projet d'adresser à l'ADEME une demande de confidentialité et de la justifier. A défaut, aucune information confidentielle ne pourra être reconnue.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 et s’inscrit dans le cadre de l’AMI CORIMER », accompagnée des logos de France 2030 et du CORIMER. De même, il est demandé aux bénéficiaires de mentionner et de joindre le logo de France 2030 et du CORIMER 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[[7]](#footnote-8).

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[[8]](#footnote-9).

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[[9]](#footnote-10).

Toute dépense doit, notamment, faire l’objet d’un dépôt de demande d’aide avant tout démarrage du projet[[10]](#footnote-11). 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.
1. **Aides proposées pour les activités économiques**

Sont considérées comme « économiques » les activités des entités, quel que soit leur statut, consistant à offrir des biens ou des services sur un marché, réel ou potentiel et pouvant générer un chiffre d’affaires basé sur les résultats du projet.

Les taux d’aide **maximum** applicables pour le régime « RDI » n° SA.111723 sont, ***à la date de publication du Cahier des charges,*** les suivants :

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Taille de l’entreprise[[11]](#footnote-12)  | Nature de l’aide  | Taux d’aide sur dépenses RI  | Taux d’aide sur dépenses DE  |
| Collaboratif  | Non collaboratif  | Collaboratif  | Non collaboratif  |
| **GE** Grande Entreprise  | Mix AR/SUB  | 65%  | 50%  | 40 %  | 25 %  |
| **ME** Entreprise moyenne  | Mix AR/SUB  | 75%  | 60%  | 50 %  | 35 %  |
| **PE** Petite entreprise  | Mix AR/SUB  | 80%  | 70%  | 60%  | 45%  |

Pour les EPIC dont l’activité serait classée en économique, les taux d’intensité des aides, accordées sous forme de subventions, ne dépasseront pas 50 % pour les activités relevant de la Recherche industrielle et 40 % pour les activités de Développement expérimental.

Les projets de RDI non collaboratifs réalisés dans une région assistée remplissant les conditions énoncées à l’article 107, paragraphe 3, point a), du traité, pourront bénéficier d’un bonus d’aide de 15% (à l’exception des travaux RI de Petites Entreprises, pour lesquelles le taux sera plafonné à 80%)[[12]](#footnote-13).

Les projets de RDI non collaboratifs réalisés dans une région assistée remplissant les conditions énoncées à l’article 107, paragraphe 3, point c), du traité, pourront bénéficier d’un bonus d’aide de 5%[[13]](#footnote-14).

Légende :

* Collaboratif[[14]](#footnote-15)
* AR : Avance Remboursable
* SUB : Subvention
* RI : Recherche Industrielle[[15]](#footnote-16)
* DE : Développement expérimental[[16]](#footnote-17)

Dans le cas général, l**’aide apportée aux activités économiques sera constituée d’une part de subvention et d’une part remboursable. Dans le cas général, la part de subvention sera de :**

* **75% pour les projets majoritairement « recherche industrielle » ;**
* **60% pour les projets majoritairement « développement expérimental ».**
1. Aides proposées pour les activités non économiques

Le caractère non économique de l’activité d’un acteur sera catégorisé au cas par cas par l'équipe d'instruction.

Sauf réglementation particulière applicable, les taux d’aide maximum applicables pour les acteurs non économiques sont les suivants :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dans le cas d’une activité non économique   | Nature de l’aide  | Intensité maximale  |
| Tous (sauf EPIC)   | Subvention  | 100% des coûts éligibles (non prise en compte des statutaires de la fonction publique)  |
| Cas particulier des EPIC   | Subvention  | 50% des coûts éligibles (non prise en compte des statutaires de la fonction publique)  |

*L’ADEME se réserve le droit d’utiliser tout régime pertinent selon le projet et l’application des taux permis à date de notification du contrat*







**Contacts**

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

1. Sous réserve de publication de l’arrêté du Premier Ministre approuvant le cahier des charges de cet appel à projets au JORF. [↑](#footnote-ref-2)
2. Nous invitons les porteurs de projet d'innovation dans le domaine de l'hydrogène à contacter l’ADEME à l’adresse aap.h2@ademe.fr [↑](#footnote-ref-3)
3. [1] L’indice de rendement énergétique nominal (EEDI) depuis 2013, l’indice de rendement énergétique nominal des navires existants (EEXI) depuis 2023 et l’indicateur d’intensité carbone opérationnel annuel (CII) depuis 2023. [↑](#footnote-ref-4)
4. Dans certains cas, des documents complémentaires pourront être demandés afin de déterminer le statut du partenaire et les modalités d’aide applicables. [↑](#footnote-ref-5)
5. <https://librairie.ademe.fr/produire-autrement/5040-empreinte-projet-evaluer-l-empreinte-environnementale-d-un-projet.html> [↑](#footnote-ref-6)
6. https://www.ecologie.gouv.fr/trajectoire-rechauffement-reference-ladaptation-au-changement-climatique-tracc-0 [↑](#footnote-ref-7)
7. 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-8)
8. 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-9)
9. 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-10)
10. 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-11)
11. au sens européen : https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1 ; https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019961059 [↑](#footnote-ref-12)
12. Voir Annexe 2 : https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046003627 [↑](#footnote-ref-13)
13. Voir Annexe 1 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046003627> [↑](#footnote-ref-14)
14. Une des conditions suivantes est remplie :

● Le projet repose sur une collaboration effective (pas de sous-traitance) entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME et aucune entreprise unique ne supporte seule plus de 70 % des coûts admissibles du projet ;

● Le projet repose sur une collaboration effective entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche et ces derniers supportent au moins 10% des coûts admissibles du projet et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches. [↑](#footnote-ref-15)
15. Recherche industrielle : la recherche planifiée ou des enquêtes critiques visant à acquérir de nouvelles connaissances et aptitudes en vue de mettre au point de nouveaux produits, procédés ou services, ou d’entraîner une amélioration notable de produits, procédés ou services existants. Elle comprend la création de composants de systèmes complexes et peut inclure la construction de prototypes dans un environnement de laboratoire ou dans un environnement à interfaces simulées vers les systèmes existants, ainsi que des lignes pilotes, lorsque c’est nécessaire pour la recherche industrielle, et notamment pour la validation de technologies génériques [↑](#footnote-ref-16)
16. Développement expérimental : l’acquisition, l’association, la mise en forme et l’utilisation de connaissances et d’aptitudes scientifiques, technologiques, commerciales et autres pertinentes en vue de développer des produits, des procédés ou des services nouveaux ou améliorés. Il peut aussi s’agir, par exemple, d’activités visant la définition théorique et la planification de produits, de procédés ou de services nouveaux, ainsi que la consignation des informations qui s’y rapportent. Le développement expérimental peut comprendre la création de prototypes, la démonstration, l’élaboration de projets pilotes, les essais et la validation de produits, de procédés ou de services nouveaux ou améliorés dans des environnements représentatifs des conditions de la vie réelle, lorsque l’objectif premier est d’apporter des améliorations supplémentaires, au niveau technique, aux produits, procédés ou services qui ne sont pas en grande partie « fixés ». Il peut comprendre la création de prototypes et de projets pilotes commercialement exploitables qui sont nécessairement les produits commerciaux finals et qui sont trop onéreux à produire pour être utilisés uniquement à des fins de démonstration et de validation. Le développement expérimental ne comprend pas les modifications de routine ou périodiques apportées à des produits, lignes de production, procédés de fabrication et services existants et à d’autres opérations en cours, même si ces modifications peuvent représenter des améliorations [↑](#footnote-ref-17)