

AGRÉMENT CIR

En mai 2017, la SMASH obtenait l'**agrément du Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche** - (Direction générale de la Recherche et de l'Innovation) en tant qu'organisme exécutant des travaux de recherche et développement pour le compte d'entreprises.

Mesure générique de soutien aux activités de R&D des entreprises, **sans restriction de secteur ou de taille**, qui engagent des dépenses de recherche fondamentale et de développement expérimental, elle peut donner lieu à un **crédit impôt recherche**.

Cet agrément a été renouvelé en 2020 pour 3 années supplémentaires.

PARMI LES PROJETS PLURIANNUELS VALIDÉS AU TITRE DU CIR :

PRISE EN COMPTE DES EFFETS D'INERTIE DANS UN MODÈLE D'OPTIMISATION DES CHOIX TECHNOLOGIQUES SOUS CONTRAINTE CARBONE (2014)

Plusieurs options technologiques existent pour réduire les émissions de Gaz à effet de serre (GES), que ce soit au niveau de la société publique (par exemple pour atteindre l'objectif de facteur 4 en Europe) ou au niveau d'une société privée (quelles options développer pour atteindre les objectifs NEDC ?).

UNE NOUVELLE ÉCONOMIE DURABLE : VERS DE NOUVEAUX ÉCOSYSTÈMES ÉCONOMIQUES INTÉGRÉS LOCAUX AGRICULTURE-ÉNERGIE-INDUSTRIE (2015)

Si l'essor des économies émergentes a accéléré la finitude des ressources naturelles, elle a aussi révélé de nombreux exemples où croissance économique rime avec réparation de l'environnement. Quand l'innovation technologique est combinée à de meilleures pratiques et aboutit sur une rénovation de la biosphère, les entreprises deviennent les acteurs de la diffusion des technologies sobres et intelligentes de la transition.

VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS ET FORMES URBAINES : MODÉLISATION PROSPECTIVE DES INTERACTIONS (2016)

Les véhicules électrifiés ont fait leur entrée sur les marchés et représentent maintenant une part non nulle des véhicules en circulation dans certaines villes du monde. Or il existe deux visions antagonistes de la ville durable : celle d'une ville compacte avec beaucoup de mobilités douces (vélos, piétons) et de transports en commun *versus* celle d'une ville étalée faisant la place à la production d'énergie renouvelable dans la ville (panneaux solaires) et reposant sur une mobilité électrifiée. L'introduction d'une technologie telle que les véhicules électrifiés, et de politiques publiques de soutien à cette technologie, dans des villes existantes est de nature à interagir avec la structure de la ville, et avec d'autres politiques publiques, jouant elles sur cette structure (par exemple des politiques de dé-incitation à l'étalement urbain). Ce sont ces interactions qu'il s'agit de mieux comprendre, en les simulant dans un modèle prospectif de ville.

PRIX DU CARBONE ET « FINANCE CLIMAT » : COMMENT ASSURER UN ACCÈS ÉQUITABLE AU DÉVELOPPEMENT (2017)

Le projet s'inscrit dans un mouvement international de réflexion sur des dispositifs innovants qui permettront d'accélérer la mise en œuvre de la transition bas carbone à la suite de l'Accord de Paris. Il s'agit d'élaborer et d'évaluer des politiques climatiques qui articulent un signal prix, sous la forme d'une valeur tutélaire du carbone (représentant la valeur économique et sociale des actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre, y compris leurs co-bénéfices) avec un système de garanties publiques destiné à baisser le risque des investissements bas carbone. Ce mouvement a permis l'adoption de l'article 109 de l'accord de Paris qui appelle à la reconnaissance d'une valeur économique, sociale et environnementale des actions d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre.