

UTAC CHALLENGE

REGLEMENT 2026

6ème édition



REVISIONS, IMPORTANT & AJOUTS 2026 en vert : pages 3, 4, 7, 14, 15, 22 25, 26 à 33, 40.

1. SOMMAIRE

1.	SOMMAIRE	2
2.	PRESENTATION – OBJET DU CHALLENGE	4
3.	DEFINITIONS	5
4.	PLANNING DU CHALLENGE UTAC 2026	7
5.	EPREUVES (CATEGORIES, ACCOMPAGNEMENT, CRITERES D'EVALUATION, CLASSEMENT, RECOMPENSES)	9
5.1.	ACCOMPAGNEMENT : TUTORAT SIA et UTAC	9
5.2.	ACCES AUX PISTES	10
5.2.1.	Circulation dans l'Autodrome – Accès aux pistes	11
5.2.2.	Essais	11
5.2.3.	CAHIER DES CHARGES VEHICULE	11
5.3.	DESCRIPTION DES EPREUVES	14
5.3.1.	Epreuves Physiques Calibrées : Autoroute, Urbaine et Parking	14
5.3.2.	Epreuve Libre « Safer »	20
5.3.3.	Epreuve Libre Cleaner	22
5.3.4.	Epreuve ONLINE	25
6.	EVALUATION (CRITERES, DEROULEMENT DES EPREUVES, LIVRABLES ATTENDUS, CLASSEMENT)	26
6.1.1.	Critères d'évaluation « projet » de toutes les Epreuves	26
6.1.2.	Déroulement des Epreuves	27
6.1.3.	Livrables attendus	28
6.1.4.	Classements	30
7.	PARTICIPATION AU CHALLENGE (CANDIDATS, INSCRIPTION, SPONSORS, JURY, ASPECTS ADMINISTRATIFS)	32
7.1.	CANDIDATS – MODALITES D'INSCRIPTION AU CHALLENGE	32
7.2.	PUBLIC, SECURITE, CONFIDENTIALITE, DROIT A L'IMAGE	34
7.2.1.	Droit à l'image – confidentialité	34
7.2.2.	Données personnelles	35
7.3.	MODALITES DE LA PARTICIPATION AU CHALLENGE	36
7.3.1.	Identification des Véhicules – Sponsors	36
7.3.2.	Espaces alloués aux équipes sur le Site	36
7.3.3.	Assurances – Exclusion de responsabilité de l'Organisateur	37
7.3.4.	Respect du Règlement du Site et des Règles de Sécurité – Sanctions – Contestations	38
7.3.5.	Evolution des règles applicables	39
7.3.6.	Jury d'Evaluation	39

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

8.	ANNEXES	40
8.1.	OUTILS MIS A DISPOSITION	40
8.2.	EBAUCHE D'EVALUATION OBJECTIVE DU SMOOTH DRIVING	44
8.2.1.	Evaluation du Smooth Driving aux épreuves Urbaines et Autoroutes.....	44
8.2.2.	Evaluation du Smooth Driving aux épreuves Parking Automatisé	44
9.	SUIVI DES VERSIONS DU REGLEMENT	45



UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

2. PRESENTATION – OBJET DU CHALLENGE

Le **Challenge UTAC** est la première compétition internationale technique ouverte aux **étudiants et aux startups**, dédiée aux **véhicules du futur** : **autonomes, plus sûrs et plus propre**. Il offre un cadre unique pour **concevoir, développer et expérimenter** des innovations dans un environnement réel, à travers plusieurs **épreuves techniques**. Le Challenge UTAC permet aux participants de valoriser leurs compétences, leurs technologies et leurs idées face à un jury d'experts du secteur automobile et de la mobilité. Au-delà de la compétition, le Challenge UTAC constitue un **véritable tremplin professionnel**, permettant aux équipes de, **rencontrer des sponsors**, des **industriels** et des **experts du secteur**, **bénéficier de leur soutien matériel**, et de leurs conseils. Il permet également d'être **accompagnés par un membre la SIA (Société des Ingénieurs de l'Automobile)** tout au long de leur projet.

C'est une expérience unique pour valoriser ses compétences, élargir son réseau et contribuer concrètement à l'innovation en mobilité.

Le Challenge UTAC propose plusieurs **épreuves techniques** reflétant les défis réels de la mobilité du futur sur la conception de véhicule (partielle ou complète) ou de systèmes et fonctions liées à la mobilité future à travers des démonstrations dynamiques, statiques ou simulations :

- **Épreuve Autoroute** : navigation autonome sur voie rapide, avec gestion de la vitesse, du trafic et gestion d'obstacle automatique
- **Épreuve Urbaine** : circulation autonome en ville, avec gestion des intersections, piétons, feux et priorités.
- **Épreuve Parking** : manœuvres de stationnement.
- **Épreuve Libre Safer** (*nouveauté 2026*) : démonstration d'une solution innovante améliorant la sécurité (ADAS, cybersécurité, IA, détection, V2X, etc.).
- **Épreuve Libre Cleaner** (*nouveauté 2026*) : valorisation d'innovations réduisant l'impact environnemental (énergie, matériaux, software, retrofit, cycle de vie etc.).
- **Épreuve en ligne** (*nouveauté 2026*) : participation à distance pour les épreuves libres Safer & Cleaner.

Ces projets pourront donc traiter de sujets tels que les groupes motopropulseurs, le confort de conduite, les matériaux, l'acoustique ou autres. Dans ce cas, le support de démonstration utilisé pourra être, au choix de l'équipe candidate, un véhicule non-autonome ou des composants tels que du software ou du hardware. Les modèles réduits sont aussi acceptés.

Ces évolutions ont pour objectif d'ouvrir le Challenge à une plus grande diversité de projets, mais aussi de **mieux répondre aux priorités actuelles du secteur automobile**. Elles reflètent également la réalité du secteur automobile, où les enjeux environnementaux deviennent incontournables. Le Challenge UTAC 2026 encourage ainsi les participants à développer des solutions qui prennent en compte à la fois la performance technologique et la réduction de l'impact environnemental, sans compromis.

Le récap de l'édition 2024 en vidéo : <https://youtu.be/HqbZvaSd9uc?si=QE90uHTHzW-vLBFy>

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

3. DEFINITIONS

Dans le cadre du présent Règlement et sauf définition contraire dans le corps du texte, les mots ou expressions dont l'initiale est imprimée en majuscule s'entendront tels que définis ci-après.

Comité de Sélection	Le comité de sélection des équipes ayant fait acte de candidature pour participer au Challenge, tel que nommé par l'Organisateur.
Comité d'Organisation	Le comité d'organisation du Challenge, dont les missions sont déterminées par le présent Règlement, tel que nommé par l'Organisateur. L'identité des membres du Comité d'Organisation figurera en temps utile sur la Page Internet.
Comité Technique	Le comité technique du Challenge, dont les missions sont déterminées par le présent Règlement, tel que nommé par l'Organisateur.
Dossier de Candidature	Le dossier de candidature (y compris toutes pièces jointes) que chaque équipe candidate à la participation au Challenge doit remettre au Comité de Sélection dans les conditions définies à l'article 5.1.2 du présent Règlement.
Dossier Final	Le dossier final que chaque équipe doit remettre au Comité d'Organisation dans les conditions définies à l'article 4.3.4 du présent Règlement.
Epreuve	Une épreuve du Challenge UTAC, soit encadrée, soit libre, telle que décrite par le présent Règlement.
Jury d'Evaluation ou Jury	Le jury des épreuves du Challenge, dont les missions sont déterminées par le présent Règlement, tel que nommé par l'Organisateur. L'identité des membres du Comité d'Organisation figurera en temps utile sur la Page Internet.
Organisateur	UTAC SAS, société par actions simplifiée au capital de 7.800.000 euros immatriculée au Registre du commerce et des Sociétés d'Evry sous le numéro 738 425 423, dont le siège social est situé Autodrome de Linas-Montlhéry, BP 20212, 91311 Montlhéry Cédex.
Page Internet	La Page Internet est accessible sur le site internet de UTAC (www.utac.com) au lien ci-dessous : <u>UTAC Challenge - Utac</u>
Règlement	Le présent règlement, y compris : <ul style="list-style-type: none"> - Le Règlement du Site ; et - Les Règles de Sécurité
Règlement du Site	Le règlement intérieur de l'Autodrome de Linas-Montlhéry. Il sera communiqué en temps utile aux personnes accédant au site de l'Autodrome de Linas-Montlhéry.

Règles de Sécurité	Les règles de sécurité et/ou le plan de prévention applicables à toutes circulations (des personnes et/ou des véhicules) sur les pistes ou en-dehors des pistes de l'Autodrome de Linas-Montlhéry. Les Règles de Sécurité seront communiquées en temps utile aux personnes accédant au site de l'Autodrome de Linas-Montlhéry.
Site	L'autodrome de Linas-Montlhéry, dont l'entrée est située avenue Georges Boillot 91310 Linas.
Spécifications Techniques	Les spécifications techniques applicables aux Véhicules proposés par les équipes dans le cadre du Challenge UTAC, telles que définies ci-après dans la section Cahier des Charges Véhicule.
Véhicule	Un véhicule répondant aux caractéristiques techniques spécifiées par le Règlement.
Véhicule Autonome	<p>Aura la signification qui est attribué à ce terme dans le préambule du présent Règlement.</p> <p>Afin d'éviter toute ambiguïté, le Véhicule Autonome ne saurait en aucune façon s'entendre d'un véhicule dont le pilotage serait simplement opéré à distance (sauf éventuellement s'agissant de la fonction d'arrêt d'urgence).</p>

4. PLANNING DU CHALLENGE UTAC 2026

Planning du Challenge UTAC 2026



Planning Jour-J du Challenge UTAC 2026

7h30 - 8h	Welcome of teams with vehicles		
8h - 8h30	Welcome of teams without vehicles		
8h30 - 9h	BREAKFAST		
9h – 10h30	INTRODUCTION DU CHALLENGE UTAC 2026 Conférences inspirantes d'UTAC et des sponsors		
10h30 -11h	BREAK		
11h – 12h	PITCHS SESSION 5min + CONTROLE TECHNIQUE		
12h00 - 13h30	LUNCH		
13h30 - 15h30	EPREUVE TECHNIQUE : AUTOROUTE – URBAINE – PARKING 30 min Démonstration physique sur le parcours défini selon le règlement	EPREUVE TECHNIQUE : LIBRE SAFER / CLEANER 20 min de présentation + 10 min de Q/A Démonstration statique ou physique	EPREUVE TECHNIQUE : ONLINE 20 min de présentation + 10 min de Q/A Démonstration en visio-conférence statique, physique en live ou pré-enregistrée
15h30-16h00	BREAK		
16h00 -16h45	DELIBERATION JURY		
16h45 - 17h30	AWARD CEREMONY		
17h30 - 18h30	COCKTAIL		

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

Des ajustements pourront être apportés en fonction des contraintes techniques, des disponibilités des partenaires ou de l'avancement des projets. Toute modification sera communiquée aux participants dans les meilleurs délais.

L'épreuve technique ONLINE pourra être planifiée à une date légèrement différente afin de tenir compte des contraintes de fuseaux horaires ou de disponibilité technique.

5. EPREUVES (CATEGORIES, ACCOMPAGNEMENT, CRITERES D'EVALUATION, CLASSEMENT, RECOMPENSES)

Le Challenge UTAC se déroulera sur les pistes de TEQMO, qui disposent de zones urbaines, parking, routes, autoroutes, manœuvres dynamiques, tunnel, et connectivité (Wi-Fi routier ITS-G5-802.11.p ; 4G+ et 5G), ainsi que du Wi-Fi et de bornes de recharge véhicules électriques.

1. Piste Autoroute

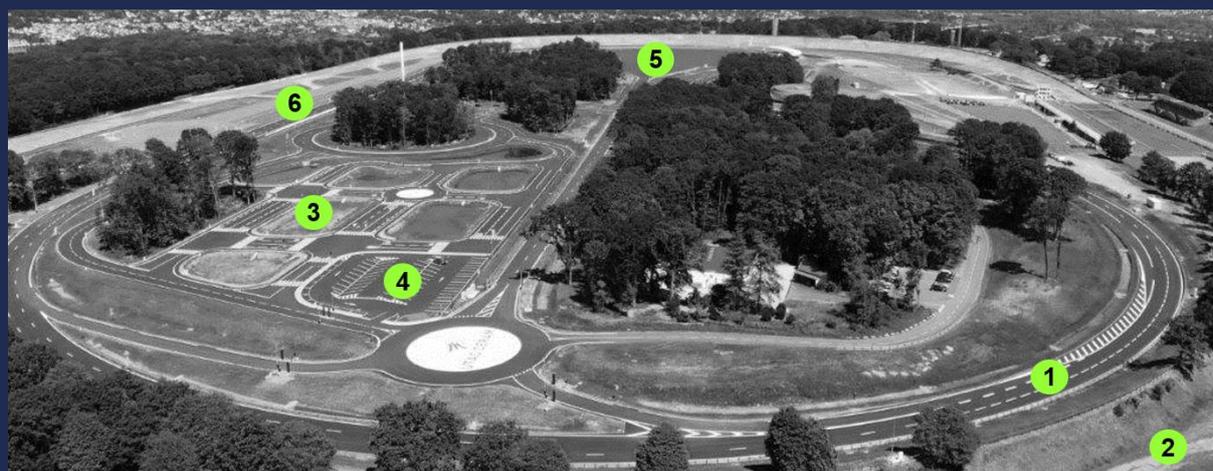
- Longueur : 2,2 kms
- 3 voies
- Signalisation complète
- Tunnel et poste de péage

2. Piste Route

Longueur : 6,5 kms
Signalisation complète
Parcours vallonné
Différentes bordures

3. Piste Urbaine

Bâtiments factices et passages piétons
Signalisation complète avec feux tricolores
Ronds-points et passage à niveau



4. Zone Parking

Bataille, épi et créneau
Marquage au sol, barrières et trottoirs
Fonctions Park Assist

5. Zone Dynamique ADAS

Surface : 38,800m²
Ligne droite et intersection
Cibles Euro NCAP

6. Zone Freinage

Aire freinage Euro NCAP
 $0,2 \leq \mu \leq 0,9$
Systèmes d'arrosage

5.1. ACCOMPAGNEMENT : TUTORAT SIA et UTAC

Les candidats pourront bénéficier, sur simple demande auprès du Comité d'Organisation, d'un accompagnement personnalisé tout au long de leur participation au Challenge – dès avant le dépôt de leur Dossier de Candidature et jusqu'à la tenue de l'événement sur le site de l'Autodrome de Linas-Montlhéry. Cet accompagnement sera assuré par les équipes spécialisées de l'Organisateur et/ou de la SIA.

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

Il aura notamment pour objet :

- Avant même le dépôt du Dossier de Candidature, de cadrer les objectifs de performances de l'équipe concernée et de lui transmettre toutes informations sur les modalités de mise en œuvre, de mesure et d'évaluation des épreuves du Challenge ;
- Tout au long de la réalisation et de la progression du projet, d'éclairer tous sujets notamment techniques (quant aux objectifs poursuivis) ou opérationnels (en termes de gestion de projet).

L'accompagnement ci-dessus s'étendra tout au long du projet et donnera lieu à des réunions de coordination dont la fréquence et l'organisation seront à la discrétion de chaque équipe.

La demande d'accompagnement pourra intervenir soit avant, soit après le dépôt du Dossier de Candidature.

Si elle intervient en amont du dépôt du Dossier de Candidature, la demande supposera la transmission au Comité d'Organisation d'un dossier de pré-candidature décrivant (en six (6) pages au plus) :

- Le véhicule,
- Les objectifs du projet,
- Les développements, modifications et études s'y rapportant,
- L'objectif de performance,
- La façon de la caractériser et de la démontrer (tout au long du projet, ainsi que le jour du Challenge).

Si elle intervient en aval du dépôt du Dossier de Candidature, la demande sera effectuée par tout moyen (y compris par courriel) auprès du Comité d'Organisation.

Chaque équipe (qu'elle ait fait une demande d'accompagnement ou pas) pourra demander à accéder pour quelques heures en temps masqué aux pistes TEQMO pour autant qu'elle justifie que des mesures ou des essais sont nécessaires à l'aboutissement de son projet. La décision d'octroyer (ou pas) cet accès ressort de la compétence exclusive du Comité d'Organisation, compte tenu des arguments avancés par l'équipe concernée et dans la mesure de la disponibilité effective des pistes TEQMO sur la période en question. La décision du Comité d'Organisation sur ce point sera rendue en dernier ressort, c'est-à-dire qu'elle sera finale et insusceptible de recours.

5.2. ACCES AUX PISTES

Le Challenge aura lieu dans l'enceinte de l'Autodrome de Linas-Montlhéry à la date fixée par l'Organisateur.

L'accès au Site est réglementé et nécessite une accréditation personnelle. Chaque équipe devra à cet effet, avoir transmis en temps utile au Comité d'Organisation les informations d'identification de chacun de ses membres dans le cadre de son Dossier Final (selon les termes de l'article 4.3.4b ci-après)

La participation au Challenge suppose l'acceptation écrite préalable et la stricte observation de l'ensemble des termes du présent Règlement (en ce compris le Règlement du Site et les Règles de Sécurité).

Tout contrevenant s'exposera aux sanctions visées à l'Article 7.3.4 du présent Règlement.

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

5.2.1. Circulation dans l'Autodrome – Accès aux pistes

Toute circulation d'un véhicule à l'intérieur du Site supposera impérativement la validation préalable, lors du contrôle technique, des Spécifications Techniques dudit véhicule par la Commission Technique. Toute infraction à cette obligation sera passible de l'exclusion pure et simple de l'équipe concernée (sur décision du Jury).

L'autorisation de circulation émise par le Comité Technique prendra la forme d'un autocollant que le véhicule concerné devra impérativement arborer sur son pare-brise.

La circulation à l'intérieur du Site (tout particulièrement sur les pistes TEQMO) à l'occasion des épreuves du Challenge ou en-dehors d'elles devra s'effectuer en toute conformité avec les Règles de Sécurité.

Tout contrevenant s'exposera aux sanctions visées à l'Article 7.3.4 du présent Règlement.

5.2.2. Essais

Les équipes pourront procéder à des essais libres sur les pistes TEQMO selon les modalités déterminées par le Comité d'Organisation, la semaine précédant le Challenge UTAC.

Ces essais supposeront la validation préalable par le Comité Technique des Spécifications Techniques des Véhicules concernés (conformément aux termes de l'article 5.2.1 ci-dessus).

5.2.3. CAHIER DES CHARGES VEHICULE

Le présent cahier des charges véhicule ne s'adresse qu'aux véhicules à échelle 1:1. Les modèles réduits ne seront en aucun cas évalués ou impactés par ces règles, bien qu'une vérification des organes de sécurité leurs seront organisée.

Le développement de fonctionnalités connectées, autonomes et sûres est un défi difficile et coûteux. Certains concurrents (tout particulièrement les écoles, IUT, etc.) investissent dans des véhicules ou prototypes capables de recevoir plusieurs projets et d'être développés, stockés et transportés avec des coûts et surfaces minimum.

Les exigences du Challenge UTAC sont donc minimales. Tout Véhicule présenté doit à *minima* répondre aux caractéristiques visées ci-après :

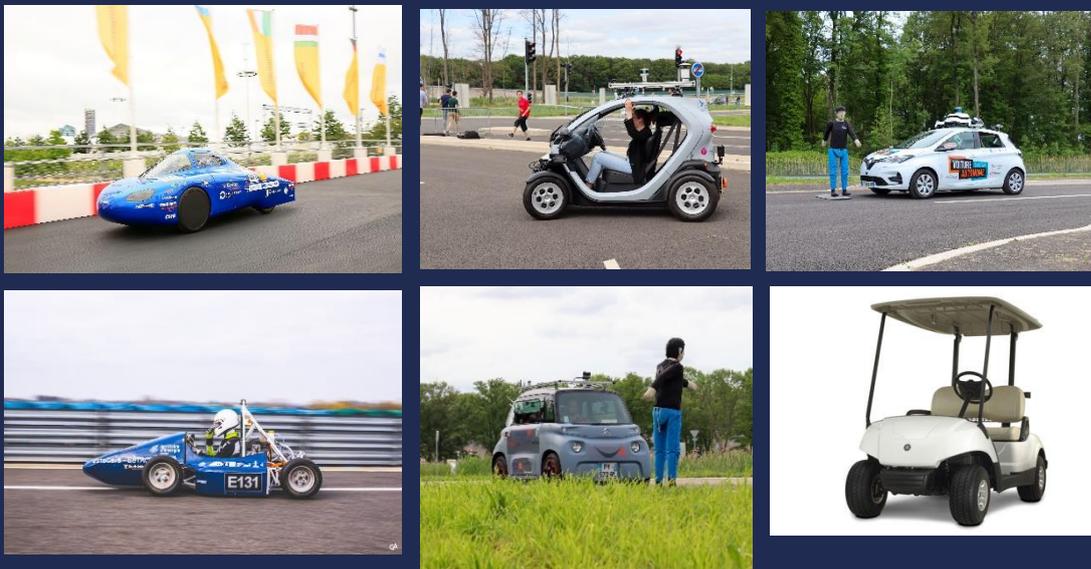
- Le Véhicule doit être conçu et construit à partir de matériaux et de façon telle que son conducteur, ses passagers éventuels et son environnement soient protégés de toutes blessures ou lésions graves en cas d'accident ;
- Le Véhicule doit être motorisé, comporter au moins trois (3) roues, embarquer au moins un pilote formé à sa conduite et capable d'intervenir dessus à tout moment ;
- Le véhicule ne doit pas être piloté à distance, sauf éventuellement s'agissant de l'activation de la fonction d'arrêt d'urgence ;
- Le Véhicule doit pouvoir circuler sur des pistes privées en toute sécurité pour les personnes, les pistes et l'environnement immédiat ; à ce titre il doit être conforme aux Spécifications Techniques définies ci-dessous ;

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

- Le Véhicule ne saurait en aucune façon s'entendre d'un véhicule dont le pilotage serait opéré à distance (sauf éventuellement s'agissant de la fonction d'arrêt d'urgence) ;
- Dans l'hypothèse où une équipe utiliserait plusieurs Véhicules dans le cadre d'un projet de roulage en convoi (fonction de *platooning*), chaque Véhicule devrait alors respecter les exigences précédentes.

Nonobstant ce qui précède, le Comité Technique se réserve le droit d'accorder certaines dérogations aux exigences listées ci-dessus, pour autant qu'elles restent dans l'esprit du Challenge tel qu'il ressort du présent règlement. Toute demande de dérogation devra impérativement figurer dans le Dossier de Candidature et être dûment justifiée au regard du projet ainsi présenté.

Compte tenu de ce qui précède, les supports habituels des projets étudiants pourront être utilisés (tels qu'illustrés ci-après).



Spécifications Techniques du Véhicule et Contrôle technique :

Chaque véhicule subira, en amont du Challenge et sur une zone dédiée à proximité des parcours de l'épreuve, un contrôle technique portant sur les spécifications décrites ci-dessous (les "Spécifications Techniques") :

- Vérification du freinage avec un décéléromètre à la vitesse maximale du véhicule prévue lors des épreuves : Critère $> 5m/s^2$
- Vérification de la direction : Critère : être capable de s'inscrire dans un cercle de rayon de 12m avec un effort sur la direction $< 25daN$ à une vitesse $< 10km/h$.
- Vérification de la présence d'un échappement, dans le cas d'un moteur thermique, et mesure du bruit au passage à la vitesse maximale du véhicule prévue lors des épreuves : Critère $< 80dB(A)$
- Vérifications visuelles (fuites, champ de vision, état des câblages, état des pneumatiques, absence de bords tranchants ou contendants à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, absence de craquelures, fissures, ruptures, déformations sur les éléments de sécurité)

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

- Vérification de la présence d'une ceinture (si possible d'un harnais) et d'un casque pour protéger le pilote
- Vérification de la présence d'un bouton d'arrêt d'urgence à bord du véhicule.
- **Vérification des parties avec modifications : émissions/énergie : batterie, propulsion, ...**

Tout défaut d'un véhicule au titre de l'une ou plusieurs des Spécifications Techniques emportera saisie immédiate du Comité Technique. Ce dernier appréciera l'importance du ou des défauts constatés et leur impact sur la sécurité du véhicule, de tous participants et des circuits. Il décidera en dernier ressort et sans appel possible des suites à y donner (entre la simple pénalité dans le cadre des épreuves ou classements et l'exclusion pure et simple du véhicule concerné).

A l'issue du contrôle technique, des caméras seront fixées dans le véhicule, afin de vérifier ou dénombrer le nombre de reprises en main éventuelles lors des épreuves de conduite automatisée.

La possibilité d'implanter une « *Smooth Box* » dans les véhicules des participants est prévue pour des éditions futures.

Quand cette solution sera mise en place, les Organismes s'engagent à en communiquer les détails techniques ainsi que l'impact sur les évaluations.

En attendant la possibilité d'une évaluation objective, le Smooth Driving sera évalué de manière subjective.

Vous pourrez trouver en annexe 7.1 une ébauche de l'évaluation objective.

Remarque : *c'est à l'issue du contrôle technique que seront apposés sur les véhicules les logos ou autres références à l'Organisateur ou ses partenaires, conformément aux termes de l'article 5.3.1 ci-après.*

5.3. DESCRIPTION DES EPREUVES

Chaque équipe peut participer à une ou plusieurs épreuves du Challenge, telles que décrites ci-après (les "Epreuves").

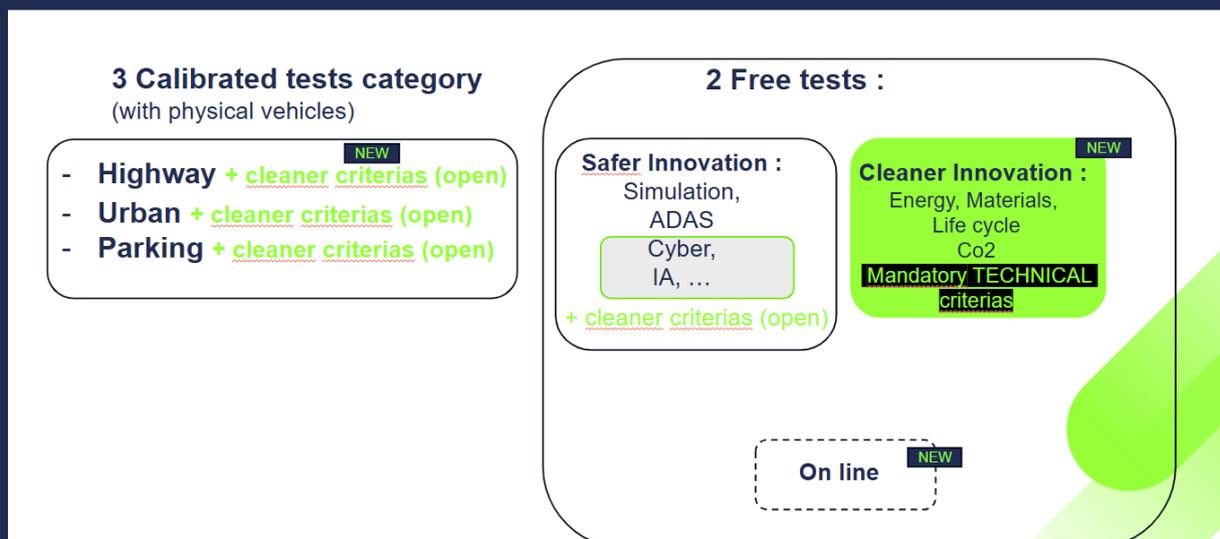
Le Challenge UTAC propose trois (3) Epreuves physiques calibrées, deux (2) Epreuves libres, et une (1) Epreuve en Ligne, répondant chacune à des critères de notation et de classement visant à promouvoir la circulation des **véhicules** en toute sécurité, dans le respect des règles du code de la route et en harmonie avec l'environnement dans lequel ils évoluent.

5.3.1. Epreuves Physiques Calibrées : Autoroute, Urbaine et Parking

Certaines épreuves du Challenge UTAC, dites épreuves physiques calibrées, nécessitent l'utilisation d'un véhicule en capacité de circuler de manière autonome dans un environnement réel. Il s'agit notamment des épreuves **Autoroute, Urbaine et Parking**, conçues pour tester de façon concrète et reproductible les performances des systèmes embarqués : perception, prise de décision, conduite automatisée, etc.

À partir de l'édition 2026, ces épreuves intègrent également des critères qualitatifs « Cleaner », afin d'évaluer l'impact environnemental des solutions mises en œuvre. Cette évolution répond à une exigence croissante du secteur automobile : **concevoir des véhicules à la fois intelligents, sûrs et respectueux de l'environnement.** Le Challenge UTAC accompagne ainsi cette dynamique, en incitant les participants à considérer dès la phase de conception les effets environnementaux de leurs choix techniques.

2026 – Categories modifications



Pour tous les projets/catégories, ajout de critère qualitatifs de notation « cleaner » aux critères de notation projet (maturité technologique, innovation, gestion de projet, technicité, pitch, dynamique de groupe), pour valoriser le choix des étudiants de travailler sur :

- **L'impact CO2 du projet (composants, transports, énergies, ordinateurs, ...)**
- **La réduction de l'impact du véhicule (masse, écoconduite, énergies, ...)**
- **Des critères multiples possibles : empreinte CO2, recyclabilité, cycle de vie global**

L'UTAC & ses experts, accompagnent au besoin les écoles, proposent dans les annexes des approches et des méthodes de calcul d'impact CLEANER pour un projet et / ou pour un véhicule.

La participation à une Epreuve calibrée physique donne lieu à une double notation sur la base (i) des critères techniques propres à ladite Epreuve d'une part et qui compteront pour 50% de la note globale et (ii) de critères dits "*projet*" (décrits à l'article 4.3.3 ci-dessous) d'autre part, qui compteront également pour 50% de la note globale.

Notation des performances techniques dans les Epreuves physiques calibrées : Autoroute, Urbaine, Parking

La notation technique des Epreuves encadrées portera sur l'évaluation de quatre (4) critères de performance (également dénommés "*sous-catégorie*" ci-après) par un système de points : chaque équipe est initialement créditée d'un total de 100 points, répartis par l'Organisateur entre les 5 sous-catégories de l'Epreuve considérée. L'équipe conservera la totalité de ses points pour autant que son Véhicule ne commette aucune erreur taxable au regard des grilles de notation de l'Epreuve considérée.

Des points de pénalité seront ainsi imputés sur le total des points de la sous-catégorie considérée, avec pour plafond le nombre de points attribués à ladite sous-catégorie. Ainsi, à titre d'exemple, dans l'Epreuve de "*Parcours urbain automatisé*" (décrite ci-dessous) une équipe ne pourra pas perdre plus de 25 points au titre des erreurs éventuellement commises par son véhicule en matière de "*Conduite autonome*".

Le détail des erreurs taxables dans chacune des sous-catégories, y compris les valeurs servant de références et les points de pénalité applicables, figure ci-dessous pour chaque Epreuve. Des exemples y figurent également dans chaque cas.

L'Organisateur se réserve le droit d'appliquer toutes évolutions aux parcours et/ou critères techniques de notation décrits ci-après ou encore d'ajouter des critères complémentaires. De telles modifications seraient spécifiquement portées à la connaissance des candidats dans le cadre de la préparation de leur projet.

Complément d'information pour la notation

- **Temps** : le Challenge UTAC n'est pas une course de vitesse ; cependant il est important de prendre ce paramètre en compte en fixant des pénalités qui s'appliqueront aux véhicules trop lents.

- **Smooth Driving** : c'est un des critères d'évaluation des véhicules automatisés que UTAC discute avec l'Euro NCAP : la meilleure conduite automatisée doit minimiser les manœuvres critiques – manœuvres ou freinages d'urgence, rappel du conducteur, etc. – par l'anticipation et la conduite souple. Des pénalités sont appliquées en cas d'à-coups, d'accélération ou décélération instantanée « brutale ».

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

- **Conduite autonome** : lors de l'épreuve un (ou plusieurs) mannequin(s) piéton Euro NCAP et/ou cible(s) véhicule(s) pourra être placé sur le circuit.

- **Respect du code de la route** : outre l'évaluation générale du respect par le Véhicule considéré des obligations du code de la route, un mannequin piéton Euro NCAP pourra être placé dans la zone de circulation.

Equipements et systèmes de mesure des performances techniques

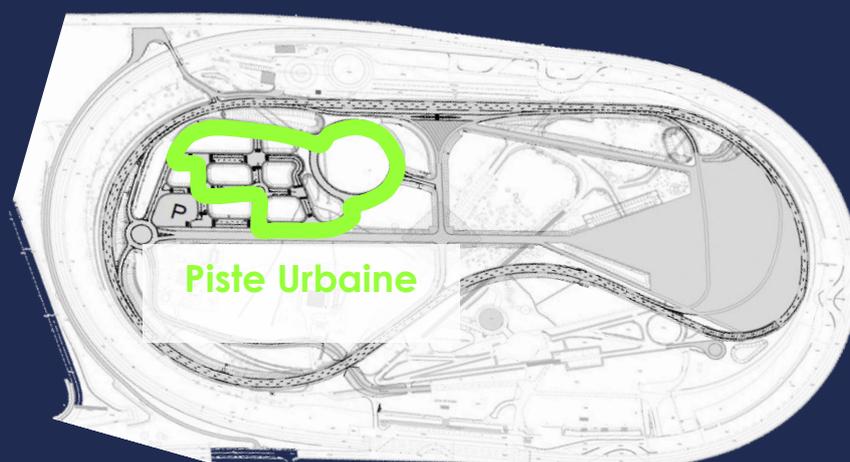
Afin de permettre l'acquisition de toutes les valeurs et informations qui nécessaires à la notation des critères techniques, plusieurs systèmes seront mis en place dans le cadre des Epreuves.

Moyens, Matériel	Catégories associées
Véhicule suiveur : Véhicule suivant le véhicule autonome	« Conduite autonome » & « Respect du code de la route » & estimation subjective smooth driving
système de retransmission live / camera	« Reprise en main »

Description des Epreuves physiques calibrées

Epreuve Parcours Urbain Automatisé

L'Epreuve "Parcours urbain automatisé" consiste à faire circuler le Véhicule Autonome dans un environnement urbain sur une distance allant de 1 à 2 km : 2 tours sur la voie de droite, conformément au code de la route (sauf en cas d'obstacle) d'un circuit de 500 à 1000 mètres avec ronds-points, carrefours à feux (à titre indicatif circuit ci-dessous). Limitation de vitesse de ce parcours : 30 km/h.

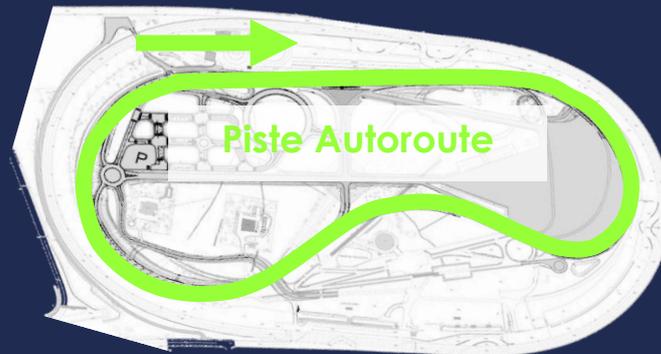


Critères d'évaluation technique : (50% de la note générale de l'Epreuve)

Reprise en main – 30 points	Conduite autonome – 25 points	Temps – 20 points
Intervention du conducteur (volant, accélérateur ou frein) : <ul style="list-style-type: none"> - Avec risque de sécurité (sinon sortie de route, impact, etc.) → - 8 pts - Sans risque de sécurité (véhicule cale, s'arrête, etc.) → - 2 pts Durée d'intervention du conducteur : → - 5 pts par pallier de 5% du temps total dans le cas d'interventions longues	Maintien dans la voie (LSS) : <ul style="list-style-type: none"> - Avec risque de sécurité (ligne mordue, etc.) → - 10 pts - Sans risque de sécurité (changement de voie illégal, etc.) → - 3 pts Collision avec le mannequin : → - 10 pts	Temps pour réaliser le parcours : $T_{max} = 1,5 \times T_{mini}$ Où T_{mini} est le temps nécessaire pour réaliser le parcours à une vitesse strictement égale aux limitations de vitesse. → - 1 pt par pallier de 5% de T_{mini} après dépassement de T_{max}
Smooth Driving – 15 points	Respect du code de la route – 10 points	
Estimation subjective par nos experts dans le véhicule suiveur  - 15 pts - 10 pts - 5 pts - 0 pts Barème dégressif selon la fluidité de conduite constatée : d'une conduite fluide, sans à-coups (en vitesse comme en direction) à une conduite chaotique (heurte de trottoir, arrêts multiples intempestifs, direction brusque)	Respect de la signalisation : → - 2 pts pour chaque infraction : feux, cédez le passage, stop, etc.	

Epreuve Parcours Autoroute Automatisé

L'Epreuve "Parcours autoroute automatisé" consiste à faire circuler le Véhicule Autonome sur une distance d'environ 4,4 km soit 2 tours sur une seule voie de la piste « highway » de TEQMO (piste périphérique de 2,2 km en forme de haricot). Limitation de vitesse de ce parcours : 50 km/h.



Reprise en main – 30 points	Conduite autonome – 25 points	Temps – 20 points
<p>Intervention du conducteur (volant, accélérateur ou frein) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avec risque de sécurité (sinon sortie de route, impact, etc.) → - 8 pts - Sans risque de sécurité (véhicule cale, s'arrête, etc.) → - 2 pts <p>Durée d'intervention du conducteur : → - 5 pts par palier de 5% du temps total dans le cas d'interventions longues</p>	<p>Maintien dans la voie (LSS) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avec risque de sécurité (ligne mordue, etc.) → - 10 pts - Sans risque de sécurité (changement de voie illégal, etc.) → - 3 pts <p>Collision avec le mannequin : → - 10 pts</p>	<p>Temps pour réaliser le parcours :</p> $T_{max} = 1,5 \times T_{mini}$ <p>Où T_{mini} est le temps nécessaire pour réaliser le parcours à une vitesse strictement égale aux limitations de vitesse. → - 1 pt par palier de 5% de T_{mini} après dépassement de T_{max}</p>
Smooth Driving – 15 points	Respect du code de la route – 10 points	
<p>Estimation subjective par nos experts dans le véhicule suiveur</p> <p>← - 15 pts - 10 pts - 5 pts - 0 pts →</p> <p>Barème dégressif selon la fluidité de conduite constatée : d'une conduite fluide, sans à-coups (en vitesse comme en direction) à une conduite chaotique (heurt de trottoir, arrêts multiples intempestifs, direction brusque)</p>	<p>Respect des vitesses :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourcentage du temps en survitesse sur le temps de parcours. → - 2 pts par palier de 5% 	

Epreuve Parking Automatisé

L'Epreuve "Parking automatisé" supposera la réalisation par le Véhicule d'une manœuvre sûre de parking automatisé.

Remarque : Certes, cette fonctionnalité est déjà commercialisée, mais les prestations et les performances disponibles sur le marché restent améliorables ; c'est d'ailleurs envisagé tant en termes de réglementation qu'à l'Euro NCAP et des discussions sont en cours à cet effet.

Cette Epreuve comportera le placement d'un mannequin piéton, afin de vérifier la capacité du Véhicule à le détecter et à interrompre sa manœuvre de parking automatique ; sera ainsi également vérifié que la conduite automatisée du Véhicule n'est pas exclusivement fondée sur une cartographie préenregistrée et utilisée en aveugle.

La fonctionnalité plus complexe de "valet parking" figure également dans cette catégorie : le Véhicule part d'un point initial, va automatiquement vers une zone comportant une place disponible et s'y gare ; ou inversement il exécute les mêmes étapes en sens inverse – afin de permettre à son propriétaire de le récupérer en sortie de parking.

Reprise en main – 30 points	Efficacité – 30 points	Respect du code de la route – 15 points
Intervention du conducteur : Avec risque de sécurité (sinon perte de contrôle, impact, etc.) → - 8 pts Sans risque de sécurité (le véhicule cale, s'arrête, etc.) → - 2 pts	Ratio longueur et largeur du véhicule par rapport à la place de parking Diversité des scénarios de parking réalisables Nombres de manœuvres Recherche automatique de places	Collision avec le mannequin : Un mannequin sera placé aléatoirement sur le parcours au cours de la manœuvre → - 10 pts Non utilisation des clignotants : → - 5 pts
Smooth Driving – 15 points		Temps – 10 points
Estimation subjective par nos experts dans le véhicule suiveur  <p>← - 15 pts - 10 pts - 5 pts - 0 pts →</p> Barème dégressif selon la fluidité de conduite constatée : d'une conduite fluide, sans à-coups (en vitesse comme en direction) à une conduite chaotique (heurt de trottoir, arrêts multiples intempestifs, direction brusque) Impacts et franchissements de lignes → - 8 pts		Temps pour réaliser le parcours : $T_{max} = 1,5 \times T_{ref}$ Où T_{ref} est le temps nécessaire pour réaliser le parcours à une vitesse strictement égale aux limitations de vitesse. → - 1 pt par pallier de 10% de T_{ref} après dépassement de T_{max}

5.3.2. Epreuve Libre « Safer »

Contenu de l'Epreuve Libre Safer

Le Challenge UTAC reste une épreuve ouverte et libre ; il entend accueillir, à côté des Epreuves encadrées selon un schéma préétabli, toutes épreuves ou défis le cas échéant suggérés par une équipe (pour elle-même).

De telles épreuves pourront notamment porter sur l'un ou plusieurs des défis listés ci-après (sans pour autant que cette liste soit exhaustive) :

- Nouvelles fonctions de conduite ou d'aides à la conduite
- Intervention de l'intelligence artificielle dans les fonctionnalités
- Innovations en termes d'acoustique
- Groupes motopropulseurs à hydrogène (GMP H2)
- Véhicules électriques EV & PHEV
- Véhicule-To-Grid & Recharge batteries
- Cybersécurité
- Connectivité
- Amélioration de postes de conduite
- Détection d'obstacle et élimination des faux-positifs
- Détection d'obstacles et freinage automatique
- Détection d'obstacle et évitement automatique
- Détection d'obstacle anticipée et alerte au conducteur
- Détection de danger par alerte V2X
- Détection d'une anomalie V2X ou d'une attaque cybersécurité
- Reconnaissance des obstacles et des situations, intelligence artificielle
- Vision augmentée pour le conducteur
- Interface homme-machine et driver monitoring
- Localisation
- Navigation
- Fusion-décision
- Gestion automatique efficace et sûre des ronds-points, stop, carrefour à feux rouge, péages, passages à niveau, zones cyclables ou couloir de bus
- Actions véhicules, manœuvres automatisées d'anticipation ou de sécurité, manœuvres automatisées d'urgence
- Largeur du domaine de fonctionnement (obstacles et objets, nuit, route mouillée, tunnel, panneau sales, éblouissement soleil ou projecteur...)
- *Smooth driving* (voir plus haut la définition proposée par UTAC à l'Euro NCAP)
- Bonne conduite (respect du code de la route, conduite usuelle, compréhensible et prévisible, conduite éthique...)
- Conduite en convoi d'au moins 2 véhicules (fonction *platooning*)
- *Safety always-on* (une fonction automatisée d'alerte ou de conduite reste active même en conduite manuelle et se déclencher si risque sécuritaire)
- Modélisation et simulation, corrélation essais/simulation

UTAC - Autodrome de Linas-Montlhéry - Avenue Georges Boillot - 91310 Linas
Tel. +33 (0)1 69 80 17 00 - www.utac.com
Courriel : utacchallenge@utac.com

La participation à l'Epreuve libre ne suppose pas nécessairement de disposer d'un Véhicule.

Toute équipe souhaitant concourir dans cette catégorie fera connaître le (ou les) défi(s) qu'elle se propose au Comité de Sélection, dans le cadre de son Dossier de Candidature. La définition de ce défi pourra faire l'objet d'un accompagnement conformément aux termes de l'article 4.1 du présent Règlement.

La proposition par une équipe d'une Epreuve libre devra nécessairement recevoir l'agrément du Comité de Sélection, afin de pouvoir être effectivement intégrée au Challenge UTAC. Le Comité de Sélection statue en dernier ressort sur la (ou les) propositions ainsi faites par l'équipe intéressée, c'est-à-dire à titre final et sans recours possible.

L'Epreuve libre peut, au libre choix de l'équipe concernée, se dérouler sur toutes zones des pistes TEQMO, sous réserve toutefois de respecter le présent Règlement (y compris le Règlement du Site et les Règles de Sécurité) et d'être compatible avec le déroulement de l'ensemble des Epreuves et animations du Challenge UTAC.

Remarque : Une équipe n'étant pas sûre ou un peu « juste » pour viser une bonne performance dans les catégories de conduite automatisée peut postuler dans cette catégorie pour assurer une bonne prestation. Cela ne l'empêchera au demeurant pas de concourir les années suivantes dans toute autre catégorie de conduite automatisée.

Notation de l'Epreuve Libre Safer

La participation au titre de l'Epreuve libre donne lieu à une double notation sur la base (i) des critères techniques propres à ladite Epreuve d'une part et qui compteront pour 50% de la note globale et (ii) de critères dits "projet" (décrits à l'article 4.3.4 ci-dessous) d'autre part, qui compteront également pour 50% de la note globale.

La notation technique de l'Epreuve libre portera sur l'évaluation de trois (3) critères de performance (également dénommés "sous-catégories") figurant ci-dessous. Chaque critère fera l'objet d'une notation par le Jury dans la limite du plafond de points alloué à la sous-catégorie concernée. L'évaluation sur pistes et la prise en compte des critères de roulage ne valent que pour les véhicules à échelle 1:1, même si des démonstrations sur pistes de modèles réduits sont possibles.

Maîtrise technique du sujet et des questions/réponses – 40 points	Résultats et Impact technique – 30 points	Présentation – 30 points
Efficacité de la solution et des performances démontrées	Safer : Intérêts pour la sécurité routière, la sécurisation-validation des véhicules, leur consommation, leurs performances, etc.	Qualité de la présentation, du support, maîtrise de la communication

5.3.3. Epreuve Libre Cleaner

Contenu de l'Epreuve Libre Cleaner

En parallèle de l'épreuve libre Safer, une épreuve ouverte et libre Cleaner est introduite cette année, ayant pour but de valoriser la performance et plus-value environnementale.

De telles épreuves pourront notamment porter sur l'un ou plusieurs des défis listés ci-après (sans pour autant que cette liste soit exhaustive) :

- Optimisation consommation énergétique (essence/ diesel, électrique, autonomie, planification, confort thermique, ...)
- Eco-conduite / Optimisation conduite / Nouvelles fonctions de conduite ou d'aides à la conduite
- Optimisation de la charge véhicule (V2X, stratégie / algorithmes, ...)
- Carburant alternatif
- Rétrofit véhicule (thermique vers autre thermique ou Electrique ou Hybride ou Hydrogène ou autre...)
- Micromobilité (alternative
- Analyse Cycle de Vie projet ou produit avec proposition de réduction de l'impact environnemental (empreinte Carbon, gaz à effet de serre, santé, ...).
- Optimisation des transports automobiles (alternative transport commun versus individuel, autres solutions de mobilité individuels)
- Intervention de l'intelligence artificielle dans les fonctionnalités « cleaner »
- Groupes motopropulseurs innovants ou à hydrogène (GMP H2)
- Véhicules électriques EV & PHEV
- Vehicle-To-Grid & Recharge batteries

La participation à l'Epreuve libre ne suppose pas nécessairement de disposer d'un Véhicule.

Toute équipe souhaitant concourir dans cette catégorie fera connaître le (ou les) défi(s) qu'elle se propose au Comité de Sélection, dans le cadre de son Dossier de Candidature. La définition de ce défi pourra faire l'objet d'un accompagnement conformément aux termes de l'article 4.1 du présent Règlement.

La proposition par une équipe d'une Epreuve libre devra nécessairement recevoir l'agrément du Comité de Sélection, afin de pouvoir être effectivement intégrée au Challenge UTAC. Le Comité de Sélection statue en dernier ressort sur la (ou les) propositions ainsi faites par l'équipe intéressée, c'est-à-dire à titre final et sans recours possible.

L'Epreuve libre peut, au libre choix de l'équipe concernée et si faisable pour l'organisateur, se dérouler sur toutes zones des pistes TEQMO, sous réserve toutefois de respecter le présent Règlement (y compris le Règlement du Site et les Règles de Sécurité) et d'être compatible avec le déroulement de l'ensemble des Epreuves et animations du Challenge UTAC.

Projet Cleaner :

- L'objet est de proposer des projets **dédiés** à l'impact environnemental **d'une innovation véhicule** (CO2, recyclabilité, cycle de vie, écoconduite, émission polluantes, consommation, bilan énergétique, ...)
- L'objectif est de proposer une amélioration de l'impact environnemental du véhicule, ou partie de véhicule, composant

Notation de l'Epreuve Libre « cleaner »

La participation au titre de l'Epreuve libre donne lieu à une double notation sur la base (i) des critères techniques propres à ladite Epreuve d'une part et qui compteront pour 50% de la note globale et (ii) de critères dits "projet" (décrits à l'article 4.3.4 ci-dessous) d'autre part, qui compteront également pour 50% de la note globale.

La notation technique de l'Epreuve libre portera sur l'évaluation de trois (3) critères de performance (également dénommés "sous-catégories") figurant ci-dessous. Chaque critère fera l'objet d'une notation par le Jury dans la limite du plafond de points alloué à la sous-catégorie concernée. L'évaluation sur pistes et la prise en compte des critères de roulage ne valent que pour les véhicules à échelle 1:1, même si des démonstrations sur pistes de modèles réduits sont possibles.

Critères d'évaluation technique : (50% de la note générale de l'Epreuve)

Maîtrise technique du sujet et des questions/réponses – 40 points	Résultats et Impact technique – 30 points	Présentation – 30 points
<p>Connaissance de l'écosystème [10pts]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Documentation et interprétation (5pts) • Pertinence sélection (5pts) <p>Identification pertinence et exhaustive du cadre, objectifs et solutions visées, paramètres influents et méthodes d'étude choisies (PDCA, AMDEC, analyse de risque, ISOxxx, ACV, etc..) [20pts]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cadre et paramètres influents (5pts) 	<p>Pertinence de la solution (Intérêts pour la validation des véhicules, leur consommation / efficacité énergétique, leurs performances, leur empreinte carbone et/ou environnemental, leur recyclabilité etc) [15 pts]</p> <p>Efficacité de la solution et des performances démontrées : % d'atteinte de l'objectif initial du projet ou corrélation théorique/pratique** [15pts]</p>	<p>Qualité de la présentation, du support [15pts]:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Clarté (5pts) • Cohérence (5pts) <p>Maîtrise de la communication (aisance, audition, structuration) [10 pts]</p> <p>Historique /capitalisation/ retour expérience [5pts]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Résumé et faits techniques (1pt)

<ul style="list-style-type: none"> • Objectifs et solutions (5 pts) • Paramètres influents (5pts) • Méthode d'étude (5pts) <p>Qualité / robustesse de la maîtrise technique (question/ réponses) [10 pts]</p>	<p>Bonus [+5pts max] : pour chaque écart par rapport à la cible, une analyse et retour d'expérience avec solution est proposé pour correctif.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liste actions identifiée (2pt) • Actions soldées (2pts)
--	---	--

** : La définition de la cible à atteindre (critère essais physique, simulation, gain CO2, gain consommation, gain temps de trajet, ...) devra être définie et communiquée avant l'épreuve et clairement explicités dans le dossier de candidature de fin 2025.

5.3.4. Epreuve ONLINE

Dans un souci d'inclusivité et d'ouverture internationale, **une épreuve en ligne est désormais proposée dans le cadre de la catégorie Libre**, exclusivement ouverte aux **équipes non françaises** ne pouvant être présentes physiquement sur le site du Challenge.

Les équipes inscrites dans cette épreuve suivront le **même calendrier que les autres participants** pour toutes les échéances administratives, techniques et pédagogiques (candidature, remise de dossiers, etc.), **à l'exception de la démonstration technique**, qui pourra être planifiée à une date légèrement différente afin de tenir compte des contraintes de fuseaux horaires ou de disponibilité technique.

La **cérémonie d'ouverture** ainsi que la **cérémonie de remise des prix** seront **diffusées en direct**, afin de permettre à toutes les équipes internationales de suivre et de participer à distance à ces temps forts du Challenge.

Contenu de l'épreuve ONLINE

Le contenu de cette épreuve en ligne est le même que pour les épreuves Libre Safer (cf.4.4.2.) et Libre Cleaner (cf. 4.4.3.)

Notation de l'épreuve ONLINE

La notation de cette épreuve en ligne est le même que pour les épreuves Libre Safer (cf.4.4.2.) et Libre Cleaner (cf. 4.4.3.)

Toutefois, afin de respecter l'équité entre les équipes en présentiel et celles à distance, **elles feront l'objet d'un classement spécifique**, indépendant du classement des équipes présentes physiquement lors des épreuves.

Cette nouvelle modalité vise à favoriser la participation d'équipes internationales tout en maintenant un haut niveau d'exigence technique, de rigueur scientifique et d'équité dans la sélection et la valorisation des projets.

6. EVALUATION (CRITERES, DEROULEMENT DES EPREUVES, LIVRABLES ATTENDUS, CLASSEMENT)

6.1.1. Critères d'évaluation « projet » de toutes les Epreuves

Outre les performances techniques, le Challenge UTAC entend valoriser par le biais d'une notation spécifique les critères dits "projet" figurant ci-dessous.

La notation de ces critères constituera 50% de la note globale de l'équipe à l'Epreuve considérée (qu'il s'agisse d'une Epreuve encadrée ou d'une Epreuve libre ; elle complète ainsi, à part égale, la notation des performances techniques des projets.

Remarque : *il ne s'agit pas ici d'imposer de critères quantitatifs contraignants et arbitraires pour des équipes dont les moyens sont limités et qui ne visent pas des performances réglementaires ni industrielles mais possiblement pédagogiques.*

Les critères **au nombre de 7 avec un nouveau critère CLEANER pour 2026** seront donc notés selon un barème de 1 à 5 par le Jury, qui rédigera une évaluation argumentée.

Maturité technologique – 15 points	Innovation – 10 points	Gestion de projet – 15 points
Avancement dans le développement, nombre de fonctions fondamentales (détection, fusion, navigation, contrôle/commande, etc.)	Caractère innovant et original du projet (fonction, intégration véhicule, etc.)	Rigueur, frugalité et efficacité de la gestion projet, compte tenu du temps, des ressources et des éventuelles aides dont a bénéficié le projet. Rayonnement du projet, capacité à trouver des financements
Technicité – 20 points	Pitch – 15 points	Dynamique de groupe – 10 points
Mise en œuvre de compétences scientifiques et techniques	Présentation du poster et Communication	Esprit d'équipe, persévérance, fair-play et diversité (au sens large : culture, handicap, sexe, etc.)

PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE CLEANER - 15 pts :

Evaluation des impacts environnementaux du projet (émission gaz à effet de serre, polluants, recyclabilité, consommation d'énergie, ...)

Critères de notation :

- 0 : Pas de démonstration prise en compte
- 1 : Démonstration initiée mais détérioration impact environnemental
- 2 : Démonstration incomplète, effort limité ou sans effet mesurable
- 3 : Analyse théorique / analyse partielle
- 4 : Bonne analyse, impact faible
- 5 : Etude complète et impact positif dans le projet

Le dossier final de présentation du projet, remis **le 20 avril 2026** avant l'épreuve et décrit page suivante, aura une grande importance dans la note Projet. Sa bonne rédaction sur le contenu comme sur la bonne orthographe, les illustrations, ... est donc d'une importance cruciale. Ce dossier peut être accompagné d'annexes si cela est utile à la compréhension et à l'évaluation.

Ce dossier final compte pour 50% de la notation et doit clairement montrer (par des phrases, des schémas, des photos, ...) le travail réalisé, les développements réalisés, les résultats obtenus, mêmes incomplets.

6.1.2. Déroulement des Epreuves

Présentation orale du projet : Les Pitches – Toutes les épreuves

Lors du Challenge, chaque équipe devra présenter oralement son projet au Jury, lors d'une séance de **5 minutes d'exposé (type "pitch public")**.

Cette présentation s'appuiera nécessairement sur un support audio-visuel (type Powerpoint). Cette présentation sera filmée et doit être envoyée quelques jours avant le Challenge à une date définie et qui sera communiquée en avance par l'équipe organisatrice.

La prestation de l'équipe dans le cadre de la présentation de son projet fera partie de la notation du Jury (conformément au barème détaillé au paragraphe 4.3.3 ci-dessus).

Le pitch, les slides et les présentations du jour de l'évènement sont en Anglais

Les Epreuves sont constituées d'un volet pratique (tenant à la réalisation de performances sur le site) et d'un volet théorique.

Démonstration Technique Dynamique des Epreuves Physiques Calibrées :

Autoroute, Urbaine, Parking

Les Epreuves se dérouleront dans l'ordre indiqué par le Jury sur une durée de **30min** incluant des questions/réponses. **Les équipes doivent être prêtes le jour-J et n'auront pas accès aux pistes ainsi qu'à leur véhicule le matin du Challenge UTAC.** Les modalités de l'ordre de passage des équipes participant à une même Epreuve seront déterminées par l'Organisateur et communiquées aux équipes en temps utile.

Chaque équipe pourra réaliser **deux tentatives officielles**, afin de démontrer les performances de son Véhicule. Chacune de ces tentatives sera évaluée et notée par le Jury, mais seule la tentative la plus probante, c'est-à-dire ayant produit la meilleure notation globale, sera finalement retenue.

Chaque tentative est ici considérée comme une et indivisible. La notation finale ne saurait donc résulter du panachage des meilleurs résultats, par sous-catégorie, des deux tentatives réalisées.

Démonstration Technique Statique des Epreuves Libres : Safer, Cleaner

Les Epreuves se dérouleront dans l'ordre indiqué par le Jury sur une durée de **30min** incluant des questions/réponses.

Cette présentation s'appuiera nécessairement sur un support audio-visuel (type Powerpoint). Cette présentation sera filmée et doit être envoyée quelques jours avant le Challenge à une date définie et qui sera communiquée en avance par l'équipe organisatrice.

La prestation de l'équipe dans le cadre de la présentation de son projet fera partie de la notation du Jury (conformément au barème détaillé au paragraphe 5.3.2 & 5.3.3 ci-dessus).

Le pitch, les slides et les présentations du jour de l'évènement sont en Anglais

Démonstration Technique de l'Épreuve ONLINE

Une **session de 30 minutes** sera dédiée à la démonstration du projet. Celle-ci pourra se faire en direct par visioconférence (caméra sur le véhicule ou sur la solution développée) ou par la diffusion d'une **vidéo préenregistrée**, si la démonstration en temps réel s'avère impossible pour des raisons techniques ou logistiques.

Cette session pourra être planifiée à une date légèrement différente afin de tenir compte des contraintes de fuseaux horaires ou de disponibilité technique.

6.1.3. Livrables attendus

Dossier de candidature

Les candidatures au Challenge UTAC font l'objet d'un dossier constitué conformément aux termes du présent article.

Ce dossier sera rédigé, au choix du candidat, **en français ou en anglais** ; il décrira en **six (6) pages** au plus, le Véhicule (le cas échéant), les Epreuves choisies, les objectifs de performance et les modalités de leur mesure et/ou démonstration (le "Dossier de Candidature").

Le Dossier de Candidature devra également contenir ou décrire, à titre préliminaire :

- La composition exhaustive de l'équipe, y compris un CV succinct, l'état civil et les coordonnées de chacun de ses membres – tout mineur devant produire une autorisation parentale de participer au Challenge ;
- Les partenariats, sponsors et aides techniques ou matérielles envisagés de la part d'industriels, constructeurs, équipementiers, chercheurs, essayeurs, etc.
- Le budget prévisionnel du projet : dépenses planifiées, apports en nature (pièces, composants, etc.), ressources humaines (en jours-homme) ;
- L'attestation d'adhésion au présent Règlement (y compris le Règlement du Site et les Règles de Sécurité) dont le modèle figure sur la Page Internet, datée et signée par chacun des membres de l'équipe (une attestation par personne, y compris au moins l'un des parents dépositaire de l'autorité parentale sur tout participant mineur), et
- L'attestation relative au droit à l'image visée par l'article 5.2.1 – Droit à l'image, ci-après, selon le modèle figurant sur la Page Internet.

Le Comité de Sélection se réserve le droit, à réception des candidatures et après examen de l'ensemble d'entre elles, de plafonner le cas échéant le budget global autorisé des projets, afin de "lisser" et harmoniser si besoin les ressources disponibles des équipes (et par là-même éviter toute distorsion trop importante en faveur d'équipes disposant de moyens disproportionnés).

Le Dossier de Candidature (ainsi que toutes questions éventuelles), est à adresser par courriel, avant **le 25 octobre 2026** à l'adresse suivante : **utacchallenge@utac.com** et copie à **alain.piperno@utac.com** et **clara.poillion@utac.com**.

La réception du Dossier de Candidature donnera lieu à un premier retour sous quinzaine, la décision d'acceptation de l'inscription ressortant quant à elle du Comité de Sélection.

Plusieurs projets par écoles peuvent être candidats mais selon le nombre de candidats l'organisateur se réserve la possibilité de légèrement limiter/regrouper les projets par école le jour J en mai 2025.

Remarque : une fois le dossier de candidature validé par l'organisation, toute équipe s'engage à régler les frais de participation, y compris en cas d'abandon ou de non-présentation au Challenge. Cette règle vise à garantir l'équilibre logistique et administratif de l'événement. Aucune dérogation ne pourra être accordée.

Dossier final de présentation du projet

Chaque équipe devra adresser au Comité d'Organisation, au plus tard trois (3) semaines avant la tenue du Challenge UTAC, un dossier décrivant **en douze (12) pages au plus (comprenant les annexes techniques, sans compter les annexes administratives (CV, autorisations de droit à l'image, signatures règlement), son projet** et son Véhicule (le cas échéant), les Epreuves qu'elle aura choisies, les objectifs de performance et les modalités de leur mesure et/ou démonstration (le "Dossier Final").

Ce dossier final compte pour 50% de la notation et doit clairement montrer (par des phrases, des schémas, des photos, ...) le travail réalisé, les développements réalisés, les résultats obtenus, mêmes incomplets.

Les dossiers trop longs ou incomplets seront sanctionnés.

Le Dossier Final devra également contenir ou décrire :

- La composition exhaustive de l'équipe, y compris le CV, l'état civil et les coordonnées de chacun de ses membres – tout mineur devra en outre produire une autorisation parentale de participer au Challenge ;
- L'intégralité des partenariats, sponsors et aides techniques ou matérielles dont aura pu bénéficier le projet et/ou l'équipe de la part d'industriels, constructeurs, équipementiers, chercheurs, essayeurs, etc.
- L'intégralité du budget du projet : dépenses réalisées, apports en nature (pièces, composants, etc.), ressources humaines (en jours-homme) ;
- L'attestation d'assurances visée à l'article 5.3.3 – Assurances, ci-après) ;

- L'attestation d'adhésion au présent Règlement (y compris le Règlement du Site et les Règles de Sécurité) dont le modèle figure sur la Page Internet, datée et signée par chacun des membres de l'équipe (une attestation par personne, y compris au moins l'un des parents dépositaire de l'autorité parentale sur tout participant mineur) ;
- L'attestation relative au droit à l'image visée par l'article 5.2.1 – Droit à l'image, ci-après, selon le modèle figurant sur la Page Internet, et
- Le cas échéant, toute demande éventuelle d'un espace de travail et/ou d'une zone de stockage sur le Site à l'occasion du Challenge (en en spécifiant la surface et en la justifiant au regard des besoins du projet).
- Les dossiers de candidature et final peuvent être écrits en français ou en anglais, ce qui serait apprécié ; Dans tous les cas le pitch, les slides et les présentations du jour de l'évènement sont en Anglais.

6.1.4. Classements

Les équipes participantes feront l'objet d'un double classement : un classement par catégorie, au titre des Epreuves disputées, d'une part et un classement général, d'autre part.

Classement par catégorie – Tout projet concourant à une Epreuve fera l'objet d'une notation par le Jury sur la base (i) des critères techniques propres à ladite épreuve d'une part (et qui compteront pour 50% de la note globale) et (ii) de critères dits "projet", décrits au paragraphe 4.3.2 ci-dessus d'autre part (qui compteront également pour 50% de la note globale).

Distinction entre les types de participants – Afin de garantir une évaluation équitable, les startups et les établissements d'enseignement (écoles ou universités) feront l'objet de classements distincts. Ainsi, une école et une startup ne concourent pas dans la même catégorie et ne sont donc pas comparées directement dans les classements officiels, même si elles participent aux mêmes épreuves. Cette distinction tient compte des moyens, objectifs et maturités différents entre structures pédagogiques et acteurs professionnels émergents.

Les projets présentés dans le cadre de l'épreuve en ligne, afin de respecter l'équité entre les équipes en présentiel et celles à distance, **feront l'objet d'un classement spécifique**, indépendant du classement des équipes présentes physiquement lors des épreuves.

Prix spéciaux du Jury – Le Jury distinguera également les meilleurs projets toutes catégories confondues, nonobstant les résultats obtenus par chaque équipe dans le cadre du classement par catégorie. Ainsi, ces prix ne reposeront pas uniquement sur les performances enregistrées dans les différentes Epreuves, mais agrégeront en outre tous index de performance jugés pertinents par le Jury, qui bénéficiera en la matière d'un pouvoir souverain d'appréciation. **Le Jury se réserve également le droit de créer ou de ne pas attribuer certains prix en fonction du nombre de projets effectivement présentés dans chaque catégorie.**

Participation hors classement – Les candidats pourront s'ils le souhaitent participer au Challenge UTAC hors tout classement. Une telle option leur est ouverte, afin de permettre la mobilisation des énergies d'une équipe sur un projet dont le degré d'aboutissement resterait incertain pour l'édition 2024 du Challenge, afin que ce dernier serve néanmoins d'objectif-étape, à titre préparatoire pour l'édition suivante du Challenge. Hormis l'absence de classement, une telle participation n'exonère la (ou les) équipes concernées d'aucune des obligations figurant dans le présent Règlement – y compris s'agissant des Spécifications Techniques de leur Véhicule.

Le classement ne donnera pas lieu à l'attribution à chaque équipe d'une note finale absolue ; il s'agira uniquement du classement relatif des équipes (type or – argent – bronze, etc.), tel qu'établi par le Jury.

Remarque : compte tenu des larges champs de développement du secteur des Véhicules Autonomes et des défis qu'ils peuvent susciter (tout particulièrement parmi les équipes !), la notation des projets en valeur absolue n'est pas apparue pertinente dans le cadre d'un Challenge résolument ouvert. C'est donc au titre de cette approche, qui entend favoriser dans toute la mesure du possible la créativité et l'imagination des équipes, y compris dans les défis-mêmes à relever, qu'il a été décidé de renoncer à tout classement en valeur absolue ou en points.

Prix – **Des prix** (dont la valeur ira de EUR 300 à EUR 2.000) seront décernés aux lauréats, parmi lesquels, par exemple :

- Des stages de conduite et/ou des stages de performance ;
- Des invitations à un évènement UTAC sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry avec baptêmes sur piste ou autres privilèges.
- **Liste non exhaustive**

7. PARTICIPATION AU CHALLENGE (CANDIDATS, INSCRIPTION, SPONSORS, JURY, ASPECTS ADMINISTRATIFS)

7.1. CANDIDATS – MODALITES D'INSCRIPTION AU CHALLENGE

Candidats

La participation au Challenge est ouverte à tous.

Toutefois, compte tenu des caractéristiques du projet sous-jacent (notamment en termes d'accompagnement des candidats par des professionnels du secteur automobile), seront prioritairement sélectionnés les écoles d'ingénieurs, IUT et autres formations décernant des diplômes reconnus par l'Etat (en France ou à l'étranger).

Les start-ups, jeunes entreprises innovantes et à potentiel sur les véhicules autonomes connectés, sont également bienvenues, quels que soient leur forme et leur statut juridique.

La participation de chercheurs ou d'enseignants pour encadrer et/ou aider le projet de leurs élèves n'est pas prohibée, mais elle devra être déclarée et estimée dans le Dossier Final, au même titre que les aides matérielles ou intellectuelles issues de sponsors ou partenaires, afin de pouvoir estimer la valeur ajoutée des membres de l'équipe sur leur projet (s'agissant de l'un des critères de notation des épreuves).

L'épreuve en ligne est désormais proposée dans le cadre de la catégorie Libre « Safer » & « Cleaner », exclusivement ouverte aux équipes non françaises ne pouvant être présentes physiquement sur le site du Challenge.

Modalités d'inscription

Processus de validation des candidatures

Le processus de validation des candidatures débutera **après réception du dossier de candidature** (cf. 5.3.6) le 25 octobre 2025.

Les candidats seront sélectionnés par le Comité de Sélection sur la base de différents critères visant à évaluer la pertinence de leur projet :

- La conformité du dossier au présent Règlement et sa pertinence au regard des Epreuves ;
- La qualité du dossier et de ses objectifs ;
- L'intérêt du projet et de ses objectifs pour la sécurité routière ;
- La composition de l'équipe, ses motivations et l'adéquation de son projet aux enseignements le cas échéant suivis.

Les candidats seront le cas échéant invités à répondre à des questions complémentaires ou à un examen oral selon la teneur de leur Dossier de Candidature.

Remarque : *L'objectif n'étant pas de faire perdre de temps aux écoles ni aux projets étudiants, un dossier sérieux, même modeste, a toutes les chances de recevoir un premier avis favorable puis d'être validé.*

Frais d'inscription et autres frais

Les frais d'inscription et de participation au Challenge **sont à régler à l'organisateur au plus tard le 1^{er} mars** et sont de :

Epreuves : Autoroute, Urbaine, Parking, Libre Safer et Libre Cleaner :

- **500 euros HT par projet, pour un groupe de 10 étudiants** s'inscrivant dans la catégorie Etudiants. Un **supplément de 40 euros HT** sera appliqué **par étudiant supplémentaire** au-delà de ce seuil de 10.
- **1500 euros HT par projet, pour les écoles ou entreprises pour un groupe de 10 professionnels** s'inscrivant dans la catégorie Pro. Un **supplément de 40 euros HT** sera appliqué **par professionnel supplémentaire** au-delà de ce seuil de 10.

Epreuves : ONLINE

- **500 euros HT par projet, pour un groupe d'étudiants** s'inscrivant dans la catégorie Etudiants.
- **1500 euros HT par projet, pour les écoles ou entreprises pour un groupe de professionnels** s'inscrivant dans la catégorie Pro.

Cette structure tarifaire a été pensée pour **tenir compte de la grande variabilité des tailles d'équipes**, qui peuvent aller de **2 à plus de 25 membres**. Elle permet ainsi de garantir une participation équitable tout en couvrant les frais liés à l'organisation, à l'accueil et aux services logistiques mis à disposition des participants.

Les pistes du Site seront mises à disposition gratuitement par l'Organisateur dans les conditions décrites au présent Règlement, mais tous les autres coûts seront à la charge des candidats : transport des Véhicules, carburant, assurances, locations éventuelles d'équipements de stockage, d'essai et des outillages, restauration des équipes, etc.

Remarque : une fois le dossier de candidature validé par l'organisation, toute équipe s'engage à régler les frais de participation, y compris en cas d'abandon ou de non-présentation au Challenge. Cette règle vise à garantir l'équilibre logistique et administratif de l'événement. Aucune dérogation ne pourra être accordée.

Admission dans le Challenge

L'inscription au Challenge n'est pas de droit, mais résulte exclusivement de la décision du Comité de Sélection. Le Comité de Sélection statue en dernier ressort sur les candidatures qui lui sont adressées, de sorte que ses décisions sont finales et insusceptibles de recours.

7.2. PUBLIC, SECURITE, CONFIDENTIALITE, DROIT A L'IMAGE

7.2.1. Droit à l'image – confidentialité

Le déroulement du Challenge donnera lieu à toutes photographies et/ou tous enregistrements audio ou vidéo tant des Véhicules, que des équipes, des équipiers et des épreuves à l'initiative de l'Organisateur. En participant au Challenge, chaque équipe et chaque équipier consent à de tels enregistrements et/ou photographies et accepte irrévocablement leur utilisation par l'Organisateur à toutes fins de communication interne ou externe (y compris toutes présentations, spot promotionnel, publicité, etc.) pendant une durée indéterminée.

Compte tenu de ce qui précède, les équipes renoncent à toute confidentialité relative à la forme et à toutes parties visibles de leur Véhicule, ainsi qu'aux prestations exécutées dans le cadre du Challenge. Au-delà, l'Organisateur décline toute responsabilité sur tous éléments le cas échéant confidentiels contenus dans tout projet ou Véhicule. L'équipe concernée assumera toutes obligations aux fins de prémunir les informations auxquelles elle entendrait conférer un caractère confidentiel, sans recours possible contre l'Organisateur. Nonobstant ce qui précède, toute équipe pourra faire connaître à l'Organisateur le caractère sensible de toute information (y compris toute image) se rapportant à son Véhicule ou à son projet (le "Contenu Sensible"). L'Organisateur, pour autant qu'il en aura été dûment informé en temps utile, fera ses meilleurs efforts raisonnables pour que le Contenu Sensible apparaisse le moins possible dans ses propres communications vis-à-vis des tiers.

Outre ce qui précède, un résumé des objectifs du défi et/ou des caractéristiques des Véhicules, ainsi que les résultats et images du Challenge pourront être rendus publics par l'Organisateur, à sa propre discrétion.

Chaque participant s'oblige nominativement à transmettre à l'Organisateur une autorisation préalable dûment datée et signée, confirmant son acceptation des termes de la présente clause relatifs à son droit à l'image, en la forme du modèle disponible sur la Page Internet.

7.2.2. Données personnelles

L'Organisateur met en œuvre des traitements de données à caractère personnel concernant les membres des équipes participantes. Ces traitements présentent les caractéristiques suivantes :

Finalité	Base légale	Catégories de données	Catégories de personnes	Durée
Prospection et animation	Intérêt légitime	Identité/Etat civil Coordonnées	Partenaires Salariés Prospects	3 ans
Gestion de la relation avec ses partenaires		Identité/Etat civil Coordonnées Vie personnelle / professionnelle	Partenaires Salariés Prospects Clients	Durée la plus longue entre : durée de la relation contractuelle et durée ferme de 3 ans.
Organisation, inscription et invitation aux événements de l'Organisateur.		Identité/Etat civil Coordonnées Vie personnelle / professionnelle	Clients Salariés Prospects Invités	3 ans

En fonction des finalités prévues ci-avant, les catégories de données conservées pourront légèrement différer, ces dernières étant essentiellement liées à la nature de la relation le cas échéant engagée. Ces informations sont nécessaires à la poursuite des finalités identifiées ci-dessous.

Les données traitées sont destinées aux personnes habilitées de l'Organisateur, ainsi qu'aux entités de son groupe.

Dans les conditions définies par la loi Informatique et libertés et le règlement européen sur la protection des données, les personnes physiques disposent d'un droit d'accès aux données les concernant, de rectification, de limitation, de portabilité, d'effacement.

Les personnes concernées par les traitements mis en œuvre disposent également d'un droit de s'opposer à tout moment, pour des raisons tenant à leur situation particulière, à un traitement des données à caractère personnel ayant comme base juridique l'intérêt légitime de l'Organisateur, ainsi que d'un droit d'opposition à la prospection commerciale.

Elles disposent également du droit de définir des directives générales et particulières définissant la manière dont elles entendent que soient exercés, après leur décès, les droits mentionnés ci-dessus par courrier électronique à l'adresse suivante : utacchallenge@utac.com et copie à alain.piperno@utac.com, clara.poillion@utac.com ou par courrier postal à l'adresse de l'Organisateur, accompagné d'une copie d'un titre d'identité signé.

Les personnes concernées disposent du droit d'introduire une réclamation auprès de la CNIL.

7.3. MODALITES DE LA PARTICIPATION AU CHALLENGE

7.3.1. Identification des Véhicules – Sponsors

Chaque équipe pourra adopter la dénomination de son choix (y compris le nom de son école (sous réserve de toutes autorisations nécessaires à cet effet), de la start-up sous-jacente ou toute dénomination de fantaisie (pour autant qu'elle reste conforme à l'esprit qui anime le Challenge). L'Organisateur pourra le cas échéant requérir la modification de toute dénomination jugée inadéquate.

Les équipes pourront librement s'appuyer sur le soutien logistique, financier, technique, etc. de tous partenaires de leur choix, ainsi appelés à les sponsoriser.

De tels soutiens devront être dévoilés à l'Organisateur aussitôt que possible, ce dernier se réservant de pouvoir exclure certains partenaires pour justes motifs compte tenu de la nature du Challenge (promotion de l'alcool, etc.).

Sous réserve de ce qui précède, les Véhicules pourront librement arborer tous logos ou références à leurs sponsors éventuels. Ils réserveront en outre systématiquement (i) un emplacement de 40 cm x 50 cm sur chacune des deux portières du Véhicule et (ii) le bandeau pare-soleil du pare-brise à l'Organisateur, afin que ce dernier puisse y apposer tous logos de son choix (notamment les siens propres, ceux du Challenge ou de tout sponsor ou partenaire général du Challenge).

L'Organisateur, avec l'aide éventuelle de ses partenaires de la PFA et de la SIA, se réserve le droit de sélectionner tous organismes publics ou privés, industriels, académiques ou autres, susceptibles d'intervenir en tant que mécènes ou sponsors du Challenge ou des équipes participantes et par là-même (à titre non-exhaustif) :

- Présenter des démonstrations, des conférences ou des stands lors du Challenge ;
- Sponsoriser et être associé aux communications écrites et orales concernant le Challenge ou les pistes TEQMO, avant, pendant ou après le Challenge ;
- Offrir ou prêter aux équipes participantes dans le cadre de la conception et du développement de leur Véhicule tous moyens, outils, véhicules, compétences, ateliers, pistes, etc.

7.3.2. Espaces alloués aux équipes sur le Site

L'Organisateur offre un espace de travail et de stockage aux équipes, dans la limite des espaces disponibles. Ces espaces seront répartis entre les équipes en ayant fait la demande, dans l'ordre de réception de ces demandes et dans la mesure de leur nécessité pour l'équipe concernée, compte tenu des attributs et des besoins effectifs de son projet. Toute équipe requérant un espace sur le Site à l'occasion du Challenge devra impérativement le mentionner dans son Dossier Final en indiquant notamment la surface et les zones de stockage requises.

Les équipes pourront bénéficier de prestations payantes (ateliers et espaces supplémentaires et sécurisés) à l'intérieur du Site. La nature, le tarif et la disponibilité de ces prestations seront communiquées par le Comité d'Organisation sur simple demande.

Les équipes devront chacune pourvoir au logement et à la restauration de leurs membres lors de la tenue du Challenge : aucun camping n'est autorisé sur le Site. Le Comité d'Organisation s'efforcera toutefois d'aider au mieux les participants qui en feraient la demande et qui justifieraient de difficultés particulières, à trouver autant que possible toutes solutions individuelles.

Les équipes seront garantes de l'état de propreté des espaces alloués et devront se munir d'un extincteur.

7.3.3. Assurances – Exclusion de responsabilité de l'Organisateur

A titre d'obligation substantielle de son inscription au Challenge, chaque équipe participante devra attester au plus tard à la date de remise de son Dossier Final, avoir souscrit ou bénéficié en tant qu'assuré des couvertures des risques suivants :

- Tous dommages de toutes natures causés aux personnes à l'occasion du Challenge (y compris toutes prestations s'y rapportant, notamment le transport du Véhicule, les essais, etc.), qui que soit la victime (membre de l'équipe, autre participant, membre du public, etc.) ;
- Tous dommages corporels ou incorporels causés à quiconque (y compris à l'Organisateur) à l'occasion du Challenge, y compris (sans limitation) tous dommages aux biens mobiliers (tel que le Véhicule d'une autre équipe) ou immobiliers (notamment causés par le Véhicule aux infrastructures du Site, aux pistes TEQMO, etc.). La couverture ainsi souscrite devra garantir la réparation à neuf des dégâts occasionnés et les dommages incorporels susceptibles d'en résulter.

Il est rappelé, pour les besoins de la présente clause, que les roulages des Véhicules dans le cadre du Challenge sur les pistes TEQMO et les accès aux pistes, seront limités à 50 km/h et seront sécurisés par des professionnels.

L'ORGANISATEUR DECLINE TOUTE RESPONSABILITE AU TITRE DE L'INDEMNISATION DES EQUIPES ET/OU DE CHACUN DE LEURS MEMBRES AU TITRE DE TOUS DOMMAGES, QUELLE QU'EN SOIT LA NATURE, LE CAS ECHEANT SUBIS A L'OCCASION DU CHALLENGE. DE TELS DOMMAGES SERONT COUVERTS PAR LES POLICES SOUSCRITES PAR LES EQUIPES OU DONT ELLES POURRAIENT BENEFICIER EN TANT QU'ASSURE.

L'acceptation formelle de la présente clause est une condition substantielle de la participation de toute personne physique ou morale et/ou toute équipe au Challenge. Cette acceptation ressortira de l'acceptation par l'intéressé des termes du présent Règlement.

7.3.4. Respect du Règlement du Site et des Règles de Sécurité – Sanctions – Contestations

La participation au Challenge suppose le strict respect du présent Règlement ainsi que le Règlement du Site et les Règles de Sécurité en vigueur sur le site de l'Autodrome de Linas-Montlhéry.

Toute personne, toute équipe ou tout véhicule dont le comportement à l'occasion du Challenge (notamment lors de la préparation du projet, de la réalisation d'essais ou de la réalisation des Epreuves), contreviendrait au Règlement ou serait inadapté, incorrect ou dangereux pourra, sur décision de l'Organe Compétent (tel que ce terme est défini ci-dessous) faire l'objet d'une sanction allant de la simple pénalité (appliquée dans le cadre d'une Epreuve ou au projet dans son ensemble) à l'exclusion du Challenge, pour une période provisoire ou définitive, avec effet immédiat ou différé.

Toute infraction au Règlement et plus généralement toute contestation ou réclamation émise à l'occasion du Challenge ressortira de la compétence exclusive des organes suivants ("Organe Compétent") :

- Le Comité d'Organisation pour toutes infractions à caractère disciplinaire, et
- Le Jury pour toutes autres infractions ou différends entre les équipes.

L'Organe Compétent sera saisi soit à l'initiative de tout membre des services de l'Organisateur (y compris tout membre de l'Organe Compétent lui-même, qui peut ainsi s'autosaisir de toute question se rapportant à l'application du Règlement), soit de tout autre participant.

La saisie de l'Organe Compétent intervient par tous moyens, y compris verbalement, à charge pour le plaignant d'apporter tous éléments de nature à démontrer les faits qu'il allègue.

L'Organe Compétent statuera nécessairement sur une telle saisine, fût-ce pour décider qu'elle ne donnera lieu à aucune poursuite.

S'agissant d'infractions mineures au Règlement (c'est-à-dire n'emportant aucune mise en danger des personnes ou des biens ni fraude ou tentative de fraude avérée dans le cadre du Challenge), l'Organe Compétent privilégiera une approche de l'ordre de celle décrite ci-après :

- 1^{ère} infraction : rappel à l'ordre ;
- 2^{ème} infraction : pénalité applicable à l'équipe du candidat concerné ;
- 3^{ème} infraction : exclusion (temporaire ou définitive) de l'intéressé voire de l'équipe tout entière.

Toutefois et nonobstant ce qui précède, l'Organe Compétent restera totalement libre de sa décision et le cas échéant de la nature de la sanction qu'il entendra appliquer.

Aucune sanction effective ne pourra être décidée sans avoir préalablement invité la (ou les) personne(s) mise(s) en cause à faire part de leurs observations sur les faits qui leur sont reprochés. Sous cette réserve, l'Organe Compétent organisera à sa guise son processus d'instruction et de décision.

La décision arrêtée sera transmise par tout moyen à la partie concernée (ainsi qu'au plaignant le cas échéant). Elle sera réputée rendue en premier et dernier ressort, c'est-à-dire qu'elle sera finale et insusceptible d'appel.

7.3.5. Evolution des règles applicables

L'Organisateur se réserve le droit de faire évoluer le présent Règlement et tout corpus de règles s'y rapportant (y compris le Règlement du Site et les Règles de Sécurité) et notamment de faire évoluer les Epreuves (y compris les critères techniques visés par les présentes) ou d'en créer de nouvelles, sous réserve d'en notifier par tous moyens (y compris par e-mail) l'ensemble des participants.

Toutes questions le cas échéant non traitées par le présent Règlement ressortiront de la compétence discrétionnaire et exclusive de l'Organisateur, sans recours possible de la part des participants.

L'Organisateur se réserve le droit de déplacer les dates du Challenge voire de l'annuler ou d'en annuler (totalement ou partiellement) certaines Epreuves à titre discrétionnaire et sans indemnisation d'aucune sorte pour les participants.

7.3.6. Jury d'Evaluation

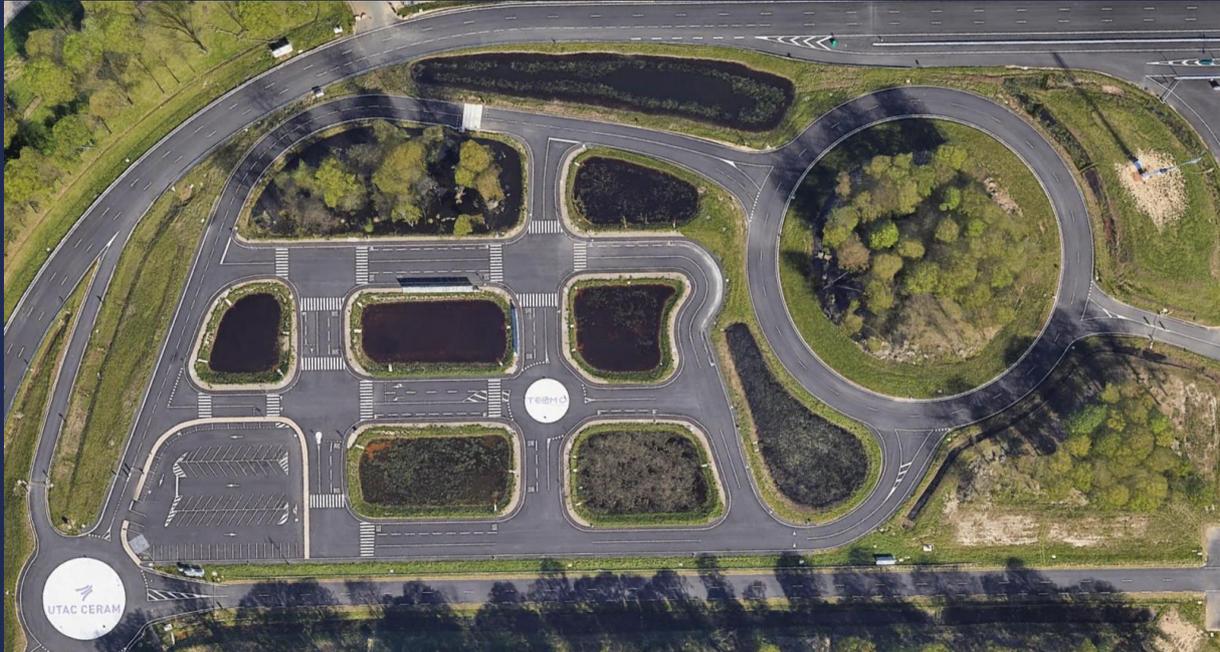
Le jury sera constitué de plusieurs spécialistes UTAC d'essais ADAS et véhicules automatisés, de connectivité, d'IHM, d'impact environnemental ainsi que de spécialistes retenus parmi les constructeurs, équipementiers, Instituts de recherche, fondations, pouvoirs publics, journalistes et médias spécialisés.

Une personne peut faire partie du jury même si elle est employée ou en relations d'affaires avec une entreprise ayant des relations privilégiées voire des intérêts communs avec une école, un IUT ou une start-up participant au Challenge (projets en communs, collaborations, membres du Conseil d'administration). Toutefois et afin d'éviter tout conflit d'intérêts, l'intéressé ne pourra participer à l'évaluation de l'équipe concernée.

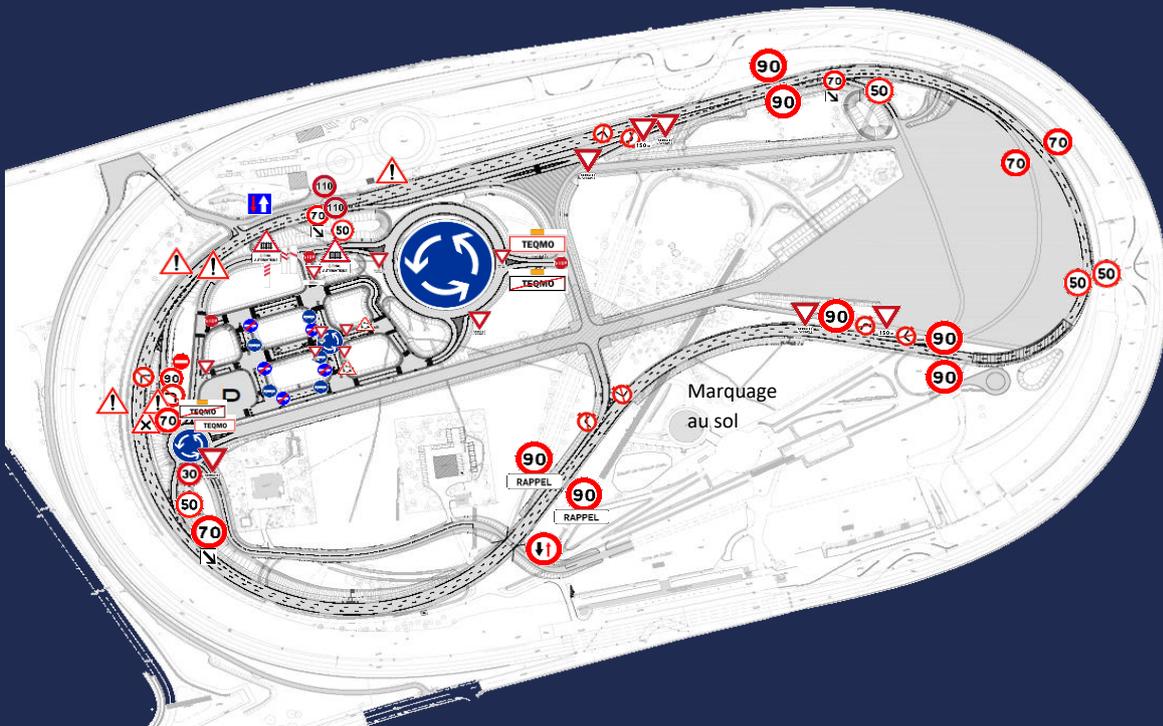
8. ANNEXES

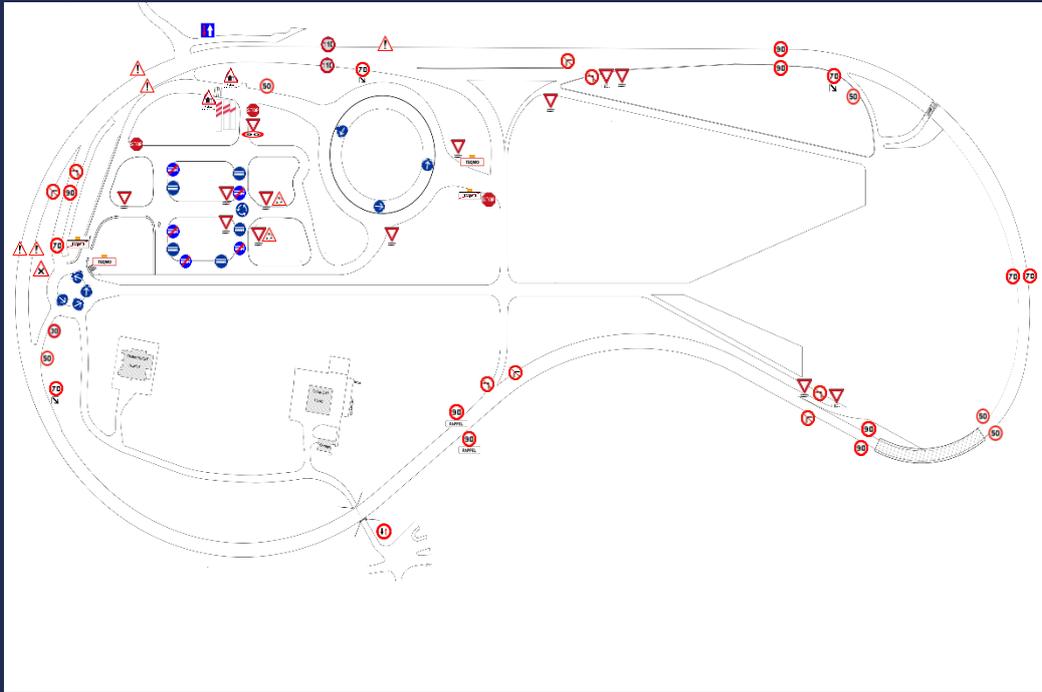
8.1. OUTILS MIS A DISPOSITION

Plan de l'Autodrome de Linas-Monthléry : TEQMO



Panneaux de signalisation présents sur le TEQMO

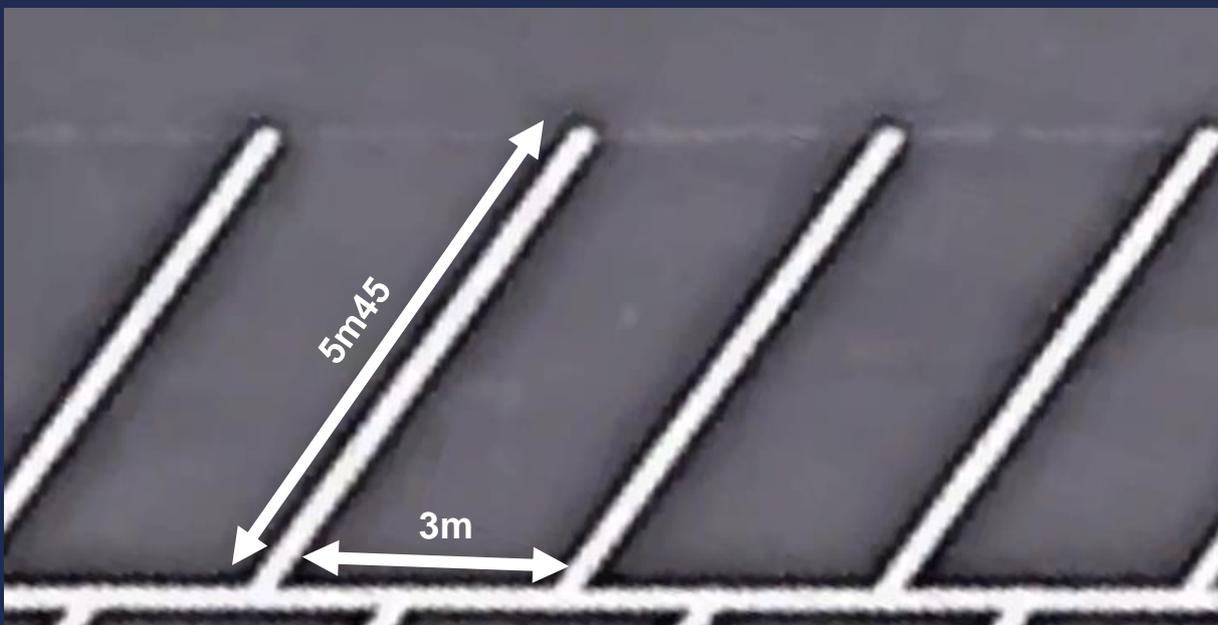




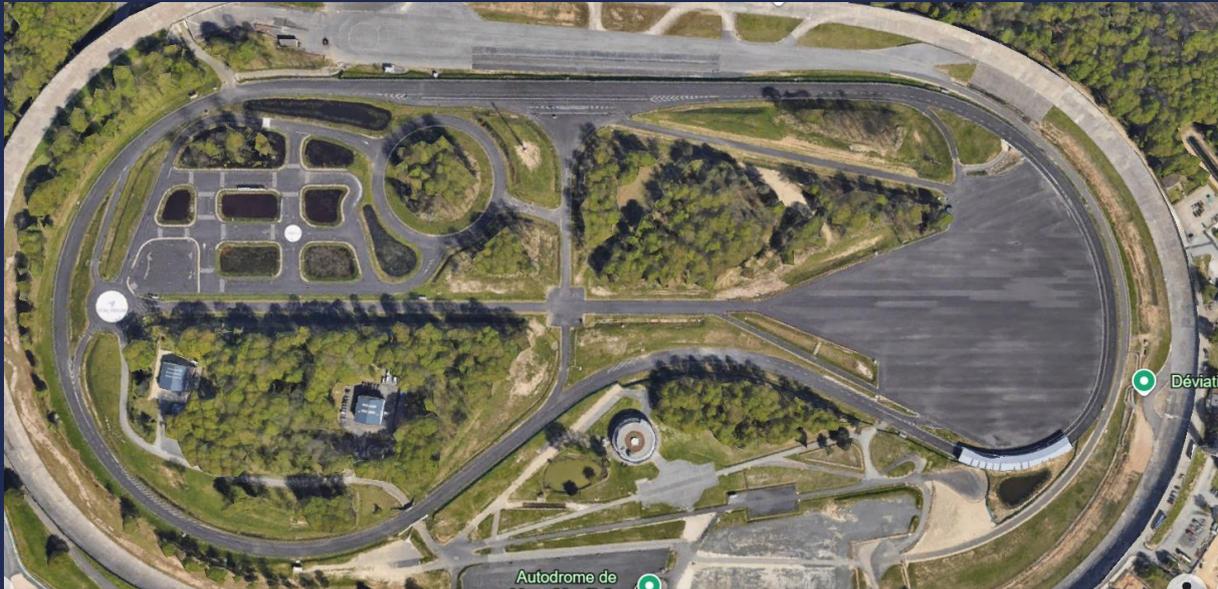
Mannequins piétons utilisés



Plan du Parking



Plan de l'Autoroute



Les sponsors et partenaires du Challenge soutiennent activement les équipes participantes, notamment **en mettant à disposition des licences de simulation, des outils hardware, des données, ou d'autres ressources techniques**. Ces dons ou prêts sont accessibles à **toutes les équipes sur simple demande**, dans la limite des quantités disponibles.

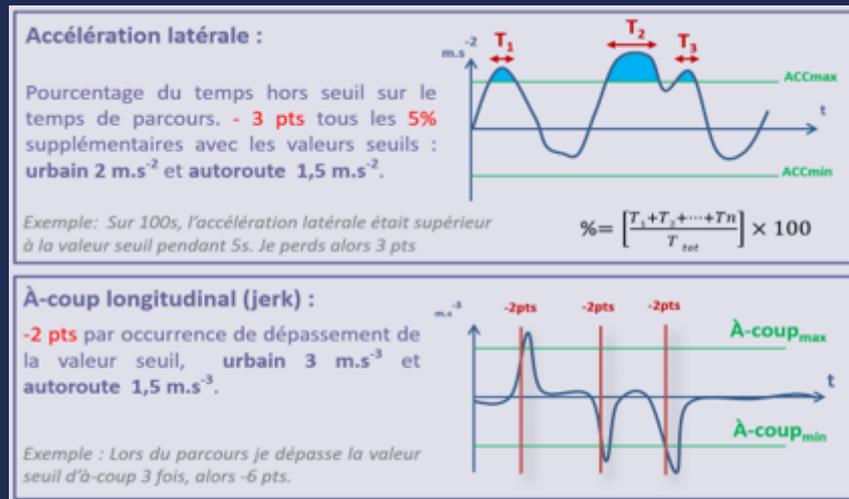
Les partenaires du Challenge et l'Organisateur sont très partants pour partager le maximum d'informations, données, bonnes pratiques (pour autant qu'elles ne soient pas couvertes par une obligation de confidentialité). A ce titre, ESIGELEC et le groupe UTAC partageront **les relevés cartographiques des pistes sur lesquelles auront lieu les épreuves**.

Donneront également lieu à tous échanges sur simple demandes, les bonnes pratiques pour l'assurance, pour l'achat de véhicules automatisés ou de kits et prestations pour automatiser des véhicules, ...

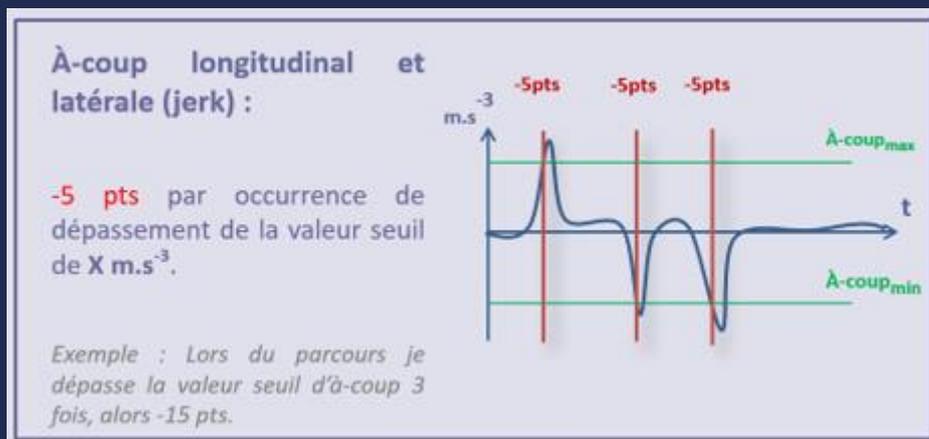
Remarque : l'un des objectifs du Challenge est justement de mieux s'informer et connaître les nouvelles technologies automobiles (et les nouveaux métiers) aux étudiants.

8.2. EBAUCHE D'ÉVALUATION OBJECTIVE DU SMOOTH DRIVING

8.2.1. Evaluation du Smooth Driving aux épreuves Urbaines et Autoroutes



8.2.2. Evaluation du Smooth Driving aux épreuves Parking Automatisé



9. SUIVI DES VERSIONS DU REGLEMENT

REVISIONS		MODIFICATIONS
NUMERO	DATE D'APPROBATION	
01	08/11/2022	Création du règlement
02	19/06/2023	Partage du règlement 2024 auprès des participants potentiels
03	21/06/2023	Révision n°3 pour l'édition 2024.
04	11/09/2024	Révision n°4 pour l'édition 2025.
05	13/06/2025	Révision n°5 pour l'édition 2026