



France 2030

Appel à projets « CORAM 2022 et 2023 »

L'Appel à projet est ouvert le 18 mars 2022 et se clôture le 8 novembre 2022 à 12h (midi heure de Paris) avec un relevé intermédiaire le 9 juin 2022 à 12h00.

Les candidatures déposées sont instruites jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à l'appel à projet sous réserve de publication de l'arrêté du Premier ministre approuvant le cahier des charges de cet appel à projets.

Les projets peuvent être soumis pendant toute la période d'ouverture de l'Appel à projets (ci-après « AAP »).

Le présent document décrit les modalités de l'AAP pour les interventions en aides d'Etat.



1. TABLE DES MATIERES

1.	Table des matières.....	2
2.	Liste des annexes.....	3
3	Présentation	4
3.1.	Contexte de l'AAP.....	4
3.2.	Typologie des projets attendus.....	4
3.3.	Priorités thématiques.....	5
4	Processus global de l'AAP	8
4.1	Dépôt.....	8
4.2	Pré-sélection des projets	8
4.3	Instruction approfondie.....	9
4.4	Décision finale d'octroi de l'aide.....	9
4.5	Contractualisation	9
5	Critères de sélection et modalités de financement	9
5.1	Critères de sélection	9
5.2	Régime d'aides et date d'éligibilité des dépenses	10
5.3	Description coûts éligibles et retenus.....	10
5.4	Aides proposées	11
5.5	Modalités de remboursement.....	12
6	Mise en œuvre, suivi des projets et allocation des fonds	12
6.1	Conventionnement.....	12
6.2	Suivi des projets et étapes d'allocation des fonds.....	13
6.3	Communication.....	13
6.4	Conditions de reporting.....	13
6.5	Transparence du processus de sélection.....	13
7	Contacts	13

2. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Critères de performance environnementale

3 PRESENTATION

3.1. Contexte de l'AAP

Le Président de la République a annoncé le 12 octobre 2021 un plan « France 2030 » d'une ampleur de 34 milliards d'euros, en réponse aux grands défis d'aujourd'hui, en tête desquels figure la transition écologique. L'objectif principal est de faire émerger en France les champions technologiques de demain dans les secteurs stratégiques de l'économie. Pour atteindre cet objectif, le plan France 2030 propose une nouvelle approche du soutien à l'innovation, permettant de sélectionner et soutenir des projets fortement innovants, disruptifs, risqués et ambitieux.

Parmi ces secteurs stratégiques, figure la filière automobile et mobilité routière, qui doit faire face à des mutations industrielles et de services importantes associées d'une part à la transition vers l'électromobilité et d'autre part à la révolution numérique. Elle doit par ailleurs faire face à des difficultés conjoncturelles liées à la crise sanitaire et aux difficultés d'approvisionnement en matières premières.

La réussite de cette profonde transformation nécessite des efforts considérables en matière de recherche et innovation, qu'il faut poursuivre et intensifier dans le contexte post covid-19. Pour permettre à la filière automobile, et ses centaines de milliers d'emplois de rebondir après la crise, le Président de la République a lancé le 26 mai 2020 un vaste plan de relance automobile. Il a, en particulier, été décidé de soutenir l'innovation pour accélérer la transformation écologique de la filière automobile via notamment la création du Comité d'Orientation de la recherche Automobile et Mobilités (CORAM).

Le présent AAP s'inscrit dans le cadre de ce soutien à l'innovation de France 2030. A ce titre, un projet ayant été déposé à cet AAP pourra être soumis au processus d'instruction d'un autre AAP de France 2030 ou du programme d'investissement d'avenir jugé plus adapté, sans besoin de re-dépôt par le(s) porteur(s) de projet.

3.2. Typologie des projets attendus

Le présent AAP vise à soutenir des projets de recherche et de développement, portés par des entreprises de la filière automobile¹ et mobilité routière, petites, moyennes de taille intermédiaire ou grandes, seules ou associées au sein d'un consortium, qui accélèrent la mise sur le marché de technologies, de services et/ou de solutions ambitieuses profondément innovantes et durables en matière de mobilité, depuis les phases de recherche appliquée jusqu'à la démonstration plus aval de l'intérêt d'un système ou du service fondé sur ce système, dans son environnement opérationnel. Les projets auront une durée indicative comprise entre 24 et 48 mois.

La réalisation de ces projets peut comporter des phases de recherche industrielle ainsi que des phases de développement expérimental, préalables à la mise sur le marché. Les développements plus particulièrement attendus dans le cadre de cet appel à projets visent, lorsque cette échelle est applicable, à passer d'un niveau de TRL compris entre 4 et 6 à un niveau de TRL compris entre 6 et 9.

Les projets, collaboratifs ou individuels, portés par des acteurs émergents² de la filière automobile et de la mobilité routière sont particulièrement attendus. Pendant la dernière décennie, ils ont démontré leur capacité à développer rapidement de nouveaux systèmes et services dans les domaines technologiques, qui seront essentiels à la mobilité de demain (i.e. nouvelles briques technologiques telles que les moteurs électriques, l'électronique de puissance, les batteries, l'hydrogène, les nouveaux matériaux, le traitement des véhicules d'occasion et des véhicules hors d'usage, la mobilité automatisée et connectée, l'innovation pour les services de l'automobile, la mobilité partagée, etc.).

¹ Entreprises de l'amont et de l'aval de la filière

² start-ups et autres PE-PME-ETI innovantes de l'amont et de l'aval de la filière

Afin de favoriser le soutien à ces acteurs émergents, cet AAP soutiendra ainsi en priorité des entreprises :

- qui portent un projet profondément innovant, que ce soit en termes d'usage, de choix technologique ou de procédé et qui, à ce titre, présentent un niveau de risque important ;
- qui disposent de facteurs différenciant marqués par rapport à l'offre existante ou la tendance observée, ou qui en disposeront grâce au projet déposé ;
- qui visent des marchés d'avenir, émergents ou en forte croissance ;
- qui sont « jeunes » par rapport au secteur ou qui se sont récemment positionnées sur le secteur d'innovation concerné ;
- qui sont susceptibles de connaître une très forte croissance sur le secteur d'innovation concerné, leur permettant d'acquérir une position significative sur les marchés concernés.

Les projets devront être structurants pour les entreprises et plus largement, pour la filière automobile et l'ensemble de l'écosystème de la mobilité routière. Aussi les projets réellement collaboratifs, associant des acteurs émergents, des ETI ou des partenaires de recherche publics, et, si besoin, des collectivités locales, sont également particulièrement attendus³.

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

3.3. Priorités thématiques

Il est attendu des projets de R&D qui contribuent à la transformation en profondeur de la filière automobile et des services de mobilité attachés, pour répondre aux enjeux technologiques, de compétitivité et de transition écologique.

Les projets doivent s'inscrire dans la feuille de route technologique de la filière automobile, validée en juillet 2020 par le CORAM, qui définit notamment les axes stratégiques de développement pour permettre à la filière d'être une des premières industries productrices de véhicules propres au monde. Elle concerne, à court terme le développement des composants stratégiques pour la fabrication des véhicules électriques et hybrides rechargeables, et, à moyen terme, des systèmes à hydrogène pour la mobilité ainsi que du véhicule autonome et connecté.

En complément des développements technologiques, il pourra être apprécié d'intégrer, si cela s'avère pertinent et au gré des enjeux, des travaux relatifs à leur bonne adéquation avec les besoins des utilisateurs, leur acceptabilité sociale, des travaux innovants relatifs à un modèle économique, l'impact environnemental ...

Axe 1 : Véhicule électrique et projets structurants de sa chaîne de valeur

Le présent AAP visera à soutenir les projets de développement de la chaîne de traction électrique permettant de gagner en coût/fiabilité/performance, ainsi que le développement de plateformes de véhicules adaptées : projets de mécatronique, réluctance variable, compacité, refroidissement, nouveaux matériaux (sans terres rares), nouveaux process de fabrication, etc.

L'objectif est également d'accompagner les efforts de R&D à mener avec les acteurs de la filière électronique pour développer et produire en France des modules électroniques pour l'automobile de génération actuelle, sur base silicium (MOSFET & IGBT), et futures technologies à grands gaps (GaN &

³ Pour rappel un projet est collaboratif au sens communautaire si 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 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.

SiC) avec l'ambition de localiser en France une production de systèmes avec leurs composants (onduleurs, DC/DC et chargeurs).

Seront également visés par le présent AAP les activités de R&D liées à : la gestion thermique (y compris le refroidissement) ainsi que la gestion de puissance des composants, le packaging, la connectique, les câblages et la fiabilité ou la sécurité des systèmes, les modules électroniques et de leurs systèmes (carte électronique, chargeur).

Au-delà du soutien à cette offre matérielle, l'AAP visera à accompagner des projets R&D (i) de montée en puissance des bornes pour adresser, entre autres, les besoins des poids lourds, (ii) de déploiement de nouveaux services énergétiques répondant notamment aux exigences de la future norme 15118 : *Plug and Charge* et recharge intelligente dite « *Smart Charging* » (iii) et également les nouveaux services émergents tels que la bidirectionnalité de la recharge (*Vehicle-to-Grid*) et la recharge sans câble (recharge par induction, en roulant ou encore automatisée). De manière générale, les travaux visant à améliorer la communication de la borne avec son environnement sont attendus.

Enfin, le présent AAP visera également à encourager la R&D concernant les futures générations de batteries (en priorité les technologies NMC, LFP, LMP et autres batteries à électrolytes solides) voire également d'autres chimies pertinentes pour la filière, ainsi que le développement d'une offre de pack et système de batterie efficace pour les véhicules particuliers et utilitaires légers, les véhicules lourds (bus, autocars, camions, bennes à ordures, semi-remorques, engins de manutention et de chantier, tracteurs de piste, etc.) et la mobilité légère (2 roues, quadricycles, etc.).

Axe 2 : Véhicule hydrogène

Le présent AAP visera à faire émerger les projets de conception et de démonstration de nouveaux véhicules lourds terrestres (bus, autocars, camions, bennes à ordures, semi-remorques, engins de manutention et de chantier, tracteurs de piste, etc.), ainsi que de nouveaux véhicules utilitaires.

Outre la validation de la conception de ces nouveaux véhicules, les problématiques de maintenance, de fiabilité et de sécurité de ces véhicules sont visées, ainsi que des travaux levant des verrous sur l'environnement d'exploitation.

Les projets pourront également porter sur des innovations relatives aux équipements (piles, réservoirs, compresseurs d'air, électronique de puissance, les moteurs à combustion interne utilisant le dihydrogène (H₂) comme carburant dans l'objectif de démontrer que cette solution présente un meilleur rendement que l'utilisation directe de l'hydrogène dans une pile à combustible, ou qu'elle permet de baisser les émissions de CO₂ à court terme sans entraîner d'effet de blocage, etc.) pour permettre de produire en masse et à un coût compatible avec les contraintes de l'industrie automobile, à leur intégration dans les véhicules et à la démonstration de nouveaux véhicules électriques hydrogène innovants dans leur environnement d'usage.

Axe 3 : Matériaux innovants et leur assemblage, économie circulaire

Le présent AAP visera à soutenir les projets contribuant à l'allègement des composants ou systèmes des véhicules du futur de manière à compenser notamment l'excès de masse des batteries embarquées. Les projets viseront notamment à lever les verrous résiduels concernant l'intégration des assemblages multi-matériaux dans les process des constructeurs ou des équipementiers, à moindre coût et avec une flexibilité maximale à la diversité des lignes de production actuelles.

L'AAP visera également à soutenir les projets visant à développer de nouveaux matériaux utilisant des matières plus « vertes » (naturelles et/ou biosourcées, recyclées et recyclables) ou, de manière plus générale avec un impact environnemental moindre.

Chaque projet de développement de nouveaux matériaux ou de technologies pour les solutions d'allègement devra rechercher et démontrer par une analyse de cycle de vie l'amélioration des indicateurs d'impacts environnementaux (*Global Warming, Photochemical Oxydation, Eutrophication, Abiotic Depletion, Acidification*).

Enfin, l'AAP pourra soutenir des projets visant à prolonger la durée de vie du véhicule ou de ses composants majeurs (retrofit, reconditionnement des batteries, etc.).

Axe 4 : Véhicules connectés, automatisés

Le présent AAP vise à stimuler l'innovation dans le but de développer en France une offre compétitive dans les domaines des véhicules particuliers, du transport public et de la logistique. Via cet AAP, pourront être soutenus des projets structurants permettant le développement des briques technologiques nécessaires aux véhicules connectés, automatisés et partagés :

- Briques matérielles pour les véhicules automatisés et connectés : capteurs, microprocesseurs, systèmes de radiocommunication (5G/6G/V2X/C-V2X), systèmes de navigation ;
- Briques logicielles pour la conduite autonome : cartographie haute définition, perception et reconnaissance d'objets, algorithmes de décision, intégration matériel/logiciel, cybersécurité ;
- Gestion de flotte : supervision à distance, vérification et validation du matériel/logiciel ;
- Infrastructures connectées, systèmes et services de connectivité, modalités de communication du véhicule ;

Des projets collaboratifs associant les constructeurs, les équipementiers automobiles et autres acteurs de la mobilité connectée, automatisée et partagée sont particulièrement attendus sur cette thématique, afin de peser dans les instances de normalisation européenne et internationale.

Axe 5 : Autres axes permettant la diminution des émissions de CO₂

L'AAP visera à soutenir le développement de nouvelles solutions technologiques permettant de contribuer à la diminution des émissions de CO₂. Sont notamment visés l'hybridation des chaînes de traction thermiques et plus généralement le rendement du véhicule (réduction des traînées aérodynamiques, des pertes mécaniques et de roulement, etc.), les potentialités des carburants renouvelables (utilisation du gaz naturel, exploitation du potentiel des bio-carburants des carburants alternatifs synthétiques), l'amélioration des systèmes de dépollution et de combustion, etc.

Axe 6 : Mobilité et services connexes

La mobilité des personnes est une attente sociétale forte, en particulier pour assurer les déplacements dans des zones rurales ou isolées, des zones périurbaines mal desservies, ou encore pour les personnes fragiles ou démunies qui n'ont pas accès à la voiture individuelle. La réduction de l'impact environnemental des transports passe également – au-delà des progrès technologiques sur les moyens de transport – par un partage des moyens de transport, la promotion de transports publics adoptés largement, les mobilités douces. Les systèmes de transport multimodaux constituent la colonne vertébrale d'une mobilité efficace des passagers, jouant un rôle majeur dans la neutralité climatique de la mobilité et des transports, notamment grâce notamment aux apports du numérique.

Le risque d'innovation réside le plus souvent par l'adoption des solutions par l'ensemble des acteurs (donneurs d'ordres, collectivités, exploitants, usagers) et dans la capacité des réglementations de les traiter notamment en termes de sécurité. Ceci suppose de prendre un risque d'innovation en développant des services d'échelle 1, dans lesquelles toutes les facettes sont évaluées et éprouvées : performances en exploitation, « usabilité » et consentement à payer par les usagers ; appropriation par les donneurs d'ordre et les acheteurs publics ; intégration dans l'organisation des mobilités, qui est principalement locale ; impacts environnementaux et acceptabilité sociale ; impacts sur l'organisation du travail et les compétences et les métiers.

Le présent appel pourra soutenir les projets structurants concernant :

- Les plateformes innovantes visant à favoriser la mobilité partagée, la connexion des différents modes de transport essentiellement routiers (voiture particulière, partagée, transports collectifs, micromobilité, mobilité douce, etc.) ;
- Le développement de MaaS (*Mobility as a Service*) ambitieux et innovants à prédominance routière ;
- Le développement et la démonstration de systèmes de mobilités basés sur le partage de véhicules routiers dédiés ;

- Le développement d'innovations ambitieuses sur les mobilités douces routières et respectueuses de l'environnement.
- Les nouveaux services de mobilités, portés par les entreprises de l'aval de la filière automobile.

4 PROCESSUS GLOBAL DE L'AAP

Le processus de l'AAP est organisé en plusieurs temps forts : le dépôt du dossier, la pré-sélection pour une instruction approfondie, l'instruction approfondie, la sélection des dossiers et la contractualisation.

4.1 Dépôt

4.1.1 DEPOT

Les dossiers complets doivent être adressés sous forme électronique via la plateforme de Bpifrance : <https://extranet.bpifrance.fr/projets-innovants-collaboratifs>

Le dossier de candidature à constituer par le porteur de projet se constitue de plusieurs annexes. Les plans-types et format correspondants sont disponibles en téléchargement sur le site internet de Bpifrance : <https://bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appele-a-projets-coram-2022>

4.1.2 CRITERES D'ELIGIBILITE

- Bénéficiaires éligibles

Cet AAP s'adresse à des entités (entreprises, laboratoires...) — quelle que soit leur taille, leur forme juridique, leur mode de gouvernance, leur financement — qui proposent un service ou un bien sur les marchés de la filière automobile, et s'inscrivant dans les priorités thématiques visées au 3.2.

Le projet devra être porté par une entreprise, seule ou en partenariat avec d'autres entreprises ou laboratoires.

Les entreprises demandant une aide doivent être éligibles à des aides d'Etat, et notamment ne pas être qualifiées d'« entreprise en difficulté » au sens de la réglementation européenne.

- Coût du projet

Pour les projets présentés par des startups, des petites et moyennes entreprises et des entreprises de taille intermédiaire, le coût total du projet (dépenses éligibles) doit être supérieur à 1 million d'euros pour les projets individuels et supérieur à 2 millions d'euros pour les projets collaboratifs.

Pour les projets présentés par des grandes entreprises, le coût total du projet (dépenses éligibles) doit être supérieur à 4 millions d'euros pour les projets individuels ou collaboratifs.

- Composition du dossier et respect des délais

Le dossier devra être soumis dans les délais. Il devra être complet, au format demandé.

- Articulation avec une candidature européenne

Le porteur de projet devra indiquer si son projet prépare ou complète un futur dépôt à l'échelle européenne.

4.1.1 CONFIDENTIALITE

L'Etat garantit 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 du France 2030.

4.2 Pré-sélection des projets

Bpifrance conduira une première analyse des dossiers reçus en termes d'éligibilité et d'opportunité. 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 Bpifrance et un comité d'experts incluant le cas échéants les experts de l'administration.

4.3 Instruction approfondie

Une instruction approfondie sera conduite par l'opérateur désigné via notamment une réunion d'expertise pouvant associer des experts indépendants le cas échéant.

4.4 Décision finale d'octroi de l'aide

A l'issue de la phase d'instruction approfondie, l'opérateur désigné présentera ses conclusions qui comprendront ses recommandations et propositions écrites de soutien au comité compétent, associant des représentants des administrations concernées et des personnes qualifiées issues du monde économique et de l'industrie.

Le comité proposera la décision d'attribution des aides au Premier ministre, qui prendra les décisions finales d'octroi de l'aide.

4.5 Contractualisation

4.5.1 CONVENTION

En cas de projets collaboratifs, **l'opérateur désigné contractualise avec chacun des partenaires du projet bénéficiant d'une aide** ; la convention est établie pour chaque bénéficiaire entre l'opérateur et l'entité juridique (déterminée par le numéro de SIRET du bénéficiaire) qui réalise les dépenses du projet.

4.5.2 VERSEMENT DES AIDES

Le 1^{er} versement de l'aide intervient après la réception par l'opérateur désigné des conventions signées de l'ensemble des partenaires du projet bénéficiant d'une aide et le cas échéant d'un accord de consortium. La répartition des versements de l'aide est la suivante, dans le cas général :

- Le versement d'une avance à notification de 25 %⁴ 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.

L'aide se composant d'une partie subvention et d'une autre partie remboursable, chaque versement respectera la répartition, selon les mêmes proportions.

Le montant des capitaux propres aux dates des versements de l'aide doit être supérieur ou égal au montant du cumul des aides versées.

5 CRITERES DE SELECTION ET MODALITES DE FINANCEMENT

5.1 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, description des coûts projet, clarté de la rédaction
Consortium	- Pertinence et complémentarité du partenariat - Implication de PME/ETI - Les projets portés par des acteurs émergents ou par des consortia incluant des acteurs émergents seront particulièrement valorisés

⁴ L'intensité de versement de l'avance à notification est rehaussée à 25%. Cet ajustement exceptionnel est opéré dans le cadre de cet AAP pour tenir compte de l'impact de la crise sanitaire COVID-19 sur notre économie.

Plan de financement	<ul style="list-style-type: none"> - Description des modalités de financement du projet - Incitativité de l'aide - Capacité à mener à terme le projet, son inclusion dans une perspective plus large et capacité à terme d'industrialiser les résultats du projet.
Innovation	<ul style="list-style-type: none"> - projet profondément innovant, que ce soit en termes d'usage, de choix technologique ou de procédé et qui, à ce titre, présentent un niveau de risque important - Description des verrous levés - Qualité de la description de l'état de l'art
Impact environnemental	<ul style="list-style-type: none"> - Démonstration qualitative et quantitative des éléments annoncés dans le dossier de candidature (éléments pertinents pour apprécier les impacts, positifs ou négatifs, sur les 6 axes de la taxonomie européenne) (cf. annexe 1 « critères de performance environnementale » du présent cahier des charges).
Répliquabilité de la Solution	<ul style="list-style-type: none"> - Caractère généralisable de la solution - Protection de la propriété intellectuelle développée
Pertinence du modèle d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> - Accès aux marchés et description du modèle d'affaires (Produits et services envisagés / segments de marchés) - Plan d'affaires et hypothèses étayés : le cas échéant analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt, ...
Impacts socio-économiques sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Perspectives d'investissements et de création ou maintien de l'emploi - Retombées socio-économiques et capacité d'entraînement des sous-traitants - Caractère structurant du projet pour la filière automobile - Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux

La labellisation par un ou plusieurs pôles de compétitivité, ainsi que par la PFA, sera prise en compte pour juger de la pertinence des projets, notamment quant à leur caractère innovant, leur solidité technique et quant au caractère stratégique pour la performance de l'écosystème ou de la filière.

5.2 Régime d'aides et date d'éligibilité des dépenses

Les aides dans le cadre du présent AAP seront octroyées dans le respect de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'État (articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). Il est tenu compte, pour apprécier la compatibilité des aides d'État avec le marché intérieur, des régimes cadres suivants :

- régime cadre exempté n° SA.58995 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2023;
- régime cadre temporaire SA.56985 pour le soutien aux entreprises dans le cadre de la crise de la COVID-19 et ses modifications, mobilisable uniquement en cas de prolongation du régime au-delà du 30 juin 2022 ;

▪

Les dépenses ne peuvent être prises en compte qu'à compter de la date de réception 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.

5.3 Description coûts éligibles et retenus

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet (hormis les frais connexes qui sont calculés par un forfait). La nature des dépenses éligibles est précisée ci-dessous :

Type de dépenses	Principes
Salaires et charges	Salaires chargés du personnel du projet (non environnés)

Frais connexes	Montant forfaitaire de dépenses : - 20% des salaires chargés non environnés
Coûts de sous-traitance	Coûts de prestation utilisés exclusivement pour l'activité du projet. (cible : 30% maximum des coûts projet dans le cas général)
Contribution aux amortissements	Coûts d'amortissements comptables des instruments et du matériel au prorata de leur utilisation dans le projet. <i>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, s'il est utilisé exclusivement pour le projet.</i>
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)

5.4 Aides proposées

5.4.1 AIDES PROPOSEES POUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Sont considérées comme « économiques » les activités des entités, généralement des entreprises, consistant à offrir des biens ou services sur un marché potentiel, avec l'espérance de retours financiers basés sur les résultats du projet.

Le taux d'aide s'applique sur les dépenses éligibles et dans la limite des intensités maximales encadrées par les régimes d'aides listés au 5.2. Ci-dessous à titre indicatif :

Type d'entreprise \ Type de recherche	Petite entreprise (PE)	Entreprise moyenne (ME)	Grande entreprise (GE et ETI)
Recherche industrielle	70%	60%	50%
- dans le cadre d'une collaboration effective (1)	80%	75%	65%
Développement expérimental	45%	35%	25%
- dans le cadre d'une collaboration effective (1)	60%	50%	40%

(1) une collaboration effective existe soit:

- entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME et aucune entreprise unique ne supporte seule plus de 70% des dépenses éligibles ;
- entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche et de diffusion de connaissances et ce ou ces derniers supportent au moins 10% des dépenses éligibles et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches.

Les dépenses qualifiées de « recherche industrielle » doivent faire l'objet d'une justification étayée de la part du demandeur⁵. A défaut, ces dépenses pourront être requalifiées en « développement expérimental » et soutenues selon les modalités correspondantes.

Pour les aides octroyées sur le fondement du régime d'aide temporaire Covid-19 n°SA.58985, un taux d'intervention de 40% sera pratiqué de façon nominale, avec un plafond de 800 000 euros par projet.

⁵ Cette justification devant permettre à l'opérateur de s'assurer du respect de l'encadrement européen.

Aucune aide de moins de 500 000 € ne sera attribuée à une entreprise relevant de la catégorie « Grande Entreprise ».

L'aide apportée aux projets sera constituée d'une part de subvention et d'une part remboursable⁶. La part de subvention pourra être modulée dans la limite de 75% de l'aide totale, en tenant compte :

- de l'appréciation des retombées attendues du projet ;
- de l'appréciation globale de l'ambition et des risques associés au projet ;
- du caractère innovant et/ou structurant pour la filière du projet ;
- de l'impact de la crise sanitaire COVID-19 sur les activités du ou des partenaires.

5.4.2 AIDES PROPOSEES POUR LES ACTIVITES NON ECONOMIQUES

Sont considérées comme « non économiques », les activités des entités, généralement des établissements de recherche, quel que soit leur statut, remplissant une mission d'intérêt général en consacrant une part prépondérante de leur activité à la R&D⁷.

Type d'acteur	Nature de l'aide	Intensité (au choix de l'entité)
Organismes de recherche et assimilés	Subvention	100% des coûts marginaux
		50 % des coûts complets ⁸
Collectivités locales et Assimilées	Subvention	50 % coûts complets

Toute dépense d'un organisme de recherche et assimilés liée à des travaux applicatifs pour le développement d'une solution portée par un des membres du consortium est à considérer en sous-traitance de ce dernier.

5.5 Modalités de remboursement

Le remboursement de la part remboursable prend en général la forme d'un échancier forfaitaire, sur trois à cinq annuités, déclenché par le succès technique et/ou commercial du projet.

Le montant des échéances de remboursements tient compte des prévisions d'activité du bénéficiaire et d'un taux d'actualisation, basé sur le taux de référence et d'actualisation fixé par la Commission européenne à la date de la décision d'octroi des aides, lequel est majoré de 100 points de base. Ce taux d'actualisation peut être ajusté à la hausse en cas d'évolution des modalités de remboursement.

Les modalités plus précises concernant le remboursement de la part remboursable seront précisées dans les conventions prévues entre l'opérateur désigné et les bénéficiaires des aides.

6 MISE EN ŒUVRE, SUIVI DES PROJETS ET ALLOCATION DES FONDS

6.1 Conventionnement

Chaque bénéficiaire signe une convention avec l'opérateur désigné. Cette convention 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'Etat, 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.

⁶ Dans le cas général, la part de subvention sera de 60% de l'aide totale.

⁷ Pour l'ADEME, les aides accordées aux établissements de recherche s'inscrivent dans le cadre du régime cadre exempté de notification N° SA. 59357 relatif aux aides à la RDI et à la protection de l'environnement et financent des activités non économiques.

⁸ Le responsable légal de l'organisme devra préalablement attester sur l'honneur qu'il possède une comptabilité analytique lui permettant de justifier des coûts présentés dans l'assiette de dépenses. La prise en charge des coûts complets pour cet organisme sera définitive pour l'ensemble des appels à projets des dispositifs de soutien public.

6.2 Suivi des projets et étapes d'allocation des fonds

Le bénéficiaire met en place un tableau de bord comportant des indicateurs de suivi de l'avancement des projets et des résultats obtenus. Il le transmet régulièrement à l'opérateur en charge du suivi du projet selon les modalités prévues par la convention. Pour chaque projet soutenu, une réunion d'avancement est prévue, au moins annuellement. Organisée par l'opérateur en charge du suivi du projet, elle associe en cas de besoin l'ensemble des ministères concernés. Cette réunion a pour objet de suivre la mise en œuvre du projet et notamment le niveau d'exécution budgétaire, l'avancement des opérations financées et le respect du planning.

6.3 Communication

Une fois le projet sélectionné, chaque bénéficiaire soutenu est tenu de mentionner ce soutien dans ses actions de communication, ou la publication des résultats du projet, avec la mention unique : « Ce projet a été soutenu par le Plan France 2030 », accompagnée du logo de France 2030. L'État se réserve le droit de communiquer sur les objectifs généraux de l'action, ses enjeux et ses résultats, le cas échéant à base d'exemples présenté de façon anonyme et dans le respect du secret des affaires. Toute autre communication est soumise à l'accord préalable du bénéficiaire.

6.4 Conditions de reporting

Le bénéficiaire est tenu de communiquer régulièrement à l'opérateur désigné et à l'Etat les éléments d'informations nécessaires à l'évaluation de l'avancement du projet (performance commerciale, emplois créés, brevets déposés, effets environnementaux et énergétiques), ainsi qu'à l'évaluation *ex post* donc après réalisation du projet. Ces éléments, et leurs évolutions, sont précisés dans conditions générales de la convention d'aide entre l'opérateur désigné et le bénéficiaire.

6.5 Transparence du processus de sélection

Les projets lauréats de cet appel à projets font l'objet d'une publication sur les sites internet, www.ecologique-solidaire.gouv.fr, www.entreprises.gouv.fr et www.bpifrance.fr. Une notification individuelle est également adressée aux porteurs de projets. Les documents transmis dans le cadre de cet appel à projets sont soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont communiqués que dans le cadre du comité de pilotage de l'appel à projets et de l'expertise. L'ensemble des personnes ayant accès aux dossiers de candidatures est tenu à la plus stricte confidentialité.

7 CONTACTS

Les renseignements sur cet AAP peuvent être obtenus auprès de Bpifrance par courriel à l'adresse dédiée : cori@bpifrance.fr

Annexe 1 : critères de performance environnementale

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 taxonomie⁹.

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 des ressources aquatiques et marines ;
- la transition vers une économie circulaire ;
- la prévention et la réduction de la pollution ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

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 projet (dossier de candidature) et le joindre au dossier de candidature.**

Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide du France 2030) par rapport à une solution de référence explicitée et argumentée. 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 analyses en cycle de vie plus complètes.

⁹ 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.