



Investissements d'Avenir

*

CORIFER 2021

*

Appel à manifestation d'intérêt

*

L'Appel à manifestation d'intérêt est ouvert le 9 avril 2021 et se clôture le 9 juin 2021 à 12h00 (midi heure de Paris).

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

Le présent document décrit les modalités de l'AMI 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'AMI et articulation avec les autres AMI	4
3.2.	Typologie des projets attendus et priorités thématiques	4
4	Processus global de l'AMI	7
4.1	Dépôt	7
4.2	Pré-sélection des projets	8
4.3	Instruction approfondie	8
4.4	Décision finale d'octroi de l'aide	8
4.5	Contractualisation	8
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 dans le cas général (régime recherche, développement, innovation)	11
5.4	Aides proposées	11
5.5	Modalités de remboursement	13
6	Contacts	13

2. LISTE DES ANNEXES

Dossier de candidature :

Commun à tous les partenaires :

Annexe 1 : Description détaillée du projet

Annexe 2 : Base de données des coûts

Annexe 3 : Synthèse d'éco-conditionnalité

Spécifique à chaque demandeur :

Annexe 4 : Documents administratifs et financiers (notamment, pour les entreprises, le plan d'affaires et le financement)

IMPORTANT :

- Les annexes 1 à 3 constituent le socle minimum requis pour initier la pré-sélection du projet.
- Les éléments relatifs à l'annexe 4 devront être fournis au plus tard pour l'audition du projet (processus détaillé au point 4).
- Le dossier sera considéré comme complet seulement à la réception de l'ensemble des documents requis.

3 PRESENTATION

3.1. Contexte de l'AMI et articulation avec les autres actions de soutien

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

Le présent AMI s'inscrit dans le cadre de ce soutien à l'innovation du plan de relance et, plus largement, dans le cadre du quatrième Programme d'investissements d'avenir (PIA4).

Les retombées attendues portent sur le maintien de l'emploi et des savoir-faire, l'augmentation de la compétitivité du ferroviaire et de sa part modale dans le système de transport.

Les projets qui seront sélectionnés dans le cadre du « CORIFER 2021 » seront orientés vers les dispositifs de soutien dans le cadre du PIA4, sans qu'il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier :

- Les projets seront orientés préférentiellement vers les appels à projets et dispositifs de soutien initiés dans le cadre du volet « structurel » du PIA4 ;
- Les projets qui répondent aux priorités identifiées par le gouvernement dans les stratégies d'accélération (notamment : digitalisation et décarbonation des mobilités, hydrogène, cybersécurité, électronique, intelligence artificielle, recyclage et réutilisation des matériaux...) pourront le cas échéant être orientés vers les appels à projets et dispositifs de soutien initiés dans le cadre de ces stratégies d'accélération.
- Plus particulièrement, la stratégie d'accélération « Digitalisation et décarbonation des mobilités » en cours de constitution soutiendra spécifiquement certaines thématiques de la feuille de route technologique. Les projets relevant de ces priorités seront réorientés vers les outils de financement spécifiques à la stratégie d'accélération.

3.2. Typologie des projets attendus et priorités thématiques

Il est attendu des projets de R&D qui contribuent à la transformation en profondeur de la filière ferroviaire et des services de mobilité attachés, pour répondre aux enjeux technologiques, de compétitivité et de transition écologique. Les enjeux pour la filière ferroviaire elle-même sont résumés dans la feuille de route technologique. Les projets devront être structurants pour les entreprises et plus largement, pour la filière ferroviaire et l'ensemble de l'écosystème des transports publics ferroviaires.

Le présent AMI vise à soutenir des projets de recherche et développement portés par des entreprises ou des entités de recherche et innovation de la filière ferroviaire, petites, moyennes 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 innovantes et durables en matière de mobilité, depuis les phases de recherche industrielle jusqu'à la démonstration plus aval de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel. Les projets retenus devront s'illustrer par leur volonté de développer des innovations de rupture et, autant que faire se peut, envisager des applications au-delà de la filière ferroviaire, afin de permettre des économies d'échelle et in fine une réduction des coûts du secteur.

En outre, les projets réellement collaboratifs, associant notamment des PME, des ETI ou des partenaires de recherche publics, et, si besoin, des collectivités locales, sont particulièrement attendus¹.

Les projets doivent s'inscrire dans la feuille de route technologique de la filière ferroviaire, établie comme référence du présent AMI en avril 2021 par le Comité d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation Ferroviaires (CORIFER), qui définit notamment les axes stratégiques de développement pour permettre à la filière d'être la colonne vertébrale d'un système de transport durable et compétitif. Les développements technologiques pourront être accompagnés, le cas échéant, par des travaux de recherche-innovation non-technologiques visant à s'assurer de la bonne réponse à la demande des utilisateurs (professionnels, usagers) et du marché visé (modèle d'affaire, réglementation etc.).

Les thèmes de cette feuille de route sont repris et précisés ci-dessous :

Axe 1 : Transition écologique et décarbonation de la filière

Le transport ferroviaire dispose de nombreux avantages qui en font un champion de la mobilité propre. Le présent AMI vise à identifier des projets innovants permettant à la filière de conserver cette avance et de diffuser cette caractéristique vertueuse sur l'ensemble du système : trains à énergie peu carbonée (hydrogène, batteries, motorisations hybrides, biocarburants), y compris par des solutions de retrofit, infrastructures plus frugales et à moindre impact environnemental, nouvelles solutions en matière d'efficacité énergétique et d'économie circulaire (comme l'allègement, des outils de gestion de la consommation énergétique (récupération de l'énergie de freinage, réinjection réseau...), la gestion de la fin de vie des matériels roulants, maintenance prédictive des matériels roulants ou encore le réemploi des matériaux nécessaires à l'exploitation ferroviaire type cuivre et granulats pour ses propres besoins ou en réponse aux besoins d'autres filières industrielles).

Axe 2 : Protection sanitaire et sûreté

Dans le contexte sanitaire et environnemental actuel, les enjeux de santé publique sont au centre de la réflexion de la filière, qui a à cœur de protéger et de conserver la confiance des usagers. Les projets soutenus dans le cadre du présent AMI porteront notamment sur la modélisation du comportement des voyageurs et la mesure de la fréquentation par l'intelligence artificielle afin d'offrir un parcours fluide et sans contact, l'intégration de nouveaux matériaux et peintures virucides et bactéricides dans les rames, la conception de nouveaux systèmes de climatisation et de désinfection des matériels roulants et de l'infrastructure ou encore l'amélioration de la qualité de l'air (diminution des particules fines des freins) et la réduction des nuisances sonores.

Que ce soit à quai, en gare, à bord des trains ou lors des opérations de maintenance, les projets relatifs à la sécurité des opérateurs et des passagers ainsi qu'à une meilleure appréhension des actes de malveillance seront également valorisés par cet AMI, afin que le ferroviaire reste le mode de transport le plus sûr.

Axe 3 : Nouvelles solutions technologiques au service de la performance et de la compétitivité

Les technologies digitales (5G, data, IoT, jumeaux numériques, robotique, IA...) appliquées au ferroviaire permettent par l'automatisation des opérations et de la maintenance ainsi que par la digitalisation des systèmes de délivrer un meilleur service au client final à un moindre coût. Le

¹ 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, ces derniers supportant au moins 10% des coûts admissibles du projet et étant habilités à publier les résultats de leurs propres recherches.

périmètre du présent AMI concerne à la fois les réseaux et l'infrastructure (poste d'aiguillage de nouvelle génération ARGOS, signalisation ERTMS, automatisation des triages, automatisation et digitalisation des terminaux de transport combiné, etc.) ainsi que le matériel roulant (train et tramway autonomes, maintenance prédictive, cybersécurité, numérisation des essais pour réduire le coût et les délais de certification).

En amont, des innovations de rupture telles que les matériaux supraconducteurs à haute température critique, les technologies de stockage de l'énergie, le train à sustentation magnétique et la fabrication additive sont attendues.

Les projets déposés dans le cadre de cet AMI faciliteront également l'appropriation de nouvelles méthodes de travail agiles et collaboratives, avec pour objectif de dynamiser l'ensemble de l'écosystème.

Axe 4 : Matériel roulant et service du futur

Embarquées sur le train, les nouvelles technologies visent aussi à proposer de nouveaux services répondant à de nouveaux usages. Dans les projets attendus par le présent AMI, l'autonomisation du matériel roulant doit engendrer des gains potentiellement considérables en termes de coût, d'économie d'énergie, de fiabilité, de disponibilité et de fréquence dans un écosystème de hub multimodaux aussi bien urbains que répartis sur le territoire.

Seront également visées les nouvelles fonctionnalités destinées à augmenter la valeur ajoutée du fret (digitalisation et automatisation d'opérations, transport combiné rail-route-fluvial-maritime, localisation en temps réel, anticipation et partage des heures d'arrivée).

Le développement du fret ferroviaire automatisé et de son écosystème fera l'objet d'appels à projets dédiés dans le cadre de la stratégie d'accélération « Digitalisation et décarbonation des mobilités », vers lesquels les projets pertinents déposés dans le cadre de cet AMI seront redirigés.

Enfin, l'offre logistique existante pour les clients chargeurs et les logisticiens sera améliorée en proposant des matériels nouveaux et polyvalents, en particulier le couplage et découplage automatique, et l'automatisation des centres de triage.

Axe 5 : Train léger et nouvelles mobilités partagées

Le présent AMI est ouvert aux projets visant à développer des trains légers, modulaires et frugaux permettant aux autorités organisatrices de mobilité d'adapter leur offre à des besoins de mobilité variables, pour un coût au voyageur.km réduit sur tout le territoire. Il est attendu que ces nouveaux matériels frugaux s'interfacent avec des systèmes de signalisation et d'exploitation simplifiés au sein d'un système ferroviaire complet et soient fortement automatisés.

Les innovations porteront aussi sur une gamme de matériel roulant léger, connecté et polyvalent pour la logistique du dernier kilomètre du transport de marchandises, de nouvelles offres de mobilité sur infrastructure minimale (concepts de véhicules partagés rail-route, « miniFret » ou « trains sans rails » sur des voies transformées en chaussées, restant dédiées au transport public et capables d'accueillir à terme des véhicules autonomes partagés) ainsi que sur de nouveaux composants de l'infrastructure réduisant son intensité capitalistique en conception et en maintenance.

Le développement des trains légers et de leur écosystème fera l'objet d'appels à projets dédiés dans le cadre de la stratégie d'accélération « Digitalisation et décarbonation des mobilités », vers lesquels les projets pertinents déposés dans le cadre de cet AMI seront redirigés.

Des innovations pourront aussi être proposées en lien avec le développement des lignes capillaires (voyageurs et fret), pour de nouveaux outils numériques, modèles d'affaires ou systèmes de tarification.

Axe 6 : Robustesse et adaptabilité du réseau ferroviaire digitalisé

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, le présent AMI s'adresse aux projets de R&D de la filière assurant sa digitalisation (postes d'aiguillage et signalisation de dernière génération dans le cadre du programme Commande Centralisée du Réseau), son adaptation aux normes internationales (ERTMS/ETCS, 5G/FRMCS, interopérabilité), une meilleure supervision de l'infrastructure (voies, ouvrages d'art et infrastructures électriques) et une plus grande flexibilité capacitaire vis-à-vis des besoins voyageurs, marchandises et travaux.

L'objectif est également de renforcer sa résilience face aux cyberattaques grâce l'émergence et au partage de normes (conception, solutions, supervision et réponse à incidents) et face aux risques liés au changement climatique (prévisibilité par l'IA et le jumeau numérique des phénomènes naturels tels qu'inondation ou canicule et maîtrise des risques associés).

4 PROCESSUS GLOBAL DE L'AMI

Le processus de l'AMI 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.

Les projets qui seront sélectionnés dans le cadre du « CORIFER 2021 », sur la base d'un dossier complet, seront orientés vers les appels à projets et dispositifs de financement appropriés initiés dans le cadre du PIA4, sans qu'il soit besoin de déposer un nouveau dossier (des compléments pourront éventuellement être demandés).

Dans le cas général, la décision de financement des projets lauréats sera prise au plus tard 3 mois après la relève des dossiers.

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>

4.1.2 CRITERES D'ELIGIBILITE

- Bénéficiaires éligibles

Cet AMI s'adresse à des entités (entreprises, laboratoires, collectivités locales...) — quels que soient leur taille, leur forme juridique, leur mode de gouvernance ou leur financement — qui s'adressent au marché ferroviaire, par des produits, des services ou des compétences et s'inscrivent dans les priorités thématiques visées au 3.2. Le projet devra être porté par une entreprise, une entité de recherche et innovation, ou une collectivité locale, éventuellement en partenariat avec d'autres entreprises ou laboratoires.

- Coût du projet

Le coût total du projet (dépenses éligibles) doit être de **4 millions d'euros** minimum pour les projets individuels ou collaboratifs².

Toutefois, pour les projets individuels ou collaboratifs présentés par une entreprise relevant de la catégorie PME ou ETI au sens du décret n°2008-1354 du 18 décembre 2008, ce seuil est abaissé à **2**

² Les projets collaboratifs dont les dépenses éligibles sont supérieures à 10 millions d'euros sont plus particulièrement attendus.

millions d'euros (dans le cas d'un projet collaboratif porté par une PME ou une ETI, la part des dépenses présentées par les grandes entreprises partenaires ne peut représenter plus de la moitié de l'assiette totale des dépenses).

Le nombre total de partenaires d'un projet collaboratif (coordonnateur compris) ne doit pas dépasser 6.

- Respect de l'objet de l'AMI

Les projets ne correspondant pas aux attentes définies à la section 3 ne seront pas instruits.

- Composition du dossier et respect des délais

Le dossier devra être soumis dans les délais et inclure les annexes 1 à 3 complétées, au format demandé.

4.1.3 CONFIDENTIALITE

L'Etat garantit que les documents transmis dans le cadre de cet AMI sont soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont communiqués que dans le cadre restreint de l'expertise et de la gouvernance du PIA.

4.2 Pré-sélection des projets

Les opérateurs, en relation avec les experts des Ministères et le Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI), conduiront 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 le comité interministériel compétent selon le dispositif de financement PIA susceptible d'être mobilisé. Ces décisions des différents comités seront prises autant que possible dans le même calendrier (environ un mois après la date de la relève).

4.3 Instruction approfondie

Une instruction approfondie est conduite par l'opérateur désigné via notamment une réunion d'expertise pouvant associer les experts des Ministères, le SGPI ainsi que des experts externes le cas échéant. L'instruction approfondie ne pourra débuter que lorsque le dossier sera jugé complet par l'opérateur désigné. Des éléments complémentaires au dossier tel que décrit au point 2 peuvent le cas échéant être demandés par l'opérateur.

4.4 Décision finale d'octroi de l'aide

A l'issue de la phase d'instruction approfondie, l'opérateur en charge de l'instruction du projet présente ses conclusions qui comprennent ses recommandations et propositions écrites de soutien au comité interministériel compétent selon le dispositif de financement susceptible d'être mobilisé. Le comité rend ensuite au SGPI son avis relatif à la proposition établie par l'opérateur. Les décisions finales d'octroi de l'aide seront prises par le Premier ministre, dans le même calendrier (dans le cas général, au plus tard trois mois après la date de la relève).

Les entreprises partenaires du projet doivent être éligibles à des aides d'Etat. Plus particulièrement, aucune aide ne pourra être octroyée à une entreprise qualifiée d' « entreprise en difficulté » au sens de la réglementation européenne.

4.5 Contractualisation

4.5.1 CONVENTION

En cas de projets collaboratifs, **l'opérateur en charge de l'instruction approfondie 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 jugé satisfaisant. La répartition des versements de l'aide est la suivante, dans le cas général :

- Le versement d'une avance à notification de 25 %³ 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.

³ L'intensité de versement de l'avance à notification est rehaussée à 25%. Cet ajustement exceptionnel est opéré dans le cadre de cet AMI, pour tenir compte de l'impact de la crise sanitaire COVID-19 sur notre économie.

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(*)
Plan de financement	- 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	- Innovation de type : technologique, économique, organisationnelle, systémique ou juridique - Description des verrous levés - Qualité de la description de l'état de l'art
Eco-conditionnalité	- Démonstration quantitative des éléments annoncés en annexe 3
Répliquabilité de la solution	- Caractère généralisable de la solution - Protection de la propriété intellectuelle développée
Pertinence du modèle d'affaires	- 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	- Perspectives d'investissement 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 ferroviaire - Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux

(*) Il est attendu qu'au moins 15% du total des aides attribuées dans le cadre du CORIFER bénéficie directement ou indirectement à des PME et ETI en France.

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

L'intervention publique s'effectue dans le respect de la réglementation communautaire en matière d'aides d'État (articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne).

La nature des dépenses éligibles à une aide est précisée dans les régimes d'aides suivants⁴ : Aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2023 SA.58995, aide temporaire pour le soutien aux entreprises – COVID-19 (SA.56985 modifié par l'amendement SA.57299), aide à la protection de l'environnement (SA.59108), régime d'aides de l'Ademe (SA. 59357).

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

5.3 Description coûts éligibles et retenus dans le cas général (régime recherche, développement, innovation)

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 : <ul style="list-style-type: none">- Pour les activités économiques (sociétés commerciales, EPICs, GIE, centres techniques, etc) : 20% des salaires chargés non environnés- Pour les activités non économiques (EPA et EPST, etc) : 4% des dépenses d'équipement (amortissements) + 8% des autres dépenses éligibles et retenues (soit hors équipement)
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'amortissement 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.</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)

Par ailleurs, pour les projets qui seront aidés dans le cadre du régime LDE (Lignes Directrice Environnement), les coûts d'investissement éligibles à une aide sont les coûts d'investissement supplémentaires (surcoût) nécessaires pour atteindre un niveau de protection de l'environnement supérieur au niveau requis par les normes communautaires. Ce surcoût est calculé par rapport à une solution de référence⁵.

5.4 Aides proposées

5.4.1 AIDES PROPOSEES POUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES

Sont considérées comme « économiques » les activités des entités, généralement des entreprises, qui visent des retours financiers basés sur les résultats du projet.

Les taux moyens d'intensité de l'aide sont les suivants :

⁵ La solution de référence, telle que retenue dans le cadre de l'instruction, s'entend comme un investissement comparable sur le plan technique qui pourrait être vraisemblablement réalisé sans aide et qui ne permet pas d'atteindre le même niveau de protection de l'environnement.

Taille de l'entreprise	Taux d'aide moyen (*)
Grande Entreprise (GE)	30%
Entreprise de Taille Intermédiaire (ETI)	
Moyenne Entreprise (ME)	40%
Petite Entreprise (PE)	50%

(*) Le taux d'aide s'applique sur les dépenses éligibles et dans la limite des intensités maximales permises par les régimes d'aides évoqués aux §5.2 et 5.3. Ces taux sont des taux moyens qui peuvent être modulés (jusqu'à +15%) notamment en fonction du caractère collaboratif du projet. Les projets pourront comporter des phases de recherche industrielle ainsi que des phases de développement expérimental, préalables à la mise sur le marché.

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.

5.4.3 AIDES PROPOSEES POUR LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Le financement d'une collectivité territoriale partenaire d'un projet dépend de son implication dans le projet et de la caractérisation de son activité au sein du projet.

Si son activité est considérée comme économique, la collectivité est aidée selon les modalités indiquées au paragraphe 5.4.1.

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.

Dans le cas contraire, elle est aidée selon les modalités indiquées au paragraphe 5.4.2.

5.5 Modalités de remboursement

Le remboursement de la part remboursable pourra prendre la forme :

- Soit 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.
- Soit de subvention avec redevance liée à l'atteinte de résultats de l'industrialisation et/ou commercialisation des résultats du projet.

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 CONTACTS

Les renseignements sur cet AMI peuvent être obtenu auprès de Bpifrance soit par courriel (adminpspc@bpifrance.fr), soit par téléphone - Antoine ROUX - tél. : 07 85 81 02 29