



Investissements d'Avenir

*

CORAM 2021

*

Appel à manifestation d'intérêt

*

L'Appel à manifestation d'intérêt est ouvert le 12 février 2021 et se clôture le 31 août 2021 à 12h00 (midi heure de Paris), avec un relevé intermédiaire le 19 mars 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	7
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	8
5.1	Critères de sélection	8
5.2	Régime d'aides et date d'éligibilité des dépenses	9
5.3	Description coûts éligibles et retenus dans le cas général (régime recherche, développement, innovation).....	9
5.4	Aides proposées	10
5.5	Modalités de remboursement.....	11
6	Contacts	11

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 (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 AMI

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 vers l'électromobilité et à la révolution numérique. La crise sanitaire liée au COVID-19 a par ailleurs affecté fortement l'ensemble de la filière automobile française, ainsi que l'ensemble des transports routiers, de voyageurs et de personnes. Les entreprises en ressortent fragilisées, alors que, 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.

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.

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 projets qui seront sélectionnés dans le cadre du « CORAM 2021 » sur la base d'un dossier complet, seront orientés vers les appels à projets initiés dans le cadre du PIA4, sans qu'il ne 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 : hydrogène, digitalisation et décarbonation des mobilités, 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.

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 automobile et des services de mobilité attachés, pour répondre aux enjeux technologiques, de compétitivité et de transition écologique. Les enjeux pour la filière automobile elle-même sont résumés dans la feuille de route technologique. Les projets devront être structurants pour les entreprises et plus largement, pour la filière automobile et l'ensemble de l'éco-système de la mobilité routière.

Le présent AMI vise à soutenir des projets de recherche et développement portés par des entreprises de la filière automobile et mobilité routière, 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 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 automobile, validée en juillet 2020 par le Comité d'Orientation de la recherche Automobile et Mobilités (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

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 et ces derniers supportent au moins 10% des coûts admissibles du projet et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches.

développement des composants stratégiques pour la fabrication des véhicules électriques et hybrides rechargeables, et, à plus moyen terme, des systèmes à hydrogène pour la mobilité ainsi que du véhicule autonome et connecté.

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

Le présent AMI visera à soutenir les projets de développement de la chaîne de traction électrique permettant gagner en coût/fiabilité/performance : projets de mécatronique, réluctance variable, compacité, refroidissement, nouveaux matériaux (sans terres rares), process de fabrication, intégration dans le véhicule, 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 générations (i) actuelles sur base silicium (MOSFET & IGBT) ; et (ii) futures technologies à grands gaps (GaN & SiC) et de localiser en France une production de systèmes avec leurs composants (onduleurs, DC/DC et chargeurs). Le packaging, la gestion thermique (y compris le refroidissement) ainsi que la gestion de puissance des composants, la connectique, les câblages et la fiabilité ou la sécurité des systèmes seront également visé par le présent AMI.

Les développements et la production en France des modules électroniques et de leurs systèmes (carte électronique, chargeur), profiteront aussi bien aux véhicules électriques qu'à leur infrastructure de recharge.

Au-delà du soutien à cette offre matérielle, l'AMI 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 de nouveaux services émergeant tels que la bidirectionnalité de la recharge (V2X) et la recharge sans câble (recharge inductive, 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 AMI visera également à encourager la R&D concernant les futures générations de batteries (en priorité sur 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 batterie efficiente 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.). Enfin la problématique du recyclage des batteries et de la production de matériaux nécessaires à la fabrication des batteries sont également visées par le présent AMI.

Axe 2 : Véhicule hydrogène

Le présent AMI visera à faire émerger les projets de conception et 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 etc...) pour permettre de produire en masse et à un coût compatible avec les contraintes de l'industrie automobile, à leur l'intégration dans les véhicules et à la démonstration de nouveaux véhicules électriques hydrogène innovants dans leur environnement d'usage.

Les projets qui relèveront de cet axe thématique seront instruits et soutenus dans le cadre de l'AAP « Briques technologiques et démonstrateurs »²

Axe 3 : Autres axes permettant la diminution du CO2 et des émissions

L'AMI visera à soutenir le développement de nouvelles solutions technologiques globales permettant la diminution du CO2 et des émissions. 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 4 : Matériaux innovants et leur assemblage, économie circulaire

Le présent AMI visera à soutenir les projets contribuant à l'allègement des composants ou systèmes des véhicules du futur du véhicule 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'AMI visera également à soutenir les projets visant à développer de nouveaux matériaux utilisant plus de matières plus « vertes » (naturelles et/ou recyclées) ou, de manière plus général 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'AMI pourra soutenir des projets visant à prolonger la durée de vie du véhicule ou de ses composants majeurs (retrofit, reconditionnement des batteries, etc.).

Axe 5 : Véhicules connectés, automatisés et partagés

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

- Composants pour véhicules automatisés et connectés (capteurs, microprocesseurs, systèmes de radiocommunication) ;
- Briques logicielles pour la conduite autonome (cartographie haute définition, perception et reconnaissance d'objets, algorithmes de décision, intégration matériel/logiciel) ;
- Gestion de flotte (supervision à distance, vérification et validation du matériel/logiciel) ;
- Infrastructures connectées, systèmes et services de connectivité, modalités de communication du véhicule ;
- Services de mobilité partagée ;
- Cybersécurité.

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

² AAP ouvert jusqu'au 31/12/2022

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 « CORAM 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.

Dans le cas général, la décision de financement des projets lauréats sera prise au plus tard 3 mois après chaque relevé de 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...) — 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, éventuellement 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

Le coût total du projet (dépenses éligibles) doit être de 5 millions d'euros minimum pour les projets individuels ou collaboratifs³.

Toutefois, ce seuil est abaissé à 2 millions d'euros 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 (dans le cas d'un projet collaboratif, la part des dépenses présentées par les grandes entreprises partenaires ne peut représenter plus de la moitié de l'assiette totale des dépenses).

- Respect de l'objet de l'AMI

Les projets ne correspondant 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. Il devra être complet, au format demandé.

4.1.1 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.

³ Les projets collaboratifs dont les dépenses éligibles sont supérieures à 10 millions d'euros sont plus particulièrement attendus

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 Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) ainsi que des experts externes le cas échéant. L'instruction approfondie ne pourra débuter que lorsque le dossier de demande d'aide tel que décrit au point 2 sera jugé complet par l'opérateur désigné.

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).

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 %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

⁴ 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.

	- Implication de PME/ETI ⁵
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'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

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 suivants⁶ : Aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2030 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)

⁵ Il est attendu qu'au moins 15% du total des aides attribuées dans le cadre du CORAM bénéficie directement ou indirectement à des PME et ETI en France.

Frais connexes	Montant forfaitaire de dépenses: - 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'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.</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 référence⁷.

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 moyen d'intensité de l'aide sont les suivants :

Taille de l'entreprise	Taux d'aide moyen (*)
Grande Entreprise (GE)	30%
Entreprise de Taille Intermédiaire (ETI)	
Moyenne Entreprise (PME)	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%) 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.

⁷ 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.

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 remboursable⁸. 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&D⁹.

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 ¹⁰
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 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

⁸ Dans le cas général, la part de subvention sera de 60% de l'aide totale.

⁹ 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.

¹⁰ 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.