



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**bpi**france



## **Appel à projets « Soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants »**

L'appel à projets est ouvert<sup>1</sup> jusqu'au 15 mai 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris).

Deux relèves sont prévues :

- 29 mars 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)
- 15 mai 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)

Les porteurs de projets sont invités à déposer leur dossier de candidature en ligne sur la plateforme de Bpifrance [Accueil - Picxel | Extranet des Projets Innovants Collaboratifs \(bpifrance.fr\)](#)

**APPEL À PROJETS**  
Lundi 6 février 2023



<sup>1</sup> Sous réserve de la publication au Journal officiel de l'arrêté de la Première ministre approuvant le présent cahier des charges.

# Sommaire

	.....10
	• ..... Confidentialité et communication .....10
<b>Contexte et objectifs de l’AAP 3</b>	
• • Le plan d’investissement France 2030..... 3	
• • ..... Objectifs de l’AAP ..... 3	
<b>Projets attendus..... 4</b>	
• • Nature des projets et typologie des porteurs ..... 4	
• • ..... Dépenses éligibles ..... 5	
<b>Conditions et nature du financement..... 7</b>	
• • ..... Intensités d’aides ..... 7	
• • ..... Articulation avec les autres dispositifs France 2030 ..... 7	
• • ..... Modalités d’aides et de remboursement des avances récupérables ..... 7	
<b>Critères et processus de sélection ..... 8</b>	
• • ..... Critères d’éligibilité ..... 8	
• • ..... Critères de sélection ..... 8	
• • ..... Label pôle de compétitivité ..... 9	
• • ..... Processus de sélection ..... 10	
<b>Mise en œuvre et suivi des projets ..... 10</b>	
• • ..... Contractualisation	
<b>Annexe 1 : Volets thématiques ..... 12</b>	
<b>Annexe 2 : Critères de performance environnementale ..... 16</b>	
<b>Annexe 3 : Critères relatifs à l’abandon des retours financiers de l’Etat..... 18</b>	
<b>Annexe 4 : Intensités d’aides maximales ..... 20</b>	

# Contexte et objectifs de l'Appel à projets (AAP)

## Le plan d'investissement France 2030

- ✓ **Traduit une double ambition** : transformer durablement des secteurs clefs de notre économie (agriculture-alimentation, énergie, automobile, aéronautique ou encore espace) par l'innovation technologique, et positionner la France non pas seulement en acteur, mais bien en leader du monde de demain. De la recherche fondamentale, à l'émergence d'une idée jusqu'à la production d'un produit ou d'un service nouveau, France 2030 soutient tout le cycle de vie de l'innovation jusqu'à son industrialisation.
- ✓ **Est inédit par son ampleur et ses objectifs ambitieux** : 54 Mds € seront investis pour que nos entreprises, nos universités, nos organismes de recherche, réussissent pleinement leurs transitions dans ces filières stratégiques. L'enjeu est de leur permettre de répondre de manière compétitive aux défis écologiques et d'attractivité du monde qui vient, et faire émerger les futurs champions de nos filières d'excellence. France 2030 est défini par deux objectifs transversaux, consistant à consacrer 50 % de ses dépenses à la décarbonation de l'économie, et 50% à des acteurs émergents, porteurs d'innovation, et par un principe d'exclusion systématique des projets qui causeraient un préjudice important à l'environnement (cf. annexe 2).
- ✓ **Sera mis en œuvre collectivement** : pensé en concertation avec les acteurs économiques, académiques, locaux, nationaux et européens pour en déterminer les orientations stratégiques et les actions phares. Les porteurs de projets sont invités à déposer leur dossier via des procédures ouvertes, exigeantes et sélectives pour bénéficier de l'accompagnement de l'Etat.
- ✓ **Est piloté par le Secrétariat général pour l'investissement** pour le compte de la Première ministre, en lien avec les ministères concernés, et mis en œuvre par l'Agence de la transition écologique (ADEME), l'Agence nationale de la recherche (ANR), Bpifrance et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

Plus d'informations sur : <https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-pour-l-investissement-sgpi>

## Objectifs de l'AAP

Le Président de la République a annoncé le 12 octobre 2021 un plan « France 2030 » d'une ampleur de 54 milliards d'euros, en réponse aux grands défis d'aujourd'hui, en tête desquels figure la transition écologique.

La réussite de la profonde transformation à laquelle doit faire face la filière automobile<sup>2</sup> nécessite des investissements considérables en matière de R&D et de transformation des outils de production pour se positionner dans la chaîne de valeur du véhicule du demain et s'adapter aux mutations sans précédent que connaît la filière automobile.

C'est pourquoi le Gouvernement a décidé un soutien massif dans le cadre de France 2030 avec une

<sup>2</sup> Par « Automobile », on entend les types de véhicules routiers suivants : voitures particulières, véhicules utilitaires, véhicules industriels, bus et cars

enveloppe de 2,6 milliards d'euros de nouveaux crédits, pour accompagner dans la durée les besoins de transformations profondes et rapides de la filière pour accélérer la transition vers le véhicule de demain, qui se veut décarboné, sobre, connecté, performant, autonome et accessible.

L'objectif de cet appel à projets (AAP) est de soutenir les efforts d'investissement productif de la filière automobile (qui s'entend selon le périmètre actuel du CSF Automobile)<sup>3</sup> entre 2023 et 2026 pour :

- Permettre de produire en France, à l'horizon 2030, au moins 2 millions de véhicules électriques par an ;
- Maîtriser la conception et l'industrialisation des composants du véhicule de demain (batteries, hydrogène, électronique, briques technologiques du véhicule autonome et connecté, etc.) ;
- Accélérer les investissements de modernisation et de diversification des sous-traitants et faire émerger un tissu industriel amont compétitif, innovant, résilient, ancré dans nos territoires et créant des emplois d'avenir.

## Projets attendus

### Nature des projets et typologie des porteurs

Le présent AAP est ouvert aux entreprises de toute taille présentant un projet susceptible d'appartenir à l'un des 5 volets suivants :

- **Volet 1 : développement et assemblage des véhicules de demain ;**
- **Volet 2 : production des principaux composants et équipements du véhicule de demain ;**
- **Volet 3 : production des infrastructures de recharge et d'avitaillement pour les véhicules électriques à batterie et à hydrogène ;**
- **Volet 4 : diversification des sous-traitants automobile ;**
- **Volet 5 : projets d'amélioration de la performance environnementale des procédés et sites de production**

**Le périmètre retenu pour chacun des volets est détaillé en Annexe 1 : Volets thématiques du présent cahier des charges.**

Le présent AAP vise à soutenir des projets d'investissement productif (volets 1 à 5) et des projets incluant une composante de RDI le cas échéant (volets 1 et 4). Les projets devront être structurants pour les entreprises et plus largement, pour la filière automobile française.

Les projets attendus sont des projets compétitifs et transformants, que ce soit en termes d'usage, de choix technologique ou de procédé, d'exploitation et qui, à ce titre, présentent un niveau de risque important. Ils contribuent au renforcement de la souveraineté française et européenne et de la résilience des modèles économiques, ainsi qu'à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Une attention particulière sera accordée aux projets portés par les acteurs émergents, qui cherchent à industrialiser des solutions dans les domaines technologiques qui seront essentiels à la mobilité routière de demain, notamment les nouvelles briques technologiques telles que les moteurs

<sup>3</sup> La filière automobile comprend les acteurs suivants : constructeurs automobile, véhicules poids lourds, bus et autocars ; équipementiers et fournisseurs de rang 1 ; entreprises industrielles travaillant pour partie pour l'industrie automobile (mécanique, plasturgie, emboutissage, fonderie, etc...) ; Ensemble des acteurs de la R&D (pôle compétitivité, organisme de recherche publique,) ; services automobile.

électriques, l'électronique de puissance, les batteries, l'hydrogène, les nouveaux matériaux, la mobilité automatisée et connectée, l'innovation pour les services de l'automobile, les nouveaux procédés, etc.

**Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus** (application du principe DNSH – *Do No Significant Harm*<sup>4</sup> ou « absence de préjudice important » - cf. **Annexe 2 : Critères de performance environnementale 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).

Les projets attendus présentent une assiette de dépenses éligibles de :

- au moins 1 million d'euros pour les projets individuels ;
- au moins 2 millions d'euros pour les projets collaboratifs.

**Cet appel à projets s'adresse aux entreprises de toute taille.**

Aucune aide de moins de 500 000 € ne sera attribuée à une entreprise relevant de la catégorie « Grande entreprise ». Toute dérogation à cette règle devra faire l'objet d'une demande préalable soumise à l'avis du Comité de pilotage ministériel.

## Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet (hormis les frais généraux qui sont calculés par un forfait égal à 20% max. des dépenses de personnel). Seuls sont éligibles les investissements réalisés en France et non-engagés avant le dépôt de la demande d'aide.

Les dépenses éligibles doivent principalement consister en des investissements dans des actifs corporels et incorporels se rapportant à du développement industriel.

### (i) Dépenses de R&D

Type de dépenses	Principes
Salaires et charges	Salaires chargés du personnel du projet (non environnés) appartenant aux catégories suivantes : chercheurs (post-doc inclus), ingénieurs, techniciens.
Frais connexes	Montant forfaitaire des dépenses de personnel (salaires chargés non environnés) et/ou d'équipements (amortissements), selon les cas.
Coûts de sous-traitance	Coûts de prestations utilisées exclusivement pour l'activité du projet, y compris évaluation et estimation des impacts sociétaux et environnementaux. (cible : 30% max des coûts projet dans le cas général)
Contribution aux amortissements	Coûts d'amortissements comptables des instruments et du matériel de R&D 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.

<sup>4</sup> Au sens de l'article 17 du règlement sur la taxonomie (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).

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)

Les travaux de R&D représentant moins de 5 % de l'assiette de dépenses du projet ou ayant une contribution faible au projet ont vocation à être pris en charge soit directement par les entreprises, soit en sous-traitance.

### **(ii) Dépenses d'investissements productifs**

Pour les autres projets d'investissements productifs, les dépenses éligibles doivent principalement consister en des investissements dans des actifs corporels et incorporels se rapportant à du développement industriel. Par exemple : financement d'infrastructures, immobilisations incorporelles (brevets, licences...), achat d'équipements et de machines, dépenses d'industrialisation, dépenses d'amélioration énergétique et environnementale des outils de production et dépenses de prestation de conseil associées. Les dépenses éligibles liées aux infrastructures, seront limitées à 20% des dépenses éligibles totales.

Les coûts liés à la location d'actifs corporels peuvent être pris en compte lorsque le contrat prend la forme d'un crédit-bail et prévoit l'obligation, pour le bénéficiaire de l'aide, d'acheter le bien à l'expiration du contrat de bail. En tout état de cause, seuls les loyers sur la durée du projet pourront être éligibles à un financement et le contrat de location devra être signé après la date de prise en compte des dépenses éligibles.

### **(iii) Dépenses d'investissement en faveur de mesures d'amélioration de la performance environnementale**

Peuvent être éligibles les coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour aller au-delà des normes applicables de l'UE ou pour augmenter le niveau de protection de l'environnement. Ils sont déterminés comme suit :

- a) si les coûts de l'investissement dans la protection de l'environnement permettant d'aller au-delà des normes applicables de l'UE peuvent être identifiés comme investissement distinct dans les coûts d'investissement totaux, ces coûts liés à la protection de l'environnement constituent les coûts admissibles ;
- b) dans tous les autres cas, les coûts de l'investissement dans la protection de l'environnement sont déterminés par référence à un investissement similaire (solution de référence), moins respectueux de l'environnement mais respectant les normes UE, qui aurait été plausible en l'absence d'aide. La différence entre les coûts des deux investissements représente les coûts liés à la protection de l'environnement et constitue les coûts admissibles.

Les coûts non directement liés à une augmentation du niveau de protection de l'environnement ne sont pas admissibles. Les études de faisabilité du projet sont éligibles.

Peuvent être éligibles les coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour parvenir à un niveau d'efficacité énergétique supérieur. Ils sont déterminés comme suit :

- si les coûts de l'investissement dans l'efficacité énergétique peuvent être identifiés comme investissement distinct dans les coûts d'investissement totaux, ces coûts liés à l'efficacité énergétique constituent les coûts admissibles ;
- dans tous les autres cas, les coûts de l'investissement dans l'efficacité énergétique sont déterminés par référence à un investissement similaire, favorisant moins l'efficacité énergétique, qui aurait été plausible en l'absence d'aide. La différence entre les coûts des deux investissements représente les coûts liés à l'efficacité énergétique et constitue les coûts admissibles.

Les aides ne sont pas autorisées lorsque les améliorations sont réalisées afin de garantir que les entreprises se conforment à des normes de l'UE qui ont déjà été adoptées, même si elles ne sont pas encore entrées en vigueur.

## Conditions et nature du financement

### Intensités d'aides

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

Il est notamment fait application des régimes d'aide suivants, adoptés sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020 et 2021/1237 du 23 juillet 2021 publié au JOUE du 29 juillet 2021 :

- Régime cadre exempté de notification n°SA.103603 relatif aux aides à finalité régionale (AFR) pour la période 2022-2027;
- Régime cadre exempté de notification n°SA.100189 relatif aux aides aux PME notamment les mesures relatives à l'investissement en faveur des PME pour la période 2014-2023 et ses éventuelles prochaines modifications ;
- Régime cadre exempté de notification n°SA.58995 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) pour la période 2014-2023 et ses éventuelles prochaines modifications ;
- Régime n°SA.102230 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) dans le cadre de la relance ;
- Régime cadre exempté de notification n°SA.59108 relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2023 et ses éventuelles prochaines modifications ;
  - Mesures relatives aux aides à l'investissement permettant aux entreprises d'aller au-delà des normes de protection environnementale de l'UE ou d'augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes de l'UE ;
  - Aides à l'investissement en faveur des mesures d'efficacité énergétique ;
  - Aides à l'investissement en faveur du recyclage et du réemploi des déchets.
- Régime temporaire n°SA.102077 relatif aux aides temporaires destinées à soutenir l'investissement en vue d'une reprise durable et ses éventuelles prochaines modifications.

Les intensités d'aides maximales sont décrites à [l'Annexe 4 du présent cahier des charges](#).

### Articulation avec les autres dispositifs France 2030

Le présent AAP s'articule avec les dispositifs de soutien de France 2030. Les projets déposés dans le cadre de cet AAP pourront faire l'objet d'une réorientation vers les autres AAP de France 2030 (notamment l'AAP CORAM ou les AAP des stratégies nationales d'accélération) sans qu'il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier, ce qui n'exclut pas que des compléments puissent être demandés au porteur du projet.

### Modalités d'aides et de remboursement des avances récupérables

**L'aide sera constituée d'une part de subvention (70% de l'aide) et d'une part sous forme d'avances récupérables (30% de l'aide). L'Annexe 3 : Critères relatifs à l'abandon des retours financiers de l'Etat du présent cahier des charges détaille les conditions applicables.**

Les modalités de retour financier vers l'Etat sont précisées dans les conditions générales et particulières du contrat signé entre Bpifrance et le bénéficiaire des aides.

Le remboursement des avances récupérables prend en règle générale la forme d'un échancier forfaitaire sur plusieurs annuités, tenant compte des prévisions d'activité du bénéficiaire. Le montant des échéances de remboursement intègre un taux d'actualisation, basé sur le taux de référence et d'actualisation fixé par la Commission européenne à la date d'octroi de l'aide, lequel est majoré de 100 points de base. Ce taux peut être ajusté à la hausse en cas d'évolution des modalités de remboursement.

Par décision du Comité de pilotage ministériel « Transport » de France 2030, il peut être procédé à un abandon de créances sur les avances récupérables selon les critères mentionnés dans l'Annexe 3 : Critères relatifs à l'abandon des retours financiers de l'Etat. Cette décision intervient en fin de projet et s'appuie sur des justifications étayées des bénéficiaires.

En cas de fermeture de l'établissement lieu d'accueil du projet **dans un délai de trois années** à compter de la fin du projet, le bénéficiaire devra la notifier à Bpifrance. La fermeture du site pourra donner lieu à un reversement d'un montant maximum à hauteur de l'aide perçue.

## Critères et processus de sélection

### Critères d'éligibilité

Pour être éligible, un projet doit :

- être complet au sens administratif : dossier allégé lors du pré-dépôt et dossier complet pour le second dépôt en vue de l'instruction approfondie du projet<sup>5</sup> ;
- satisfaire les contraintes indiquées aux paragraphes précédents, notamment en termes de montant d'assiette de dépenses ;
- être composé uniquement de partenaires éligibles à recevoir des aides publiques (en particulier, ne pas faire l'objet d'une procédure judiciaire, ne pas avoir le statut d'entreprise en difficulté) ;
- proposer une assiette éligible de travaux qui ne fait pas ou n'a pas fait l'objet de financements par l'État, les collectivités territoriales, l'Union européenne ou leurs agences ;
- lister l'ensemble des aides accordées ou sollicitées sur les trois dernières années pour les projets de R&D menés par chaque partenaire et soutenus par la puissance publique (européenne, nationale, territoriale), en précisant les montants des programmes de R&D et les montants des aides accordées, afin d'apprécier la capacité financière des partenaires à mener à bien le projet ;
- présenter les éléments d'évaluation de la performance environnementale du projet (cf. dossier de candidature – Grilles d'impact).

### Critères de sélection

Les dossiers seront notamment évalués selon les critères indiqués dans le tableau ci-après, ainsi qu'à

<sup>5</sup> Dans certains cas, des documents complémentaires pourront être demandés afin de déterminer le statut du partenaire et les modalités d'aide applicables.



l'aune des critères fixés par la réglementation applicable en matière d'aides d'Etat.

CRITÈRES	PRÉCISIONS
Caractère innovant ou transformant du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour les projets de RDI : projet profondément innovant qui va au-delà de l'état de l'art, que ce soit en termes d'usage, de choix technologique ou de procédé et qui, à ce titre, présentent un niveau de risque important.</li> <li>- Projet qui vise à se démarquer de l'offre existante ou la tendance observée.</li> </ul>
Pertinence du modèle d'affaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accès aux marchés et description du modèle d'affaires (produits et services envisagés / segments de marchés).</li> <li>- Plan d'affaires et hypothèses étayés : le cas échéant analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt.</li> </ul>
Impacts socio-économiques sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afin d'apprécier l'écosystème dans lequel s'insère le projet, il est attendu une liste détaillée des fournisseurs français et/ou européens, qui seront impliqués dans le projet par le bénéficiaire et une explication relative à cet écosystème. En cas d'achats auprès de fournisseurs établis hors de l'Union Européenne, le porteur expliquera également ce choix notamment au regard du contenu carbone.</li> <li>- Contribution à la mobilité dans les zones peu denses, les ZFE et intercommunalités voisines aux ZFE.</li> <li>- Perspectives de création ou maintien de l'emploi dans la durée.</li> <li>- Retombées socio-économiques et capacité d'entraînement des sous-traitants de la filière automobile.</li> <li>- Caractère structurant du projet pour la filière automobile et degré d'exposition du porteur à la transition en cours au sein de la filière. Une attention particulière sera accordée aux projets, visés par la section 3.3 du régime d'aide temporaire n°SA.102077, portés par des entreprises historiquement spécialisées dans la fabrication de composants pour les groupes motopropulseurs thermiques.</li> <li>- Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux.</li> </ul>
Impact environnemental	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Démonstration qualitative sur les 6 axes de la taxonomie et quantitative autant que possible (justification nécessaire si non pertinent) 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 2 du présent cahier des charges).</li> </ul>
Plan de financement	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incitativité de l'aide.</li> <li>- Description des modalités de financement du projet.</li> <li>- Capacité à mener à terme le projet.</li> </ul>
Montage du Projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gouvernance, planning et jalons décisionnels, gestion des risques, description des coûts du projet, clarté de la rédaction.</li> </ul>
Contribution à la transition écologique des territoires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Idéalement, le projet fait la démonstration de sa contribution à la transition écologique (dont décarbonation) d'autres secteurs industriels français : logistique, transports collectifs de personnes, santé.</li> </ul>
Stratégie industrielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Au-delà des questions spécifiques au projet, le porteur sera aussi interrogé sur la stratégie industrielle à moyen et long terme de l'entreprise et son adéquation avec les mutations du secteur automobile (notamment la réduction de l'exposition de l'entreprise aux activités de motorisations thermiques émettrices de CO2).</li> </ul>

## Label pôle de compétitivité

Le projet peut être labellisé, au choix du porteur, par un ou plusieurs pôle(s) de compétitivité. Cette labellisation est facultative pour répondre au présent appel à projets. La labellisation constitue un acte de reconnaissance par un pôle de compétitivité de l'intérêt du projet par rapport aux axes stratégiques du pôle, à l'écosystème et à ses cibles marché. La labellisation permet de confronter la pertinence du

projet à la vision d'experts reconnus. Elle peut aussi permettre un accompagnement du porteur du projet dans sa démarche de définition et de structuration du projet, et améliorer ses chances de succès.

La labellisation du projet par un pôle de compétitivité est une information prise en compte dans le processus de sélection des projets et portée à la connaissance des membres du jury. La labellisation et le rapport du comité de labellisation du pôle doivent se faire selon les critères du présent cahier des charges.

## Processus de sélection

Les porteurs de projets déposent un dossier de candidature allégé (canevas disponible sur le site de Bpifrance) sous forme dématérialisée sur la plateforme de dépôt dédiée PICXEL.

Les projets sont expertisés par Bpifrance et pourront faire l'objet d'une audition en présence d'experts indépendants.

Pour les projets dont l'entrée en instruction approfondie est validée, un dossier de candidature complet (canevas disponible sur le site de Bpifrance) doit être déposé sur la plateforme de dépôt Bpifrance dans un délai donné. Une instruction approfondie est conduite par Bpifrance ; une expertise externe peut être mandatée par Bpifrance pour éclairer cette instruction en tant que de besoin.

La décision finale d'octroi de l'aide est prise par la Première ministre sur proposition du Comité de pilotage ministériel « Transports » de France 2030 et après avis du Secrétariat général pour l'investissement.

# Mise en œuvre et suivi des projets

## Contractualisation

Le contrat d'aide 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.

Si l'exposition de l'entreprise aux motorisations thermiques est supérieure à 30% (en part de chiffre d'affaires annuel), les projets lauréats devront transmettre à Bpifrance leur plan de transformation<sup>6</sup>.

Le contrat d'aide est signé dans le cas général dans un délai de 4 mois à compter de la décision de la Première ministre, sous peine de perte du bénéfice de la décision d'aide.

## Confidentialité et communication

Bpifrance s'assure que les documents transmis sont soumis à la plus stricte confidentialité et ne sont

<sup>6</sup> Dès le versement de la 2<sup>ème</sup> tranche de l'aide, le document attendu sera synthétique, et devra couvrir de manière argumentée et cohérente les dimensions suivantes (un support méthodologique pourra être discuté lors de la signature de la convention) :

- Diagnostic de la position de l'entreprise et analyse des activités à risque en lien avec l'électrification des véhicules ou les autres mutations du secteur (dont quantification des trajectoires de baisse d'activité prévisionnelle, niveau d'exposition du ou des différents sites)
- Définition des priorités stratégiques pour compenser ou s'adapter à cette baisse d'activité prévisionnelle (ex. développement de nouveaux marchés liés au véhicule électrique, diversification hors automobile, consolidation, etc.)
- Description des leviers opérationnels à activer à court et moyen terme et implications en termes d'investissement industriels et RDI, de besoins en financement et d'organisation (dont recrutements et évolution de l'empreinte industrielle de l'entreprise)

communiqués que dans le cadre de l'expertise et de la gouvernance de France 2030. L'ensemble des personnes ayant accès aux dossiers de candidature est tenu à la plus stricte confidentialité.

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 anonymisés et dans le respect du secret des affaires. Toute autre communication est soumise à l'accord préalable du bénéficiaire.

Une fois le projet sélectionné, chaque bénéficiaire soutenu par France 2030 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.

# Annexe 1 : Volets thématiques

## Volet 1 : Projets de développement et d'assemblage des véhicules de demain

Ce volet vise à soutenir les projets de transition et de développement des capacités industrielles ainsi que l'installation de nouvelles usines ou micro-usines pour produire des véhicules légers<sup>7</sup> et lourds<sup>8</sup> électrifiés<sup>9</sup>, connectés et/ou automatisés. Les motorisations compatibles avec ces véhicules sont les motorisations électriques à batterie ou à hydrogène). Ce volet pourra également couvrir des catégories de rétrofit de véhicules pertinentes<sup>10</sup>, dans la mesure où les porteurs démontrent la compétitivité de leur offre. Ce volet adresse en priorité les profils constructeurs, quelle que soit leur taille.

Les projets pourront comporter :

- (i) des dépenses de développement relatives à cette mutation industrielle vers le véhicule de demain, avec notamment la conception et le développement des plateformes et des pièces adaptées aux nouveaux véhicules et aux nouvelles chaînes de traction (électrique à batterie et à hydrogène, etc.) ;
- (ii) des dépenses relatives à l'installation de nouveaux sites industriels (usines ou micro-usines), à l'augmentation des capacités de production (élargissement des usines ou installation de nouvelles lignes de production) ou à l'adaptation des outils industriels existants pour la production de ces véhicules. Seront prises en compte également les dépenses relatives au lancement des productions en série des nouvelles silhouettes<sup>11</sup>.

## Volet 2 : Projets de production des principaux composants et équipements du véhicule de demain

Les projets attendus sur ce volet concernent les investissements industriels automobile visant à développer (i) les capacités de production, à améliorer significativement (ii) la compétitivité des sites (dont modernisation significative<sup>12</sup>, adaptation aux nouveaux standards et chaînes de valeur du véhicule électrique, adaptation des sites mécaniques des constructeurs aux marchés du véhicule électrique, consolidation<sup>13</sup>), ou à développer (iii) des nouveaux modèles de production (décentralisés, micro-usine), pour le développement et/ou la production des éléments suivants :

- **Pièces et composants spécifiques rentrant dans la chaîne de traction des véhicules, notamment :**
  - les groupes motopropulseurs électriques : moteurs électriques, transmissions, calculateurs associés et des autres organes électromécaniques (réducteurs, carters, autres pièces du groupe motopropulseur électrique, etc.) ;
  - les batteries et leurs intrants stratégiques : ce volet visera notamment à encourager les investissements productifs concernant (i) les cellules et modules de batteries (en priorité

<sup>7</sup> Véhicules particuliers et utilitaires légers. Les véhicules intermédiaires sont également éligibles.

<sup>8</sup> Engins routiers : bus, autocars, camions, bennes à ordures, etc.

<sup>10</sup> Véhicule particuliers, utilitaires légers et véhicules lourds

<sup>11</sup> Une attention particulière sera accordée aux véhicules des segments A, B et C

<sup>12</sup> Concerne la modernisation industrielle des sites de production, mais aussi leur transformation numérique (dont cybersécurité).

<sup>13</sup> Projets d'investissements menés dans le cadre de la consolidation ou de la reprise d'activités industrielles présentant un enjeu stratégique en matière d'emploi et/ou de technologie. Ces projets peuvent impliquer des travaux d'investissement au titre d'opérations de consolidation industrielle ou des opérations de mutualisation des moyens de production

sur les technologies NMC, LFP, LMP et autres batteries à électrolytes solides) voire également d'autres chimies pertinentes pour la filière, (ii) les packs batteries adaptés aux différents marchés des véhicules légers et lourds, et enfin (iii) les matériaux nécessaires à la fabrication de ces batteries en dehors des métaux critiques (matériaux haute performance, polymères avancés...), y compris issus de la filière de recyclage, les modules électroniques pour l'automobile et leurs systèmes : modules électroniques de génération actuelle et futures technologies à grands gaps (GaN & SiC) ainsi que leurs systèmes (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. L'installation ou l'augmentation des capacités de production de ces systèmes seront également visées par ce volet.

- les composants des véhicules<sup>14</sup> hydrogène : ce volet soutiendra des projets visant la production de tels véhicules et de leurs composants clés, qu'il s'agisse des composants hydrogène pour une motorisation électrique, des composants électroniques associés ou de réservoirs.
- **Les composants du véhicule automatisé et connecté** : les projets attendus sur ce volet porteront sur la production des composants matériels dits « hardware », tels que les capteurs et actionneurs (ex. caméras, radars, lidars, GNSS, puces électroniques, micro-processeurs), la composante logicielle, la plateforme informatique, les interfaces homme-système, les solutions de connectivité. A noter que cet AAP n'a pas vocation à financer le développement des infrastructures routières.
- **Les machines, outillages, équipements de procédés et de mesure des sites industriels du véhicule de demain** (ex. pour les sites automobile des véhicules électriques légers ou lourds, micro-usines de véhicules intermédiaires).
- **Les autres pièces et composants, non spécifiques aux nouvelles motorisations mais non dépendantes des motorisations thermiques et ayant un impact significatif pour la compétitivité de la filière** : ce volet vise à soutenir, par exemple, la fabrication des principales pièces et fonctions volumineuses avec des coûts logistiques élevés (ex. sièges, planches de bord, panneaux de portes, pare-chocs, etc.) mais aussi d'autres composants clés pour le véhicule (ex. sécurité, suspension, freins de nouvelle génération, etc.), tout particulièrement répondant aux critères de sobriété en termes de matériaux, d'allègement de véhicules et de recyclabilité. Pour cette catégorie de projets, une attention forte sera portée aux perspectives d'activité et de compétitivité du site à moyen et long termes.

Les projets pourront, le cas échéant, comporter des dépenses de développement relatives à la conception de ces composants.

### Volet 3 : Projets de production des systèmes de recharge et d'avitaillement pour les véhicules électriques à batterie et à hydrogène

Cet AAP soutiendra également les projets d'investissement, notamment l'installation de nouvelles usines ou de nouvelles lignes de production, visant à produire en France des infrastructures de recharge électrique innovantes ou à forte puissance de recharge à destination des véhicules légers et lourds : déploiement de nouveaux services énergétiques répondant notamment aux exigences de la future norme 15118 (*plug and charge* et recharge intelligente dite « Smart Charging »), de nouveaux

<sup>14</sup> En priorité les véhicules utilitaires ou lourds

services émergents tels que la bidirectionnalité de la recharge (*Vehicle-to-Grid*), la recharge dynamique et la recharge automatisée. Il pourra également soutenir des projets d'investissement visant à produire des stations d'avitaillement en hydrogène dédiées à la mobilité intensive.

Les projets pourront, le cas échéant, comporter certaines dépenses de développement relatives à la conception de ces composants (hardware et software).

## Volet 4 : Soutien à la diversification des sous-traitants automobile

Dans la continuité de l'AAP « [Soutien aux projets de diversification des sous-traitants de filière automobile](#) », ce volet vise à soutenir les projets d'investissement qui contribuent à réduire la dépendance aux marchés automobile de sous-traitants fortement exposés aux mutations du secteur, notamment à la fin de vente, en 2035, des véhicules émetteurs de CO<sub>2</sub>.

Les projets soutenus par ce volet doivent permettre aux entreprises de développer leurs activités sur un autre secteur que l'automobile (ex. secteurs ferroviaire, naval, médical, aéronautique, énergie, maritime, mobilités actives et partagées etc.).

Les projets de diversification attendus intéressent également les enjeux de développement industriels des moyens de mobilité urbaine et nouvelles mobilités actives hors automobile intégrant micromobilité, vélo, cyclo-logistique cargo, MaaS, véhicules intermédiaires. NB : Les projets de diversification vers l'automobile (notamment vers le véhicule électrique) sont éligibles mais correspondent au volet 2 du présent AAP.

Les entreprises ciblées par ce volet devront avoir réalisé au moins 40% de leur chiffre d'affaires dans la filière automobile en moyenne au cours des deux dernières années pour être éligibles. Une attention particulière sera accordée aux projets de diversification des entreprises historiquement spécialisées dans la fabrication de composants pour les groupes motopropulseurs thermiques.

Le secteur visé par la diversification doit, d'une part, être nouveau pour l'entreprise ou représenter une part encore limitée de son chiffre d'affaires, inférieur à 30% en moyenne sur les deux dernières années<sup>15</sup>, et, d'autre part, le projet doit permettre l'augmentation significative de cette part (au moins +10 pts en part du chiffre d'affaires).

A noter qu'un investissement lié à la modernisation, l'adaptation ou l'augmentation des capacités d'une ligne de production dédiée à une activité hors automobile peut être considéré comme éligible s'il est spécifique aux nouveaux secteurs visés<sup>16</sup>.

Le changement de code NAF/NACE du bénéficiaire n'est pas un prérequis du dispositif.

## Volet 5 : projets d'amélioration de la performance environnementale des procédés et sites de production

Ce volet<sup>17</sup> vise en particulier à soutenir des projets d'investissement permettant :

- aux entreprises d'aller au-delà des normes de protection environnementale de l'UE ou d'augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes de l'UE ;

<sup>15</sup> Si le projet concerne une innovation (produit ou procédé) ambitieuse ou différenciante par rapport à l'activité actuelle du porteur sur ce secteur, le seuil des 30% d'activité actuelle peut être dépassé

<sup>16</sup> Les projets ciblant le marché des engins roulants ou non roulants hors automobile (ex. véhicules militaires, engins agricoles, autres engins « off-road » notamment BTP, deux-roues non motorisés ou motorisés) peuvent être considérés comme des marchés de « diversification hors automobile ». Inversement, ces marchés ne sont donc pas à inclure dans le calcul du chiffre d'affaires dans la filière automobile de l'entreprise.

<sup>17</sup> Ce volet s'articule avec les dispositifs de soutien des stratégies nationales « économie circulaire » et « Décarbonation de l'industrie ». Les projets déposés dans le cadre de cet AAP pourront faire l'objet d'une réorientation vers les autres AAP de France 2030 sans qu'il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier, ce qui n'exclut pas que des compléments puissent être demandés au porteur du projet.

- des investissements en faveur des mesures d'efficacité énergétique ;
- des investissements en faveur du recyclage et du réemploi des déchets.

Les sites soutenus doivent avoir une activité d'au moins 20% dans la filière automobile.

Les projets attendus concernent notamment les investissements suivants :

- Projets entraînant des économies d'énergie ou une décarbonation du site de production (procédés ou utilités).
- Autres projets contribuant à réduire l'impact environnemental du site de la production (ex. économie circulaire, usage plus efficace des ressources, réduction des déchets et recyclage des chutes de production, réduction des pollutions industrielles, réduction des consommations d'eau, etc.).
- Projets contribuant à améliorer la performance environnementale des pièces, composants produits ou gammes (ex. allègement des pièces, intégration des matériaux biosourcés ou recyclés, mesure et traçabilité carbone, etc.).

## Annexe 2 : Critères de performance environnementale

Conformément aux engagements pris par le Gouvernement, un projet causant un préjudice important à l'environnement ne peut bénéficier de financements publics. En conséquence, le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l'appel à projets : la « grille d'impact » constitue un élément obligatoire constitutif du dossier de candidature.

### 1/ Impacts à évaluer

Les projets déposés doivent présenter une évaluation de leurs impacts sur l'ensemble du cycle de vie des produits et services proposés sur six axes qui ont été énoncés par la réglementation européenne<sup>18</sup> « Taxonomie verte » :

- l'atténuation du changement climatique (par exemple : un système de motorisation hybride pour poids lourds réduisant fortement les émissions de gaz à effet de serre et satisfaisant, par ailleurs, aux autres axes définis par le présent paragraphe) ;
- l'adaptation au changement climatique (par exemple : un système de climatisation de l'habitable satisfaisant, par ailleurs, aux autres axes définis par le présent paragraphe) ;
- l'utilisation durable et la protection des ressources aquatiques et marines ;
- la transition vers une économie circulaire (par exemple : des sièges constitués intégralement de matériaux recyclés et recyclables satisfaisant, par ailleurs, aux autres axes définis par le présent paragraphe) ;
- la prévention et la réduction de la pollution (par exemple : des dispositifs de freinage moins émissifs de particules lors du freinage satisfaisant, par ailleurs, aux autres axes définis par le présent paragraphe) ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes (par exemple : des batteries fonctionnant avec des substances chimiques moins nocives pour l'environnement satisfaisant, par ailleurs, aux autres axes définis par le présent paragraphe).

Par ailleurs, deux axes relatifs à la sobriété et la résilience devraient faire partie de l'auto-évaluation des porteurs de projets dans le cas où leurs projets présentent les caractéristiques permettant de mesurer :

- la réduction de la consommation d'énergie ;
- les consommations prévues en « matières premières critiques », dont la liste est régulièrement actualisée par la Commission européenne<sup>19</sup>.

### 2/ Indicateurs retenus Le choix de ce véhicule devra être représentatif de la concurrence attendue.

Pour chaque axe, il appartient au porteur de projet d'argumenter ses choix relatifs aux indicateurs

<sup>18</sup> 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'Union européenne le 22 juin 2020.

<sup>19</sup> Liste définie à ce jour par la Communication 2020/474 de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions « Résilience des matières premières critiques : la voie à suivre pour un renforcement de la sécurité et de la durabilité ». Cette liste comprend l'antimoine, la baryte, la bauxite, le béryllium, le bismuth, le borate, le caoutchouc naturel, le cobalt, le charbon à coke, le gallium, le germanium, le graphite naturel, l'hafnium, l'indium, le lithium, le magnésium, le niobium, les platinoïdes, le phosphate naturel, le phosphore, le scandium, le silicium métal, le spath fluor, le strontium, le tantale, les terres rares légères, les terres rares lourdes, le titane, le tungstène et le vanadium. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A52020DC0474&from=EN>



retenus. Ainsi, par exemple, un projet peut contribuer à l'atténuation du changement climatique, soit par une baisse globale des émissions de CO<sub>2</sub>, soit par une baisse de la quantité d'énergie requise pour la production, l'utilisation ou le recyclage en fin de vie d'un produit. De même, la prévention et la réduction de la pollution peuvent résulter, par exemple, de la masse de déchets évités tout au long du cycle de vie du produit.

De plus, une évaluation de l'empreinte carbone sur le cycle de vie<sup>20</sup> des procédés et/ou produits sera exigée aux lauréats de cet appel à projets et constituera une condition au deuxième versement.

### **3/ Quantification des indicateurs retenus**

Pour chaque indicateur, des résultats quantitatifs doivent être proposés dès lors qu'une telle évaluation est possible (pour les axes où la quantification n'est pas pertinente, une justification doit être fournie au sein de la grille d'impact). Il appartient au porteur de projet :

- d'argumenter ses choix relatifs aux méthodes utilisées pour évaluer les indicateurs retenus pour chaque axe ;
- et, le cas échéant, de préciser le nom de l'auteur des analyses sur les cycles de vie (auto-évaluation ou prestataire externe).
- préciser l'origine de toutes les données utilisées dans ses analyses (notamment primaires ou secondaires)

### **4/ Comparaison de la performance environnementale du projet avec les options de référence**

Afin de pouvoir affirmer qu'un produit ou service n'a pas d'impact négatif sur l'environnement, il doit être comparé à son option de référence, c'est-à-dire à celle qui prévaudrait pour répondre au même besoin si le projet n'était pas réalisé.

En conséquence, il appartient au porteur de préciser les options de référence retenues ainsi que les écarts de performance environnementale entre ces options et le projet, dès que possible, et sur les impacts environnementaux cités *supra* les plus pertinents.

Par exemple, s'il s'agit de produire un nouveau véhicule, on comparera son empreinte environnementale à un véhicule existant permettant de répondre au même besoin. Le choix du véhicule existant devra être représentatif de la concurrence attendue.

---

<sup>20</sup> L'approche *cradle-to-gate* pourra être privilégiée pour les sous-traitants, tandis que les constructeurs privilégieront une approche *cradle-to-grave*

## Annexe 3 : Critères relatifs à l'abandon des retours financiers de l'Etat

### a/ Performance environnementale

Un abandon de créance d'un tiers de l'avance récupérable peut être prononcé par le Comité de pilotage ministériel « Transport » de France 2030 à la clôture du projet en cas d'atteinte ou de dépassement des objectifs environnementaux prévus dans le tableau ci-dessous (conditions cumulatives) :

Projets concernés	Conditions
Tous les volets	Réalisation d'un diagnostic transition environnementale ciblant le(s) site(s) concerné(s) par le projet et déclenchement de premières actions préconisées par le diagnostic
	Démonstration d'une amélioration de l'empreinte carbone (procédés ou produits) <sup>21</sup>
Volet 5	Mesure et démonstration de l'atteinte ou du dépassement de l'objectif environnemental fixé au dépôt de projet

### b/ Performance économique

Un abandon de créance sur un tiers de l'avance récupérable peut être prononcé par le Comité de pilotage ministériel « Transport » de France 2030 en cas d'atteinte ou de dépassement des objectifs prévus dans le tableau ci-dessous (conditions cumulatives) :

Projets concernés	Conditions
Tous les volets	Atteinte des niveaux d'emplois visés par les objectifs initiaux du projet
Volet 4	Pour les projets de diversification, portés par les sous-traitants, sera aussi vérifié le chiffre d'affaires hors auto cible visé par le projet
Projets comportant une part RDI >25% de l'investissement	Mise en œuvre de la phase de production (débouché de la R&D aidée) sur un site français de la même entreprise

### c/ Innovation

Un abandon de créance sur un tiers de l'avance récupérable peut être prononcé par le Comité de pilotage ministériel « Transport » de France 2030 en cas d'atteinte ou de dépassement des objectifs prévus dans le tableau ci-dessous :

Projets concernés	Conditions
-------------------	------------

<sup>21</sup> Le cas échéant, démonstration de l'amélioration de l'empreinte carbone au cours du projet, par comparaison entre les évaluations fournies en début et en fin de projet ou la justification de la progression sur les principaux facteurs d'émissions.

<b>Tous les volets</b>	Augmentation de la part de R&D, en pourcentage de chiffre d'affaires (ou a minima démonstration de l'augmentation des efforts <sup>22</sup> de R&D de l'entreprise) entre le début et la fin du projet
------------------------	--

<sup>22</sup> Ex. lancement de projets R&D alignés avec [la feuille de route technologique de la filière automobile](#) pendant la durée du projet, augmentation des dépenses de R&D, participation à des projets collaboratifs avec d'autres acteurs de la filière et/ou du territoire, présentation de projets R&D à des AAP R&D type CORAM, etc.

## Annexe 4 : Intensités d'aides maximales

Le financement par l'Etat s'inscrit dans le cadre de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'Etat. Le taux d'aide dépendra de la nature des dépenses liées au projet et des conditions applicables pour chaque régime d'aides d'Etat mobilisés<sup>23</sup>.

Toute dépense doit, notamment, faire l'objet d'un dépôt de demande d'aide avant tout démarrage du projet<sup>24</sup>. Dans le cas contraire, ladite dépense sera considérée comme inéligible dans la mesure où le soutien au projet serait dépourvu d'effet incitatif.

Dans la mesure où une révision du Règlement UE n°651/2014 est en cours de révision, les régimes d'aide cités dans le présent appel à projets pourraient être modifiés dans le courant de l'année 2023. Les conditions applicables seront celles fixées par chaque régime au moment de l'octroi de l'aide. Néanmoins, dans le cas où les travaux démarreraient avant l'entrée en vigueur des modifications, les montants d'aides et intensités d'aide maximum ne pourront pas dépasser ceux inscrits dans le dossier de demande d'aide, ce qui conditionne l'effet incitatif des aides pour ces cas.

Le tableau ci-dessous, non exhaustif, donne des tranches globales en matière d'intensité d'aide à cadre réglementaire constant à la date de publication du présent appel à projets, et ne fixent pas les montants et taux d'aide qui seront applicables à chaque projet. Les taux d'aide et plafonds maximum sont ceux qui seront fixés par les régimes d'aide en vigueur au moment de l'octroi de l'aide, notamment suite à une potentielle révision des régimes d'aide, et sous réserve d'un non démarrage des travaux. Les informations du tableau ci-dessous sont ainsi données uniquement à titre indicatives, et ne préemptent pas sur le niveau d'aide qui sera ou non accordé aux porteurs.

Nature des travaux		Type d'entreprise	Petite entreprise <sup>25</sup>	Moyenne entreprise <sup>26</sup>	ETI et Grande entreprise
Investissements industriels <sup>27</sup>	En zone AFR	sur le fondement du régime cadre n°SA.103603	35%	25%	15% <sup>28</sup>
		sur le fondement du régime temporaire n°SA.102077	30 à 50%	20 à 40%	15% à 30 % <sup>29</sup>
	Hors zone AFR	sur le fondement du régime cadre PME n°SA.100189	20%	10%	-
		sur le fondement le fondement du régime temporaire n°SA.102077	35%	25%	15%

<sup>23</sup> Il est nécessaire de prendre en compte que les intensités annoncées doivent faire l'objet d'un examen au cas par cas des dossiers, qui doivent par ailleurs justifier de leur conformité avec le régime cadre d'aide d'Etat mobilisé.

<sup>24</sup> Le démarrage d'un projet s'entend comme : soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux. Dans le cas des rachats, le «début des travaux» est le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis.

<sup>25</sup> Entreprise de moins de 50 salariés et dont le chiffre d'affaires ou le total de bilan annuel n'excède pas 10 M€ et satisfaisant au critère d'indépendance de la recommandation 2003/361/CE de la Commission, du 6 mai 2003.

<sup>26</sup> Entreprise de moins de 250 salariés et dont le chiffre d'affaires n'excède pas 50 M€ ou dont le total de bilan annuel n'excède pas 43 M€ et satisfaisant au critère d'indépendance de la recommandation 2003/361/CE de la Commission, du 6 mai 2003 (régime N215/2009).

<sup>27</sup> Selon les régimes mobilisables lors de l'instruction des dossiers.

<sup>28</sup> Uniquement dans les cas de création d'un nouvel établissement ou de diversification d'activité au sein d'un établissement existant en zone AFR et sous réserve que celle-ci soit d'un code NACE à 4 chiffres différents de ceux dont relèvent les activités en cours sur l'établissement considéré. Les zones éligibles à une aide à finalité régionale sont listées par le décret n° 2022-968 du 30 juin 2022 relatif aux zones d'aide à finalité régionale et aux zones d'aide à l'investissement des petites et moyennes entreprises pour la période 2022-2027. Les communes listées en annexe 1 dudit décret situées dans les départements d'Ille-et-Vilaine (35), Savoie (73) et Yvelines (78) ont un taux de 10% et non 15%.

<sup>29</sup> Uniquement dans les cas de création d'un nouvel établissement ou de diversification d'activité au sein d'un établissement existant en zone AFR et sous réserve que celle-ci soit d'un code NACE à 4 chiffres différents de ceux dont relèvent les activités en cours sur l'établissement considéré.

Dépenses de recherche et développement <sup>30</sup>	<b>Pour les phases de développement expérimental</b>	<b>45 %</b>	<b>35 %</b>	<b>25 %</b>
	<b>Pour les phases de recherche industrielle</b>	<b>70%</b>	<b>60%</b>	<b>50%</b>
Aides environnementales <sup>31</sup>	<b>Efficacité énergétique sur le fondement du régime cadre <a href="#">n°SA.59108</a></b>	<b>50 à 55%</b>	<b>40 à 45%</b>	<b>30 à 35%</b>
	<b>Augmentation niveau de protection de l'environnement <a href="#">n°SA.59108</a></b>	<b>60 à 65%</b>	<b>50 à 55%</b>	<b>40 à 45%</b>

<sup>30</sup> Sur le fondement du régime cadre [n°SA.58995](#) et le cas échéant du régime n°SA.102230 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) dans le cadre de la relance qui fixe des conditions d'éligibilité plus contraignantes que le régime n°SA.58995. Les intensités peuvent être relevées pour les petites entreprises et pour les moyennes et grandes entreprises en cas de collaboration effective (entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME, ou est menée dans au moins deux Etats membres, ou dans un Etat membre et une partie contractante à l'accord EEE, et aucune entreprise unique ne supporte seule plus de 70 % des coûts admissibles ; ou entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche et de diffusion des connaissances, et ce ou ces derniers supportent au moins 10 % des coûts admissibles et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches) ou en cas de diffusion larges des résultats au moyen de conférences, de publications, de dépôts en libre accès ou de logiciels gratuits ou libres. Dans ce cas, les intensités peuvent être relevées de 15% sauf pour les projets de recherche industrielle des petites entreprises (10%)

<sup>31</sup> En zone AFR métropolitaine, les intensités sont augmentées de 5 points.



# GOUVERNEMENT

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Contacts

Les renseignements concernant le processus administratif (constitution du dossier, démarches en ligne) pourront être obtenus auprès de Bpifrance par courriel en précisant dans l'objet du message **Invest Auto** :

[aap-france2030@bpifrance.fr](mailto:aap-france2030@bpifrance.fr)

