



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**bpi**france



## **Appel à projets « CORAM 2024 »:**

### **Projets de recherche et de développement pour l'automobile et pour les services de mobilités**

L'appel à projets (ci-après « AAP ») est ouvert jusqu'au 17 septembre 2024 à 12h00 (midi heure de Paris), avec un relevé intermédiaire, le 29 février 2024 à 12h00 (midi heure de Paris).

Les candidatures déposées sont instruites jusqu'à épuisement des moyens financiers consacrés à l'appel à projets et il peut être arrêté de manière anticipée par arrêté de la Première ministre pris sur avis du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI).

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 \(bpifrance.fr\) avant la date de clôture de l'AAP.](#)

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

**APPEL À PROJETS**



# Sommaire

<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'AAP</b> .....	<b>3</b>
Le plan d'investissement France 2030 .....	3
Objectifs de l'AAP .....	4
<b>PROJETS ATTENDUS</b> .....	<b>4</b>
Nature des projets et typologie des porteurs .....	4
Priorités thématiques .....	6
<b>PROCESSUS DE SELECTION DE L'AAP</b> .....	<b>10</b>
Critères d'éligibilité .....	10
Critères de sélection .....	11
Label pôle de compétitivité .....	12
Processus de sélection .....	12
<b>CONDITIONS ET NATURE DU FINANCEMENT</b> .....	<b>13</b>
Régime d'aides et date d'éligibilité des dépenses .....	13
Aides proposées pour les activités économiques .....	14
Aides proposées pour les activités non-économiques .....	15
Dépenses éligibles .....	15
Conditions spécifiques pour les projets de plateformes mutualisées .....	16
<b>MISE EN ŒUVRE, SUIVI DES PROJETS ET ALLOCATION DES FONDS</b> .....	<b>17</b>
Conventionnement .....	17
Suivi des projets et étapes d'allocation des fonds .....	17
Communication .....	17
Conditions de <i>reporting</i> .....	17
<b>ANNEXE 1 : CRITERES DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE</b> .....	<b>18</b>
<b>ANNEXE 2 : NOUVELLES DEFINITIONS DE LA RECHERCHE INDUSTRIELLE ET DU DEVELOPPEMENT EXPERIMENTAL</b> .....	<b>19</b>

# Contexte et objectifs de l'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 Md € 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 1).

✓ **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 d'investissement « 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>1</sup> et l'écosystème de la mobilité routière, 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 filière automobile.

C'est pourquoi le Gouvernement a décidé un soutien massif dans le cadre de France 2030 pour accompagner dans la durée les besoins de transformation profonde et rapide de la filière automobile pour accélérer la transition vers le véhicule de demain, qui se veut décarboné, sobre, connecté, performant, autonome et accessible.

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 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.

## Projets attendus

### Nature des projets et typologie des porteurs

**Le présent AAP s'adresse à l'ensemble des acteurs de la filière, de toute taille**, qu'ils soient constructeurs, équipementiers sous-traitants automobiles **et à l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la mobilité routière** (y compris le cas échéant aux sociétés de services, aux opérateurs de transports, aux gestionnaires d'infrastructures, aux collectivités locales et aux opérateurs de connectivité).

**Le présent AAP vise à soutenir des projets de recherche et de développement, portés par des entreprises de la filière automobile<sup>2</sup> et de les acteurs de l'écosystème de la mobilité routière**, qui accélèrent la mise sur le marché de technologies, de services et/ou de solutions ambitieuses profondément innovantes et durables en matière de mobilité, depuis les phases de recherche appliquée jusqu'à la démonstration plus aval de l'intérêt d'un système ou du service fondé sur ce système, dans son environnement opérationnel. Les projets auront une durée comprise entre 24 et 48 mois, cette durée demeurante indicative.

La réalisation de ces projets peut comporter des phases de recherche industrielle ainsi que des phases de développement expérimental, préalables à la mise sur le marché<sup>3</sup>. Les développements plus particulièrement attendus dans le cadre de cet appel à projets visent, lorsque cette échelle est applicable, à passer d'un niveau de TRL<sup>4</sup> compris entre 4 et 6 à un niveau de TRL compris entre 6 et 8.

---

<sup>1</sup> Par « Automobile », sont entendus les types de véhicules routiers suivants : voitures particulières, véhicules utilitaires, véhicules industriels, bus et cars.

<sup>2</sup> Entreprises de l'amont et de l'aval de la filière.

<sup>3</sup> La classification des activités du projet dans l'une ou l'autre de ces catégories aura un impact sur l'intensité de financement accordé dans le cadre du présent AAP (Cf. partie « Conditions et nature du financement »).

<sup>4</sup> TRL : Technology readiness level, qualifie le niveau de maturité d'une technologie.

**Les projets, collaboratifs ou individuels, portés par des acteurs émergents<sup>5</sup> sont particulièrement attendus.** Pendant la dernière décennie, ils ont démontré leur capacité à développer rapidement de nouveaux systèmes et services dans les domaines technologiques, qui seront essentiels à la mobilité de demain (*i.e.* nouvelles briques technologiques telles que les moteurs électriques, l'électronique de puissance, les batteries, l'hydrogène, les nouveaux matériaux, le traitement des véhicules d'occasion et des véhicules hors d'usage, la mobilité automatisée et connectée, l'innovation pour les services de l'automobile, la mobilité partagée, etc.). Afin de favoriser le soutien à ces acteurs émergents, cet AAP soutiendra ainsi en priorité des entreprises :

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

Les projets devront être structurants pour les entreprises et plus largement, pour la filière automobile et l'ensemble de l'écosystème de la mobilité routière. Aussi, les projets réellement collaboratifs, associant des acteurs émergents, des ETI ou des partenaires de recherche publics, et, si besoin, des collectivités locales, sont également particulièrement attendus<sup>6</sup>.

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

#### **Projets de plateformes mutualisées :**

Cet appel à projets a aussi pour objectif de financer des espaces de données, des outils de simulation, d'infrastructures physiques ou de moyens d'essais et d'expérimentation lesquels permettent la mutualisation de données ou de moyens partagés entre un grand nombre d'acteurs de la filière automobile et les acteurs de l'écosystème de la mobilité routière ou d'autres filières disposant de structures de gouvernance de données ou de moyens assurant un haut niveau d'accessibilité, d'interopérabilité et de qualité, et s'inscrivant dans une stratégie d'intérêt collectif.

Les projets attendus doivent démontrer un apport concret et déterminant à ces écosystèmes et à leur structuration. Ils réunissent un groupement d'acteurs représentatif de la filière automobile, de l'écosystème de la mobilité routière ou d'autres filières autour d'un modèle économique. Ils

<sup>5</sup> Start-ups et autres PE-PME-ETI innovantes de l'amont et de l'aval de la filière.

<sup>6</sup> 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.

bénéficient notamment à plusieurs petites et moyennes entreprises (PME) ou entreprises de taille intermédiaire (ETI) issues d'une ou plusieurs filières. Les projets présentés pourront établir :

- des plateformes ou des outils collaboratifs permettant aux entreprises de partager des outils numériques et des données ;
- des initiatives de mutualisation et de partage de données destinées au développement de traitement de données ;
- des centres d'essais, des solutions et systèmes d'essais sur mesure pour l'homologation, la certification, l'expertise règlementaire ou encore la normalisation ;
- des moyens de simulation comme compléments aux essais physiques ;
- des services d'homologation de la cybersécurité (règlement UNR 155) ;
- des moyens de tests en environnement représentatif du monde réel de la conduite automatisée et connectée.

Cette liste n'est pas exhaustive.

## Priorités thématiques

L'objectif central de cette approche est de maximiser l'efficacité de la collaboration au sein de la filière automobile et de l'écosystème de la mobilité routière. Il s'agit de répondre de manière coordonnée aux enjeux majeurs de notre époque, tels que la gestion des données, la cybersécurité, le développement de technologies liées à la conduite autonome, les avancées dans le domaine des batteries et de l'hydrogène. Par la mutualisation de ces ressources technologiques, l'effort global est concentré, ce qui permet de fournir des solutions de manière plus efficace et d'envergure pour relever les défis de la mobilité de demain.

Les projets doivent s'inscrire dans la feuille de route technologique de la filière automobile qui définit notamment les axes stratégiques de développement pour permettre à la filière d'être une des premières industries productrices en France de véhicules propres au monde. Elle concerne, à court terme, le développement des composants stratégiques pour la fabrication des véhicules électriques, connectés, et, à moyen terme, des systèmes à hydrogène pour la mobilité intensive ainsi que du véhicule hautement automatisé. Ainsi, le CORAM 2023/2024 fixe six thématiques prioritaires : les projets doivent s'inscrire dans l'une de ces thématiques.

- **Volet 1 : Véhicules zéro émission et projets structurants de sa chaîne de valeur ;**
- **Volet 2 : Amélioration de la performance environnementale du véhicule ;**
- **Volet 3 : Autres axes permettant l'élimination des pollutions à l'usage des véhicules ;**
- **Volet 4 : Véhicules et services de mobilité connectés, automatisés ;**
- **Volet 5 : Systèmes et services de mobilité routière ;**
- **Volet 6 : Projets de plateformes mutualisées.**

**Volet 1 : Véhicules zéro émission et projets structurants de sa chaîne de valeur**

Le présent AAP visera à soutenir les projets de développement de la chaîne de traction électrique (100% électrique) permettant de gagner en coût/fiabilité/performance, ainsi que le développement de plateformes de véhicules adaptées : projets de mécatronique, réluctance variable, compacité, refroidissement, nouveaux matériaux (sans terres rares), nouveaux process de fabrication, etc.

L'objectif est également d'accompagner les efforts de R&D à mener avec les acteurs de la filière électronique pour développer et produire en France des modules électroniques pour l'automobile de génération actuelle, sur base silicium (MOSFET & IGBT), et futures technologies à grands gaps (GaN & SiC) avec l'ambition de localiser en France une production de systèmes avec leurs composants (onduleurs, DC/DC et chargeurs).

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

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

En outre, le présent AAP visera également à encourager la R&D concernant les futures générations de batteries (en priorité les technologies NMC, LFP, LMP et autres batteries à électrolytes solides, lithium ion solides et semi solides) voire également d'autres chimies pertinentes pour la filière (sodium-ion, zinc), ainsi que le développement d'une offre de pack<sup>7</sup> 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, le présent AAP pourra soutenir des projets de conception et de démonstration de véhicules lourds terrestres à hydrogène zéro-émission ou leurs composants. Outre la validation de la conception de ces 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, électronique de puissance) permettant de produire en séries et de réduire les coûts, et à leur intégration.

---

<sup>7</sup> Les packs batterie désignent l'assemblage de batteries à savoir tout ensemble d'éléments de batterie ou de modules de batterie interconnectés ou enfermés dans un boîtier extérieur, pour former une unité complète qui n'est pas censée être séparée ou ouverte par l'utilisateur final.

**Volet 2 : Amélioration de la performance environnementale du véhicule**

Le présent AAP visera à soutenir les projets de R&D contribuant à améliorer la performance environnementale des véhicules sur tout le cycle de vie. A titre d'exemple, les projets de recherche et développement contribuant à l'allègement des composants ou systèmes des véhicules du futur de manière à compenser notamment l'excès de masse des batteries embarquées. Les projets pourront notamment viser à lever les verrous résiduels concernant l'intégration des assemblages multi-matériaux dans les process des constructeurs ou des équipementiers, à moindre coût et avec une flexibilité maximale à la diversité des lignes de production actuelles.

L'AAP visera également à soutenir les projets visant à développer de nouveaux matériaux utilisant des matières plus respectueuses de l'environnement, de la santé et/ou issues d'un procédé d'économie circulaire (naturelles et/ou biosourcées, recyclées et recyclables) et des procédés de mesure ou de traçabilité carbone.

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

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

**Volet 3 : Autres axes permettant l'élimination des pollutions à l'usage**

L'AAP visera à soutenir le développement de nouvelles solutions technologiques permettant de contribuer à l'élimination des pollutions produites par les véhicules à l'usage. Est par exemple visé le rendement du véhicule (réduction des particules - hors échappement - type particules freins / pneus, des traînées aérodynamiques, des pertes mécaniques et de roulement, etc.). Ainsi que des nouveaux matériaux pour remplacer des substances ayant un impact négatif sur l'environnement.

**Volet 4 : Véhicules et services connectés, automatisés**

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

- Briques matérielles pour les véhicules connectés et automatisés : capteurs, microprocesseurs, systèmes de radiocommunication (5G/6G/V2X/C-V2X), systèmes de navigation ;
- Briques logicielles pour la conduite automatisée : cartographie haute définition, perception et reconnaissance d'objets, algorithmes de décision, intégration matériel/logiciel, cybersécurité ;
- Gestion de flotte : supervision à distance, vérification et validation du matériel/logiciel ;
- Infrastructures connectées, systèmes et services de connectivité, modalités de communication du véhicule et architectures innovantes (Software-Defined Vehicle : solutions de hardware et de logiciel pour l'architecture centralisée des véhicules de demain, qui permettront des offres de mise à jour et de services innovantes).

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

Le présent AAP vise également à répondre aux besoins de soutien à l'innovation permettant d'accélérer le développement des services de mobilité routière automatisée et connectée en France en cohérence avec la stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée<sup>8</sup>. Les types de projets suivants sont attendus :

- Pilotes de services inédits en France ou premières opérationnelles de transports automatisés de personnes sur route ouverte ;
- Pilotes de services avancés de transports de personnes sur sites fermés à fort enjeu de sécurité ;
- Pilotes de services avancés de transports automatisés de marchandises sur site fermé à la circulation publique et/ou route ouverte ;
- Développement, mise en œuvre et évaluation de cas d'usage de communication « infrastructure à véhicule » visant des gains de sécurité routière, de mobilité et relatifs à l'environnement.

L'éligibilité des dépenses relatives aux pilotes de services et aux premières opérationnelles sera analysée selon le prisme du développement expérimental (cf. annexe 2).

#### **Volet 5 : Systèmes et services de mobilité routière**

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

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

Le présent appel pourra notamment soutenir les projets structurants concernant :

- Les plateformes innovantes visant à favoriser la mobilité partagée, la mutualisation de flottes de véhicules, la connexion des différents modes de transport essentiellement routiers (voiture particulière, partagée, transports collectifs, micromobilité, mobilité douce, etc.) ;
- Le développement de MaaS (Mobility as a Service) ambitieux et innovants à prédominance routière et facilitant l'intermodalité ;

---

<sup>8</sup>[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/OK090223026\\_strat%C3%A9gie%20nationale%20v%C3%A9hicule%20automatis%C3%A9%202022-2025%20-%20long.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/OK090223026_strat%C3%A9gie%20nationale%20v%C3%A9hicule%20automatis%C3%A9%202022-2025%20-%20long.pdf)

- Le développement et la démonstration de systèmes de mobilités basés sur le partage de véhicules routiers dédiés ;
- Le développement d'innovations ambitieuses sur les mobilités douces routières et respectueuses de l'environnement ;
- Les transports collectifs routiers innovants, que ce soit sur de nouvelles approches technologiques ou en termes de services, favorisant
  - les changements d'habitudes des usagers (de la voiture individuelle vers le transport collectif) – par exemple par une amélioration du confort, de la sécurité, la maîtrise des risques sanitaires, ... -
  - l'efficacité des services pour les Autorités Organisatrices de Mobilité – par exemple la maîtrise du coût d'usage, la résilience des services, la maintenance...-
- Les nouveaux services de mobilités, portés par les entreprises de l'aval de la filière automobile, y compris concernant ceux permettant une gestion innovante et dynamique de la voirie et des espaces de stationnement des véhicules routiers, quel que soit le type.

#### **Volet 6 : Projets de plateformes mutualisées :**

La mutualisation de données, d'outils logiciels, d'infrastructures ou de moyens partagés entre l'ensemble des intervenants de l'industrie automobile, ainsi que les acteurs de l'écosystème de la mobilité routière et d'autres filières dotées de structures de gouvernance de données ou de ressources garantissant un niveau élevé d'accessibilité, d'interopérabilité et de qualité, est un élément fondamental intégré dans une stratégie globale d'intérêt collectif. Cette démarche repose sur la convergence des efforts de l'ensemble des parties prenantes pour optimiser la mise en commun d'infrastructures, de bancs d'essai, de technologies et de bases de données.

## **Processus de sélection de l'AAP**

### **Critères d'éligibilité**

#### **Bénéficiaires éligibles**

Pour être éligible, un projet doit :

- Être complet au sens administratif et être soumis dans les délais, au format imposé, sous forme électronique via la plateforme de Bpifrance : [Accueil - Picxel | Extranet des Projets Innovants Collaboratifs \(bpifrance.fr\)](#)
- Répondre aux objectifs et attendus et satisfaire aux contraintes indiquées dans le présent cahier des charges ;
- Porter sur des travaux réalisés en France et non-engagés avant le dépôt de la demande d'aide (la date d'éligibilité des dépenses correspond au lendemain de la date de réception du dossier complet par Bpifrance) ;
- Être composé uniquement de partenaires éligibles à recevoir des aides publiques (en particulier, les partenaires doivent être à jour de leurs obligations fiscales et sociales, ne pas être sous le coup de la récupération d'aides déclarées illégales ou incompatibles par la Commission européenne, et ne pas avoir le statut d'« entreprise en difficulté » au sens de la réglementation européenne des aides d'Etat) ;
- Être porté par une entreprise immatriculée en France au registre du commerce et des sociétés (RCS) à la date de dépôt du dossier ;

- Ne pas causer un préjudice important à l'environnement, à la biodiversité ou aux écosystèmes marins (application du principe DNSH – Do No Significant Harm, défini par le Règlement européen sur les investissements durables (UE, 2020/852) – cf. annexe 1)

### Coût du projet

Pour les projets individuels présentés par des startups, des petites et moyennes entreprises et des entreprises de taille intermédiaire, le coût total du projet (dépenses éligibles) **doit être supérieur à 1 million d'euros**. Le même seuil de 1 M€ est fixé pour les projets collaboratifs, portés par une entreprise relevant de la catégorie PME ou ETI.

Pour les projets individuels présentés par des grandes entreprises, le coût total du projet (dépenses éligibles) **doit être supérieur à 4 millions d'euros**. Le même seuil de 4 M€ est fixé pour les projets collaboratifs, portés par une entreprise relevant de la catégorie grande entreprise.

### 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 du projet, clarté de la rédaction
Consortium	- Pertinence et complémentarité du partenariat - Implication de PME/ETI - Les projets portés par des acteurs émergents ou par des consortia incluant des acteurs émergents seront particulièrement valorisés - Les projets qui incluent une collaboration effective entre des grandes entreprises et des PME qui participeront à soutenir l'activité des acteurs de petite et moyenne taille seront particulièrement valorisés.
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 ses résultats
Innovation	- Projet innovant, que ce soit en termes d'usage, de choix technologique ou de procédé et qui, à ce titre, présentent un niveau de risque important - Description des verrous levés - Qualité de la description de l'état de l'art
Impact environnemental	- 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)
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 marché) - Plan d'affaires et hypothèses étayés : le cas échéant analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt, etc.
Impacts socio-économiques sur le territoire	- Afin d'apprécier l'écosystème dans lequel s'insère le projet, il sera 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

	<ul style="list-style-type: none"> <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, 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>
Stratégie industrielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Au-delà des questions spécifiques au projet, le porteur pourra être 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 pôles 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

La procédure de sélection relève de la gouvernance mise en œuvre dans le cadre du Plan d'investissement France 2030.

### Présélection et sélection

A la suite de chaque relèvement de l'AAP, Bpifrance conduit une première analyse en termes d'éligibilité et présélectionne les meilleurs projets pour audition, sur la base des critères de sélection, en lien, en tant que de besoin, avec le comité interministériel compétent. Les porteurs des projets ainsi présélectionnés pourront être auditionnés par un jury composé de Bpifrance, d'experts externes à l'administration et, en fonction de la taille du projet, de représentants des ministères concernés. Sur la base de l'avis du jury d'audition, le comité de présélection décide, en accord avec le comité interministériel compétent, des projets qui entrent en phase d'instruction.

## Instruction

Bpifrance envoie au porteur du projet ou au chef de file du consortium une notification de la décision d'entrée en instruction approfondie, accompagnée des compléments de dossier détaillés que le porteur devra déposer sur la plateforme de dépôt dans un délai fixé par Bpifrance. L'instruction est conduite sous la responsabilité de Bpifrance, qui pourra s'appuyer sur l'expertise d'experts externes à l'administration. Dans ce cadre, le porteur peut être invité à détailler de façon approfondie son projet lors d'une réunion d'expertise pouvant aller jusqu'à une journée. A l'issue de cette phase d'instruction, Bpifrance présente au comité interministériel compétent les conclusions de l'instruction qui comprennent les recommandations et propositions d'un éventuel soutien. A l'issue de cette dernière phase, la Première ministre prend les décisions finales d'octroi de l'aide après avis du SGPI.

## Conditions et nature du financement

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

Les aides dans le cadre du présent AAP seront octroyées dans le respect de la réglementation européenne applicable en matière d'aides d'État (articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). Il est notamment tenu compte, pour apprécier la compatibilité des aides d'État avec le marché intérieur, des régimes cadres 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 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 et ses éventuelles prochaines modifications ;
- 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 ;
- Régime cadre exempté de notification n° SA.103603 relatif aux aides à finalité régionale (AFR) pour la période 2022-2027 et ses éventuelles prochaines modifications ;
- Régime cadre exempté de notification n° SA.100189 relatif aux aides en faveur des PME pour la période 2014-2023 et ses éventuelles prochaines modifications.

D'autres régimes d'aides pourraient également être mobilisés dès lors qu'ils auront été notifiés par les autorités françaises<sup>9</sup>.

Les dépenses peuvent être prises en compte à compter de la date de réception du premier dossier allégué considéré comme complet par Bpifrance, étant entendu que les dépenses engagées entre ce dépôt et la signature des conventions de financement le sont au risque des partenaires.

---

<sup>9</sup> Ces régimes seront mis en conformité avec le nouveau Règlement (UE) 2023/1315 de la Commission du 23 juin 2023 modifiant le règlement (UE) n°651/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité et le règlement (UE) 2022/2473 déclarant certaines catégories d'aides aux entreprises actives dans la production, la transformation et la commercialisation des produits de la pêche et de l'aquaculture compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

Type d'entreprise Type de recherche	Petite entreprise (PE)	Entreprise moyenne (ME)	Grande entreprise (GE et ETI)
Recherche industrielle	70%	60%	50%
<i>Dans le cadre d'une collaboration effective ou d'une large diffusion des résultats</i>	80%	75%	65%
Développement expérimental	45%	35%	25%
<i>Dans le cadre d'une collaboration effective</i>	60%	50%	40%

**Une collaboration effective existe soit :**

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

**Large diffusion des résultats :** les résultats du projet sont largement diffusés au moyen de conférences, de publications, de dépôts en libre accès ou de logiciels gratuits ou libres (possibilité offerte par le règlement révisé).

## Aides proposées pour les activités économiques

Sont considérées comme « économiques » les activités des entités, généralement des entreprises, consistant à offrir des biens ou services sur un marché potentiel, avec l'espérance de retours financiers basés sur les résultats du projet. Le taux d'aide s'applique sur les dépenses éligibles et dans la limite des intensités maximales encadrées par les régimes d'aides à la R&D.

Les dépenses qualifiées de « recherche industrielle » ou de « développement expérimental » doivent faire l'objet d'une justification étayée de la part du demandeur<sup>10</sup>.

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 d'avance remboursable<sup>11</sup>. 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 ;

<sup>10</sup> Cette justification devant permettre à l'opérateur de s'assurer du respect de l'encadrement européen.

<sup>11</sup> Dans le cas général, la part de subvention sera de 60% de l'aide totale

Pour les PME, l'aide apportée sera intégralement constituée de subvention.

## Aides proposées pour les activités non-économiques

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&D<sup>12</sup>.

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 <sup>13</sup>
Collectivités locales et Assimilées	Subvention	50 % des coûts complets

## Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont directement affectées au projet (hormis les frais connexes 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.

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).
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.
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)

La contribution d'un partenaire représentant moins de 5% de l'assiette de dépenses totales du projet sera prise en charge en sous-traitance.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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

## Conditions spécifiques pour les projets de plateformes mutualisées

### Accès transparent et non discriminatoire

Les projets doivent être créateurs de valeur pour une ou plusieurs filières, ou à défaut un ensemble d'entreprises représentatives d'une filière. Les outils et plateformes ainsi créés doivent être ouverts aux tiers, dans le cadre de conditions d'accès transparentes, non discriminatoires et clairement établies.

### Autonomie financière à l'issue de la phase d'amorçage

Les projets présentent une phase d'amorçage de 5 ans maximum ainsi qu'un plan d'affaires démontrant une autonomie financière vis-à-vis du soutien public à l'issue de cette phase.

### Gouvernance et financement

Les projets sont dotés d'une gouvernance décisionnaire sur la stratégie et les décisions d'investissements. La gouvernance intègre des représentants de la ou des filières concernées, qui détiennent au moins la moitié des droits de vote. Les représentants de la ou des filières peuvent être une fédération, une association professionnelle ou un ensemble d'entreprises.

Les apports privés du plan de financement ne devront pas comporter plus de 30 % d'apports en nature sous forme de valorisation de temps passé.

Les projets doivent présenter un plan de financement soutenable, un modèle économique crédible et une solidité financière de la structure porteuse.

### Nature des porteurs de projets

Le projet est porté de manière individuelle par l'entité qui réalisera l'ensemble des dépenses présentées, assurera la gestion des outils créés à travers le projet et sera l'unique bénéficiaire de l'aide publique.

Un projet candidat est porté préférentiellement par une société de projet ou éventuellement par une structure fédérant plusieurs entreprises, voire une entité représentative (fédération professionnelle, GIE, association, pôle de compétitivité, etc.).

Dans le cas où le porteur n'est pas une société de projet, il doit disposer d'une comptabilité autonome, identifiant très clairement les éléments de bilan, de compte de résultat et de flux financiers associés au projet.

### Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles sont limitées à la phase d'amorçage et peuvent être des dépenses :

- d'investissement : équipements, brevets, licences... ;
- et/ou de fonctionnement : frais de personnel et frais administratifs liés à l'animation et la gestion.

Le porteur présente des dépenses qui ne fait pas ou n'a pas fait l'objet de financements hors du cadre du présent appel à projets par l'État, les collectivités territoriales, l'Union européenne ou leurs agences.

### Soutien de l'Etat

Les projets lauréats bénéficient d'une aide d'Etat, allouée au titre d'aide à l'investissement, ou de soutien au fonctionnement pour la mise en place et l'exploitation du projet. Cette aide peut s'élever jusqu'à 50 % maximum des dépenses éligibles dans la limite de la réglementation européenne.

### **Impact pour la filière**

Le porteur présente des indicateurs quantifiés attestant de l'impact attendu du projet en termes de création et de répartition de valeur pour une ou des filières.

## **Mise en œuvre, suivi des projets et allocation des fonds**

### **Conventionnement**

Chaque bénéficiaire signe une convention d'aide avec Bpifrance. Cette convention précise notamment l'utilisation des crédits, le contenu du projet, le calendrier de réalisation, les modalités de pilotage du projet, le montant des tranches et les critères de déclenchement des tranches successives, les prévisions de cofinancement des projets, les conditions de retour financier pour l'Etat, les modalités de restitution des données nécessaires au suivi et à l'évaluation des investissements, et les modalités de communication. La convention d'aide est signée dans le cas général dans un délai de 4 mois à compter de la décision de la Première ministre, sous peine de perte du bénéfice de la décision d'aide.

### **Suivi des projets et étapes d'allocation des fonds**

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

### **Communication**

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

### **Conditions de reporting**

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

# Annexe 1 : Critères de performance environnementale

Les projets causant un préjudice important du point de vue de l'environnement seront exclus (application du principe DNSH – Do No Significant Harm ou « absence de préjudice important ») au sens de l'article 17 du règlement européen sur la taxonomie<sup>14</sup>.

En créant un langage commun et une définition claire de ce qui est « durable », la taxonomie est destinée à limiter les risques d'écoblanchiment (ou "greenwashing") et de distorsion de concurrence, et à faciliter la transformation de l'économie vers une durabilité environnementale accrue. Ainsi, la taxonomie définit la durabilité au regard des **six objectifs environnementaux** suivants :

- l'atténuation du changement climatique ;
- l'adaptation au changement climatique ;
- l'utilisation durable et la protection des ressources aquatiques et marines ;
- la transition vers une économie circulaire ;
- la prévention et la réduction de la pollution ;
- la protection et la restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Pour l'évaluation technique de l'impact du projet vis-à-vis de chaque objectif environnemental, **le déposant doit renseigner le document dédié disponible sur le site de l'appel à projet (dossier de candidature) et le joindre au dossier de candidature.**

Il s'agira d'autoévaluer les impacts prévisibles de la solution proposée (faisant l'objet de l'aide du plan France 2030) par rapport à une solution de référence explicitée et argumentée. Cette analyse tient compte du cycle de vie des process et du ou des produits ou livrables du projet, suivant les usages qui en sont faits. En tant que de besoin, ces estimations pourront être étayées par des analyses en cycle de vie plus complètes.

---

<sup>14</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'UE le 22 juin 2020.

## Annexe 2 : Nouvelles définitions de la recherche industrielle et du développement expérimental

Recherche industrielle : la recherche planifiée ou des enquêtes critiques visant à acquérir de nouvelles connaissances et aptitudes en vue de mettre au point de nouveaux produits, procédés ou services, ou à entraîner une amélioration notable de produits, procédés ou services existants, y compris des produits, procédés ou services numériques, dans tous les domaines, toutes les industries ou tous les secteurs (y compris, mais pas exclusivement, les industries et technologies numériques, comme les superordinateurs, les technologies quantiques, les technologies des chaînes de blocs, l'intelligence artificielle, la cybersécurité, les mégadonnées et les technologies en nuage).

La recherche industrielle comprend la création de composants de systèmes complexes et peut inclure la construction de prototypes dans un environnement de laboratoire ou dans un environnement à interfaces simulées vers les systèmes existants, ainsi que des lignes pilotes, lorsque c'est nécessaire pour la recherche industrielle, et notamment pour la validation de technologies génériques.

Développement expérimental : l'acquisition, l'association, la mise en forme et l'utilisation de connaissances et d'aptitudes scientifiques, technologiques, commerciales et autres pertinentes en vue de développer des produits, des procédés ou des services nouveaux ou améliorés, y compris des produits, procédés ou services numériques, dans tous les domaines, toutes les industries ou tous les secteurs (y compris, mais pas exclusivement, les industries et technologies numériques, comme les superordinateurs, les technologies quantiques, les technologies des chaînes de blocs, l'intelligence artificielle, la cybersécurité, les mégadonnées et les technologies en nuage ou de pointe). Il peut aussi s'agir, par exemple, d'activités visant la définition théorique et la planification de produits, de procédés et de services nouveaux, ainsi que la consignation des informations qui s'y rapportent.

Le développement expérimental peut comprendre la création de prototypes, la démonstration, l'élaboration de projets pilotes, les essais et la validation de produits, de procédés ou de services nouveaux ou améliorés dans des environnements représentatifs des conditions de la vie réelle, lorsque l'objectif premier est d'apporter des améliorations supplémentaires, au niveau technique, aux produits, procédés ou services qui ne sont pas en grande partie «fixés». Il peut comprendre la création de prototypes et de projets pilotes commercialement exploitables qui sont nécessairement les produits commerciaux finals et qui sont trop onéreux à produire pour être utilisés uniquement à des fins de démonstration et de validation.

Le développement expérimental ne comprend pas les modifications de routine ou périodiques apportées à des produits, lignes de production, procédés de fabrication et services existants et à d'autres opérations en cours, même si ces modifications peuvent représenter des améliorations.



## Contacts

Les renseignements concernant l'appel à projets pourront être obtenus auprès de Bpifrance par courriel en précisant dans l'objet du message **CORAM 2023** :

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

