



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 jusqu'au 20 octobre 2026 à 12h00 (midi, heure de Paris).

Les dossiers peuvent être déposés selon le calendrier de relève suivant :

- 18 novembre 2025 à 12h00 (midi, heure de Paris)
- 05 mai 2026 à 12h00 (midi, heure de Paris)
- 20 octobre 2026 à 12h00 (midi, heure de Paris)

En cas d'épuisement des moyens financiers affectés à cet appel à projets, il peut être arrêté de manière anticipée par arrêté du Premier 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 : <https://www.picxel.bpifrance.fr/projets>

Sommaire

2_ Sommaire

3_ Contexte et objectifs de l'AAP

- _ Le plan d'investissement France 2030
- _ Objectifs de l'AAP

4_ Projets attendus

6_ Processus de sélection

- _ Critères d'éligibilité
- _ Critères de sélection
- _ Processus de sélection

9_ Financement octroyé

- _ Régimes d'aides mobilisables
- _ Modalité des aides
- _ Versement des aides
- _ Condition de retour pour l'Etat

11_ Mise en œuvre, suivi des projets et allocation des fonds

14_ Annexe 1 : Volet thématiques et projets éligibles

21_ Annexe 2 : Critères de performances environnementales

22_ Annexe 3 : Plan et contenu du dossier d'Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030

Contexte et objectifs de l'appel à projets

● Le plan d'investissement France 2030

- **Traduit une double ambition** : transformer durablement des secteurs clefs de notre économie (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 service nouveau, France 2030 soutient tout le cycle de vie de l'innovation jusqu'à son industrialisation.
- **Est inédit par son ampleur** : 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 à intervenir sans engager de dépenses défavorables à l'environnement (au sens du principe Do No Significant Harm).
- **Sera mis en œuvre collectivement** : pensé et déployé en concertation avec les acteurs économiques, académiques, locaux 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 du Premier ministre et mis en œuvre par l'Agence de la transition écologique (ADEME), l'Agence nationale de la recherche (ANR), la Banque publique d'investissement (Bpifrance) et la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC).

● Objectifs de l'appel à projets

Le présent cahier des charges décrit les modalités de l'appel à projets (AAP) « Soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants » pour les interventions en aides d'Etat. Il est opéré pour le compte de l'Etat par Bpifrance.

La réussite de la profonde transformation à laquelle doit faire face la filière automobile¹ 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 de demain et s'adapter aux mutations sans précédent que connaît la filière automobile.

L'objectif de cet AAP est de soutenir les efforts d'investissement de la filière automobile (qui s'entend selon le périmètre actuel du CSF Automobile)² entre 2025 et 2027 pour :

- Permettre de produire en France, à l'horizon 2030, au moins 2 millions de véhicules électrifiés 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 ;
- Encourager les entreprises de la filière à décarboner leurs processus de fabrication et de services associés, réduire leur consommation énergétique et leur empreinte environnementale en allant au-delà des normes en vigueur, notamment par le développement de processus de production circulaires.

Ce dispositif s'inscrit dans le cadre de la décarbonation du transport routier, conformément aux engagements européens et nationaux, et en cohérence avec les principaux outils de planification écologique, en particulier la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC).

Un projet ayant été déposé à cet AAP pourra être soumis au processus d'instruction d'un autre AAP ou AMI de France 2030 jugé plus adapté, sans besoin de re-dépôt par le(s) porteur(s) de projet, ce qui n'exclut pas que des compléments puissent être demandés au porteur du projet.

¹ Par « Automobile », on entend les types de véhicules routiers suivants : voitures particulières, véhicules utilitaires, véhicules industriels, bus et cars.

² 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.

Projets attendus

● Nature des projets

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

- **Volet 1 : Projets de production des principaux composants et équipements du véhicule de demain ;**
- **Volet 2 : Projets de production des systèmes de recharge et d'avitaillement pour les véhicules électriques à batterie et à hydrogène ;**
- **Volet 3 : Soutien à la diversification des sous-traitants automobile vers d'autres filières industrielles ;**
- **Volet 4 : Projets d'amélioration de la performance environnementale des procédés et sites de production ;**
- **Volet 5 : Projets d'assemblage de véhicules zéro-émission : conception et développement des plateformes, pièces et outils nécessaires à leur production.**

Le périmètre retenu pour chacun des volets est détaillé en **Annexe 1 : Volets thématiques et projets éligibles**.

Les projets attendus peuvent être **mono-partenaires** (portés par une seule entreprise) ou **collaboratifs** (portés par plusieurs entreprises). Dans le cadre d'un projet avec une composante de recherche et développement, la participation d'un ou plusieurs organismes de recherche à un projet collaboratif est possible autour d'un chef de file entreprise.

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.**

Le présent AAP vise à soutenir prioritairement des projets d'investissements productifs. Toutefois des projets incluant une composante de développement expérimental³ significative (TRL compris entre 5 et 8) et débouchant sur une production en série, pourront également être soutenus dans cet AAP. Les autres projets de R&D ne répondant pas à ces critères pourront être réorientés vers l'AAP Coram.

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 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.

Tous les projets déposés devront démontrer la prise de risque associée et leur caractère innovant (procédés, pièces, innovation notable pour la filière) et durable. Les projets financés feront la preuve de leur impact transformant et de la création de valeur économique environnementale et sociale (levée de verrous technologiques, recherche de taille critique, structuration d'un écosystème, recherche d'un effet levier, etc.).

Exclusion

Les projets susceptibles de causer un préjudice important à l'environnement, à la biodiversité ou aux écosystèmes marins

³ Le développement expérimental se définit comme : 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.

(application du principe DNSH – *Do No Significant Harm*, défini par le Règlement européen sur les investissements durables (UE, 2020/852) – cf. annexe 2 : Critères de performance environnementale) **ne sont pas éligibles à cet appel à projets.**

Les projets devront le cas échéant, justifier la neutralité pour l'environnement des applications de la solution proposée ou s'inscrire dans une démarche d'amélioration vis-à-vis d'une solution de référence (produits, procédés, services existants).

Processus de sélection

● Critères d'éligibilité

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 [Picxel](#) de Bpifrance ;
- répondre aux objectifs et attendus indiqués ci-dessus et satisfaire aux contraintes indiquées, notamment relatives au montant d'assiette de dépenses ;
- porter sur des travaux réalisés en France et non-engagés avant le dépôt de la demande d'aide (un projet pour lequel des dépenses ont été engagées ou pour lequel des travaux ont commencé⁴ avant le dépôt de la demande d'aide ne pourra pas être soutenu. Seules les opérations consistant en l'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité peuvent avoir lieu avant le dépôt de la demande d'aide. Cependant, aucune dépense intervenant avant le dépôt de la demande d'aide ne sera éligible : la date d'éligibilité des dépenses correspond au lendemain de la date de réception du dossier complet par Bpifrance, conformément au calendrier des relèves indiqué en page de couverture) ;
- 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) ;
- présenter les éléments d'évaluation de la performance environnementale du projet (cf. dossier de candidature – Grille d'impacts)

● Critères de sélection

La sélection des meilleurs projets repose sur l'appréciation des critères suivants :

Composition du consortium

- Cohérence du consortium ;
- Pertinence des participants au consortium ;
- Pertinence de la répartition des activités au sein du consortium.

Caractère innovant ou transformant du projet

- Pour les projets de RDI : projet profondément innovant que ce soit en termes d'usage, de choix technologique ou de procédé et qui, à ce titre, présentent un niveau de risque important.
- Projet qui vise à se démarquer de l'offre existante ou la tendance observée.

Pertinence du modèle d'affaire

- Accès aux marchés et description du modèle d'affaires (produits et services envisagés / segments de marchés).
- Plan d'affaires et hypothèses étayés : le cas échéant analyse concurrentielle, manifestations d'intérêt.

Impacts socio-économiques sur le modèle d'affaires

- Afin d'apprécier l'écosystème dans lequel s'insère le projet, il est attendu une liste détaillée des fournisseurs français 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.
- Contribution à la mobilité dans les zones peu denses.
- Perspectives de création ou maintien de l'emploi dans la durée.
- Retombées socio-économiques et capacité d'entraînement des sous-traitants de la filière automobile.
- Caractère structurant du projet pour la filière automobile et degré d'exposition du porteur à la transition en cours au sein de la filière.
- Pertinence du projet par rapport aux enjeux sociaux et sociétaux, le cas échéant, territoriaux.

Impacts environnementaux

- 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,

⁴ 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.

positifs ou négatifs, sur les 6 axes de la taxonomie européenne) (cf. annexe 2 : Critères de performance environnementale).

Plan de financement

- Incitativité de l'aide.
- Description des modalités de financement du projet.
- Capacité à mener à terme le projet.

Montage du projet

- Gouvernance, planning et jalons décisionnels, gestion des risques, description des coûts du projet, clarté de la rédaction.

Contribution à la transition écologique et énergétique

- Cohérence des projets avec la stratégie nationale en matière de décarbonation du transport routier. Cette cohérence s'évalue au regard des principaux outils de planification écologique et énergétique (Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE), Stratégie de Développement de la Mobilité Propre (SDMP), Stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarbonée 2025...) ainsi que des objectifs de réduction des émissions du secteur du transport, que ce soit à l'échelle nationale, européenne ou internationale ...
- 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.

Stratégie industrielle

- 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). La contribution à la souveraineté et la compétitivité européenne : en particulier la proportion des composants, fournisseurs, équipements, issues de l'UE/EEE, la création de propriété intellectuelle en Europe, la réduction de matières premières critiques, l'utilisation de matière recyclée, la création d'emplois, etc.

La labellisation par un ou plusieurs pôles de compétitivité 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.

Cette labellisation sera prise en compte favorablement pour juger de la pertinence des projets, notamment quant à leur caractère innovant, leur solidité technique et quant au caractère stratégique pour la performance de l'écosystème ou de la filière. La labellisation et le rapport du comité de labellisation du pôle doivent se faire selon les critères du présent cahier des charges.

Cette labellisation est **facultative** pour répondre au présent AAP.

● 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 projets pour audition, en lien, en tant que de besoin avec les représentants des ministères sectoriels concernés.

Les porteurs des projets ainsi présélectionnés sont auditionnés par un jury composé de Bpifrance, d'experts externes à l'administration et, le cas échéant, de représentants des ministères concernés.

Sur la base de l'avis du jury d'audition, le comité de présélection décide, en accord avec l'Etat, 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 de Bpifrance dans un délai maximum de 21 jours.

L'instruction est conduite sous la responsabilité de Bpifrance, qui s'appuie, le cas échéant, sur l'expertise d'un ou plusieurs expert(s) externe(s) à l'administration. Dans ce cadre, le porteur peut être invité à détailler de façon approfondie son projet lors d'une réunion d'expertise d'une demi-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, le Premier ministre prend les décisions finales d'octroi de l'aide après avis du SGPI.

Plan et contenu du dossier de préparation de l'Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030

En application de l'article 2 du décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 modifié relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017, tout projet doit présenter, pour recevoir un financement par l'Etat d'au moins 20M€ hors taxe, une évaluation socio-économique (ESE) préalable qui a pour objectif de déterminer les coûts et bénéfices attendus du projet d'investissement envisagé pour la société. Dans le cas des projets recevant une aide supérieure à 100M€, l'ESE doit être accompagnée d'une contre-expertise indépendante diligentée par le Secrétaire général pour l'investissement.

Bpifrance, en tant qu'opérateur de ce dispositif d'appel à projets, est responsable de l'élaboration de cette ESE.

Afin de permettre la réalisation de cette analyse, il est demandé à chaque candidat à ce dispositif de remplir le dossier de préparation de l'ESE (cf. Annexe 3 : Plan et contenu du dossier d'Evaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030). **Ce dossier devra être remis par le porteur de projet lors du dépôt du projet.**

Financement octroyé

● Régimes d'aides mobilisables

L'intervention publique s'effectue dans le respect de la réglementation européenne en matière d'aides d'État (articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne). Il est tenu compte, pour apprécier la compatibilité des aides d'État avec le marché intérieur, des régimes cadres :

- Régime cadre exempté n° SA.111668, relatif aux aides à finalité régionale (AFR) pour la période 2024-2026, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n°651/2014 du 17 juin 2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014 et ses éventuelles modifications ;
- Régime cadre exempté n° SA.111728 d'aides en faveur des PME, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014 et ses éventuelles modifications ;
- Régime cadre exempté n° SA.111723 d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014 et ses éventuelles modifications ;
- Régime d'aide exempté n° SA.111726, relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2024-2026, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014 et ses modifications.

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

● Modalité des aides

Pour les entreprises, la modalité d'attribution de l'aide respecte la répartition forfaitaire suivante :

- 50 % de l'aide attribuée sous la forme de subventions ;
- 50 % de l'aide attribuée sous la forme d'avances remboursables.

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 interministériel compétent.

Pour les établissements de recherche, l'aide sera attribuée sous forme de subventions uniquement.

● Versement des aides

Le versement de la première tranche de l'aide intervient après la réception par Bpifrance de la convention signée par le porteur du projet et la levée, le cas échéant, des conditions préalables au versement de l'aide.

Le versement des aides intervient dans les conditions suivantes :

- versement d'une avance à notification d'un montant maximal de 20 % du montant de l'aide ;
- le cas échéant, un ou deux versements intermédiaires peuvent être réalisés notamment sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses (ERD) intermédiaire correspondant(s) à un minimum de dépenses précisé dans le contrat d'aide et d'un rapport intermédiaire ; ou sur présentation de justificatifs démontrant la réalisation de jalons techniques ou capacitaires le cas échéant ;
- le solde, de 20 % minimum, est versé suite à la remise d'un rapport final.

● Conditions de retour pour l'État

Les interventions financières dans le cadre de cet AAP poursuivent un objectif systématique de retours financiers pour l'État.

Le remboursement des avances remboursables 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 remboursements intègre un taux d'actualisation, basé sur le taux de référence et d'actualisation fixé par la Commission européenne à la date de la décision d'octroi des aides, lequel est majoré de 100 points de base. Ce taux peut être ajusté à la hausse en cas d'évolution des modalités de remboursement.

Les modalités plus précises concernant le remboursement de la part remboursable sont précisées dans les conventions prévues

entre Bpifrance et les bénéficiaires des aides.

Les porteurs de projets peuvent être soumis à des obligations liées au maintien et à la création d'emploi ainsi qu'à l'atteinte d'objectifs d'impacts environnementaux et sociétaux. En cas de non-respect de ces obligations, les porteurs de projets peuvent s'exposer à la restitution totale ou partielle de l'aide accordée dans le cadre du programme financé.

Mise en œuvre, suivi des projets et allocation des fonds

● Conventionnement

Chaque bénéficiaire signe une convention 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 du Premier ministre, sous peine de perte du bénéfice de la décision d'aide.

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.

Ces conditions sont indépendantes des modalités de conventionnement définies par la Commission Européenne pour le financement du projet au niveau européen.

● Suivi des projets et étapes d'allocation des fonds

Le bénéficiaire met en place un tableau de bord comportant des indicateurs de suivi technique, industriel et financier de l'avancement des projets. Il le transmet régulièrement à Bpifrance ainsi que l'ensemble des documents demandés à chaque versement d'aide (rapport d'avancement, ERDA certifiés, ...) selon les modalités prévues par la convention.

Pour chaque projet soutenu, des réunions d'avancement peuvent être organisées en tant que de besoin. Demandée par Bpifrance et organisée par le chef de file ou le porteur de projet, elles associent les membres du comité de sélection ou leur représentant. Ces réunions ont 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 planning⁵.

Dans le cas général, le versement de l'aide est conditionné à la vérification par l'opérateur, en concertation avec le ou les bailleurs de fonds, de la capacité financière du bénéficiaire à mener à bien l'exécution du programme ou la valorisation de ses résultats. La justification de cette capacité peut se faire par tout moyen (niveau de fonds propres ou quasi-fonds propres, perspectives de levée de fonds, endettement, apports en compte courant d'associé bloqué, capacité d'autofinancement, perspectives de marges dégagées par des contrats signés ou par des projets de contrats en cours de signature).

● Communication

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

Pour tout projet lauréat, les bénéficiaires sont tenus de mentionner le soutien apporté par France 2030 dans leurs actions de communication et la publication de leurs résultats avec la mention unique « ce projet a été soutenu par le plan d'investissement France 2030 opéré par Bpifrance » et les logos de France 2030 et Bpifrance.

Toute opération de communication doit être concertée entre le porteur de projet et Bpifrance, afin de vérifier notamment le caractère diffusable des informations et la conformité des références au plan France 2030 et à Bpifrance.

L'Etat et Bpifrance pourront communiquer sur les objectifs généraux de l'appel à projets, ses enjeux et ses résultats, ainsi que sur les projets lauréats, dans le respect des secrets des affaires. Ils pourront notamment utiliser à cette fin la « fiche pour communication publique » soumise par le porteur dans son dossier de candidature.

Enfin, les bénéficiaires sont tenus à une obligation de transparence et de reporting vis-à-vis de l'Etat et de Bpifrance, nécessaire à l'évaluation ex-post des projets ou de l'appel à projets.

⁵ Ces revues techniques font l'objet de rapport des experts de la Commission Européenne.

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.

● **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 ainsi que son l'impact environnemental et sociétal (performance commerciale, emplois créés, brevets déposés, effets environnementaux et énergétiques), Cette évaluation pourra se poursuivre après réalisation du projet. Ces éléments, et leurs évolutions, sont précisés dans conditions générales de la convention d'aide entre Bpifrance et le bénéficiaire.

● **Transparence du processus de sélection**

Les projets lauréats de cet AAP font l'objet d'une publication sur le site du [Gouvernement](#).

Une notification individuelle est également adressée aux porteurs de projets.



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

bpifrance



Contacts

Pour toute question relative à votre dossier de candidature ou aux étapes clés de l'appel à projets, nous vous invitons à consulter notre FAQ dédiée disponible sur la page présentant l'appel à projets sur bpifrance.fr.

Si vous avez une demande spécifique concernant cet appel à projets ou si vous souhaitez obtenir des informations complémentaires, vous pouvez nous contacter à l'adresse suivante :

aap-france2030@bpifrance.fr

Annexe 1 : Volets thématiques et projets éligibles

Note : Cette annexe recense pour chaque thématique les types de dépenses et d'acteurs éligibles selon la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat applicable au moment de la rédaction de ce cahier. En cas d'évolution de cette réglementation au cours du processus de sélection et d'instruction des projets, d'autres types de dépenses et d'acteurs pourraient être éligibles pour des projets relatifs aux différentes thématiques exposées.

Les projets devront mettre en évidence leur caractère innovant en proposant des solutions technologiques nouvelles pour optimiser les processus de production. Ils devront démontrer l'atteinte d'une meilleure efficacité et la réduction des coûts de production.

Les projets d'augmentation capacitaire ne pourront pas être pris en compte pour les GE/ETI.

Volet 1 : Projets de production des principaux composants et équipements du véhicule de demain

Ce volet vise à soutenir les investissements industriels automobiles ayant pour objectif :

- (i) de développer les capacités de production au moyen de la création de nouveaux sites (pour les PME toute zone confondue, et pour les ETI et grandes entreprises en zone AFR seulement) et de l'extension des capacités des sites existants (pour les PME seulement), y compris en développant de nouveaux modèles de production (décentralisés, micro-usines) ;
- (ii) d'améliorer significativement la compétitivité des sites en changeant fondamentalement leurs processus de production (dont la modernisation significative, l'adaptation aux nouveaux standards et aux chaînes de valeur du véhicule électrique ainsi que l'adaptation des sites mécaniques des constructeurs aux marchés du véhicule électrique)⁶ (uniquement pour les PME) ;
- (iii) dépenses de développement expérimental sont éligibles pour tous les acteurs (ex : développement de capacités de tests et essais, etc.).

Pièces et composants spécifiques rentrant dans la chaîne de traction des véhicules, notamment :

- **les groupes motopropulseurs électriques** (pour une approche 100% électrique via batterie ou hydrogène à pile à combustible) : 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 en particulier (i) les cellules et modules de batteries li-ion, et d'autres chimies pertinentes pour la filière, (ii) les packs batteries adaptés aux différents marchés des véhicules légers et lourds et leurs composants, (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, (iii) les projets de développement expérimental sur toute la chaîne de valeur batteries. Les projets éligibles au [Crédit d'impôt investissement industries vertes \(C3IV\)](#), sont invités à déposer leur projet sur ce mécanisme.
- **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

⁶ Concerne la modernisation industrielle des sites de production, mais aussi leur transformation numérique (dont cybersécurité). Il est nécessaire que la modernisation soit liée à l'intégralité du processus de production ; le simple remplacement d'actifs individuels sans modification fondamentale du processus de production global constitue un investissement de remplacement qui n'est pas éligible.

ces systèmes seront également visées par ce volet, sous réserves des conditions pré-citées dans le i) et le ii).

- **les composants des véhicules⁷ hydrogène** : ce volet soutiendra des projets visant la production de tels véhicules et de leurs composants clés, destinés à la mobilité lourde et intensive, qu'il s'agisse des composants hydrogène pour une motorisation électrique, des composants électroniques associés ou de réservoirs. Les projets de motorisation à combustion interne hydrogène sont exclus.

Les porteurs présentant des projets hydrogène devront démontrer le caractère « intensif et lourd » des usages visés.

Composants du véhicule automatisé et connecté :

Les projets attendus sur ce volet porteront sur la production des composants matériels dits « hardware », « middleware », 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 portée par le véhicule. A noter que cet AAP n'a pas vocation à financer le développement des infrastructures routières.

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).

Moyens de test et bancs d'essais destinés aux véhicules électriques ou à ses composants, machines-outils innovantes et spécifiques au secteur automobile,

Autres pièces et composants agnostiques, 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 terme.

Les projets pourront, le cas échéant, comporter des dépenses de développement relatives à la conception de ces composants ainsi que les machines servant à leur fabrication, et ce peu importe la taille de l'entreprise.

Dans le cadre du dispositif, ni la production, ni le développement de composants dédiés aux véhicules thermiques ou hybrides ne sont pris en compte.

Les dépenses admissibles au titre de ce volet sont les coûts des investissements dans des actifs corporels⁸ et incorporels⁹.

Pour les projets de recherche et de développement soutenus sous ce volet les dépenses admissibles sont :

- les frais de personnel : chercheurs, ingénieurs, techniciens et autres personnels d'appui employés pour le projet ;
- les coûts des instruments et du matériel utilisés pour le projet. Lorsque ces instruments et ce matériel ne sont pas utilisés pendant toute leur durée de vie dans le cadre du projet, seuls les coûts d'amortissement correspondant à la durée du projet, calculés conformément aux principes comptables généralement admis, sont jugés admissibles ;
- les coûts de la recherche contractuelle, des connaissances et des brevets achetés ou pris sous licence auprès de sources extérieures à des conditions de pleine concurrence, ainsi que les coûts des services de conseil et des services équivalents utilisés exclusivement aux fins du projet ;
- les études de faisabilité.

Les taux d'aides applicables à ce volet sont les suivants, eu égard à la réglementation des aides d'Etat :

Type d'entreprises / Type de projets	Petite entreprise (PE) ¹⁰	Entreprise moyenne (ME) ¹¹	Grande entreprise (GE et ETI)
---	--	--	-------------------------------

⁷ En priorité les véhicules utilitaires ou lourds

⁸ Actifs corporels : les actifs consistant en des terrains, bâtiments, machines et équipements.

⁹ Actifs incorporels : les actifs n'ayant aucune forme physique ni financière tels que les brevets, les licences, le savoir-faire ou d'autres types de propriété intellectuelle.

¹⁰ 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.

¹¹ 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).

Investissements en zone AFR « c »*	35%	25%	15%
Investissement en zone AFR « c » relevant du règlement (UE) 2024/795*	40%	30%	20%
Investissements hors zone AFR	20%	10%	N/A
Développement expérimental	45%	35%	25%
Dans le cadre d'une collaboration effective	60%	50%	40%
En zone AFR « c »	50%	40%	30%
* -5% pour les zones AFR « c » situées dans les départements d'Ille-et-Vilaine (35), Savoie (73), Yvelines (78) - 10% pour les zones AFR « c2 » pour les GE			

Volet 2 : Projets de production des systèmes de recharge et d'avitaillement pour les véhicules électriques à batterie et à hydrogène

Ce volet vise à soutenir les projets d'installation de nouvelles usines ou, pour les PME uniquement de nouvelles lignes de production, visant à produire en France des infrastructures de recharge du véhicule 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 norme 15118-20 (plug and charge et recharge intelligente dite « Smart Charging »), de nouveaux services émergents tels que la bidirectionnalité de la recharge (V2X, y compris V2G, V2H, V2B), la recharge dynamique, la recharge stationnaire, la recharge automatisée et la recharge très haute puissance pour poids lourds. Il pourra également soutenir des projets d'investissement visant à produire des stations d'avitaillement en hydrogène dédiées notamment à la mobilité lourde et intensive.

Les projets pourront, le cas échéant, comporter certaines dépenses de développement relatives à la conception de ces composants (hardware et software), et ce peu importe la taille de l'entreprise.

Une attention particulière sera donnée aux projets tenant compte des critères de résilience, de durabilité et de cybersécurité tels qu'énoncés dans le règlement 2024/1735/UE concernant les infrastructures de recharge de véhicules électriques (technologie « zéro-net »)

Les dépenses admissibles au titre de ce volet sont les coûts des investissements dans des actifs corporels¹² et incorporels¹³.

Pour les projets de recherche et de développement soutenus sous ce volet les dépenses admissibles sont :

- les frais de personnel : chercheurs, ingénieurs, techniciens et autres personnels d'appui employés pour le projet ;
- les coûts des instruments et du matériel utilisés pour le projet. Lorsque ces instruments et ce matériel ne sont pas utilisés pendant toute leur durée de vie dans le cadre du projet, seuls les coûts d'amortissement correspondant à la durée du projet, calculés conformément aux principes comptables généralement admis, sont jugés admissibles ;
- les coûts de la recherche contractuelle, des connaissances et des brevets achetés ou pris sous licence auprès de sources extérieures à des conditions de pleine concurrence, ainsi que les coûts des services de conseil et des services équivalents utilisés exclusivement aux fins du projet ;
- les études de faisabilité.

Les taux d'aides applicables à ce volet sont les suivants, selon la réglementation des aides d'Etat :

¹² Actifs corporels : les actifs consistant en des terrains, bâtiments, machines et équipements.

¹³ Actifs incorporels : les actifs n'ayant aucune forme physique ni financière tels que les brevets, les licences, le savoir-faire ou d'autres types de propriété intellectuelle.

Type d'entreprises / Type de projets	Petite entreprise (PE) ¹⁴	Entreprise moyenne (ME) ¹⁵	Grande entreprise (GE et ETI)
Investissements en zone AFR « c »*	35%	25%	15%
Investissement en zone AFR « c » relevant du règlement (UE) 2024/795*	40%	30%	20%
Investissements hors zone AFR	20%	10%	N/A
Développement expérimental	45%	35%	25%
Dans le cadre d'une collaboration effective	60%	50%	40%
En zone AFR « c »	50%	40%	30%
* : -5% pour les zones AFR « c » situées dans les départements d'Ille-et-Vilaine (35), Savoie (73), Yvelines (78) : 10% pour les zones AFR « c2 » pour les GE			

Volet 3 : Soutien à la diversification des sous-traitants automobile vers d'autres filières industrielles

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 CO2.

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 adressent 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 1 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 années¹⁶), et, d'autre part, le projet doit permettre l'augmentation significative de cette part (au moins +10 points en part du chiffre d'affaires). Pour les grandes entreprises il sera nécessaire que l'activité relève d'un code NAF/APE dont aucune activité réalisée par l'établissement ne relève actuellement. Pour les PME il sera seulement nécessaire de démontrer la diversification de la production d'un établissement vers des produits qu'il ne fabriquait pas ou des services qu'il ne fournissait pas auparavant.

A noter que pour les PME un investissement lié à 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 visés¹⁷.

Le changement de code NAF/NACE du bénéficiaire (au sens de la formalité administrative) n'est pas un prérequis du dispositif.

Les dépenses admissibles au titre de ce volet sont les coûts des investissements dans des actifs corporels¹⁸ et incorporels¹⁹.

Les taux d'aides applicables à ce volet sont les suivants :

¹⁴ 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.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ Actifs corporels : les actifs consistant en des terrains, bâtiments, machines et équipements.

¹⁹ Actifs incorporels : les actifs n'ayant aucune forme physique ni financière tels que les brevets, les licences, le savoir-faire ou d'autres types de propriété intellectuelle.

Type d'entreprises / Type d'investissements	Petite entreprise (PE) ²⁰	Entreprise moyenne (ME) ²¹	Grande entreprise (GE et ETI)
En zone AFR « c »*	35%	25%	15%
En zone AFR « c » et lorsque l'investissement relève du règlement (UE) 2024/795*	40%	30%	20%
Hors zone AFR	20%	10%	N/A
* -5% pour les zones AFR « c » situées dans les départements d'Ille-et-Vilaine (35), Savoie (73), Yvelines (78) - 10% pour les zones AFR « c2 » pour les GE			

Volet 4 : projets d'amélioration de la performance environnementale des procédés et sites de production

Ce volet a pour objectif de soutenir des investissements ambitieux et particulièrement risqués et innovants, axés sur la protection de l'environnement et la décarbonation significative des procédés industriels. Outre la preuve des impacts environnementaux (cf. infra), les projets financés feront la preuve de leur impact transformant. Ce volet vise à promouvoir :

- Les investissements en faveur de la protection de l'environnement, c'est-à-dire notamment toute action ou activité visant à réduire ou à prévenir la pollution (la décarbonation par exemple), les incidences négatives sur l'environnement ou une autre atteinte au milieu physique (y compris à l'air, à l'eau et aux sols), aux écosystèmes ou aux ressources naturelles ;
- Les investissements en faveur de l'amélioration de la performance énergétique des sites et procédés de production ;
- Les investissements en faveur de l'utilisation efficace des ressources et de la transition vers l'économie circulaire, c'est-à-dire les investissements visant :
 - la réduction de la consommation des ressources dans les procédés de production,
 - le remplacement de matières premières primaires par des matières premières secondaires (réemployées ou valorisées, y compris recyclées),
 - la prévention et de la réduction de la production de déchets,
 - la préparation en vue du réemploi, de la décontamination et du recyclage des déchets produits par le bénéficiaire ou
 - la préparation en vue du réemploi, de la décontamination et du recyclage des déchets produits par des tiers.

Toutefois, cet AAP ne financera pas :

- de dépenses d'investissements qui relèvent de la simple amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et/ou de la production d'énergie renouvelable sur le site ;
- d'amélioration classiques de production ne faisant pas la preuve d'innovation, d'impact transformant et d'une prise de risque avérée par le porteur.

Pour être éligibles sous ce volet :

- les investissements ne devront pas avoir pour objet de permettre aux bénéficiaires de se conformer simplement aux normes de l'Union en vigueur ;
- les investissements en faveur de la protection de l'environnement et en faveur de l'efficacité énergétique ne devront pas porter sur des équipements, des machines ou des installations de production industrielle utilisant des combustibles fossiles, y compris ceux utilisant du gaz naturel (sauf s'il s'agit de l'installation de composants additionnels améliorant le niveau de protection de l'environnement des équipements, machines et installations de production industrielle existants, auquel cas l'investissement ne doit pas entraîner l'augmentation de la capacité de production ou de la consommation de combustibles fossiles)
- les investissements en faveur de l'utilisation efficace des ressources et de la transition vers l'économie circulaire ne devront pas être liés à des technologies qui constituent une pratique commerciale établie déjà rentable dans l'ensemble de l'Union.

Dans le cadre de leurs projets d'investissement, les entreprises, quelle que soit leur taille, peuvent bénéficier d'aides aux études

²⁰ 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.

²¹ 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).

ou aux services de conseil, notamment aux audits énergétiques. Les projets ne peuvent cependant pas se limiter à de telles études ou services de conseil.

Les sites soutenus doivent avoir une activité d'au moins 40% dans la filière automobile.

Pour les investissements en faveur de la protection de l'environnement et en faveur de l'efficacité énergétique, les dépenses admissibles au titre de ce volet sont les coûts d'investissement supplémentaires déterminés en déduisant des coûts de l'investissement les coûts d'un scénario contrefactuel qui se produirait en l'absence d'aide (coût d'un investissement moins ambitieux ou coût des investissements dans l'entretien, la réparation et la modernisation des équipements existants par exemple).

Pour les investissements en faveur de l'utilisation efficace des ressources et du soutien à la transition vers une économie circulaire les coûts admissibles sont les coûts d'investissement supplémentaires déterminés de la même manière, c'est-à-dire en déduisant des coûts d'investissement totaux du projet les coûts d'un projet ou d'une activité moins respectueux de l'environnement (un investissement dans un processus de production classique utilisant des matières premières primaires ou un investissement dans un processus de production moins efficace en ressources par exemple).

Les taux d'aide applicables à ce volet sont les suivants, selon la réglementation des aides d'Etat :

Type d'entreprises / Type d'investissements	Petite entreprise (PE) ²²	Entreprise moyenne (ME) ²³	Grande entreprise (GE et ETI)
Protection de l'environnement			
En zone AFR « c »*	65%	55%	45%
Hors zone AFR	60%	50%	40%
Efficacité énergétique			
En zone AFR « c »*	55%	45%	35%
Hors zone AFR	50%	40%	30%
Utilisation efficace des ressources et économie circulaire			
En zone AFR « c »*	65%	55%	45%
Hors zone AFR	60%	50%	40%
Etudes et services de conseil			
	80%	70%	60%
* -5% pour les zones AFR « c » situées dans les départements d'Ille-et-Vilaine (35), Savoie (73), Yvelines (78) - 10% pour les zones AFR « c2 » pour les GE			

Volet 5 : Projets d'assemblage de véhicules zéro-émission : conception et développement des plateformes, pièces et outils nécessaires à leur production

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 assembler des véhicules zéro émission (véhicule 100% électrique ou véhicules à hydrogène à pile à combustible strictement destinés à des usages lourds et intensifs), dans la mesure où les porteurs démontrent la compétitivité de leur offre²⁴. Les projets pourront comporter la conception et développement des plateformes,

²² 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.

²³ 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).

²⁴ Ce volet pourra également couvrir des catégories de rétrofit de véhicules pertinentes. Une démonstration de la compétitivité de l'offre sera particulièrement attendue.

pièces et outils nécessaires à la production de véhicules à zéro émission. Ces plateformes devront être adaptées pour accueillir les motorisations électriques, les batteries ou les systèmes d'hydrogène, ainsi que les technologies de connectivité et d'automatisation.

Les projets pourront comporter :

- 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.) ;
- 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 silhouettes²⁵.

Les projets de développement et industrialisation de véhicules ou de composants portés par des grands constructeurs automobiles seront soutenus dans le cadre de ce volet que s'ils présentent une ambition exceptionnelle et un impact dimensionnant pour la filière avec des retombées locales directes pour les territoires et le tissu industriel français.

Les projets liés à l'industrie des véhicules intermédiaires (VAE jusqu'au L7) sont prioritairement orientés vers les appels à projets dédiés (eXtrême Défi Ademe).

Les dépenses admissibles au titre de ce volet sont les coûts des investissements dans des actifs corporels²⁶ et incorporels²⁷.

Pour les projets de recherche et de développement soutenus sous ce volet les dépenses admissibles sont :

- les frais de personnel : chercheurs, ingénieurs, techniciens et autres personnels d'appui employés pour le projet ;
- les coûts des instruments et du matériel utilisés pour le projet. Lorsque ces instruments et ce matériel ne sont pas utilisés pendant toute leur durée de vie dans le cadre du projet, seuls les coûts d'amortissement correspondant à la durée du projet, calculés conformément aux principes comptables généralement admis, sont jugés admissibles ;
- les coûts de la recherche contractuelle, des connaissances et des brevets achetés ou pris sous licence auprès de sources extérieures à des conditions de pleine concurrence, ainsi que les coûts des services de conseil et des services équivalents utilisés exclusivement aux fins du projet ;
- les études de faisabilité.

Les taux d'aides applicables à ce volet sont les suivants, selon la réglementation des aides d'Etat :

Type d'entreprises / Type de projets	Petite entreprise (PE) ²⁸	Entreprise moyenne (ME) ²⁹	Grande entreprise (GE et ETI)
Investissements en zone AFR « c »*	35%	25%	15%
Investissement en zone AFR « c » relevant du règlement (UE) 2024/795*	40%	30%	20%
Investissements hors zone AFR	20%	10%	N/A
Développement expérimental	45%	35%	25%
Dans le cadre d'une collaboration effective	60%	50%	40%
En zone AFR « c »	50%	40%	30%
* -5% pour les zones AFR « c » situées dans les départements d'Ille-et-Vilaine (35), Savoie (73), Yvelines (78) -10% pour les zones AFR « c2 » pour les GE			

²⁵ Une attention particulière sera accordée aux véhicules des segments A, B et C

²⁶ Actifs corporels : les actifs consistant en des terrains, bâtiments, machines et équipements.

²⁷ Actifs incorporels : les actifs n'ayant aucune forme physique ni financière tels que les brevets, les licences, le savoir-faire ou d'autres types de propriété intellectuelle.

²⁸ 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.

²⁹ 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).

Annexe 2 : 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.

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.

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 européenne³⁰.

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) par rapport à une solution de référence pertinente, explicite 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.

³⁰ 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>

Annexe 3 : Plan et contenu du dossier d'Évaluation socio-économique (ESE) des grands projets dans le cadre de France 2030

Cette annexe a pour objet de préciser le plan et contenu des dossiers à élaborer pour les évaluations socio-économiques des grands projets financés par France 2030.

Le plan du dossier d'évaluation présenté ci-dessous précise les éléments qui composent le dossier en conformité avec l'article 2 du décret d'application n° 2013-1211 du 23 décembre 2013, en l'articulant avec ceux qui sont requis dans la grille d'impacts exigée au porteur de projet. Le niveau de détails à présenter pour chacun des points abordés dépend de leur pertinence particulière pour le projet analysé et de la taille de ce dernier.

En effet, tout particulièrement **pour les projets de plus de 100 M€, il est attendu que plusieurs de ces points soient étayés en joignant au dossier d'ESE les études de faisabilité réalisées préalablement.**

Plan et contenu du dossier d'ESE France 2030

Introduction courte qui présente la fiche d'identité du projet (nom du projet, durée du projet (en mois), dates de début et de fin, coût total du projet, montant d'aides requis, raison sociale du porteur/chef de file)

Chapitre 1 : Contexte et analyse stratégique

Présenter le contexte du projet et son environnement stratégique en développant au minimum les éléments suivants :

- Présentation du porteur de projet
- Résumé du projet et *historique des projets financés en lien avec l'objectif du projet*
- Alignement du projet avec les enjeux de France 2030
- Description du secteur et du marché : filière, technologies, activités, acteurs, concurrents, usagers, positionnement de la France et de l'Europe dans ce marché
- Éléments de contexte réglementaire, institutionnel, économique, géopolitique, environnemental et/ou social pertinents pour le projet

Chapitre 2 : Description du projet

Réaliser une description détaillée du projet en développant au minimum les éléments suivants :

- Nature et dimensionnement du projet par phase (R&D, production, fonctionnement...) et ses objectifs
- Gouvernance du projet (rôle des différents partenaires au projet)
- Localisation des sites ou, à défaut, éléments du cahier des charges d'implantation/construction du site
- Activités et ressources principales (matérielles, humaines, financières)
- Durée et calendrier prévisionnel
- Les avis requis par la loi et les règlements pour la faisabilité du projet
- Réalisations attendues
- Résumé des raisons de l'intervention publique (verrous de financement, souveraineté, concurrence mondiale, etc.)
- Conditions et facteurs clés de succès du projet. Forces, faiblesses, opportunités et menaces
- Scénario contrefactuel pour le porteur de projet si l'aide n'est pas octroyée³¹
- Variantes et alternatives au projet en précisant les conditions qui pourraient infléchir vers telle variante ou telle alternative

Chapitre 3 : Business plan et analyse financière

Présenter une analyse financière prévisionnelle du projet sur sa durée de vie qui contienne au minimum les éléments suivants :

- Brève présentation des principaux leviers économiques du projet pour une meilleure compréhension du modèle économique

³¹ Le scénario contrefactuel est ici vu du point de vue de l'entreprise, par exemple, l'entreprise décidera sans financement public de ne pas réaliser le projet en France ou le projet prendrait plus de temps et/ou serait de taille plus réduite.

- Montants et structure des coûts prévisionnels du projet (CAPEX, OPEX)
- Chiffre d'affaires prévisionnel (effet prix, effet volume)
- Plan de financement initial
- Coût moyen pondéré du capital et taux de rendement espéré du capital
- Compte de résultat prévisionnel avec et sans financement France 2030
- Valeur Actuelle Nette (VAN) financière sans et avec financement France 2030
- Analyse comparée des modes de financement, en particulier de la structure du financement public (subvention / avance remboursable / garanties / autres)
- Analyse de sensibilité du modèle financier

Chapitre 4 : Analyse d'impacts espérés du projet, indicateurs socio-économiques pertinents et de performance au regard des politiques publiques

- Scénario contrefactuel pour la société si l'aide n'est pas octroyée

Pour cette analyse d'impacts, il est important de bien spécifier le scénario contrefactuel auquel est comparé la situation avec le projet du point de vue du pays en cohérence avec ce qui est requis pour l'évaluation environnementale. En général, cette situation se définit à partir de la réponse à la question de si oui ou non et comment serait fourni le bien ou service produit par le projet à la société si celui-ci n'est pas réalisé ou est réalisé à minima. Par exemple, sans capacité additionnelle de production de batteries électriques dans le pays, celles-ci devraient être importées. Ou si certaines cibles vaccinales ne peuvent pas être intégrées au projet au cas où l'aide ne soit pas accordée, quelles seraient les alternatives pour fournir ce service à la population (importer des vaccins avec des risques de rupture d'approvisionnement en cas de crise sanitaire, utiliser des traitements médicaux alternatifs...); et quels seraient les coûts pour la société d'une telle situation.

- Impacts du projet

Les impacts extra-financiers du projet peuvent être mesurés en comparant la situation intégrant le projet subventionné avec la situation de référence.

Une série d'impacts génériques communs à de nombreux projets est rappelée ci-dessous, en cohérence avec la grille d'impacts utilisée pour l'évaluation des projets financés par France 2030, mais complétée sur certaines dimensions. Il est attendu de l'évaluateur qu'il **sélectionne et renseigne les impacts et indicateurs pertinents parmi ceux indiqués ci-dessous**, et qu'il propose des **impacts et indicateurs plus spécifiques** au projet analysé. Par exemple, pour des projets du secteur santé sont également attendus des impacts sanitaires.

Si certains indicateurs ne sont pas pertinents pour le projet, une justification du pourquoi cet indicateur n'est pas retenu pour le projet doit être fournie.

La présentation des résultats de l'analyse d'impacts s'organise autour des axes suivants :

Innovation

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants, en précisant la métrique et en justifiant les valeurs mentionnées.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Innovation	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Nature de l'innovation	Sélectionner parmi les choix suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Produit, service ou usage : Améliore les produits/services existants ou en introduit de nouveaux • Procédé ou organisation : Change la manière dont l'entreprise organise son travail, ses chaînes logistiques ou chaîne de production ; • Marketing et commerciale : Change la présentation, la distribution, la tarification, la promotion ; • Modèle d'affaires : Réorganise la structure des revenus et des coûts ; Technologique : Crée ou intègre une ou plusieurs nouvelles technologies ; • Sociale : Répond à des besoins sociaux tant dans ses buts que ses modalités.
Gains de TRL	Gain de TRL entre TRL initial et TRL cible ³² Gain de TRL par million d'euros d'aide
Brevets	Dépôts de brevets et licences concédées grâce au projet (nombre) Dépôts de brevets et licences concédées grâce au projet par million d'euros d'aide

³² Ou son équivalent pour d'autres types d'innovation qui ne soient pas technologiques.

Innovations produits	Nouveaux produits /marchés potentiels BtB, BtC (nombre)
----------------------	---

Développement économique

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Développement économique	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Création de start-ups	Start-ups créées dans le cadre du projet (nombre)
Effet de levier	[Coût total du projet - Montant du financement public (en €)] / montant du financement public (en €)
Création ou conservation d'emplois	Emplois directs créés ou maintenus pendant le projet Emplois directs créés ou maintenus post-projet
Croissance	Chiffres d'affaires annuel généré par le projet par euro d'aide Gain de part de marché (en %) Valeur ajoutée annuelle générée par le projet par euro d'aide
Impact fiscal	Recettes fiscales pour l'Etat liées au projet en €

Capital humain

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Capital humain	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Formation	Personnes formées grâce au projet (nombre/an) Doctorants (thèse CIFRE par ex) et post-doctorants financés par France 2030 (nombre)
Collaborations	Création de nouvelles collaborations / partenariats (nombre)

Rayonnement scientifique

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Rayonnement scientifique	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Publications	Production de publications scientifiques (nombre) Production de publications scientifiques phares (nombre)

Transition écologique et environnementale

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants, indépendamment de la note renseignée sur l'axe.

Il est recommandé que l'évaluation des impacts environnementaux du projet se fasse en adoptant le protocole Empreinte projet de l'ADEME, à un niveau minimum de 2.³³

³³ Ce qui est équivalent au protocole QuantiGES qui avait été développé précédemment par l'ADEME.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Transition écologique et environnementale	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Axe atténuation climatique	Note -2, -1, 0, +1 ou +2 Réduction des GES sur la durée de vie du projet (tCO2 eq) Réduction annuelle des GES (tCO2 eq / an) Production ajoutée d'électricité ou de chaleur renouvelable (MWh supplémentaire/an) Efficacité énergétique via réduction des consommations (kWh/an)
Axe adaptation climatique	Note -2, -1, 0, +1 ou +2 Résilience face aux risques environnementaux (justificatif littéral)
Axe lutte contre les pollutions	Note -2, -1, 0, +1 ou +2 Pollution de l'air : Baisse des Pmx, COV, NOx, Sox Pollution de l'eau : Baisse des métaux lourds, ou DCO, ou nitrates Pollution des sols
Axe gestion des ressources en eau et marines	Note -2, -1, 0, +1 ou +2 Réduction de la consommation d'eau (m3/an)
Axe transition vers une économie circulaire (déchets, autres)	Note -2, -1, 0, +1 ou +2 Diminution et/ou recyclage des déchets (tonnes évitées/an) Diminution de consommations des ressources (tonnes évitées/an)
Axe protection et restauration de la biodiversité	Note -2, -1, 0, +1 ou +2 Impact sur la biodiversité (justificatif littéral)

En particulier, devront être analysés au travers de cette analyse d'impact les risques d'effet de verrouillage en confortant ou en investissant dans des voies technologiques qui ne sont pas les meilleures en termes d'impacts environnementaux à moyen et long terme.

Autonomie stratégique

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Autonomie stratégique	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Résilience Indépendance	Amélioration de la provision de biens et services essentiels en cas de choc (justificatif littéral)
	Réduction du niveau de dépendance du pays à des fournisseurs en situation monopolistique (justificatif littéral)
	Recours à la sous-traitance et provenance des sous-traitants principaux (justificatif littéral)
	Provenance géographique des postes d'achats les plus stratégiques (justificatif littéral)
Gouvernance des données	Qualité de la stratégie de gouvernance des données (justificatif littéral) Adoption d'une stratégie open data (justificatif littéral)
Protection des données	Amélioration du niveau de protection des données personnelles et/ou sensibles (justificatif littéral) Souveraineté de la solution d'hébergement des données (justificatif littéral)

Mixité

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.

Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Mixité	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Mixité équipe projet	Part des femmes dans l'équipe projet (en %) Part des femmes dans l'équipe de direction du projet (%)

Territorial

Décrire l'impact principal du projet sur cette dimension.
Accompagner l'explication du ou des indicateurs pertinents correspondants.

Sont proposés les indicateurs suivants :

Territorial	
Impacts socles	Indicateurs possibles
Territorial	Organisation prévue d'un débat public (OUI/NON)

Remarques additionnelles :

Il est également nécessaire de prendre en compte les impacts potentiellement négatifs du projet sur la société, comme par exemple les coûts pour la population locale durant la réalisation du projet ou l'accroissement de la dépendance aux métaux critiques ou autres ressources en tension. Dans ce cas-là, il est nécessaire de préciser les mesures de maîtrise et de suivi de ces impacts, qui seront mises en place par le projet.

En plus des impacts directs du projet, il peut être pertinent de prendre en compte des effets plus indirects³⁴ de celui-ci, comme par exemple les effets de diffusion à d'autres secteurs ou la génération et/ou approfondissement de collaborations qui pourraient perdurer à long terme.

Pour les projets de plus de 100 M€ de financement Etat, devront être valorisés, lorsque cela est possible, les principaux coûts et bénéfices socioéconomiques décrits précédemment afin de calculer la Valeur Actuelle Nette (VAN) socioéconomique et l'indicateur de création de valeur socioéconomique du financement public (VAN socioéconomique / euro de financement public). Pour cela, utiliser les valeurs tutélaires de référence qui complètent le Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics publié par France Stratégie en 2023.³⁵ Pour les autres projets, ces calculs sont optionnels.

Chapitre 5 : Cartographie des risques du projet

Identifier et décrire les principaux risques du projet dans ces différentes étapes de mise en œuvre, ainsi que préciser les mesures que le porteur s'engage à prendre pour en atténuer les effets.

A titre d'exemple, pourront être considérés les risques suivants :

- Risques technologiques
- Risques de ressources humaines
- Risques organisationnels / stratégiques
- Risques financiers
- Risques de marché
- Risque de concurrence
- Risques de propriété intellectuelle
- Risques règlementaires
- Risques opérationnels
- Risques sanitaires
- Risques de sécurité, en particulier cybersécurité
- Risques de rupture de la chaîne de valeur
- Risques liés au changement climatique
- Risques environnementaux (hors changement climatique)

³⁴ Impacts indirects : effets qui ne correspondent pas directement à l'objectif de la politique dont les impacts sont évalués.

³⁵ France Stratégie (2023). Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics. Comité d'experts des méthodes d'évaluation socioéconomique des investissements publics, présidé par Roger Guesnerie. Édition 2023. Disponible à partir du lien : <https://www.strategie.gouv.fr/publications/guide-de-levaluation-socioeconomique-investissements-publics>