



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**bpi**france



# Appel à manifestations d'intérêt CORIFER 2023

L'appel à manifestations d'intérêt est ouvert jusqu'au 28 novembre 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)

Deux relèves sont prévues :

- mardi 25 juillet 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)
- mardi 28 novembre 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)

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

**APPEL À MANIFESTATIONS D'INTERET**  
15/06/2023



# Sommaire

## **2\_** Sommaire

## **3\_** Contexte et objectifs de l'AMI CORIFER 2023

- \_ Le plan d'investissement France 2030
- \_ Contexte et objectifs

## **4\_** Projets attendus

- \_ Objectifs thématiques
- \_ Nature des projets et porteurs de projets
- \_ Travaux et dépenses éligibles
- \_ Conditions et nature de financement

## **11\_** Processus de sélection

- \_ Accompagnement
- \_ Critères d'éligibilité
- \_ Critères de sélection
- \_ Processus de sélection
- \_ Contractualisation
- \_ Confidentialité de communication

## **15\_** Annexe : Critères de performance environnementale

# Contexte et objectifs de l'AMI CORIFER 2023

## 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** : 54 Mds € seront investis pour que nos entreprises, nos universités, nos organismes de recherche, réussissent pleinement leurs transitions dans ces filières stratégiques. L'enjeu est de leur permettre de répondre de manière compétitive aux défis écologiques et d'attractivité du monde qui vient, et faire émerger les futurs champions de nos filières d'excellence. France 2030 est défini par deux objectifs transversaux, consistant à consacrer 50 % de ses dépenses à la décarbonation de l'économie, et 50% à des acteurs émergents, et par un principe d'exclusion systématique des projets qui causeraient un préjudice important à l'environnement
- ✓ **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'État.
- ✓ **Est piloté par le Secrétariat général pour l'investissement** pour le compte de la Première ministre 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>

## Contexte et objectifs

Le Conseil d'orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière ferroviaire (CORIFER) constitue l'enceinte de dialogue État-filière, de pilotage et d'optimisation du soutien à l'innovation et de fléchage des projets de la filière vers les dispositifs d'aide publics, en particulier ceux du plan France 2030. Le CORIFER a comme objectif d'être la « gare de triage » du soutien à l'innovation de la filière ferroviaire et d'en assurer la lisibilité et la cohérence.

Institué dans le cadre du Comité stratégique de filière (CSF), le CORIFER accompagne les efforts de la filière pour développer les technologies permettant de répondre aux exigences réglementaires et aux attentes des clients, tout en se différenciant d'une concurrence européenne et extra-européenne toujours plus forte. En particulier, d'importantes mutations sont en cours, affectant à la fois l'industrie et les services.

La filière a élaboré en ce sens une feuille de route 2023-2030 sur quatre thématiques<sup>1</sup> sous la forme de programmes d'innovation et d'industrialisation pour la filière ferroviaire :

- Thématique 1 de la filière : Industrie et infrastructures du futur
- Thématique 2 de la filière : Mobilité inclusive
- Thématique 3 de la filière : Trains « zéro carbone »
- Thématique 4 de la filière : Trains intelligents

Dans le présent AMI, l'Etat reprend à son compte les thématiques proposées par la filière, tout en mettant en évidence de manière explicite le fret ferroviaire qui est un axe transversal de la filière.

Les retombées attendues portent sur l'amélioration de l'impact environnemental des transports, dont la contribution aux efforts de décarbonation, la croissance de la compétitivité du ferroviaire et de sa part modale dans les transports, le renforcement du positionnement concurrentiel de la filière, la capacité d'entraînement de l'ensemble des acteurs, notamment les start-ups, PME et ETI, le développement des compétences sur les sujets émergents, et le maintien de l'emploi et des savoir-faire sur le territoire national et européen.

Le présent AMI CORIFER 2023 s'inscrit dans le cadre du soutien à l'innovation et à la modernisation du secteur Transport du plan d'investissement France 2030 et relève de la feuille de route « Produire en France, à l'horizon 2030, 2 millions de véhicules zéro émission et développer une mobilité sobre, souveraine et résiliente ».

Les projets qui seront sélectionnés dans le cadre de l'AMI CORIFER 2023 seront orientés vers les appels à projets France 2030 ou autres dispositifs de financement alternatifs pertinents, sans qu'il soit nécessaire de déposer un nouveau dossier. Des compléments seront cependant demandés en fonction des spécificités d'instruction des outils/guichets de financement ciblés. En fonction des dispositifs de financement, ces compléments pourront être substantiels.

Le chapitre « processus de sélection » du présent cahier des charges détaille la procédure de sélection suivie et les principaux outils de financement France 2030 ciblés.

Le dépôt d'un dossier dans le cadre de l'AMI CORIFER 2023, plutôt que directement par un appel à projet donné, permet au projet de bénéficier de la visibilité auprès de l'ensemble des administrations concernées par les enjeux de l'innovation ferroviaire et s'inscrit dans la logique du développement de la filière. Les porteurs s'assurent de la bonne appréhension du projet, de la spécificité ferroviaire et de la compréhension des enjeux techniques et concurrentiels.

<sup>1</sup> <http://corifer.fr/wp-content/uploads/2023/05/Feuille-de-route-Corifer-2023-2030.pdf>

# Projets attendus

## Objectifs thématiques

Il est attendu des projets qu'ils contribuent à la transformation en profondeur de la filière ferroviaire et du système de mobilité correspondant, en répondant aux enjeux technologiques, de compétitivité et de transition écologique.

Les projets devront être structurants pour les entreprises et plus largement, pour la filière ferroviaire et l'ensemble de l'écosystème des transports ferroviaires.

Ces objectifs, formulés à partir des propositions du comité R&D de la filière ferroviaire et établis comme référence du présent AMI après concertation avec le Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation des Industriels du secteur Ferroviaire (CORIFER), définissent les axes stratégiques selon lesquels des projets sont invités à soumissionner.

Les travaux et résultats des projets doivent avoir un effet diffusant et intégrateur au sein de la filière, qui s'exerce au-delà des simples relations nouées autour d'un projet de R&D limité dans le temps.

Dans ce contexte, les projets déposés à l'AMI CORIFER devront s'inscrire dans au moins un des quatre axes ci-après :

- Axe 1 : Train à très faible impact environnemental
- Axe 2 : Mobilité du quotidien performante et inclusive
- Axe 3 : Numérisation du transport ferroviaire : véhicule, infrastructure et industrie
- Axe 4 : Accélération du fret ferroviaire

L'axe 1 correspond à la thématique 3 de la filière (Trains « zéro carbone »)

L'axe 2 correspond à la thématique 2 de la filière (« Mobilité inclusive »)

L'axe 3 correspond aux thématiques 1 et 4 de la filière (« Industrie et infrastructures du futur » et « Trains intelligents »).

L'axe 4 correspond à une volonté de l'Etat de promouvoir explicitement les projets d'innovation du fret ferroviaire, thème qui est transverse et intégrée dans les 4 thématiques de la filière.

Les projets relatifs aux formations, aux compétences et à l'attractivité des métiers du ferroviaires sont invités à postuler à l'AMI CMA de France 2030.<sup>2</sup> ;

### **Thématique 1 : Train à très faible impact environnemental**

Au-delà du matériel roulant, sont visées ici toutes les innovations au bénéfice du système ferroviaire (infrastructure, services, opérateurs, industrie) qui visent à améliorer la performance de ce système au regard du développement durable (efficacité énergétique, pollution, recyclage, nuisances autres).

La priorité recouvre entre autres toutes les innovations visant :

- En ce qui concerne les matériels roulants
  - o Au développement de matériels roulants (voyageurs, fret et engins travaux / engins de chantier), bas carbone, particulièrement sur les segments de véhicules sur lesquels aucune alternative à impact environnemental minimisé n'existe ;

<sup>2</sup> <https://www.gouvernement.fr/cma-informations-et-fiches-thematiques>

- A la mise au point d'architectures ou de briques technologiques basées sur de nouvelles énergies de traction (en mode non thermique ou hybride) spécifiques pour le ferroviaire ;
- A l'optimisation de la consommation en énergie des trains, par le développement d'outils d'aide à l'éco-conduite ou d'équipements dédiés ;
- A la diminution de l'empreinte écologique des matériels roulants existants sur l'ensemble de leur cycle de vie, par exemple via des outils embarqués de maintenance prédictive visant à prévenir les dysfonctionnements et les impacts sur l'environnement ;
- En ce qui concerne l'infrastructure
  - A la diminution de son empreinte écologique (nouvelle et lors de sa régénération) sur l'ensemble de leur cycle de vie, par exemple via des solutions issues de l'économie circulaire et de l'éco-conception ;
  - Au développement de sa résilience face au changement climatique, par la mise au point d'équipements dédiés, mais aussi d'outils de simulation capables de mieux appréhender le vieillissement de l'infrastructure ;
  - Au développement de solutions de capacité de production, de stockage et de gestion intelligente de l'énergie, et concourant à l'autonomie et la résilience du réseau.
- A la diminution de l'impact visuel et sonore du ferroviaire
- Au développement de solution pour faire face à la raréfaction des matières premières et des composants dans une logique de résilience et de souveraineté.

## **Thématique 2 : Mobilité du quotidien performante et inclusive**

Sont visées ici toutes les innovations ciblant spécifiquement l'amélioration de la qualité du service à l'utilisateur, entre autres autour des thèmes suivants :

### **Mobilité en zone urbaine et péri urbaine: Mass Transit / Service Express Régionaux et Métropolitains.**

- Adaptation de l'infrastructure aux zones urbaines (augmentation de la résilience et de la capacité du réseau) et développement des services express métropolitains ;
- Optimisation de l'exploitation (mixité fret/voyageurs, optimisation de la capacité y compris travaux...);
- Accroître la fiabilité et disponibilité des systèmes pour répondre à l'augmentation de trafic
- Solutions de cybersécurité spécifiques, visant autant les infrastructures existantes que celles du futur.

### **Mobilité en zone peu dense / Train léger et nouvelles mobilités partagées**

- Développement d'infrastructures frugales (caténaire, signalisation, OA...) visant autant les besoins des marchés fret que passagers ;
- Développement de solutions de mobilité légère<sup>3</sup> y compris relativement au micro-fret<sup>4</sup>, le cas échéant par accélération de la mise sur le marché de solutions innovantes en cours de développement ;

### **Tous segments de mobilité**

<sup>3</sup> Pour la mobilité des personnes : y compris les solutions basées sur les trains légers ou le partage route / rail, dans une approche système basée sur les infrastructures actuelles et contribuant à lever les verrous y compris non techniques (modèle économique, réglementaires, attentes des usagers...)

<sup>4</sup> Solutions modulaires et adaptables de transport de passagers (capacité réduite) avec une approche ouverte et interconnectée au réseau actuel

- Développement des MAAS (Mobilités Améliorées par Association de Services) : billettique, multimodalité, informations voyageurs, signalétique ... ;
- Développement de solutions pour comprendre les attentes des voyageurs, améliorer le niveau de service et l'accessibilité – notamment pour les personnes en situation de fragilité;
- Prévenir les situations dangereuses et renforcer le sentiment de sécurité
- Conception de trains plus confortables, modulaires et connectés. Accueil en gare et emport dans les trains de vélos, poussettes en particulier et plus généralement l'accessibilité à tous les publics des gares et des trains.
- Faciliter l'intermodalité et la gestion des flux entre les modes.
- 

### **Thématique 3 : Numérisation du transport ferroviaire : véhicule, infrastructure et industrie**

Sont visées ici les innovations ayant vocation à contribuer au développement d'un système ferroviaire plus efficient, résilient et performant, contribuant aux priorités économiques environnementales et sociétales et en complément des solutions des axes précédents. Les enjeux ci-dessous sont notamment visés :

- En ce qui concerne les services : contribuer au déploiement des trains et engins de chantier intelligents et de la numérisation, pour plus de performance sur l'ensemble du cycle de vie des matériels roulants (fiabilité et disponibilité en usage, éco conception et recyclabilité, fabrication additive, maintenance prédictive, coût global adapté aux besoins des mobilités, etc) ;
- Plus spécifiquement sur l'infrastructure : développer les différentes briques de l'infrastructure adaptés à ces solutions (signalisation, systèmes de surveillance et de supervision intelligents, planification des circulations, plateforme, appareils de voie...)

### **Thématique 4 : Accélération du fret ferroviaire**

Sont visées ici toutes les innovations visant à renforcer l'attractivité du transport de fret ferroviaire face au transport routier (hors sujets DD traités en priorité 1 supra), notamment en poursuivant sa transformation numérique via l'apport de solutions numériques et de l'Internet des Objets (IoT), entre autres autour des sous-thèmes suivants :

- Développement de la multimodalité
- Développement de nouveaux matériels roulants (locomotives et wagons) plus performants, autonomes et allégés, avec la capacité d'industrialisation et de supply chain sur le territoire national ;
- Numérisation pour optimiser la planification, la gestion et le suivi des opérations (traçabilité), consolider l'accès du trafic fret à l'infrastructure notamment dans le contexte des projets structurants de transports de voyageurs (Grand Paris Express, RER métropolitains, etc.), et gérer les cas dégradés.
- Automatisation des opérations ferroviaires
- Développement de la sûreté et de la traçabilité du fret
- Développement de la compatibilité des infrastructures existantes avec le fret
- Optimisation des opérations par une meilleure coordination des acteurs en particulier par le développement de plate-forme numériques d'échanges de données interopérables.
- Amélioration de la performance économique, opérationnelle et environnementale des ruptures de charge (notamment dans le transport combiné) Services mixant le transport de fret et de personnes

\*\_\*

Une sélectivité forte sera appliquée aux projets innovants relativement aux trains légers et aux lignes de desserte fine des territoires (LDFTs), compte tenu du soutien déjà apporté par l'État en 2022. De plus, tout projet visant à constituer un prolongement de projets primés par l'AMI DDTF (2021) devra témoigner de la bonne articulation opérationnelle (risque de bonne fin, existence d'une concurrence, etc) et calendrier entre les deux projets.

## Nature des projets et porteurs de projets

Le présent AMI vise à soutenir des projets portés par des entreprises de la filière ferroviaire, petites, moyennes ou grandes, seules ou associées au sein d'un consortium, qui accélèrent la **mise sur le marché de technologies, de services et/ou de solutions ambitieuses innovantes et durables, depuis les phases de R&D industrielle jusqu'à la démonstration échelle 1 plus aval** de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel, jusqu'à des premières commerciales et tête de séries d'innovations d'envergure. Les projets de déploiement de solutions matures sans enjeux avérés d'innovation ou d'industrialisation ne seront pas retenus sur ce présent AMI.

Les projets retenus devront favoriser le développement d'innovations majeures ou structurantes pour la filière, réduire l'impact environnemental des transports, et, autant que faire se peut, permettre des économies d'échelle et *in fine* une réduction des coûts du secteur. De façon générale, les projets impliquant les territoires, les autorités organisatrices des transports et mobilités et les applications ferroviaires en lien avec les industriels et exploitants seront particulièrement bienvenus.

**Le coût total de chaque projet proposé devra être de 4 millions d'euros minimum pour un projet individuel ou collaboratif de type R&D et de 5 millions d'euros minimum pour un projet d'investissement** (cf. paragraphe « travaux et dépenses éligibles »), en cohérence avec les dispositifs France 2030 associés à cet AMI. Toutefois, les projets d'hydrogène et fret pourront faire l'objet de seuils spécifiques (cf. tableau ci-dessous), en adéquation avec les seuils appliqués par les dispositifs France 2030 les plus adaptés.

Les projets qui se situent en deçà de ces seuils peuvent, avant de déposer à l'AMI, se rapprocher du comité R&D du CORIFER et particulièrement des pôles de compétitivité pour évaluer

- la pertinence d'un rapprochement entre projets pour atteindre le seuil si les différents projets peuvent trouver un cadre commun cohérent et une réelle synergie (la simple concaténation de projets sera refusée) ;
- ou une orientation vers d'autres dispositifs adaptés, notamment le Concours d'innovation iNov pour les projets mono-partenaires portés par des PME ou les outils régionaux en lien avec les acteurs territoriaux (i-Démo régionalisés) (cf. infra Processus de sélection - Accompagnement).

La durée indicative des projets est de 2 à 5 ans. Le nombre total de partenaires d'un projet collaboratif (chef de file compris) ne doit pas dépasser 6 dans le cas général.

Thématique ou types de projets	Coût total minimum des projets	Nombre maximum de partenaires financés
Projets d'innovation portés uniquement par une et une seule PME  Il est recommandé aux porteurs de prendre l'attache du comité PME et du comité R&D du CORIFER. Un dépôt direct au concours d'innovation i-nov est préférable	1 M€ (et < 5 M€)	1
Cas général Projet R&D	4 M€	6



Cas général d'investissement	Projet	5 M€	6
Projet de briques technologiques « Hydrogène »		1.5 M€	5 Sauf cas dérogatoire dûment justifié,
Projet de démonstrateur, pilotes ou premières commerciales « Hydrogène »		1.5 M€	5 Sauf cas dérogatoire dûment justifié,
Projets « Fret Ferroviaire »		1.5 M€	6 Sauf cas dérogatoire dûment justifié,

Les **projets ayant une composante collaborative forte**, associant notamment des start-ups, des PME, des ETI ou des partenaires de recherche<sup>5</sup>, et/ou des collectivités territoriales, pourront bénéficier le cas échéant d'un régime de soutien amélioré.

Les projets qui privilégieront un **partage des objectifs et des résultats au sein de la filière** (notion de « bien commun ») sont particulièrement attendus.

L'objectif est également de conforter ou de constituer un tissu de relations collaboratives durables et pérennes, dans une logique d'écosystème, y compris à des échelles territoriales pertinentes pour la compétitivité et l'emploi.

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

Les projets déclarant avoir un impact sur le report modal devront justifier cet impact et en préciser les hypothèses.

Une justification insuffisante du gain ou de la neutralité environnementale des applications de la solution proposée conduira à une non-sélection du projet.

## Travaux et dépenses éligibles

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

### - Projets R&D :

Dans le cadre du régime RDI (recherche, développement, innovation), la nature des dépenses éligibles est précisée ci-dessous :

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

<sup>5</sup> Notamment les IRT, ITE, IHU. Des projets financés dans le cadre de ces structures pourront ainsi être cofinancés par cet AMI.

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)

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

#### - Projets d'investissements

Pour les projets aidés dans le cadre du régime SA.59108 sur les aides à la protection de l'environnement, les coûts d'investissement éligibles à une aide sont les coûts d'investissement supplémentaires (surcoût) nécessaires pour atteindre un niveau de protection de l'environnement supérieur au niveau requis par les normes communautaires. Ce surcoût est calculé par rapport à une solution de référence<sup>6</sup>.

Pour les autres projets d'investissement, les dépenses éligibles doivent principalement consister en des investissements dans des actifs corporels et incorporels se rapportant à du développement industriel. Par exemple : financement d'infrastructures, de foncier, d'immobilier, immobilisations incorporelles (brevets, licences...), achat d'équipements et de machines, dépenses d'industrialisation, dépenses d'amélioration énergétique et environnementale des outils de production et dépenses de prestation de conseil associées. Des dépenses, liées à la réalisation au projet industriel, peuvent également être prise en compte en matière de recherche et développement, ou de certification et de normalisation.

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

## Conditions et nature du financement

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

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

- Régime cadre exempté n° SA.58995 d'aides à la recherche, au développement et à l'innovation ;

<sup>6</sup> La solution de référence, telle que retenue dans le cadre de l'instruction pour un soutien au titre du régime SA. 59108 relatifs aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2023, s'entend comme un investissement comparable sur le plan technique qui pourrait être vraisemblablement réalisé sans aide et qui ne permet pas d'atteindre le même niveau de protection de l'environnement.

- Régime cadre exempté n° SA.59107, relatif aux aides en faveur de l'accès des PME au financement ;
- Régime cadre exempté n° SA.100189, relatif aux aides en faveur des PME pour la période 2014-2023 ;
- Régime cadre exempté n° SA.59108, relatif aux aides à la protection de l'environnement pour la période 2014-2023.

Les modalités de financement étant définies au niveau des dispositifs de financement aval par lesquels les projets seront financés, leur détail est présenté dans les cahiers des charges, disponibles en ligne, des différents dispositifs listés ci-dessous (cf. Processus de sélection - Processus de sélection).

## Processus de sélection

### Accompagnement

Dans la phase précédant le dépôt, les porteurs de projets peuvent s'appuyer sur le comité R&D de la filière et en particulier sur ces membres pôles de compétitivité :

- D'une part, pour le montage des projets et la constitution des dossiers ;
- D'autre part, pour exprimer un avis sur le projet, et notamment son adéquation avec les priorités d'innovation retenues par l'AMI CORIFER 2023 et celles de la filière. Cet avis pourra prendre la forme d'une labellisation d'un pôle de compétitivité ou d'un courrier de soutien de la filière jointe au dossier.

Pour les projets d'innovation ferroviaire inférieurs aux seuils fixés par les dispositifs considérés par l'AMI CORIFER 2023, le comité R&D du CORIFER propose une cellule d'orientation des projets, en s'appuyant sur les pôles de compétitivité, pour identifier, remonter et orienter ces projets et, selon le cas, offrir un appui à la consolidation de projets pour atteindre la taille critique de l'AMI CORIFER 2023. Le comité R&D du CORIFER s'appuiera notamment sur le **Concours d'innovation i-Nov pour les projets monopartenaires portés par des PME** et sur les outils régionaux en lien avec les acteurs territoriaux (i-Démo régionalisés).

A noter qu'au-delà de l'accompagnement sur les aspects techniques et scientifiques des projets, les pôles de compétitivité pourront apporter un accompagnement au montage des dossiers y compris sur les aspects financiers et organisationnels.

La présentation détaillée du CORIFER, de son rôle, de sa composition et de son intervention aux différents stades de l'AMI est accessible sous le lien suivant : [www.corifer.fr](http://www.corifer.fr)

Contact Pôle iTrans et IRT Railenium : [bertrand.minary@railenium.eu](mailto:bertrand.minary@railenium.eu)

Contact FIF : [jjmogoro@fif.asso.fr](mailto:jjmogoro@fif.asso.fr)

Les candidats, et notamment les PME / ETI, peuvent aussi contacter les « Railway Business Clusters » régionaux animés par la FIF (AIF, FerroCampus, MecaTeam, , Totem) et les Pôles Cara, NextMove et ID4Mobility (CARA / [damien.daeira@cara.eu](mailto:damien.daeira@cara.eu), Id4Mobility / [bruno.boucher@id4mobility.org](http://bruno.boucher@id4mobility.org), NextMove / [contact@nextmove.fr](mailto:contact@nextmove.fr)).

## Critères d'éligibilité

Pour être éligible, un projet doit :

- Être complet au sens administratif : dossier allégé lors du pré-dépôt et dossier complet pour le second dépôt en vue de l'instruction approfondie du projet<sup>7</sup> ;
- Satisfaire les contraintes indiquées aux paragraphes précédents, notamment en termes de montant d'assiette de dépenses ;
- Être composé uniquement de partenaires éligibles à recevoir des aides publiques (en particulier, ne pas faire l'objet d'une procédure judiciaire, ne pas avoir le statut d'entreprise en difficulté<sup>8</sup>) ;
- Proposer une assiette éligible de travaux qui ne fait pas ou n'a pas fait l'objet de financements hors du cadre du présent AMI CORIFER 2023 par l'État, les collectivités territoriales, l'Union européenne<sup>9</sup> ou leurs agences ;
- Lister l'ensemble des aides accordées ou sollicitées sur les trois dernières années pour les projets menés par chaque partenaire et soutenus par la puissance publique (européenne, nationale, territoriale), en précisant les montants des programmes et les montants des aides accordées, afin d'apprécier la capacité financière des partenaires à mener à bien le projet ;
- Présenter les éléments d'évaluation de la performance environnementale du projet (cf. annexes dédiées du dossier de candidature – Grilles d'impact).

<sup>7</sup> Dans certains cas, des documents complémentaires pourront être demandés afin de déterminer le statut du partenaire et les modalités d'aide applicables.

<sup>8</sup> A l'exception des entreprises qui n'étaient pas en difficulté au 31 décembre 2019, mais qui sont devenues des entreprises en difficulté au cours de la période comprise entre le 1er janvier 2020 et le 30 juin 2021

<sup>9</sup> A l'exception des projets non éligibles à la FRR (tels que les clusters Eureka) – cf. paragraphe 2.e.

## Critères de sélection

Pour être sélectionnés, les projets éligibles sont instruits notamment sur la base des critères suivants :

- Caractère innovant et valeur ajoutée du projet ;
- Performance et impact environnementaux, et qualité de la justification de ces performance et impact ;
- Niveau de maturité préexistant et faisabilité technique du projet ;
- Retombées économiques pour le territoire national, chiffrées et étayées en termes d'emplois (accroissement, maintien de compétences, etc.), d'investissements (renforcement de sites industriels, accroissement de la R&D, etc.), de valorisation d'acquis technologiques (brevet, propriété intellectuelle...), de développement d'une filière ou d'anticipation de mutations économiques ou sociétales ;
- Taille des marchés visés, impact économique et social du projet ;
- Cohérence entre la situation financière de chaque membre du groupement soumissionnaire et l'importance des travaux dont il a la charge dans le cadre du ou des projets présentés ;
- Capacité du consortium à mener à bien le projet et à assurer le cas échéant le déploiement ou l'industrialisation de la solution développée ;
- Caractère stratégique à l'échelle nationale, régionale, ou européenne, existence d'une collaboration structurée ou d'un effet diffusant au sein d'une filière ou d'un écosystème, en particulier pour les entreprises impliquées ;
- Adéquation avec les priorités de politique publique ;
- Inscription du projet dans le contexte de recherche et d'innovation européen<sup>10</sup>.
- Engagement de diffusion de descriptifs des solutions développées, des résultats d'essais, des besoins aux interfaces de la solution, ou toute autre connaissance produite durant le projet au grand public, aux territoires, autres consortiums déposant à l'AMI CORIFER 2023 ou aux autres acteurs de la filière.
- État des discussions des porteurs de projets avec d'autres acteurs déposants au présent AMI, permettant d'éviter la redondance des travaux déposés entre les projets et favorisant la mutualisation des efforts des déposants lors de leurs travaux de R&D ou lors de l'industrialisation future des solutions développées.

Le projet peut être labellisé, au choix du porteur, par un ou plusieurs pôle(s) de compétitivité. Cette labellisation est facultative pour répondre au présent appel à projets.

La labellisation constitue un acte de reconnaissance par un pôle de compétitivité de l'intérêt du projet par rapport aux axes stratégiques du pôle, à l'écosystème et à ses cibles marché. La labellisation permet de confronter la pertinence du projet à la vision d'experts reconnus. Elle peut aussi permettre un accompagnement du porteur du projet dans sa démarche de définition et de structuration du projet, et améliorer ses chances de succès.

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

<sup>10</sup> En particulier, l'équipe projet pourra expliciter si le présent projet prépare ou complète un futur dépôt de projet à l'échelle européenne (Horizon Europe), et, si c'est le cas, comment il permettra de préparer au mieux cette candidature.

## Processus de sélection

- Les porteurs prennent contact avec Bpifrance ou l'ADEME dans le cadre du montage de leur projet. L'ADEME pourra participer à ces échanges. Les projets sont expertisés selon un calendrier de relèves de dossiers décrit ci-après.
- Les porteurs de projets déposent un dossier de candidature dit allégé (canevas disponible sur le site de Bpifrance) sous forme dématérialisée sur la plateforme de dépôt dédiée [Accueil - Pixel | Extranet des Projets Innovants Collaboratifs \(bpifrance.fr\)](#) avant la date d'une des relèves programmées (à la discrétion des porteurs de projets) :
  - mardi 25 juillet 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)
  - mardi 28 novembre 2023 à 12h00 (midi, heure de Paris)
- Ce dépôt acte la candidature au présent AMI CORIFER 2023. Une première analyse des dossiers reçus en termes d'éligibilité et de maturité est faite par Bpifrance et/ou l'ADEME et en s'appuyant sur l'éclairage de la filière sur l'adéquation du projet avec les enjeux des feuilles de route. Le Comité de pilotage ministériel compétent, en lien avec les experts thématiques de la filière ou transversaux, valide les projets à auditionner et écarte les projets non retenus.
  - Une audition des porteurs des projets retenus est alors organisée en présence d'experts<sup>11</sup>, à partir de la présentation de projet sous forme de diaporama déposée selon le canevas figurant dans le dossier de candidature.
  - Les projets sélectionnés dans le cadre de l'« AMI CORIFER 2023 » à l'issue des auditions, sont ensuite instruits selon soit dans le cadre des dispositions du présent AMI soit selon celles des autres appels à projets et dispositifs de financement France 2030 appropriés si le projet a fait l'objet d'une décision de reroutage, sans qu'il soit besoin de déposer un nouveau dossier. Dans tous les cas, des compléments seront demandés pour permettre l'instruction approfondie des dossiers. L'instruction approfondie est conduite par l'opérateur désigné pouvant mobiliser des experts de la filière le cas échéant.

Ces dispositifs sont les suivants :

- Volet structurel (actions génériques) :
  - Dispositif i-Démo (seuil minimum : 4 M€)
  - Dispositif Première Usine (seuil minimum : 5 M€)
  - Concours d'innovation (i-Nov) (seuil minimum : 1 M€)
- **Volet dirigé (actions thématiques)** : plusieurs stratégies d'accélération peuvent être concernées en fonction des thématiques abordées et typologies de projets (liste non exhaustive) : Numérisation et décarbonation des mobilités ; Hydrogène décarboné ; Cybersécurité ; etc. ; des appels à projet spécifiques pourront être lancés en application de la mise en œuvre de ces stratégies

<sup>11</sup> Les experts intervenant dans les dossiers sont sélectionnés sur la base de proposition de l'opérateur en charge. Des engagements d'absence de conflit d'intérêt et de confidentialité sur les informations contenues dans les dossiers sont signés par les experts.

Par ailleurs, en fonction de leurs besoins, les projets peuvent aussi être dirigés vers des dispositifs de financement en fonds propres France 2030 (ECOTECH, Ademe Investissement, Fonds SPI...) selon un process et une comitologie propre à ce type de financement.

- La décision finale d'octroi de l'aide est prise par la Première ministre, sur proposition Comité de pilotage ministériel transmise au Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), sur la base des conclusions de l'instruction effectuée par l'opérateur désigné par l'État.
- Les communications et annonces de lauréats ne sont possibles qu'à compter de la décision Première ministre signée ; des exceptions peuvent avoir lieu sur autorisation du SGPI.
- L'opérateur informe, par courrier, les porteurs de projets retenus et ceux refusés en invitant ce(s) dernier(s) à prendre attache pour des explications étayées sans préjudice de dispositions particulières que pourraient décider le Comité de pilotage ministériel. Par ailleurs, les services déconcentrés de l'État sont informés des décisions de financement – positives ou négatives dans des conditions qui seront déterminées au fil du déroulement de France 2030.

## Contractualisation

Une fois la décision Première ministre signée, les opérateurs peuvent engager les dossiers et contractualiser avec les bénéficiaires dans les délais impartis par la décision Première ministre.

La convention d'aide précise notamment l'utilisation des crédits, le contenu du projet, le calendrier de réalisation, les modalités de pilotage du projet, le montant des tranches et les critères de déclenchement des tranches successives, les prévisions de cofinancement des projets, les conditions de retour financier pour l'État, 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.

## Confidentialité et communication

L'opérateur 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 s'appliquant à l'AMI CORIFER 2023. L'ensemble des personnes ayant accès aux dossiers de candidature est tenu à la plus stricte confidentialité.

L'État se réserve le droit de communiquer sur les objectifs généraux de l'action, ses enjeux et ses résultats, le cas échéant à base d'exemples anonymisés et dans le respect du secret des affaires. Toute autre communication est soumise à l'accord préalable du bénéficiaire.

Une fois le projet sélectionné, chaque bénéficiaire soutenu par France 2030 est tenu de mentionner ce soutien dans ses actions de communication, ou la publication des résultats du projet, avec la mention unique : « Ce projet a été soutenu par le plan France 2030 dans le cadre du CORIFER », accompagnée des logos de France 2030 et du CORIFER. De même, il est demandé aux bénéficiaires de mentionner le CORIFER et de joindre le logo du CORIFER dans ces mêmes communications.

# Annexe : 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>12</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 de l'eau et des ressources marines ;
- La transition vers une économie circulaire, en prenant mieux en compte les ressources naturelles ;
- 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 manifestations d'intérêt (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. 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 évaluations environnementales (de type analyse de cycle de vie) plus complètes lors du projet.

<sup>12</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.





# GOUVERNEMENT

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## Contacts

Les renseignements concernant le processus administratif (constitution du dossier, démarches en ligne) pourront être obtenus auprès de Bpifrance par courriel :

[cori@bpifrance.fr](mailto:cori@bpifrance.fr)