

NOTE A LA COMMISSION EUROPEENNE

Objet : Notification du plan d'évaluation du régime exempté de notification N°59366 relatif aux aides à la recherche et au développement pour la décarbonation, la compétitivité et la sécurité du transport aérien pour la période 2020-2023

Les autorités françaises prient la Commission européenne de bien vouloir trouver les éléments de définition du plan d'évaluation du régime d'aide visé en objet en application de l'article 1^{er} du règlement général d'exemption par catégorie (UE) N° 651/2014 du 17 juin 2014.

I. OBJET DU REGIME D'AIDE

1. Objectifs

Le présent régime a pour objet de soutenir des projets de recherche, développement et innovation dans le secteur du transport aérien visant à lever des verrous technologiques relatifs à la décarbonation, la compétitivité et la sécurité du transport aérien.

Les aides délivrées dans le cadre de ce régime visent prioritairement à :

- Favoriser les activités de R&D pour développer la décarbonation, la compétitivité et la sécurité du transport aérien ;
- Stimuler l'emploi en recherche et en R&D ;

Et dans une moindre mesure :

- Accroître les connaissances nouvelles et leur diffusion ;
- Favoriser le développement de nouveaux produits et services sur le marché ;
- Favoriser la coordination entre les acteurs privés et publics ;
- Moderniser et développer le parc des équipements et laboratoires de R&D et favoriser leur accès pour les entreprises.

2. Instruments privilégiés

L'objectif de décarbonation du transport aérien, qui constitue l'objet principal du régime, ne verra sa concrétisation qu'à l'horizon 2035, soit à l'entrée en service du premier programme d'avion « zéro émission » embarquant les technologies dont la maturation aura été soutenue dans le cadre du régime. Les niveaux de maturité en jeu se situent donc très majoritairement en dessous du TRL¹ 6, soit très en amont de la phase de développement et plus de 10 années avant la mise sur le marché. Il est estimé que près de 95% du budget total du régime devrait être alloué à des projets de recherche industrielle (TRL maximal de 6 en fin de projet), les demandes d'avances remboursables étant extrêmement limitées, en raison de l'absence, dans la période de ce régime, de lancement de grand programme aéronautique qui nécessite des développements de produits chez les équipementiers.

¹ *Technology readiness level* ou niveau de maturité technologique.

De façon plus précise et d'un point de vue technique, le régime doit permettre de mûrir des technologies relatives à l'ensemble des domaines techniques du secteur de la construction aéronautique (propulsion, matériaux, structures, énergie, navigation, systèmes, etc.) et pouvant à terme être embarquées sur de futurs programmes d'aéronefs très décarbonés.

De ce fait, l'instrument de soutien privilégié dans le cadre de la mise en œuvre du régime sera la subvention à des projets collaboratifs de recherche industrielle. La part des avances remboursables, réservées aux projets de développement expérimental, devrait représenter moins de 5% du total, tandis que les projets de recherche fondamentale et les aides à l'investissement en faveur des infrastructures de recherche devraient représenter une part encore inférieure.

3. Ecosystème soutenu

Le régime s'adresse en premier lieu au secteur de la construction aéronautique. Ce dernier est structuré en pyramide autour de quelques acteurs centraux (Airbus, Dassault, Airbus Helicopters, Daher) assurant la conception globale et l'assemblage des aéronefs et s'appuyant sur de nombreuses entreprises sous-traitantes, dont la taille varie selon leur rang dans la chaîne de sous-traitance : si les sous-traitants de rang sont quasiment tous des grands groupes, la majorité des entreprises de la filière sont malgré tout des PME et ETI. Le GIFAS évalue ainsi à environ 1 300 le nombre d'entreprises du secteur, dont environ 200 sont des grands groupes ou des filiales de grands groupes.

Le haut de la pyramide étant constitué d'entreprises positionnées sur des activités complémentaires et couvrant l'ensemble des domaines techniques du transport aérien, le régime a vocation, pour atteindre ses objectifs, à soutenir a minima tous les avionneurs et les sous-traitants de rang 1. Selon les sujets abordés et les besoins d'apports en compétences particulières, il est très souvent pertinent de monter des projets collaboratifs avec des sous-traitants de rang supérieur ou issus d'un autre secteur. Enfin, le monde académique (universités et laboratoires de recherche) apporte aussi une contribution significative aux travaux de R&D soutenus dans le cadre du régime, et les PME/ETI de la filière peuvent apporter de façon indépendante des acteurs de plus grande taille des briques technologiques intéressantes.

4. Processus de sélection

Une demande de soutien est considérée recevable si elle comporte les éléments suivants : nom, taille, adresse, identifiant SIRET du demandeur, description du projet, y compris ses dates de début et de fin, localisation et calendrier des travaux, liste des coûts prévisionnels, type et montant du financement public demandé. Elle doit être accompagnée d'un dossier technique décrivant de façon suffisamment détaillée le contexte, les enjeux et les objectifs du projet ainsi que, pour chacun des enjeux technologiques faisant l'objet d'une montée en maturité, les verrous, les risques et la démarche associés. L'éligibilité du bénéficiaire et des travaux présentés est vérifiée au regard des réglementations nationales et communautaires.

La sélection des projets résulte ensuite d'un travail de concertation de la filière au sein du Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile (CORAC), suivi d'un travail de priorisation de l'autorité d'octroi s'appuyant sur un ensemble de critères de sélection comportant notamment les éléments suivants : cohérence avec la feuille de route technologique du CORAC, création de valeur ajoutée collective pour la filière, positionnement stratégique pour le porteur du projet, maturité du cadrage technique et financier, association de la filière, pertinence du dispositif de soutien.

En plus de cette approche « *top-down* », l'autorité d'octroi, en lien avec les représentants de la filière et d'autres administrations, recueille les projets des PME et ETI dans une approche « *bottom-up* ». Un comité d'orientation dirige ensuite les projets présentés vers le programme mettant en œuvre l'outil de soutien le plus adapté. L'analyse de ces projets permet de vérifier leur pertinence par rapport à la feuille de route du CORAC et s'ils constituent réellement des projets indépendants, éventuellement sponsorisés par un acteur plus important, ou s'il faut les intégrer à d'autres projets existants. Les projets, éventuellement recadrés, font ensuite l'objet du même travail de priorisation selon les mêmes critères de sélection que les projets montés directement dans le cadre du CORAC.

II. OBJET DU PLAN D'EVALUATION

L'évaluation menée devra s'attacher dans la mesure du possible à répondre aux questions suivantes :

1. Impact direct du soutien sur les bénéficiaires :

- L'aide a-t-elle permis de développer des projets stratégiques pour les bénéficiaires ?
- L'aide a-t-elle permis de lever des verrous technologiques rencontrés par les entreprises ?
- L'aide a-t-elle permis le développement de connaissances, compétences chez ses bénéficiaires ?
- L'aide a-t-elle conduit à la réalisation de projets qui n'auraient pas pu être lancés sans cette aide ou dans un temps beaucoup plus long ?
- L'aide a-t-elle permis aux bénéficiaires dans le contexte lié à la pandémie de covid-19² de protéger leur stratégie de R&D ? Hors de ce contexte, l'aide a-t-elle permis aux bénéficiaires d'augmenter leurs dépenses de R&D ?
- L'aide a-t-elle eu des effets sur l'emploi au sein des entreprises bénéficiaires (recrutement, maintien des postes) ?

Lorsque cela est pertinent³ :

- L'aide a-t-elle conduit au développement de nouveaux produits / technologies à l'issue du projet ?
- L'aide a-t-elle permis aux bénéficiaires d'intégrer le marché aéronautique ?
- L'aide a-t-elle eu un impact potentiel négatif sur le commerce ou la compétition dans le secteur du transport aérien ou dans d'autres secteurs ?

² A ce stade et pour information, le retour du trafic au niveau de 2019 est attendu au mieux pour 2023 et il est donc anticipé que le « contexte covid-19 » couvre toute la durée de vie du présent régime. Il reviendra cependant aux évaluateurs de définir a posteriori la période couverte par la notion de « contexte covid-19 ».

³ L'aéronautique est une industrie à cycles très longs et coûts de développement très élevés. Une quinzaine voire une vingtaine d'années s'écoulent en général entre les premiers travaux de recherche amont sur de nouvelles technologies et l'atteinte d'une maturité suffisante pour intégrer puis rentabiliser ces technologies sur un aéronef en service.

2. Impact indirect du soutien :

- L'aide a-t-elle eu des retombées (notamment en termes de dissémination des connaissances) sur l'activité d'autres entreprises du même secteur ou d'autres secteurs ?
- L'aide a-t-elle permis d'insérer des PME-ETI au sein de projets de grande ampleur ?
- L'aide a-t-elle permis de renforcer les collaborations et la prise de risque des bénéficiaires ?
- L'aide a-t-elle contribué à l'atteinte des objectifs de décarbonation, de compétitivité et de sécurité du transport aérien définis dans le régime d'aide ?

3. Proportionnalité et pertinence du projet :

- L'aide était-elle proportionnée aux problématiques abordées ?
- Serait-il possible d'obtenir le même résultat avec une aide moindre ou sous une forme différente ?

Afin d'estimer si l'aide remplit les objectifs fixés, les indicateurs suivants pourront être utilisés en tout ou partie, de manière non nécessairement cumulative en fonction des objectifs à atteindre :

- Nombre de brevets déposés dans le cadre du projet ;
- Nombre de publications scientifiques produites dans le cadre du projet ;
- Niveau de maturité atteint en fin de projet (TRL)
- Potentiel d'application des résultats du projet (concepts, architectures, briques technologiques...) aux futurs programmes d'aéronefs (cet indicateur est à apprécier de manière qualitative) ;
- Nombre d'emplois directs (en ETP) mobilisés dans le cadre du projet ;
- Nombre d'emplois (directs et indirects) créés ou maintenus grâce à l'aide ;
- Dépenses totales de R&D par projet et par bénéficiaire ;
- Nombre de sous-traitants associés au projet et emplois indirects (en ETP) associés mobilisés dans le cadre du projet ;
- Nombre et part en montant des PME-ETI et laboratoires associés au projet de façon directe ou indirecte ;
- Nombre de contrats de collaboration passés ;
- Contribution du projet aux objectifs environnementaux fixés au niveau européen pour 2050 ;
- Part du financement privé de la R&D ;
- Montants d'aides versés par forme d'instrument.

Le tableau ci-dessous indique, pour chacun des indicateurs identifiés, la question à laquelle il se rapporte, la source des données, la fréquence de collecte des données, le niveau de collecte des données et la population couverte par la source de données.

Question posée dans l'évaluation	Indicateur	Source	Fréquence	Niveau	Population
1, 2, 3, 4, 7, 10	Nombre de brevets déposés dans le cadre du projet	Bénéficiaires, organismes compétents	Semestriel	Entreprise	Bénéficiaires & non bénéficiaires
1, 2, 3, 4, 7, 10	Nombre de publications scientifiques produites dans le cadre du projet	Bénéficiaires, organismes compétents	Semestriel	Entreprise	Bénéficiaires & non bénéficiaires
2, 3, 4, 7	Niveau de maturité atteint en fin de projet (TRL)	Bénéficiaires	Une fois par projet (fin)	Projet	Bénéficiaires
1, 2, 3, 4, 7, 8, 10	Potentiel d'application des résultats du projet (concepts, architectures, briques technologiques...) aux futurs programmes d'aéronefs (cet indicateur est à apprécier de manière qualitative)	Bénéficiaires	Une fois par projet (fin)	Projet	Bénéficiaires
6	Nombre d'emplois directs (en ETP) mobilisés dans le cadre du projet	Bénéficiaires, déclarations sociales	Semestriel	Entreprise	Bénéficiaires
6	Nombre d'emplois (directs et indirects) créés ou maintenus grâce à l'aide	Bénéficiaires, déclarations sociales	Semestriel	Entreprise	Bénéficiaires & non bénéficiaires
5	Dépenses totales de R&D par projet et par bénéficiaire	Bénéficiaires	Une fois par projet (fin)	Entreprise	Bénéficiaires
6, 8, 11	Nombre de sous-traitants associés au projet et emplois indirects (en ETP) associés mobilisés dans le cadre du projet	Bénéficiaires	Annuel	Projet	Bénéficiaires
8, 11	Nombre et part en montant des PME-ETI et laboratoires associés au projet de façon directe ou indirecte	Bénéficiaires	Une fois par projet (fin)	Projet	Bénéficiaires
12	Nombre de contrats de collaboration passés	Bénéficiaires	Une fois par projet (début)	Projet	Bénéficiaires
13	Contribution du projet aux objectifs environnementaux fixés au niveau européen pour 2050	Autorité d'octroi	Une fois par projet (fin)	Projet	Bénéficiaires
9, 14, 15	Part du financement privé de la R&D	Déclarations fiscales	Annuel	Secteur	Ensemble des entreprises
14, 15	Montants d'aides versés par forme d'instrument	Autorité d'octroi	Annuel	Entreprise	Bénéficiaires

III. METHODE D'EVALUATION

L'évaluation sera effectuée sur la base de tout ou partie des indicateurs listés au point II ci-dessus.

1. Spécificités du secteur de la construction aéronautique

Le contexte très particulier de mise en œuvre du régime SA.59366 ne permet pas a priori l'utilisation de méthodologies d'évaluation contrefactuelles génériques, et ce pour plusieurs raisons associées notamment à la structure du secteur de la construction aéronautique, la durée de ses cycles de développement et les risques qui y sont associés ainsi que les conséquences économiques de la crise sanitaire.

Comme mentionné précédemment, la filière de la construction aéronautique est structurée en pyramide autour de quelques acteurs assurant la conception globale et l'assemblage des aéronefs (en France : Airbus, Airbus Helicopters, Dassault, Daher et Safran pour les moteurs) qui ne sont pas en concurrence entre eux, ne développant pas les mêmes produits et ne visant pas les mêmes marchés. Ces constructeurs s'appuient sur de nombreuses entreprises sous-traitantes, elles-mêmes de tailles variables et aux caractéristiques très différentes selon leur rang dans la chaîne de sous-traitance. En première analyse, cette structuration particulière, où chaque acteur contribue « vers le haut » de façon complémentaire dans une chaîne de valeur centrée autour de quelques acteurs positionnés sur des marchés différents, rend complexe toute comparaison agrégée avec d'autres secteurs.

À noter que cette structuration empêche aussi toute stratégie d'évaluation basée sur des comparaisons internes au secteur aéronautique. L'instrument d'aide est en effet destiné à intervenir sur l'ensemble des domaines techniques du secteur (propulsion, architecture, matériaux, navigation, procédés, etc.) et, à ce titre, soutien sans distinction tous les avionneurs et une grande majorité des sous-traitants de rang 1 dans le cadre de projets collaboratifs, ce qui ne permet pas d'identifier un groupe de contrôle cohérent au sein même du secteur.

Le secteur est aussi caractérisé par des temps longs : une quinzaine voire une vingtaine d'années s'écoulent en général entre les premiers travaux de recherche amont sur de nouvelles technologies et l'atteinte d'une maturité suffisante pour intégrer puis rentabiliser ces technologies sur un aéronef en service ou un nouvel aéronef. Les cycles de développement des aéronefs eux-mêmes sont particulièrement longs : l'A350 XWB est considéré comme un développement réussi, avec 8 ans de développement à partir de la sélection des technologies suffisamment matures pour être intégrées au programme jusqu'à l'entrée en service (mais Airbus avait travaillé 2 ans sur une version précédente avant de l'abandonner). Ces développements sont associés à des investissements significatifs et à un risque technique et commercial très lourds, sans équivalent dans d'autres secteurs.

Enfin, le secteur du transport aérien a directement subi l'impact de la crise sanitaire liée au Covid-19 à une échelle sans précédent et sans commune mesure dans d'autres secteurs (chute d'environ 70% du trafic aérien estimée pour l'année 2020 par rapport à 2019, dont 90% pour les vols long-courrier). Cet impact, doublé d'un objectif de réduction drastique des émissions de CO₂, a profondément et durablement modifié les profils d'investissement de la filière ce qui complexifie toute comparaison dans le temps.

Pour résumer et à titre d'exemple, si la durée des cycles de développement et de commercialisation du secteur pharmaceutique se rapprochent de ceux du secteur du transport aérien, il n'en va pas de même de la taille du portefeuille de produits (4 pour Airbus), et donc du profil de risques pour

chaque investissement, ni de la typologie des acteurs dans la chaîne de valeur. L'impact de la crise sanitaire liée au Covid-19 n'est bien sûr pas non plus comparable entre les deux secteurs.

2. Méthode *ad hoc* d'analyse globale

Ainsi, compte tenu de la nature très structurée du secteur cible et de l'approche descendante et systématique de l'instrument d'aide, il apparaît aux autorités françaises qu'une méthodologie *ad hoc* prenant en compte les spécificités du secteur soit la plus pertinente pour évaluer les effets directs et indirects du régime SA.59366, méthodologie qui pourrait être complétée par une analyse contrefactuelle limitée à un périmètre pertinent ainsi que par plusieurs études de cas. Toutefois, cette première analyse devra être confirmée par une analyse plus complète menée par l'organisme en charge de l'évaluation et s'appuyant sur un examen des statistiques descriptives des bénéficiaires issues des premiers mois d'application du régime.

Les autorités françaises reconnaissent le besoin d'évaluer l'effet causal du régime. En revanche, les caractéristiques du régime et la disponibilité des données limitent la possibilité, pour une analyse globale, d'utiliser des méthodes contrefactuelles d'évaluation de l'impact. Par conséquent, les autorités françaises proposent d'utiliser une approche théorique d'évaluation de l'impact dont les aspects descriptifs pourraient utilement s'inspirer d'une précédente évaluation *ex post* portant sur le volet PIA du programme français de soutien à la recherche et au développement pour le transport aérien (correspondant à un budget de 2,4 Md€ principalement engagé entre 2010 et 2019 et s'appuyant sur les régimes N395/2010 et SA.47101), commanditée par le Secrétariat général pour l'investissement et réalisée par le cabinet Advancy après sélection par appel d'offres.

L'approche choisie par les évaluateurs pour la réalisation de cette analyse a reposé sur une analyse quantitative et qualitative prenant en compte les spécificités de chacun des projets et de leurs bénéficiaires plutôt que sur une méthodologie contrefactuelle considérée comme moins adaptée. En complément de l'analyse des données relatives à chaque projet et aux bénéficiaires, les évaluateurs ont mené une série d'entretiens et plusieurs études de cas, notamment afin d'apprécier les collaborations ou les créations d'entreprises qu'ont permis les projets soutenus.

La première étape de l'évaluation sera le développement d'une théorie du changement et l'identification des données nécessaires à son évaluation. La théorie du changement, les données et la méthode d'évaluation théorique *ad hoc* seront présentées dans le rapport intérimaire qui sera remis à la Commission en 2022.

3. Méthode contrefactuelle à périmètre limité

Pour compléter cette analyse globale, les autorités françaises proposent de mener une analyse contrefactuelle limitée aux seules PME et ETI (selon la définition de la Commission) du secteur de la construction aéronautique. Ces dernières occupent en effet une place à part dans la chaîne de valeur de la filière : la part des entreprises soutenues est relativement faible (de 15 à 20% environ, sur un nombre total d'un millier d'entreprises ce qui permet malgré tout de constituer un échantillon significatif) et leur modèle économique est plus orienté sur le court terme, leur taille ne permettant pas des investissements sur plus d'une décennie qui sont pourtant la norme parmi les grands groupes.

Etant données les caractéristiques du régime d'aide et des données, la méthode la plus pertinente pour l'évaluation de son impact sur les PME et ETI semble être la méthode de l'appariement associée à celle des doubles différences. Une procédure d'appariement sera appliquée pour que le

groupe de contrôle sélectionné puisse être comparable au groupe des bénéficiaires sur la base de toutes les caractéristiques observables.

Puis la performance des deux groupes avant et après la mise en œuvre du régime sera analysée suivant la méthode des doubles différences. Ceci devrait permettre l'identification de l'effet causal de l'aide ; à cette fin, seront utilisées les méthodes statistiques pertinentes qui permettent de tester les principales hypothèses qui sous-tendent le modèle utilisé. Parmi ces dernières, une étude évènementielle pourra être appliquée afin d'apprécier l'absence de différences tendancielle entre les bénéficiaires et les non-bénéficiaires, du moins dans le contexte des effets directs de l'aide. Si possible, un test placebo sera également mis en œuvre, soit sur un résultat lié mais « non affecté », soit sur la base d'une « fausse » date de traitement (dans ce dernier cas, l'échantillon serait limité à la période antérieure à la mise en œuvre seulement). Dans le cas où la validité de la méthode appliquée n'est pas confirmée par ces tests, le rapport d'évaluation devra clairement préciser et discuter dans quelle mesure les relations mises en évidence peuvent être interprétées comme de simples corrélations.

L'application de la méthode des doubles différences devra en particulier prendre en compte deux éléments contextuels majeurs : la préexistence d'une aide identique à celle mise en œuvre dans le cadre du régime avant son implémentation et l'existence d'aides multiples pendant la période d'implémentation du régime. Le régime s'inscrit en effet dans la continuité du régime précédent ; les différences préexistantes entre bénéficiaires et non bénéficiaires ne sont donc pas nécessairement indépendantes de l'aide. En outre, le régime ayant été mis en œuvre peu de temps après le début de la crise sanitaire et l'impact de cette dernière ayant été et étant toujours important pour toutes les entreprises du secteur, de nombreuses mesures d'aide, en plus de l'aide à la R&D permise par le présent régime, ont été mises en place pour limiter l'impact de la crise à court terme (période 2020-2023) : prêts garantis par l'Etat, activité partielle, interventions en fonds propre, aide à l'investissement, etc. Outre le fait que ces aides ont été octroyées selon des critères de sélection sans doute non strictement indépendants de ceux du présent régime, l'impact de ces autres mesures d'aide dans une comparaison pré- et post-crise sur cette période pourrait être supérieur à celui du présent régime et pourrait donc « noyer » ce dernier, rendant le résultat de l'analyse non significatif, tout en ajoutant un grand nombre de biais supplémentaires (notamment le biais de sélection des autres mesures d'aides).

Cette approche empirique et sa faisabilité seront testées dans le rapport intérimaire qui sera remis à la Commission en 2022. Il sera ensuite décidé, en accord avec la Commission, si l'utilisation de la méthode de l'appariement associée à celle des doubles différences est maintenue dans la version finale de l'évaluation ou s'il est préférable d'étudier d'autres stratégies d'évaluation.

Dans tous les cas, l'analyse contrefactuelle s'accompagnera de statistiques descriptives tirées de données administratives et d'enquêtes (éventuellement agrégées au niveau sectoriel ou régional), en particulier lorsque des facteurs non observables potentiellement pertinents ne sont pas directement mesurables.

IV. COLLECTE DES DONNEES

Les évaluateurs auront à leur disposition les données d'identification des entreprises bénéficiaires, ainsi que pour chacune d'entre elles la nature et le montant d'aide obtenu. Certaines données sont remontées directement par les entreprises bénéficiaires dans les rapports d'avancement des travaux,

selon un rythme semestriel ou annuel (publications, brevets, ETP, sous-traitance vers PME/ETI, etc). D'autres ne seront disponibles qu'en fin de projet (niveau de maturité atteint en fin de projet, par exemple). La transmission à l'autorité d'octroi de ces données est prévue contractuellement lors de l'octroi de l'aide.

L'ensemble des données spécifiques aux projets soutenus, à la phase de sélection ainsi que les résultats de la sélection seront agrégés par l'autorité d'octroi et transmises à l'organisme évaluateur.

Les évaluateurs disposeront également de données administratives et de la statistique publique, accessibles après avis du Comité du secret statistique, dont :

- Les déclarations fiscales des entreprises : ces déclarations contiennent des indicateurs d'activité et de bilan comptable des entreprises (chiffre d'affaires, valeur ajoutée, endettement, etc.) ;
- Les déclarations sociales des entreprises : ces données fournissent des variables d'emploi sur les entreprises et leurs établissements ;
- Les données relatives au crédit d'impôt recherche (CIR) ;
- Les données du répertoire des entreprises SIRENE comprenant le secteur d'appartenance des entreprises, leur localisation et leur date de création.

La collecte des données se fait dès le début de la mise en œuvre du régime.

Les données relatives à chacun des projets sont des données confidentielles qui devront faire l'objet d'un accord de non-divulgence entre l'autorité d'octroi et l'organisme évaluateur. Les données administratives ou relevant de la statistique publique pourront faire l'objet d'un avis du Comité du secret statistique.

En plus de la collecte des données mentionnée ci-dessus, il est prévu de mener des enquêtes auprès des bénéficiaires ainsi que certaines études de cas.

V. CALENDRIER PROPOSE POUR L'ÉVALUATION

Le calendrier proposé est le suivant :

- Début de la collecte des données : dès la mise en œuvre du régime par l'autorité d'octroi ;
- Identification de l'organe en charge de l'évaluation : fin 2021, les autorités françaises feront part du nom de l'organe en charge de l'évaluation du régime d'aide ;
- Remise du rapport intermédiaire : mi 2022, les autorités françaises remettront à la Commission le rapport intermédiaire présentant les progrès du régime d'aide, des statistiques descriptives sur les bénéficiaires et, sur la base de ces informations, examinant les méthodologies qui seront utilisées pour réaliser l'évaluation et pour répondre à chacune des questions d'évaluation. Une implémentation « pilote » de la méthode d'analyse *ad hoc* globale y sera présentée ;
- Remise du rapport final : en juin 2023, les autorités françaises remettront à la Commission le rapport final afin que l'évaluation soit disponible pour mener les travaux de reconduction ou de modification du régime d'aide.

VI. ORGANE CHARGE DE L'EVALUATION

L'évaluation sera conduite par un organe fonctionnellement indépendant de l'autorité délivrant l'aide, qui fera l'objet d'une sélection début 2022 après une procédure d'appel d'offres ouverte, compétitive et non-discriminatoire basée sur des critères objectifs incluant l'expérience passée et les compétences et après une déclaration d'absence de conflit d'intérêt pour la réalisation d'une telle évaluation.

La procédure d'appel d'offres se déroulera en deux temps :

- Remise des offres initiales par les candidats sous la forme d'un dossier répondant au cahier des charges et devant notamment présenter les éléments suivants :
 - Compétences et expériences de l'entreprise dans le domaine de l'analyse d'impact des politiques publiques dans les domaines de la recherche, des projets industriels, des financements, et dans le domaine aéronautique ;
 - Connaissance des différentes méthodologies d'évaluation des impacts directs et indirects d'une politique publique ;
 - Composition de l'équipe en charge du projet ainsi que désignation d'un chef de projet avec les identités et CV des différents membres de cette équipe (connaissance économique et connaissance du secteur aéronautique) ;
 - Outils et moyens mobilisés pour la mission.
- Audition des candidats par le comité de pilotage de l'évaluation.

La sélection de l'organisme chargé de l'évaluation est ensuite réalisée par le comité de pilotage de l'évaluation selon des critères préalablement définis dans l'appel d'offres et comprenant les éléments listés ci-dessus.

Un comité de pilotage assurera la conduite et le suivi de l'évaluation. Il sera notamment chargé de vérifier le respect du respect du cahier des charges et la tenue des délais par l'organisme d'évaluation.

A titre purement indicatif, il est précisé que la réalisation de l'évaluation sera dotée d'un budget de l'ordre de 250 000€.

VII. PUBLICITE DE L'EVALUATION

Le plan d'évaluation ainsi qu'une version anonymisée et non confidentielle du rapport d'évaluation seront rendus publics sur le site web www.europe-en-france.gouv.fr.

La participation des parties prenantes sera assurée notamment en les invitant à réagir sur les résultats des travaux d'évaluation lors d'une restitution intermédiaire.

Les projets soutenus dans le cadre du régime SA.59366 sont issus, pour une majorité d'entre eux (cf. point 1), des réflexions collégiales menées par les membres du CORAC et s'inscrivent dans la feuille de route technologique de la filière française visant à atteindre des objectifs de décarbonation, de compétitivité et de sécurité du transport aérien. À ce titre, ils contiennent des éléments relatifs à la stratégie R&T de la plupart des entreprises de la filière française, y compris

des éléments relevant du secret industriel et commercial. Pour ces raisons, la mise à disposition des données recueillies aux fins de l'évaluation ou utilisées pour celle-ci se fera selon le principe « *as open as possible, as closed as necessary* ».

Les données utilisées pour l'évaluation seront mises à la disposition de la Commission à des fins de vérification et de reproductibilité.

Les résultats de l'évaluation seront amenés à être utilisés pour l'élaboration de versions ultérieures du régime.

Les données recueillies aux fins de l'évaluation ou utilisées pour celle-ci pourront être mises à dispositions pour d'autres études et analyses, toujours dans le respect du principe « *as open as possible, as closed as necessary* ».

Le présent plan d'évaluation ne comporte pas d'informations confidentielles ne devant pas être divulguées par la Commission.