



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**



FICHE OPÉRATION CRP INTERFONDS FEDER – FSE

| | |
|--------------------------|--|
| Fonds : | Fonds européen de développement régional |
| N° opération : | PA0003578 |
| Bénéficiaire : | 40132185600031 IRTS |
| Action en cours : | En attente comité décisionnel |
| État opération : | Présenté en comité décisionnel |
| Version de l'opération : | 2 |

IDENTIFICATION DES BENEFICIAIRES

| Chef de file / Bénéficiaire Ultime / Personne Morale | |
|--|----------------|
| N° SIRET : | 40132185600031 |
| Raison sociale : | IRTS |
| Adresse : | 83100 TOULON |



RATTACHEMENT AU PROGRAMME

| Codification principale | |
|-------------------------|--|
| Fonds : | Fonds européen de développement régional |
| Programme : | Programme Opérationnel FEDER-FSE Provence Alpes Côte d'Azur 2014-2020 |
| Codification : | AP01 - Axe prioritaire : Recherche, Innovation, PME / OT01 - Objectif thématique : Renforcer la recherche, le développement technologique et l'innovation / PI01b - Priorité d'investissement : Favoriser les investissements des entreprises dans la R&I, en développant des liens et des synergies entre les entreprises, les centres de recherche et développement et le secteur de l'enseignement supérieur, en favorisant en particulier les investissements dans le développement de produits et de services, les transferts de technologie, l'innovation sociale, l'éco-innovation, des applications de services publics, la stimulation de la demande, des réseaux, des grappes d'entreprises et de l'innovation ouverte par la spécialisation intelligente, et en soutenant des activités de recherche technologique et appliquée, des lignes pilotes, des actions de validation précoce des produits, des capacités de fabrication avancée et de la première production, en particulier dans le domaine des technologies clés génériques et de la diffusion de technologies à des fins générales, en stimulant les investissements nécessaires au renforcement des capacités de réaction aux crises dans les services de santé / AP01-OT01-PI01b-OS1b - Objectif spécifique : Développer l'innovation, la création de valeur et l'emploi dans les domaines d'activités stratégiques (DAS) et par les technologies génériques clés (KETs) |

DESCRIPTION

| | |
|--|--|
| Intitulé de l'opération | MMCD (MULTI FUNCTIONS MODULAR COCKPIT DISPLAY) |
| Appartenance à un groupe d'opération : | Non |

| Localisation de l'opération | |
|-----------------------------|---|
| Description : | TOULON 83 au siège de la société IRTS |
| Adresse : | IRTS (INTEGRATED REAL TIME SYSTEMS) Adresse : |

| Appel à projet | |
|----------------------------------|--|
| Date limite de remise de dossier | 15/01/2016 |
| Référence de l'appel à projet | N° :AP-2016-FEDER-PI1b : Développer l'innovation, la création de va./. |

| Liste des comités | | | | |
|--|-------------|---------------|------------|---------|
| Libellé | Type | Nature | Date | Avis |
| CRP Interfonds du 15 juin 2016 | Décisionnel | Dématérialisé | 15/06/2016 | Accepté |
| Comité régional de programmation en consultation écrite du 19 février 2021 | Décisionnel | Dématérialisé | 19/02/2021 | |



Description de l'opération

Le transport aérien va poursuivre sa croissance car, les besoins de mobilité des personnes vont augmenter en particulier sur les zones économiques émergentes ; l'optimisation des coûts également.

La recherche de nouvelles fonctionnalités couplée aux contraintes de fiabilité et de sécurité constitue des verrous stratégiques pour le développement des prochains équipements aéronautiques. L'engorgement de l'espace aérien (le projet européen SESAR étudie cette problématique en vue d'une implémentation pour 2020) imposera une réduction des espaces entre les avions ce qui conduira à repenser les interfaces homme-machine dans les postes de pilotage afin d'offrir aux pilotes plus d'informations pertinentes avec lesquelles il pourra interagir en temps réel.

Dans ce contexte, la présentation de ces informations via des écrans voire l'interaction directe entre le pilote et cette représentation de données est une brique permettant de traiter les contraintes opérationnelles de l'Air Traffic Management attendues.

Afin de répondre à ces besoins, le CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) envisage notamment une nouvelle génération de cockpits en rupture avec les technologies présentées ou commercialisées actuellement d'ici les 4 à 5 prochaines années. De ce fait, cette nouvelle présentation des informations via des écrans et l'interaction directe entre le pilote s'intègre parfaitement dans la feuille de route technologique des équipements avioniques des prochaines années.

- Le développement d'un « cockpit du futur » constitue l'une des réponses à apporter dans ce contexte. Il s'agit d'un concept de cockpit de nouvelle génération dédié à l'aviation commerciale. Il intégrerait les dernières technologies en matière d'interaction et de fonctions d'aide au pilotage. Ce cockpit ultra moderne met en évidence les besoins en technologies et innovations qui devront être développées pour l'aviation commerciale des vingt prochaines années.

Dans un avion équipé du « cockpit du futur », le pilote aura la possibilité de commander l'appareil de manière naturelle et intuitive, grâce à des interfaces homme-machine conçues pour le servir tout en améliorant la fiabilité de l'appareil. Ce cockpit du futur aidera l'humain dans la prise de décision, notamment en situation de stress.

Son interface « utilisateur » intuitive agréable et fonctionnelle mettra en œuvre une technologie tactile pour les écrans offrant aux pilotes une capacité d'interaction intuitive avec les fonctions complexes de l'avion et des systèmes.

Bien que la faisabilité de ce concept ait été démontrée, des

➤ travaux sont nécessaires afin de lever les verrous technologiques et de développer les briques essentielles à la réalisation d'écran cockpit tactile. Il est nécessaire à ce stade de définir la/les meilleures technologies et interfaces homme-machine pour rendre l'écran tactile opérationnel et fiable y compris dans des conditions dégradées.

- Vocabulaire utile à la compréhension du projet

Les Graphics Processing Unit (GPU) sont des processeurs graphiques correspondants à un circuit intégré présent sur une carte graphique et assurant les fonctions de calcul de l'affichage.

L'obsolescence des composants électroniques, et notamment des GPU, est un problème majeur en électronique professionnelle et plus particulièrement en aéronautique, car souvent déclaré obsolète avant même la fin du développement de l'appareil. Les avionneurs peuvent demander à leurs fournisseurs de stocker ces composants, ce qui est une réponse coûteuse et non constructive à cette problématique, ou faire une demande d'évolution qui conduit le plus souvent à un redéveloppement complet générant des délais et des coûts importants.

Les écrans aéronautiques en production (A380, A400M et l'A350) sont soumis à une double pression de besoins de fonctions complémentaires permettant l'affichage multi-écrans ou multifenêtres tactiles et une lutte incessante contre l'obsolescence de composant clés comme les GPU. Actuellement, si un composant est déclaré obsolète ou si le client final souhaite changer de composant GPU, l'équipementier doit reconcevoir de nouvelles cartes, réaffectations des connexions et équipements adaptés au nouveau composant GPU.

Ces développements nécessitent donc beaucoup d'efforts, et donc des coûts considérables ainsi que des procédures de certification, ce qui prend plusieurs années alors que de nouveaux composants GPU sortent tous les 18 mois environ. Il y a donc une incohérence entre les délais de re-conception des cartes nécessaires à l'accueil d'un nouveau composant GPU et les délais de sortie de nouveaux composants permettant de nouvelles fonctionnalités.

Ainsi, l'organisation actuelle tend à voir chaque fournisseur choisir un GPU et partir dans un cycle « développement industrialisation qualification certification » onéreux ou développer en interne ces fonctions conduisant également à des délais et coûts de développement important.

Les Field-Programmable Gate Array (FPGA) : il s'agit d'un circuit intégré logique qui peut être reprogrammé après sa fabrication.

- Stratégie et tactique d'IRTS



IRTS, PME équipementier reconnue depuis 20 ans sur le marché de la défense (majoritairement militaire terrestre soit 80% de son marché) par les plus grands donneurs d'ordre du marché, a défini il y a 3 ans (2012) un axe stratégique de diversification dans l'aéronautique du fait de la proximité technique des métiers, de la compression planifiée des marchés de la défense et de la grande visibilité pour les équipements aéronautiques.

Pour ce faire, elle a choisi de passer par la R&D collaborative et la croissance externe. En effet, après avoir gagné le projet FIRST (leader LACROIX DEFENSE) pour la fourniture de drone pour déclenchement d'avalanche et dénébulisation (réduire les nappes de brouillard et faire pleuvoir) elle a investi dans une startup, Aérosurveillance, basée à BOSTON et au CASTELET dont la mission est d'offrir au marché un intégrateur système d'aérosurveillance low cost haute performance (2013). Une participation modeste dans le projet FUI AEROCOTS (Leader ESTERLINE) dont sa contribution associée au pôle plastique est de trouver un matériau composite capable de conduire la chaleur tout en étant un isolant pour les commutateurs de courant des avions électriques futurs (2014).

IRTS s'est également engagée sur le projet EUREKA WARA (2012) en partenariat avec une startup israélienne (ROD) qui consiste à développer un démonstrateur de détection d'objet et en particulier de câble pour hélicoptère low cost, low weight.

→ La volonté d'IRTS est double : se désensibiliser du domaine de la défense et accéder au marché civil et également accroître son champs d'intervention dans l'aéronautique. L'opportunité du marché de l'aviation d'affaire étant très importante notamment chez le partenaire Dassault.

Le projet collaboratif MMCD, dont le leader est IRTS a pour but de

→ développer un prototype d'écran cockpit modulaire

→ pousser le niveau de certification jusqu'à la définition d'une DO ce qui reviendrait à définir la prochaine norme d'architecture d'écran ce qui serait un verrou majeur et ce au niveau européen.

Objectifs recherchés :

Le développement d'un « cockpit du futur » représente une étape importante vers la réalisation d'un écran pour une solution Cockpit Interactive. Il s'agit pour l'instant d'un concept de cockpit futuriste pour lequel la partie en électronique et informatique industrielle reste à définir et à développer.

Par ailleurs, le développement d'un tel équipement exige du temps et s'avère très coûteux pour son développement jusqu'à la certification en vue de sa commercialisation. L'un des problèmes majeurs est que les délais de conception et de développement des briques nécessaires à la réalisation d'un écran de cockpit tactile sont très longs, ce qui entraîne des problèmes d'obsolescence, comme dit précédemment, dès lors qu'un nouveau composant sort sur le marché en remplacement d'un précédent qui intégrait la maquette.

Or, les besoins des aviateurs mettent en avant la nécessité d'une meilleure organisation et discrimination des données.

➤ A ce jour, il n'existe pas d'architecture modulaire permettant aux écrans de supporter de telles exigences.

Les principaux défis des Systèmes intelligents dans le secteur de l'aviation civile reposent donc notamment sur

- le développement d'architectures adaptées permettant une maintenance et

- une évolution simplifiée des matériels et des logiciels sur la base de cycles courts, sur tout le cycle de vie de l'avion. Faire évoluer les équipements en fonction des dernières mises à jour plutôt qu'en redévelopper un permettrait un gain de coût et de temps considérable.

Les compagnies aériennes demandent plus qu'un avion. Elles expriment des exigences vis-à-vis de la facilité de commandabilité, de la facilité d'apprentissage, d'options qui rendent nécessaire d'accroître la flexibilité et la cadence d'incorporation de fonctionnalités nouvelles dans une pression de plus en plus forte sur les prix. Sur les écrans de cockpit l'interface homme machine devient essentielle avec comme idéal partagé une meilleure interaction avec la machine, une présentation synthétique de données multi-source aidant à la décision jusqu'à un fonctionnement en mode dégradé optimisé. Il faut noter également la disparition définitive des écrans cathodiques comme écran de cockpit au plus tard en 2020 ce qui va générer un fort business de retrofit pour la mise à jour de ces écrans.

➤ Il serait donc nécessaire de proposer de développer des briques constitutives également évolutives et de faire passer la technologie des écrans de cockpit modulaires d'une TRL 2 à une TRL 6.

Objectifs principaux :

- réduire les coûts de 50% environ par la mise en œuvre d'architecture permettant l'évolutivité des systèmes complexes grâce à la modularité

- accélérer les délais de mises sur marchés de 80%

lever les résiliences à l'égard des souhaits d'évolution du marché et un contournement des problèmes d'obsolescence sans remettre en cause l'organisation logique fonctionnelle du tout.

Labellisé par les pôles de compétitivité Pégase et Astech le projet Multi Fonction Modular Cockpit Display (MMCD), porté par la



société IRTS, réunit des partenaires aussi bien industriels (NOLAM, Dassault) que scientifiques (LSIS, INRIA).
Actuellement, les écrans aéronautiques en production (A380, A400M et l'A350) sont soumis à une double pression :
- un besoin de fonctions complémentaires permettant l'affichage multi-écrans ou multifenêtres tactiles
- une lutte permanente contre l'obsolescence de composants clés comme les GPU.

Résultats escomptés (cible visée)

Le marché de l'aéronautique, bien que très spécifique, est très concurrentiel au niveau mondial.

Pour les matériels embarqués, les résultats à atteindre sont d'accroître

- les performances,
- la sûreté et la fiabilité
- la compétitivité commerciale

Ces enjeux majeurs constituent la conquête de nouveaux marchés.

De plus, avec l'évolution vers l'aéronef tout électrique, les systèmes traditionnels, seront remplacés à terme par des systèmes électroniques nécessitant ainsi de plus en plus de systèmes de conversion d'énergie au niveau de l'alimentation des fonctions de servitudes.

Le marché est encore immature car les utilisateurs craignent un usage malaisé de ce type d'écrans en conditions dégradées telles qu'en présence de vibrations ou de perturbations atmosphériques d'une part et surtout parce que les réponses technologiques tardent à venir.

La question sera également abordée pour le domaine hélicoptère pour lequel cette technologie pourrait améliorer leurs capacités en vol tactique par mauvaise visibilité. C'est donc tout le poste de pilotage qui est à repenser.

Le projet MMCD apportant la brique hardware rendant possible opérationnellement la réalisation d'un écran cockpit tactile de nouvelle génération permettra aux équipementiers de rang 1 (à l'instar de Dassault) de déployer une nouvelle offre différenciante et concurrentielle leur donnant des atouts complémentaires en compétition internationale (avantages compétitifs).

➤ Les retombées pour IRTS

Le projet MMCD permettra à IRTS de développer son offre en se différenciant des solutions existantes par sa résilience au changement offrant une forte agressivité face au besoin de nouvelles fonctions pour les écrans de cockpit et une forte compétitivité que ce soit sur le coût que sur les délais ou les volumes.

IRTS a une capacité rare de qualification et certification par enveloppe qui est une des composantes de la compétitivité de nos lignes de produits actuelles qui servent chaque secteur dans son référentiel sans requalification. IRTS serait très renforcé d'étendre cette capacité en aéronautique civile ce qui permettrait de profiter pleinement de ce secteur en croissance en complément du secteur défense prédominant actuellement à IRTS.

En terme économiques

IRTS souhaite se positionner en partenaire industriel fabricant des rangs 1 avec comme options :

- intégrer une grappe aéronautique de la filière écran apportant souplesse, efficacité et compétitivité
- industrialiser en mode dual,

IRTS envisage un CA de 6 M€ 7 ans après la fin du projet MMCD, la phase d'industrialisation et de certification étant bien plus rapide que de coutume grâce à la mise en place d'une nouvelle procédure de certification.

En termes d'emplois

IRTS envisage de recruter 9 emplois à valeur ajoutée (ingénieurs) en PACA pendant la durée du projet dont 5 à la fin afin d'assurer la phase d'industrialisation et de production. De plus, la réalisation de ce projet devrait créer indirectement une vingtaine d'emplois dans la « supply chain » d'IRTS : création de postes chez les sous-traitants et les partenaires du projet collaboratif.

➤ Les retombées globales du projet pour l'ensemble des partenaires

Le projet MMCD et l'intérêt porté par les end-users (Dassault, Airbus Helicopters) permettrait à termes de faire non plus appel à des équipementiers étrangers comme c'est souvent le cas actuellement, mais à des entreprises françaises fortes de compétences, offrant un produit innovant et présentant des avantages concurrentiels indéniables leur permettant d'être compétitives sur le marché mondial de l'avionique.

La volonté des PME IRTS et NOLAM est de maîtriser totalement le développement et la fabrication. Celle-ci sera faite en France par la nécessité d'accéder à de la main d'œuvre qualifiée, à la réactivité demandée par cette organisation, par notre volonté de devenir fournisseur part 21G. Il y aura donc création de valeur et d'emplois qualifiés de R&D et de production ainsi qu'un soutien de la compétence normalisation et formation française.

Pour la Région PACA, le projet MMCD permettra de la création de potentiel de valeur, le développement d'une entreprise



locale et donc un impact direct sur l'emploi (5 chez IRTS). Par ailleurs, pour chaque emploi créé, c'est deux emplois indirects qui sont également créés chez les sous-traitants, portant à 15 le nombre d'emplois créés à terme à l'issue du projet en région PACA.

Le projet permettra de générer un CA cumulé en phase de commercialisation d'au moins 100 M€ à l'horizon 2025 sur le marché des avions (68 M€) et des Hélicoptères (34 M€) dans un premier temps.

Ce projet entrainera également la création de 20 emplois directs de haut niveau et le double en indirect dans la chaîne de sous-traitance chez les fournisseurs mécaniques et électroniques notamment dans les régions PACA et Ile de France.

Possibilité d'accéder à de nouveaux marchés

Par ailleurs, le projet MMCD a été présenté auprès de Dassault qui s'est montré fort intéressé pour évaluer la maquette en liaison directe avec les calculateurs et équipements en cours de développement pour l'avionique future. De même, l'équipe Innovation d'Airbus Hélicoptère rencontrée en novembre 2014 a confirmé que le projet MMCD était dans leurs préoccupations stratégiques et envisage également la possibilité de faire chez eux également une évaluation de notre démonstrateur.

En résumé, cette opportunité offre à IRTS la capacité d'adresser un marché beaucoup plus large et plus rapide d'accès et de renforcer la capacité concurrentielle d'IRTS (barrières d'entrées). L'approche novatrice et innovante apportera un avantage compétitif significatif dans le cadre du combat à venir avec des avionneurs venant de pays low cost et avec moins de passé aéronautique.

Calendrier et phasage de l'opération :

| Période prévisionnelle d'exécution | Début : 01/07/2016 | Fin : 30/06/2019 |
|---|--------------------|------------------|
| <p>Axe 1 : Développement d'une architecture mécatronique (mécanique, électronique et optique) modulable et certifiable qui accepte nativement divers composants GPU</p> <p>Workpackage 1 Définition des besoins Juillet 2016 à Août 2016</p> <p>Workpackage 2 Préparation des outillages électroniques et logiciels pour tester l'écran de cockpit multifonction modulable (mis en place par partenaires) Octobre 2016 à Avril 2017</p> <p>Workpackage 3 Développement électronique modulable pour écran de cockpit multifonction (mis en place par partenaires) Octobre 2016 à Décembre 2017</p> <p>Workpackage 4 Modélisation du superviseur et des liens de communication (mis en place par partenaires) Avril 2017 à Juin 2018</p> <p>Workpackage 5 Modélisation et mesure de la performance des éléments modulables GPU (mis en place par partenaires) Novembre 2016 à Juin 2019</p> <p>Workpackage 6 Développement mécatronique modulable pour écran de cockpit multifonction : mis en œuvre par IRTS Janvier 2017 à Juillet 2018</p> <p>Workpackage 7 Intégration des différents composants et logiciels et tests Décembre 2017 à Février 2019</p> <p>Workpackage 8 Validation technico-économique Juin 2018 à Juin 2019</p> <p>Workpackage 9 Accompagnement à la certification MMCD Juillet 2016 à Juin 2019</p> | | |
| <p>Axe 2 : Mise en œuvre des missions liées à la qualification et à la certification du produit écran, du processus de conception et de l'organisation des partenaires (IRTS est seul intervenant sur cet axe)</p> | | |



Workpackage 10 Certification EN9100, agrément Part-21J délivré par l'EASA, agrément Part-21G et agrément Part-145 délivrés par la DGAC et OSAC

Juillet 2017 à Juin 2019

Workpackage 11 Normalisation d'une IMA graphique

Juillet 2018 à Juin 2019

Workpackage 12 Mise en place d'une GED efficace

Décembre 2016 à Décembre 2018

Workpackage 13 Essais en environnement

Décembre 2018 à Juin 2019

DEPENSES ET RESSOURCES

| Postes de dépense | |
|-------------------------|------------------|
| Type d'assujettissement | HT |
| Type d'échéancier | Pas d'échéancier |

| Détails des postes de dépense | | | |
|--|-----------------|--------------------------------|---------------|
| Catégorie de dépense | Direct/Indirect | Fonctionnement/ Investissement | Montant (HT) |
| Dépenses de communication de l'opération publications scientifiques dans des brochures européennes, impressions de plaquettes et de kakémonos | Direct | Fonctionnement | 0,00 € |
| Dépenses de déplacement, de restauration, d'hébergement Frais de déplacement, Frais de restauration, Frais d'hébergement | Direct | Fonctionnement | 0,00 € |
| Dépenses de personnel Salaires et charges | Direct | Fonctionnement | 0,00 € |
| Dépenses de prestations externes de service Etudes, Evaluation, Frais de conseil, expertise technique, juridique, comptable, financier, Installation et maintenance, Location, sous traitance | Direct | Fonctionnement | 0,00 € |
| Recettes nettes générées par l'opération Recettes nettes générées par l'opération | Direct | Investissement | 0,00 € |
| Total : | | | 0,00 € |

Ressources



| | |
|--|-----|
| <i>Les co-financeurs sollicités couvrent-ils la même période d'exécution et la même assiette de dépenses éligibles ?</i> | Non |
| <i>Le porteur a-t-il sollicité une avance pour le fond européen ?</i> | Non |



Détails des ressources

| Financier | Partenaire | Imputation | Régime d'aide | Taux(%) | Montant (€ HT) | Montant réalisé | Montant retenu | Taux d'avancement |
|----------------------------|--|------------|--|---------|----------------|-----------------|----------------|-------------------|
| UNION EUROPEENNE | Fonds européen de développement régional | | SA.40391 / Régime cadre exempté d'aides à la RDI (Exp: 31.12.2020) - (Date accord prolongation 13/10/2020 : nouveau numéro SA.58995) | | 0,00 | | | |
| Autre partenaire ponctuel | Toulon Provence Méditerranée | | SA.40391 / Régime cadre exempté d'aides à la RDI (Exp: 31.12.2020) - (Date accord prolongation 13/10/2020 : nouveau numéro SA.58995) | | 0,00 | | | |
| Autre partenaire récurrent | BPI France | | SA.40391 / Régime cadre exempté d'aides à la RDI (Exp: 31.12.2020) - (Date accord prolongation 13/10/2020 : nouveau numéro SA.58995) | | 0,00 | | | |
| REGION | Provence-Alpes-Côte d'Azur | | SA.40391 / Régime cadre exempté d'aides à la RDI (Exp: 31.12.2020) - (Date accord prolongation 13/10/2020 : nouveau numéro SA.58995) | | 0,00 | | | |
| Total co-financier | | | | | 0,00 | | 0,00 | |



| | | | | | | |
|---------------------|--|--|--|--------|------|--|
| Bénéficiaire | | | | 100,00 | 0,00 | |
| COUT TOTAL ELIGIBLE | | | | 100,00 | 0,00 | |



INSTRUCTION

| | | | |
|------------------------------|---|--------------------------------------|-----------|
| Service instructeur : | Direction des Affaires Européennes - PACA | Avis du service instructeur : | Favorable |
|------------------------------|---|--------------------------------------|-----------|

Motivation du service instructeur :

L'article 6 de la convention prévoyait qu'une première demande d'acompte devait être adressée au plus tard le 30 juin 2017. Le porteur a adressé un courrier le 19 juin 2017 sollicitant un délai complémentaire au 31 décembre 2017, en raison du retard pris sur l'opération du fait des difficultés d'accord avec le consortium. La convention prévoit en outre à l'article 9 que « toute modification de l'opération doit être notifiée par le bénéficiaire à l'Autorité de Gestion dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant le dépôt de la demande de paiement correspondante ».

Le porteur a fait part lors des rendez-vous du 26 avril et du 26 juin 2019 de ses difficultés à finaliser l'accord de partenariat et par conséquent le contour de l'opération FEDER.

Il avait été convenu de refaire un point sur l'avancement du projet et que le porteur nous adresse le cas échéant une demande d'avenant à la convention attributive de subvention FEDER détaillant les modifications du projet et budgétant les tâches a priori non éligibles au FEDER et celles qui les seraient. Aucune demande n'a été transmises à ce jour.

Par ailleurs, certaines clauses de la convention ne sont actuellement pas respectées, notamment en ce qui concerne les obligations de remontées de dépenses.

Par conséquent et conformément à l'article 15 de la convention, qui stipule que l'autorité de gestion se réserve le droit de résilier la présente convention et de demander le reversement partiel ou total des crédits européens versés en cas de non-respect des clauses de l'acte attributif, la résiliation de la convention est soumise à la décision du Comité Régional de Programmation pour un avis favorable à déprogrammation, soit un plan de financement remis à zéro. Le porteur a été averti par Lettre Recommandée avec Accusé de Réception de la procédure.

Avis favorable pour la déprogrammation.