

## Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres



### Appel à Projets Transports Sécurisés, Fiables et Adaptés

Date d'ouverture de l'appel à projets

**05 février 2007**

Date limite d'envoi des projets de recherche

**23 mars 2007 à midi**

#### **MOTS CLES :**

Sécurité des transports, technologies, connaissances,  
fiabilité et adaptabilité, ergonomie, accessibilité,  
systèmes embarqués, productivité, services

La mise en œuvre de l'appel à projets est réalisée par l'ADEME qui a été mandatée par l'ANR pour assurer la conduite opérationnelle de l'évaluation et l'administration des dossiers d'aide.

<b>1. Contexte et objectifs de l'appel à projets</b>	<b>4</b>
<b>2. Champ de l'appel à projets</b>	<b>5</b>
<b>3. Critères d'éligibilité et d'évaluation</b>	<b>12</b>
<b>4. Dispositions relatives au financement</b>	<b>14</b>
<b>5. Modalités relatives aux pôles de compétitivité</b>	<b>15</b>
<b>6. Modalités de soumission</b>	<b>16</b>
<b>Annexes</b>	<b>17</b>
<b>1. Procédure de sélection</b>	<b>17</b>
<b>2. Modalités relatives aux pôles de compétitivité</b>	<b>18</b>
<b>3. Définitions</b>	<b>19</b>

Contacts :

Pour toute information de nature technique ou scientifique ou de nature administrative concernant l'appel à projets (AAP):

Responsable de programme de l'unité support de l'ANR:

Séverine Boulard et Nathalie Martinez  
ADEME  
500, route des Lucioles – 06560 VALBONNE  
[anr-aap-tsfa@ademe.fr](mailto:anr-aap-tsfa@ademe.fr)

Responsable de programme à l'ANR :

Ludovic Valadier  
Agence Nationale de la Recherche  
212 rue de Bercy  
75012 Paris

Il est recommandé aux proposant :

- 1 de lire attentivement l'ensemble du présent document et le règlement relatif aux modalités d'attribution des aides de l'ANR avant de déposer un projet de recherche
- 2 de ne pas attendre la date limite d'envoi des projets pour réaliser leur soumission de projet de recherche par voie électronique, de consulter si besoin l'unité support de l'ANR par courrier électronique
- 3 de consulter si besoin l'ADEME, unité support de l'ANR par courrier électronique : [anr-aap-tsfa@ademe.fr](mailto:anr-aap-tsfa@ademe.fr)

## 1. Contexte et objectifs de l'appel à projets

Les appels à projets (AAP) lancés par l'ANR en 2005 et 2006 (technologie de l'information et de la communication et transports intelligents) ont fait une place conséquente à la sécurité des transports d'une part, aux technologies de l'information et de la communication d'autre part. En 2007, cet appel à projets s'inscrira dans la continuité des précédents, avec une ouverture prononcée aux sciences humaines et sociales et sciences du vivant pour compléter les connaissances sur la sécurité routière nécessaires à l'orientation des politiques publiques à venir.

Le présent appel à projets a ainsi pour objectif de faire émerger des projets scientifiques de qualité dans les domaines suivants :

1. La sécurité des transports ;
2. La fiabilité des transports et leur bonne adaptation à la demande.

**L'ANR finance, dans le cadre de cet appel, des projets de recherche et d'innovation qui relèvent de la recherche fondamentale<sup>1</sup>, de la recherche industrielle<sup>1</sup> et du développement pré-concurrentiel<sup>1</sup>, selon la terminologie du Journal officiel de l'Union européenne (JOCE 28/02/2004, L 63/23). Ils ne couvrent pas les étapes en aval de démonstration industrielle et de déploiement commercial, qui ne sont pas du ressort de l'ANR.**

---

<sup>1</sup> Cf. définitions données en annexe § 3

## 2. Champ de l'appel à projets

### 2.1 Axes Thématiques

#### 2.1.1 Sécurité des transports

La sécurité routière s'est fortement améliorée dans les quatre dernières années, mais plusieurs inquiétudes persistent. D'une part, la situation est perfectible pour les usagers vulnérables (piétons, vélos, 2 roues motorisés), d'autre part, les gains ultérieurs de sécurité vont mobiliser de nouveaux enjeux de recherches et de gouvernance.

L'appel à projets 2007 s'inscrit logiquement dans la continuité des programmes de recherche impulsés par le Predit depuis 2002 sur la sécurité des transports, avec une double approche : celle dédiée aux technologies et celle dédiée aux connaissances.

### I. Technologies pour la sécurité des transports

#### I.1. Sécurité passive et active des usagers vulnérables

Le Predit conduit depuis 2002 des actions sur la sécurité des deux roues et celle des piétons. Le programme a permis un effort sur l'accidentologie, les mécanismes lésionnels, les systèmes d'alerte et les protections. L'appel d'offre 2007 s'inscrit dans la continuité en sollicitant des projets sur :

- La simulation (de conduite ou biomécanique) comme outil de recherche et de formation en privilégiant les solutions bas coût pour la formation largement diffusables ;
- Les technologies et les aménagements pour réduire la gravité des chocs ;
- Les validations expérimentales.

#### I.2. Usagers et conducteurs des véhicules lourds

La sécurité sera envisagée aux différents postes de travail, sur la route et dans les épisodes de manutention des charges. Les projets concerneront :

- La sécurité des transports en communs : risque à la descente et montée dans les transports en communs, protection des usagers en cas d'accident du véhicule, sécurité des personnes transportées, y compris en fauteuil roulant, en relation avec la cinématique des transports collectifs ;
- La sécurité des conducteurs de poids lourds.

Dans les deux cas, les propositions pourront contribuer à établir une cartographie ou des typologies de risques, des modèles de mécanismes lésionnels, des simulations, et/ou proposer des solutions technologiques pour réduire ces risques.

### **I.3. Communication Véhicule-Infrastructure**

Le Predit déploie depuis 6 ans un vaste plan concerté de recherche sur la sécurisation de la conduite via l'intelligence embarquée sur les véhicules (action ARCOS) et l'intelligence portée par les infrastructures routières (action SARI). Les propositions sont attendues cette année sur ces deux domaines complémentaires et en particulier sur :

- Les évaluations et modèles économiques du déploiement des nouvelles technologies sur l'infrastructure ou sur les véhicules en prenant en compte le transfert de responsabilité entre gestionnaires, équipementiers et constructeurs – analyse coûts bénéfices ;
- L'impact de l'alerte sur les réactions des usagers et sur le trafic en fonction du contenu de l'information et du portage (par l'infrastructure ou dans le véhicule).

### **I.4. Sécurité des transports ferroviaires**

Ce chapitre vise à promouvoir des recherches liées à l'infrastructure ferroviaire notamment en termes de durabilité des équipements. Les propositions attendues ont pour but de comprendre les comportements en utilisation intensive des rails, des cœurs de voies, de la voie, des roues et de mettre au point des procédures de maintenance sur les voies pour éviter les vieillissements prématurés et les ruptures. Les projets candidats pourront ainsi permettre de développer des modèles d'anticipation des opérations de maintenance en fonction de l'état du réseau.

## **II. Connaissances pour la sécurité des transports**

Cette partie concerne les disciplines des sciences humaines et sociales et des sciences du vivant. 15% au maximum des financements de l'ANR au titre de cet appel à projet seront attribués à des projets relevant de cet axe thématique.

### **II.1. Les déterminants humains de la conduite.**

La sécurité des transports dépend en partie de l'état de santé des conducteurs, dans ses différentes dimensions. Des recherches sont donc attendues sur les sujets suivants :

- L'observation des situations réelles de la vigilance et de l'attention ;
- Les états physiques ou psychiques dégradés (aigus ou chroniques) ;
- Les moindres capacités liées aux différents types de handicaps (temporaires, définitifs, cognitifs et physiques) ;
- Les pertes de capacité liées au vieillissement en prenant en compte les divers correctifs et adaptations développés ;
- Les pertes de capacité liées à la prise de substances psycho actives (alcool, stupéfiants, médicaments) ;
- Les états de santé considérés comme «normaux» mais qu'il conviendra de rapporter au caractère plus ou moins commun des divers types de dégradations de conduite ;
- La distinction et la comparaison des différentes catégories de conducteurs au vu de multiples critères relatifs à la dégradation de la conduite.

L'analyse de ces diverses dégradations se fera tant en termes de sur-risque que d'impact sur le bilan de l'insécurité routière et sur la demande de déplacement.

### **II.2. Evolution de l'acte de conduite : responsabilités, apprentissages, acteurs**

L'analyse de l'acte de conduite est trop souvent restreinte au comportement du conducteur, notamment en termes de déviance par rapport aux règles ou aux usages socialement admis. Il est donc attendu des recherches sur :

- L'approche de l'acte de conduite (d'automobiles, de 2 roues) dans le cadre d'un système sociotechnique (conducteur/véhicule/infrastructure) et prenant en compte les dimensions sociales et cognitives de la conduite ;
- L'approche de la conduite en relation avec d'autres usagers de la rue, de la route (piétons dans leur diversité) ;
- Les conditions d'apprentissage de la conduite notamment concernant la relation apprenti/accompagnateur et les mécanismes d'acquisition des connaissances vis-à-vis du contenu pédagogique ;
- L'évolution des normes individuelles et collectives en fonction notamment des politiques de sécurité routière.

### **II.3. Les responsabilités juridiques**

La question des responsabilités juridiques tend à se poser dans des termes nouveaux, sinon dans ses fondements théoriques, du moins dans ses applications. Il est notamment attendu des recherches portant sur :

- L'analyse comparée des concepts juridiques de faute dans les accidents : fautes pénales, fautes civiles des auteurs et des victimes, fautes de l'employeur en droit du travail, fautes des agents publics et de l'administration. Cette analyse doit être confrontée aux concepts d'erreurs et de violations développés par les psycho-ergonomes ;
- Les risques de la judiciarisation et les évolutions du droit de la responsabilité civile. Les propositions devront intégrer la comparaison de droits dans différents pays ;
- Les aspects juridiques dans les situations de conduite dans un contexte professionnel ;
- L'indemnisation des victimes d'accidents de la route. Au delà des conséquences directement liées au risque routier, les recherches devront prendre en compte l'évolution prévisible du droit de la responsabilité civile et les réflexions en cours en matière d'indemnisation des préjudices en cas de dommages corporels. Ces recherches devront associer des juristes mais aussi des économistes et des médecins pour mieux apprécier les conséquences des dommages corporels (conséquences physiques et psychologiques).

### **II.4. Politique de sécurité routière : territoires et acteurs**

Les politiques de sécurité routière tendent à faire l'objet de nouvelles approches notamment au travers des interconnexions avec les autres politiques (santé, publique, lutte contre les toxicomanies, santé au travail, urbanisme, etc.). Des recherches sont attendues sur :

- L'évolution des systèmes d'acteurs, publics et privés, intervenant au plan national dans l'élaboration et la définition des politiques et des normes ;
- L'évolution des relations entre collectivités locales et l'Etat compte tenu des modes actuels de territorialisation de ces politiques ;
- L'analyse des rapports entre les différents acteurs, et la définition des nouveaux périmètres des scènes d'actions en matière de sécurité routière ainsi que l'étude des déterminants de prise de décision ;
- Les liens entre politiques de sécurité routière et les autres objectifs de l'aménagement en particulier, le rôle des différentes configurations urbaines ;
- Les modalités de conception, de diffusion et d'appropriation des règles de circulation et leur impact sur la mobilité et le report modal.

## **II.5. Suivi des victimes: destin familial des accidentés de la route, indemnisation, dispositif pour la réadaptation des blessés**

Le devenir des blessés et l'évaluation de l'ensemble des conséquences de leur accident, certes fonctionnelles, mais aussi socioculturelles, familiales ou professionnelles sont peu étudiés et donc peu pris en compte. Des recherches sont notamment attendues sur :

- L'évaluation des blessures graves, en particulier des plus invalidantes d'entre elles, et les mécanismes qui les engendrent ;
- Le devenir et le suivi à long terme des blessés de la route (cohortes) ;
- Le fonctionnement de l'indemnisation et les modalités de prise en charge des victimes en fonction des dommages subis.

Par ailleurs, dans le processus de réhabilitation des victimes, le lien entre inégalités sociales et risque routier est peu étudié. Il faudrait :

- Faire le point sur l'état de l'art en France et ailleurs ;
- Définir des indicateurs d'inégalités sociales a priori les plus pertinents en matière de sécurité routière ;
- Evaluer les dispositifs de réadaptation.

### 2.1.2 Des transports fiables et adaptés

La fiabilité et la bonne adaptation à la demande sont aujourd'hui deux qualités majeures des systèmes de transport, qui doivent répondre à la diversification des pratiques de mobilité, à l'intensité d'usage des systèmes et à la multiplication des interfaces, entre modes notamment. Cet appel à projets s'inscrit dans la continuité de l'appel à projets 2006 de l'ANR sur les transports intelligents.

#### I. Ergonomie et accessibilité

L'utilisation aisée et l'accessibilité des véhicules et équipements embarqués et/ou nomades imposent que les dispositifs techniques prennent en compte dans leurs phases de conception et de développement les questions d'ergonomie, d'accessibilité, d'usage sur un spectre large de conditions d'utilisation et de types d'utilisateur. Les propositions seront ici focalisées sur :

- L'**accessibilité** des véhicules terrestres en termes d'aménagement et d'adaptation aux différents usagers dont la mobilité peut être limitée, en particulier sur les solutions pour faciliter l'accès ou le maintien d'une conduite sûre compatible avec le handicap (système d'assistance en ligne, de formation, de (auto)contrôle, etc.).
- L'évolution du **poste de conduite**, notamment pour les véhicules lourds, camions et véhicules de transports collectifs.
- L'ergonomie des **interfaces homme machine** et logicielles (ex: menu déroulant) et notamment le développement d'outils de conception de ces interfaces, intégrant les qualités d'usage.

#### II. Systèmes embarqués, nomades ou distribués

Les systèmes embarqués nomades ou distribués sont pour l'industrie des transports des facteurs essentiels de différenciation en termes de fonctionnalités produits, de fiabilité, de performance et d'usage. La maîtrise de leur conception et de leur intégration dans le système transport (composant, architecture, véhicule et lien avec les infrastructures) nécessite le développement d'outils de conception spécifiques : ingénierie système. La forte croissance du volume et de la complexité des systèmes au niveau de l'infrastructure routière, des véhicules et des équipements nomades requiert de développer des outils de conception innovants. Les propositions seront ici attendues sur :

- **La conception spécifique et la fiabilisation** des systèmes complexes. L'impact des normes et des standards dans l'industrie des transports (automobile ISO 26262, ferroviaire ERTMS) nécessite une évolution majeure des méthodes et outils de conception. Les propositions attendues auront pour objectifs de prendre en compte le niveau « système complexe » à la fois sur la partie matériel et logiciels afin d'augmenter la robustesse, les fonctionnalités

et la sécurité tout en augmentant, en phase de conception, la productivité et la réduction des coûts.

- Le développement **sécuritaire** de ces systèmes. La sécurité et la sûreté de fonctionnement de certains systèmes embarqués (SIL 4 par exemple) sont des spécifications majeures pour plusieurs dispositifs (commandes électriques, équipements d'infrastructures, etc.). Les propositions attendues porteront sur les outils de conception, de développement et de test pour ces systèmes sécuritaires afin de maîtriser la robustesse, la sensibilité à l'environnement d'utilisation, le fonctionnement dégradé.
- Sur les systèmes embarqués, les recherches veilleront à augmenter les performances des véhicules en matière :
  - d'architecture électronique ;
  - de systèmes de communication ou de perception ;
  - d'intégration et de déploiement des systèmes télématiques.

### III. Productivité et services

Pour les véhicules professionnels, les infrastructures, les systèmes embarqués permettent d'augmenter la productivité unitaire et globale, d'automatiser certaines opérations et de gérer en temps réel les chaînes de transport.

Pour cet appel à projets, les sujets suivants ont été retenus :

- **Gestion des réseaux** et des flux, infrastructure et productivité en particulier avec l'usage du géo-positionnement. Que ce soit pour le suivi en temps réel des marchandises, pour le positionnement des véhicules en milieu fermé ou non, ou pour améliorer les services des transports publics (ex : tarification et contrôle), les applications de Galileo sont nombreuses. Il appartient aux projets candidats de proposer des applications précises dont la mise en œuvre est envisageable à court ou moyen terme.
- **Services pour la mobilité** (modalités de mise en relation de l'offre et de la demande, en tenant compte de la diversité des usagers concernés, y compris personnes âgées et handicapés). Les propositions pourront notamment concerner les systèmes de transport innovants tels le covoiturage, l'auto partage ou le transport à la demande en temps réel pour lesquels l'apport des nouvelles technologies est important. Il s'agira pour ces projets de tenir compte de l'acceptabilité sociale des nouveaux systèmes et des potentialités de développement à grande échelle.
- **Automatisation** des flux (apport des TIC), efficacité des interfaces, dont transbordements et triages pour les marchandises. Les propositions s'attacheront par exemple à résoudre la question du transfert de conteneurs sur les plates formes portuaires ou multimodales et sur les zones de triages ferroviaires. L'identification de ces conteneurs par des techniques type RFID doit pouvoir permettre d'automatiser leur parcours et d'augmenter ainsi la productivité globale des transferts. Les propositions pourront également concerner la télé-conduite d'ouvrages de navigation.

## 2.2 Caractéristiques générales des projets

Sont attendus des projets partenariaux organismes de recherche (EPIC, EPST, Universités, écoles, ...) / entreprises (cf. définitions au § 3.3 de la présente annexe).

Les projets du thème II « connaissance pour la sécurité des transports peuvent être soumis par des partenaires appartenant à un ou des organismes de recherche. Toutefois, des partenariats « organisme de recherche / entreprise » sont particulièrement bienvenus sur ce thème.

## 3. Critères d'éligibilité et d'évaluation

Sont décrits ci-après les critères d'éligibilité et d'évaluation utilisés au cours de la procédure de sélection décrite en annexe (§1).

### 3.1 Critères d'éligibilité

Pour être éligible, le projet doit satisfaire les conditions suivantes :

- Le coordinateur du projet ne doit pas être membre du comité d'évaluation du programme ;
- Les dossiers sous forme électronique et sous forme papier doivent être soumis dans les délais, au format demandé et être complets ;
- Le projet doit entrer dans le champ de l'appel à projets ;
- La durée du projet doit être supérieure à 12 mois et ne pas dépasser 4 ans ;
- Les partenaires devront appartenir à l'une des catégories suivantes :
  - Organisme de recherche<sup>2</sup> (Université, EPST, EPIC, ...)
  - Entreprise<sup>2</sup>
- Les projets doivent être partenariaux organisme de recherche / entreprise<sup>2</sup> en dehors du thème II « **Connaissances pour la sécurité des transports** ». Les projets relevant de ce thème doivent être partenariaux organisme de recherche / entreprise ou associer au moins deux partenaires appartenant à un ou des organismes de recherche

**Important : Les dossiers ne satisfaisant pas aux critères d'éligibilité ne seront pas soumis à avis d'expert extérieur et ne pourront en aucun cas faire l'objet d'un financement de l'ANR.**

---

<sup>2</sup> Cf définitions données en annexe § 3.3

### 3.2 Critères d'évaluation

Les projets seront examinés selon les critères suivants :

- Pertinence de la proposition au regard des orientations de l'appel à projets
- Qualité scientifique et technique
  - Les perspectives de retombées scientifiques (brevets, innovations, normalisation, publications),
  - Les modalités de valorisation
  - Exhaustivité et qualité de l'information fournie ;
- Méthodologie, qualité de la construction du projet et de la coordination
- Impact global du projet
  - La pertinence du projet et son caractère innovant (au regard des orientations du marché, de l'évolution des usages et des aspects sociétaux, de l'état de l'art et de la propriété intellectuelle) ;
  - L'ouverture du partenariat à de nouveaux acteurs du secteur, en particulier aux PME ;
  - Les perspectives de retombées industrielles et économiques (perspectives de marché, impact sur l'emploi, création d'entreprises) ;
- La qualité du partenariat<sup>3</sup>;
- Adéquation projet – moyens / Faisabilité du projet
  - La maîtrise des risques inhérents au projet (risque organisationnel, risque technique, risque lié à l'atteinte de l'objectif) ;
  - La cohérence des délais, des budgets par rapport au programme de travail ;
- L'articulation explicite des projets présentés avec des projets conduits dans le cadre de Deufrako et de l'Eranet transport sera considérée favorablement.

---

<sup>3</sup> Pour un projet partenarial organisme de recherche/ entreprise, la labellisation du projet par un pôle de compétitivité est considérée comme un indicateur de qualité du partenariat. Cet indicateur sera pris en compte dans le cadre de l'examen par le comité de pilotage. Il est rappelé qu'il n'est pas nécessaire que tous les partenaires d'un projet soient membres du pôle ou localisés dans sa région pour que ce projet puisse bénéficier du label de "projet de pôle".

## 4. Dispositions relatives au financement

Le financement attribué par l'ANR à chaque partenaire sera apporté sous forme d'une aide non remboursable, selon les dispositions du « Règlement relatif aux modalités d'attribution des aides de l'ANR », disponible sur le site internet de l'ANR.

Seuls pourront être bénéficiaires des aides de l'ANR les partenaires résidant en France, les laboratoires associés internationaux des organismes de recherche et des établissements d'enseignement supérieur et de recherche français ou, les institutions françaises implantées à l'étranger. La participation de partenaires étrangers est néanmoins possible dans la mesure où chaque partenaire étranger assure son propre financement dans le projet.

**Important : L'ANR n'attribuera pas d'aides de montant inférieur à 15 000 € à un partenaire d'un projet.**

**L'objectif de l'ANR est que le financement de la majorité de projets soit compris entre 400k€ et 1,2 M€ Toutefois, le financement de projets d'un montant inférieur (notamment pour ceux relevant du thème II « Connaissances pour la sécurité des transports ») ou supérieur à ce seuil n'est pas exclu.**

Pour les entreprises<sup>4</sup>, le **taux maximum** d'aide de l'ANR est le suivant :

Type de recherche	Taux maximum d'aide pour les PME <sup>5</sup>	Taux maximum d'aide pour les entreprises autres que PME <sup>4</sup>
Recherche fondamentale	50 % des dépenses éligibles	50 % des dépenses éligibles
Recherche industrielle	50 % des dépenses éligibles	30 % des dépenses éligibles
Développement pré-concurrentiel <sup>6</sup>	30% des dépenses éligibles	30% des dépenses éligibles

Pour les organismes publics de recherche et les fondations de recherche, les règles de financement sont définies par le règlement financier de l'ANR, consultable sur son site internet : [www.agence-nationale-recherche.fr](http://www.agence-nationale-recherche.fr) .

Les bénéficiaires pourront commander des travaux à des tiers extérieurs (en France ou en Europe) dans le respect des modalités fixées par le règlement financier de l'ANR.

Les dépenses relatives au recrutement de personnel sous contrat à durée déterminée (CDD), en particulier les contrats de thèse sont éligibles.

<sup>4</sup> cf. définitions données en annexe § 3.3

<sup>5</sup> en particulier, est une PME une entreprise **autonome** comprenant jusqu'à 249 salariés, avec un chiffre d'affaires inférieur à 50 M€ ou un total de bilan inférieur à 43 M€ (cf. Annexe § 3.3).

<sup>6</sup> . définitions données en annexe § 3.1

## 5. Modalités relatives aux pôles de compétitivité

Les partenaires du projet pourront mentionner si le projet fait partie des projets labellisés, ou en cours de labellisation, par un pôle de compétitivité (ou plusieurs, en cas de projet interpôles).

Les partenaires d'un projet labellisé par un (des) pôle(s) de compétitivité et retenu par l'ANR dans le cadre de cet appel à projets pourront se voir attribuer un complément de financement par l'ANR.

Le partenaire coordinateur, (ou le(s) partenaire(s) concerné(s)), devront transmettre à l'ANR, pour chaque pôle de compétitivité concerné, un formulaire d'attestation de labellisation dûment rempli et signé par un représentant de la structure de gouvernance du pôle, dans un délai de deux mois maximum après la date limite d'envoi des projets sous forme électronique. La procédure à suivre est décrite en annexe (§ 2).

## 6. Modalités de soumission

Pour chaque projet, un coordinateur unique est désigné par les partenaires.

Le dossier contient l'ensemble des éléments nécessaires à l'évaluation scientifique et technique du projet :

Un formulaire financier du projet (cf. Excel : [Nom\\_du\\_projet\\_TSFA\\_2007\\_montants.xls](#)) regroupant les informations générales relatives au projet ;

Une fiche résumée rédigée en français et en anglais (cf. Word : [Nom\\_du\\_projet\\_TSFA\\_2007\\_fiche.doc](#)) reportant d'une manière synthétique les objectifs et finalités du projet ;

Un formulaire détaillé présentant le projet (cf. Word : [Nom\\_du\\_projet\\_TSFA\\_2007\\_projet.doc](#)).

Pour le formulaire détaillé, une traduction anglaise de l'annexe technique devra être fournie à l'ADEME par le coordinateur dans un délai de dix jours si le comité d'évaluation désigne des experts étrangers non francophones.

Les projets sont à adresser impérativement par le coordinateur à la cellule d'animation et de coordination :

2 exemplaires sous forme papier avant **le 23 mars 2007 à minuit** (cachet de la poste faisant foi) à l'adresse suivante :

Séverine Boulard, Nathalie Martinez  
ADEME  
500, route des Lucioles  
06560 VALBONNE

Et sous forme électronique avant **le 23 mars 2007 à midi** (fichiers Excel et Word) à :

[anr-aap-tsfa@ademe.fr](mailto:anr-aap-tsfa@ademe.fr)

Un accusé de réception sera envoyé au coordinateur du projet par la cellule d'animation. Les coordinateurs de projet pourront être contactés par la cellule d'animation pour clarifier certains points du dossier.

## Annexes

### 1. Procédure de sélection

Les principales étapes de la procédure de sélection sont les suivantes :

- Examen de l'**éligibilité des projets** par le comité d'évaluation et désignation des experts extérieurs
- **Evaluation des projets** par le comité d'évaluation après réception des avis des experts extérieurs
- **Examen des projets** par le comité de pilotage et **proposition d'une liste des projets à financer** par l'ANR (liste principale et éventuellement liste complémentaire)
- Etablissement de la **liste des projets sélectionnés** par l'ANR (liste principale et éventuellement liste complémentaire) et publication de la liste
- Envoi aux coordinateurs des projets non sélectionnés d'un avis synthétisé des comités
- Finalisation des dossiers administratif et financier pour les projets retenus et publication de la **liste des projets retenus** pour financement

Les rôles respectifs des principaux acteurs de la procédure de sélection sont :

- Le **comité d'évaluation**, composé de membres des communautés de recherche concernées, français ou étrangers, issus de la sphère publique ou privée, a pour mission d'évaluer les projets et de les répartir dans trois catégories : A (recommandés), B (acceptables), et C (rejetés).
- Les **experts extérieurs** désignés par le comité d'évaluation, donnent un avis écrit sur les projets. Au moins deux experts sont désignés pour chaque projet.
- Le **comité de pilotage** composé de personnalités qualifiées et de représentants institutionnels a pour mission de proposer à partir des travaux du comité d'évaluation, une liste de projets à financer par l'ANR.

Les dispositions de la charte de déontologie doivent être respectées par les personnes intervenant dans la sélection des projets, notamment les dispositions liées à la confidentialité et aux conflits d'intérêt. La charte de déontologie de l'ANR est disponible sur son site internet.

Les modalités de fonctionnement et d'organisation des comités d'évaluation et de pilotage sont décrites dans des documents disponibles sur le site internet de l'ANR.

La composition des comités du programme est affichée sur le site internet de l'ANR

## 2. Modalités relatives aux pôles de compétitivité

Le formulaire d'attestation de labellisation d'un projet par un pôle de compétitivité se trouve avec l'ensemble des documents téléchargeables constituant le dossier de soumission.

Le partenaire coordinateur, ou le(s) partenaire(s) concerné(s), devront :

- transmettre le formulaire renseigné sous forme électronique à la structure de gouvernance de chaque pôle de compétitivité concerné (un projet interpôles peut faire l'objet d'une labellisation par chacun des pôles concernés) ,
- réceptionner une version papier dûment signée de l'attestation de labellisation, en cas d'accord du pôle pour la labellisation, pour chaque pôle concerné,
- transmettre :
  - o à l'ANR la(les) attestation(s) de labellisation dûment signée(s) par courrier ou par fax (coordonnées indiquées sur le formulaire),
  - o à l'unité support (le cas échéant) une copie de la(les) attestation(s) de labellisation dûment signée(s) par courrier ou par fax (coordonnées indiquées sur le formulaire).

Les attestations dûment signées devront être transmises à l'ANR dans un délai de deux mois maximum après la date limite d'envoi des projets sous forme électronique.

### 3. Définitions

#### 3.1 Définitions relatives aux différents types de recherche

1) **Recherche fondamentale** : Par ce terme, la Commission Européenne entend « une activité visant un élargissement des connaissances scientifiques et techniques non liées a priori à des objectifs précis industriels ou commerciaux » (JOCE 28/02/2004 L 63/23).

2) **Recherche industrielle** : Par ce terme, la Commission Européenne entend « la recherche planifiée ou des enquêtes critiques visant à acquérir de nouvelles connaissances, l'objectif étant que ces connaissances puissent être utiles pour mettre au point de nouveaux produits, procédés ou services ou entraîner une amélioration notable des produits, procédés ou services existants » (JOCE 28/02/2004 L 63/23).

3) **Développement pré-concurrentiel** : Par ce terme, la Commission Européenne entend « la concrétisation des résultats de la recherche industrielle dans un plan, un schéma, ou un dessin pour des produits, procédés ou services nouveaux, modifiés ou améliorés, qu'ils soient destinés à être vendus ou utilisés, y compris la création d'un premier prototype qui ne pourra pas être utilisé commercialement. Elle peut en outre comprendre la formulation conceptuelle et le dessin d'autres produits, procédés ou services ainsi que des projets pilotes, à condition que ces projets ne puissent pas être convertis ou utilisés pour des applications industrielles ou une exploitation commerciale. Elle ne comprend pas les modifications de routine, procédés de fabrication, services existants et autres opérations en cours, même si ces modifications peuvent représenter des améliorations » (JOCE 28/02/2004 L 63/23).

#### 3.2 Définitions relatives à l'organisation des projets

Pour chaque projet, un **partenaire coordinateur** unique est désigné et chacun des autres **partenaires** désigne un **responsable scientifique et technique**.

**Partenaire coordinateur** : Organisme de recherche ou entreprise d'appartenance du coordinateur.

**Coordinateur** : Il est le responsable de la coordination scientifique et technique du projet, de la mise en place et de la formalisation de la collaboration entre les partenaires, de la production des livrables du projet, de la tenue des réunions d'avancement et de la communication des résultats. L'organisme auquel appartient le coordinateur est appelé partenaire coordinateur.

**Partenaire** : unité d'un organisme de recherche ou entreprise.

**Responsable scientifique et technique** : Il est l'interlocuteur privilégié du coordinateur et est responsable de la production des livrables du partenaire. Pour

l'organisme assurant la coordination générale du projet, le responsable scientifique et technique du projet est en général le coordinateur du projet dans son ensemble. Toutefois, notamment dans le cadre de projets de grande taille, la coordination du projet peut être assurée par une tierce personne de la même entreprise ou du même laboratoire.

**Projet partenarial organisme de recherche / entreprise** : projet de recherche pour lequel au moins un des partenaires est une entreprise, et au moins un des partenaires appartient à un organisme de recherche (cf. définitions au § 3.3 de la présente annexe).

### 3.3 Définitions relatives aux structures

**Organisme de recherche** : Est considéré comme organisme de recherche, une entité, telle qu'une **université ou institut de recherche**, quel que soit son statut légal (organisme de droit public ou privé) ou son mode de financement, dont le but premier est d'exercer les activités de recherche fondamentale ou de recherche industrielle ou de développement expérimental et de diffuser leurs résultats par l'enseignement, la publication ou le transfert de technologie ; les profits sont intégralement réinvestis dans ces activités, dans la diffusion de leurs résultats ou dans l'enseignement ; les entreprises qui peuvent exercer une influence sur une telle entité, par exemple en leur qualité d'actionnaire ou de membre, ne bénéficient d'aucun accès privilégié à ses capacités de recherche ou aux résultats qu'elle produit. (Document adopté le 22/11/06 par la Commission Européenne<sup>7</sup>)

**Entreprise** : Est considérée comme entreprise, toute entité, indépendamment de sa forme juridique, exerçant une activité économique. Sont notamment considérées comme telles, les entités exerçant une activité artisanale, ou d'autres activités à titre individuel ou familial, les sociétés de personnes ou les associations qui exercent régulièrement une activité économique (Recommandation 2003/361/CE de la Commission Européenne du 6 mai 2003 concernant la définition des petites et moyennes entreprises<sup>8</sup>).

**Petite et Moyenne Entreprise (PME)** : La définition d'une PME est celle de la Commission Européenne, figurant dans la Recommandation 2003/361/CE de la Commission Européenne du 6 mai 2003<sup>9</sup>). Notamment, est une PME une entreprise autonome comprenant jusqu'à 249 salariés, avec un chiffre d'affaires inférieur à 50 M€ ou un total de bilan inférieur à 43 M€.

---

<sup>7</sup> Encadrement communautaire des aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation - [http://ec.europa.eu/comm/competition/state\\_aid/reform/rdi\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/rdi_fr.pdf)

<sup>8</sup> JO L du 20.5.2003, p. L 124/39

<sup>9</sup> *id.*