

**Appel à projets conjoints franco-allemand
du « Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres »
(Predit 2002-2006) de la République française et le
Ministère fédéral de l'éducation et de la recherche (BMBF)
de la République fédérale d'Allemagne**

Corridors verts de transports de marchandises
(Green Freight Transport Corridors - GFTC)
Appel à projets conjoints franco-allemand

1. OBJECTIFS GÉNÉRAUX

1.1 Introduction

Les ministres français et allemands en charge de la recherche ont décidé au printemps 2002 de renforcer la coopération entre les deux pays dans divers domaines scientifiques.

A notamment été choisi le domaine des transports terrestres (ferroviaire, routier et fluvial), dans la continuité de DEUFRAKO (Deutsch-Französische Kooperation), existant depuis 1978.

Dans ce contexte, des actions nouvelles seront lancées par les programmes de recherche français Predit (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, www.predit.prd.fr) et allemand "Mobilität und Verkehr" (www.tuvpt.de).

Le premier appel commun à projets conjoints au sein de cette coopération bilatérale concernera les corridors « verts » de transports de marchandises.

1.2 Corridors verts de transports de marchandise

La mondialisation ainsi que l'intégration européenne ont généré une forte croissance du transport de marchandises, tout spécialement dans le secteur des transports transfrontaliers. Bien que le transport de marchandises transfrontalier ne puisse pas être considéré comme le facteur principal de la congestion, des problèmes de capacité le long des principaux corridors européens existent, ce qui désavantage l'Europe en terme de compétitivité et détériore la qualité de l'environnement.

Comme le transport de marchandises joue un rôle important au sein des deux programmes nationaux de recherche, les ministères français et allemand ont décidé de stimuler des activités de recherche et de développement technologique (RDT) communes, dans la perspective de créer des nouvelles synergies et de combiner les meilleures approches nationales. De nouvelles solutions devront être expérimentées le long des corridors transfrontaliers fortement chargés dans le but de focaliser/rassembler ces activités de RDT et de promouvoir les résultats les plus pertinents. Ces solutions devront être testées et appliquées afin de prouver leur compétitivité économique, leur performance environnementale et leur acceptation sociale.

L'objectif commun de ce premier appel à projets conjoints GFTC est de réaliser et de prouver la faisabilité de solutions de transport de fret durables et protectrices de l'environnement. Ceci peut être le plus efficacement obtenu par exemple par la réduction des émissions au niveau local ainsi que par la réduction globale des gaz à effet de serre, sans pour autant compromettre la sécurité.

Le transport routier de marchandises est prédominant entre les deux pays, avec une part modale d'environ 90%. En conséquence, tous les efforts devraient être faits pour rééquilibrer la part modale de la route en faveur du rail et des voies navigables et/ou rendre le transport

routier plus efficace et respectueux de l'environnement ainsi qu'optimiser les réseaux existants (dans le temps et dans l'espace).

1.3 Les corridors de transport de marchandises entre la France et l'Allemagne

Le trafic de fret entre ces deux pays est favorisé par une longue frontière commune et peu d'obstacles géographiques. Le Rhin peut être facilement traversé par rail et par route, et les connexions entre la Lorraine et le Saarland ou à travers la Belgique sont très efficaces.

Le volume total de fret transporté à travers la frontière en 2001 correspond à environ 70 Millions de tons (Mt) et montre un déséquilibre entre les deux pays:

France vers/de l'Allemagne	environ 50 Mt
De la France vers l'Allemagne	21,6 Mt
De l'Allemagne vers la France	27,6 Mt
De et vers les pays voisins	environ 20 Mt

Trois corridors principaux peuvent être identifiés:

- un du Nord de la France vers l'Allemagne en traversant la Belgique
- un de l'Alsace vers le Baden-Württemberg,
- un à travers la Lorraine et le Saarland.

Entre la France et l'Allemagne environ 60% du fret est transporté sur de courtes ou moyennes distances, alors que le trafic de fret avec les pays voisins se fait sur des longues distances. Ceci explique en partie pourquoi le transport de marchandises par la route entre les deux pays domine avec 90% de part modale.

1.4 Domaines couverts par l'appel à propositions

Cet appel à propositions est ciblé sur les projets de R&D à fort caractère démonstratif.

Tout en prenant en compte les aspects socio-économiques (congestion, émissions, accidents, énergie, coûts externes et répartition modale etc.), ces projets de démonstration devront illustrer l'impact de la mise en œuvre d'innovations dans les domaines organisationnels, opérationnels et techniques. Ces projets devront s'appuyer sur les infrastructures et les réglementations existantes.

L'ensemble des mesures à mettre en œuvre dans cet appel couvre tous les secteurs du transport de marchandise, ou plus spécifiquement certains types de marchandises si une réduction de l'impact environnemental peut être démontrée. De plus, la prise en compte des flux de/et en provenance des pays voisins de la France et de l'Allemagne n'est naturellement pas écartée.

Le programme est, notamment, ouvert à des propositions de recherche dans les domaines suivants:

- systèmes de production: notamment les technologies pour les véhicules et la manutention,
- transport de fret respectueux de l'environnement,
- nouvelles formes d'organisation et de coopération, nouveaux modèles économiques,
- mise en œuvre de concepts logistiques,

- systèmes de communication,
- solutions pour l'interopérabilité,
- gestion et exploitation des infrastructures, notamment via des approches innovantes en matière d'infrastructures et de leurs technologies de contrôle opérationnel, etc.

Les projets ayant pour but le développement intégré d'une gamme innovante de mesures (technologie, formes d'organisation et modes d'opération) qui conduisent soit à des améliorations soit à des solutions complètement nouvelles, seront aidés en priorité.

Les innovations techniques proposées pourront porter sur des nouveaux développements et/ou s'appuyer sur des technologies existantes (pour autant que celles-ci n'aient pas été déjà commercialisées) qui nécessitent des développements complémentaires en faveur d'un transport de marchandises durable et respectueux de l'environnement.

Les projets concernant particulièrement la recherche et le développement de véhicules ou de matériels roulants plus propres et/ou sûrs sont hors du champ de ce appel, bien que l'usage de moyens de transports propres et sûrs soit hautement souhaitable.

2. PROCÉDURES DE FINANCEMENT

2.1 Règles générales et fondements légaux des financements

Les règles de financements respecteront les procédures respectives des deux pays.

Pour la France, les conditions de financement sont celles du Predit et, plus précisément, celles des ministères et agences nationales impliquées dans le Predit : ministères en charge de la recherche, des transports, de l'environnement, de l'industrie, ainsi que l'Ademe et l'Anvar. (voir ci-dessous, chapitre 2.5 « Nature et montant des financements »)

Pour l'Allemagne, les conditions de financement sont encadrées par les réglementations du ministère de l'éducation et de la recherche (BMBF) en matière de co-financement de projets de R&D et par les directives administratives du chapitre 44 de l'ordonnance du budget fédéral (BHO).

Les proposant n'ont aucune revendication légale à un financement.

Les décisions en matière de financement seront laissées à la pleine discrétion du BMBF et des organismes finançant le Predit, dans le cadre leurs budgets disponibles.

2.2 Objet des financements

Les projets de RDT destinés à être financés seront essentiellement des projets de démonstration dans le domaine des corridors de fret entre la France et l'Allemagne ; ils incluront des études d'impact le cas échéant.

Ces projets seront normalement caractérisés par des risques qui ne peuvent être couverts par le seul proposant, un haut niveau de complexité et un effort financier « substantiel ».

En ce qui concerne la réduction du transport routier et/ou de sa part modale, les projets financés feront l'objet d'évaluations ex-ante et ex-post afin d'analyser, entre autres, leur performance à long terme. Ces évaluations seront réalisées par des experts externes et financés indépendamment de l'appel à propositions par les organismes financeurs allemands et français.

2.3 Titulaires des aides

Cet appel s'adresse principalement aux transporteurs, opérateurs de transport combiné, chargeurs, entreprises de logistique, organisateurs de transport, et à leurs partenaires en matière de R&D provenant de l'industrie, des universités et des laboratoires de recherche français et allemands.

2.4 Préalables au financement

Les conditions suivantes sont un préalable à un financement éventuel:

- Les projets correspondront au champ thématique et aux objectifs en matière de RDT de cet appel à propositions
- Les projets seront menés en étroite coopération franco-allemande. Les contributions des deux pays devront être approximativement équilibrées.
- Les aides ne seront pas possibles pour des projets ayant déjà commencé. Des travaux préparatoires pourront avoir été réalisés, mais ne pourront être financés rétroactivement.
- Les proposant doivent avoir toutes les qualifications nécessaires et les moyens de mettre en œuvre le projet. Leurs méthodes comptables doivent respecter la réglementation en vigueur.
- Les titulaires des aides devront présenter les résultats de leurs projets lors de conférences publiques afin d'en faciliter leur diffusion.

Les proposant se familiariseront avec toutes les activités de RDT similaires à leur projet, tant au niveau des programmes nationaux Predit et « Mobilität und Verkehr » que des programmes cadres européens (par exemple les sujets liés aux corridors dans le « Sustainable Surface Transport Work Programme 2002-2006 » du 6^{ème} PCRD).

Concernant le caractère « démonstratif » des projets, les proposant devront inclure tous les partenaires nécessaires à la démonstration de solutions nouvelles en conditions d'exploitation réelles. Au vu de la complexité de cette tâche, une approche pluridisciplinaire et une coopération étroite entre les partenaires sont considérées comme essentielles. Les partenaires français et allemands devront signer un accord de coopération formel après avoir été sélectionnés pour une aide financière.

Les partenaires de chaque projet devront nommer un coordinateur.

2.5 Nature et montant des financements

Les aides seront allouées principalement sous la forme de subventions non-remboursables. Ces subventions s'appliqueront aux dépenses du projet relatives aux activités de recherche, démonstration, coordination et valorisation/diffusion des résultats.

Les taux d'aides sont variables selon la nature des activités financées et le type d'organisme qui les reçoit, ils sont décrits ci-dessous:

a) organismes publics

Pour les deux pays, le taux d'aide des organismes publics ne dépassera pas 100% des coûts marginaux (avec des conditions spécifiques pour les Helmholtz-Zentren et la Fraunhofer Gesellschaft allemands).

b) entreprises privées (et assimilées)

Pour le ministère français de la recherche, les taux d'aide maximum ne dépasseront pas:

- 50% des coûts éligibles des activités de recherche pour les PME et les EPIC,
- 30% des coûts éligibles des activités de recherche pour les grands groupes si le partenariat comprend une ou plusieurs PME dans le projet,
- 20% des coûts éligibles des activités de recherche pour les grands groupes si le partenariat n'inclut pas de PME dans le projet.

Pour l'Ademe, les taux d'aide maximum ne dépasseront pas:

- 50% des coûts éligibles des activités de recherche,
- 20% des coûts éligibles des activités de démonstration.

Pour le ministère français des transports, les taux d'aide maximum ne dépasseront pas:

- 50% des coûts éligibles des activités de recherche,
- 35% des coûts éligibles des activités de démonstration.

Pour le BMBF, les taux d'aide maximum ne dépasseront pas:

- 50% des coûts éligibles des activités de RDT (en financement partiel),
- 25% des coûts éligibles des coûts des activités de démonstration (en financement partiel).

Le taux d'aide moyen par projet est calculé en fonction des parts respectives des activités de recherche et de démonstration.

Indépendamment des directives nationales, le calcul des taux d'aides prendra en compte les règles communautaires en matière d'aides nationales à la RDT. De plus, un bonus de 10% pourra être appliqué à chaque cas suivant : PME, coopération transfrontalière et proposant en provenance des nouveaux Länder allemands. Le cumul de ces boni ne dépassera pas 25%.

2.6 Réglementations diverses du BMBF

Les aides du BMBF sont encadrées par les réglementations suivantes, qui seront décrites dans la notification de l'aide.

- a) pour les financements basés sur les coûts marginaux (« Ausgaben »): les réglementations générales pour les aides aux projets (Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung; ANBest P) et la réglementation spécifique du BMBF pour le financement des projets sur la base des coûts marginaux (Besondere Nebenbestimmungen für Zuwendungen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zur Projektförderung auf Ausgabenbasis; BNBest-BMBF 98).
- b) pour les financements basés sur les coûts complets (« Kosten »): la réglementation spécifique du BMBF pour le financement des projets sur une base des coûts complets (Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des Bundesministeriums für Bildung und Forschung an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben; NKBF 98).

3. PROCEDURES DE GESTION

3.1 Gestion de cet appel

Pour l'Allemagne, le BMBF a chargé l'organisme suivant de la mise en œuvre de cet appel:

Projekträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (PT MVBW) des BMBF

Stichwort: GFTC

TÜV-Akademie Rheinland GmbH

51101 Köln

Tel.: +49 (0)221/ 65035-111

Fax: +49 (0)221/ 65035-115

E-Mail: holger.sass@de.tuv.com

Pour la France, cet appel sera traité par:

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (METLTM)

DRAST/Mt pièce 1437

Tour Pascal B

92055 La Défense CEDEX

Tel.: +33 (0)1.40.81.63.28

Fax: +33 (0)1.40.81.14.44

E-Mail: ulrike.martin@i-carre.net

Ces organisations peuvent fournir de plus amples informations aux parties intéressées.

3.2 Dépôt des propositions

Les partenaires du projet -représentés par le coordinateur- doivent déposer une proposition unique.

La proposition complète (proposition principale, parties 1-4) doit être écrite en anglais. En plus, la partie 1 de la proposition principale doit être écrite à la fois en français et en allemand. (cf. chapitre 3.3)

Les propositions de projet (1 original plus 4 copies pour chaque pays) doivent être soumises simultanément sous forme d'un document papier soit par courrier recommandé (le cachet de la poste faisant foi) ou déposées aux deux organismes responsables de la gestion de cet appel au plus tard le

14 mars 2003, 12h

De plus, chaque proposition de projet sera fournie à chaque pays sous un fichier MS Word sur une disquette 3,5" ou sur CD-ROM.

La longueur de la partie principale (parties 1-3) ne doit pas dépasser 10 pages en police Arial 11 pt ou similaire.

3.3 Les propositions de projet doivent être structurées de la manière suivante:

Proposition principale partie 1: Page de garde (1 page en français, allemand et anglais)

- nom du projet (ou acronyme – maximum 15 caractères)
- titre entier du projet (maximum 250 caractères)
- coordonnées du coordinateur (entreprise, adresse, nom du chef de projet/coordonateur, téléphone et numéro de fax, adresse e-mail)
- résumé du projet (maximum 1500 caractères)
- demande et justification en cas de confidentialité de certaines informations portées sur la proposition (par exemple pour des raisons de concurrence)
- date, cachet de la société, signature du représentant autorisé du coordinateur.

Proposition principale – 2^{ème} partie: Déclaration des partenaires du projet (en anglais, ajouter des pages supplémentaires si nécessaires) :

« Les partenaires du projet listés si dessous déclarent par la présente coopérer dans un consortium franco-allemand pour mener à bien le projet proposé sous le nom de « ». Au cas où le projet serait financé, ils déclarent aussi qu'ils compléteront les aides attribuées pour la réalisation des objectifs du projet par des fonds propres, ce en concordance avec la proposition financière agréée par les organismes financeurs. De plus, ils déclarent qu'ils fourniront toutes les données non-confidentielles et non-commerciales nécessaires aux évaluations ex-ante et ex-post de l'impact de leur projet. Ces données seront fournies aux experts indépendants chargés de l'évaluation pour le compte des organismes financeurs français et allemands. »

[Avec nom, adresse, téléphone, tampon et signature des personnes autorisées de tous les partenaires du consortium].

Proposition principale - 3^{ème} partie: Description du projet (maximum 8 pages, en anglais)

- présentation des objectifs globaux et de l'approche d'innovation,
- description des résultats envisagés (information quantitative sur le marché potentiel, la situation actuelle du marché, l'analyse de la concurrence, les lacunes actuelles etc. : à savoir comment le projet améliorera la situation du fret ?) ainsi que les critères utilisés par les laboratoires de recherche pour quantifier l'impact de la proposition,¹
- éléments fondamentaux de l'innovation proposée (approches technique et/ou organisationnelle),
 - objet de l'innovation,
 - étape de développements nécessaires pour aboutir à une démonstration,
- description du corridor de démonstration,
 - aire géographique, aspects franco-allemand et européen,
 - marché du transport de marchandises qui sera affecté par le projet,

¹ Les critères seront définis par les consortia et les laboratoires de recherche, par ex. congestion, émissions, accidents, énergie, coûts externes, modal-split etc..

- risques et faisabilité de l'implémentation du projet,
 - évaluation critique de la faisabilité de l'approche vis-à-vis du marché actuel et d'une durée maximale du projet qui ne dépassera pas 3 ans,
 - degré de dépendance vis-à-vis d'organismes tiers non impliqués dans le projet,
 - possibilité (ou nécessité) d'obtenir d'autres sources de financement,
- planning prévisionnel du projet durée maximale: 3 ans),
- estimation des coûts du projet en documentant les trois rubriques suivantes:
 - coût du projet pour chaque partenaire,
 - répartition des coûts entre frais de personnel, sous-traitants, investissement, coûts opérationnels,
 - répartition des coûts selon les phases de développement (recherches conceptuelles/études amont, développement et démonstration),
- nécessité d'une aide : justification des risques techniques et financiers et du besoin d'une aide, plan de financement.

Partie 4: Informations supplémentaires: profil des partenaires et compétences liées à la proposition (1 page maximum par partenaire, en anglais)

3.4 Évaluation des propositions de projet et procédure de sélection

Les organismes financeurs se réservent le droit de consulter des experts indépendants lors de la procédure de sélection des projets à aider. Tous les experts signeront un « accord de confidentialité » avec les organismes financeurs français et allemand. Les organisations qui ont soumis des propositions de projets pourront être conviées à une présentation aux experts et/ou aux organismes financeurs.

L'évaluation et la sélection des propositions se feront selon les critères suivants :

- évaluation positive de l'amélioration qui sera obtenu dans le domaine du fret par l'innovation envisagée, en particulier la réduction durable du trafic routier et/ou le ré-équilibrage de la part modale,
- évaluation positive de la faisabilité de la mise en œuvre de l'innovation dans la limite de durée maximale du projet (à savoir, 3 ans), considérant qu'il n'y a pas de changement fondamental de l'environnement politique général,
- structure et gestion du projet,
- compétence du consortium et capacité à réaliser l'innovation proposée, intégration pertinente de tous les partenaires nécessaires,
- déclaration garantissant l'apport des ressources propres nécessaires pour compléter l'aide (cofinancement), les proposant doivent montrer qu'ils ont des ressources suffisantes pour mettre en œuvre les résultats de la recherche,
- faisabilité de la généralisation des solutions développées,
- contributions française et allemande approximativement équilibrées.

Compte tenu de leur rôle de plus en plus important dans l'innovation, la forte participation de PME et de laboratoire de recherche est encouragée.

Le budget disponible pour cet appel par les deux programmes de recherche Predit et « Mobilität und Verkehr » sera d'environ 10 Mio Euros. Il est prévu de financer 5 à 10 projets.

Les proposantts seront informés des résultats de l'évaluation à la mi-juillet 2003.

Ensuite, une phase de négociation de 3 mois maximum commencera entre les organismes financeurs et les proposantts sélectionnés. Puis, il sera demandé aux consortiums des propositions sélectionnées de préparer et de soumettre à chaque pays un descriptif détaillé du projet qui, avec les formulaires administratifs dûment complétés, devront respecter les recommandations pour des demandes d'aide des organismes financeurs du Predit ainsi que du BMBF. Ce dépôt formel des dossiers devra s'effectuer le plutôt possible auprès des deux organismes gestionnaires de cet appel et au plus tard 3 mois après la phase de négociation.

Pour les proposantts français: le formulaire sous la forme d'un modèle Excel sera disponible et téléchargeable sur le site Internet du Predit sous

<http://www.predit.prd.fr/02-PREDIT/01/index.htm>

Entrée en vigueur:

En Allemagne, cet appel à des projets conjoints entre en vigueur le jour de sa publication au journal officiel allemand.

En France cet appel à des projets conjoints sera publié simultanément.