MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
ET DES OUTRE-MER
Liberté
Égalité
Fraternité

Délégation à la Sécurité Routière

Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Appel à projets d'études et de recherches 2023-2027

Session 2023

DATES IMPORTANTES :

Date d'ouverture de la session :
Le 9 janvier 2023

Date limite de soumission des projets :
Le 12 avril 2023 à 17 heures (heure de Paris)

Table des matières

I) Contexte et enjeux 3
II) Axes de recherche de l'appel à projets 4
1) Les facteurs d'accidents 4
2) Les usagers de la route....5
a) Les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents 5
b) Santé des conducteurs et des autres usagers de la route 6
3) Les blessés 7
a) Les blessés graves 7
b) Les usagers vulnérables....7
4) Education et formation tout au long de la vie 8
5) Les évolutions du véhicule 9
a) Le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale....9
b) Les dispositifs d'aide à la conduite 9
c) Mobilité douce et véhicules innovants....9
d) Les 2-3-4 roues motorisés 10
6) Les spécificités territoriales 10
III) Calendrier de l'appel à projets 2023....10
IV) Candidatures.... 11
1) Informations préalables à la soumission de projets 11
a) Éligibilité des soumissionnaires.... 11
b) Durée et budget des projets proposés.... 11
2) Composition du dossier de soumission simplifiée 12
3) Transmission du dossier de soumission simplifiée....12
4) Modalités de sélection des projets 13
a) Les éléments d'appréciation des projets proposés....13
b) Analyse et présélection des projets par le comité de sélection....13
c) La finalisation des projets présélectionnés....14
d) La signature des conventions de subvention 14
5) Mentions d'information relatives à la protection des données à caractère personnel 14
Annexe A : informations générales 16
1) La sécurité routière : une politique interministérielle 16
2) La Délégation à la sécurité routière (DSR) 16
Annexe B : documents à compléter....19

La Délégation à la sécurité routière (DSR), au sein du ministère de l'intérieur et des outre-mer, propose une aide financière aux porteurs de projets pour réaliser des études et de la recherche en sécurité routière dans le cadre de son appel à projets 2023-2027.

I) Contexte et enjeux

La France s'inscrit dans les objectifs énoncés par les Etats membres de l'Europe lors de la déclaration de la Valette en 2017 et de Stockholm en 2020, avec l'ambition de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes sur la décennie 2021-2030. Pour progresser dans la lutte contre l'accidentalité et atteindre les objectifs gouvernementaux, la recherche en sécurité routière est un élément essentiel.

L'enjeu est de comprendre les mécanismes complexes des accidents, en particulier les dysfonctionnements du système de circulation dus à des facteurs liés aux infrastructures, aux véhicules et aux usagers de la route.

L'appel à projets de la DSR vise à subventionner :

- à titre principal, des études conduites dans un esprit d'amélioration de la connaissance scientifique utile et opérationnelle pour le décideur public,
- en complément, des études et de la recherche sur des sujets émergents afin de disposer d'une veille scientifique permettant d'anticiper les leviers pour réduire l'accidentalité à moyen et long termes,
- ou encore, des études portant sur des sujets dont les missions ne relèvent pas exclusivement de la DSR (par exemple : infrastructure, véhicule…) mais qui contribuent à l'apport constant de connaissances pour affiner la vision systémique de la sécurité routière.

De 2018 à 2022, le nombre de projets déposés a augmenté chaque année pour atteindre 178 projets sur la période. Parmi ces projets, 96 ont été subventionnés soit 54 % des projets proposés. Les principales thématiques traitées concernent les usagers vulnérables, les classes d'âge en sur-risque et la réduction du nombre de blessés graves.

Pour la période 2023-2027, la stratégie d'appel à projets de la DSR a été redéfinie et s'oriente autour des 6 axes de recherche suivants :

- **axe 1 : les facteurs d'accidents ;**
- **axe 2 : les usagers de la route ;**
- **axe 3 : les blessés ;**
- **axe 4 : l'éducation et la formation tout au long de la vie ;**
- **axe 5 : les évolutions du véhicule ;**
- **axe 6 : les spécificités territoriales.**

Ces 6 axes de recherche ne sont pas exclusifs. Des projets d'études ne relevant pas directement de ces axes pourront être subventionnés dans le cadre de l'appel à projets au vu des éléments d'appréciation définis dans la 4e partie du

présent document (4- Modalités de sélection des projets). De même, les projets s'inscrivant dans une démarche évaluative des différentes composantes de la politique de sécurité routière seront appréciés.

Les projets présentant des coopérations scientifiques entre organismes issus de secteurs diversifiés et mobilisant des compétences multiples seront priorisés. Les disciplines des travaux pourront notamment concerner les domaines suivants :

- les sciences de l'ingénierie (routes, cinétique, détection, ergonomie, automobile, contrôle automatisé…),
- les sciences économiques, sociales et humaines (psychologie, sociologie, économie, droit, éducation, géographie, communication…),
- les sciences de la santé (épidémiologie, sciences cognitives, neurosciences, pharmacologie clinique, addictologie, gériatrie, traumatologie, médecine du travail, médecine d'urgence…),
- la statistique, data-science, modélisation, simulation, projection,
- l'évaluation des politiques publiques, la veille scientifique et la prospective.

Les axes de recherche de l'appel à projets sont présentés ci-après, avec les thématiques prioritaires qui tiennent compte de l'actualité en sécurité routière.

II) Axes de recherche de l'appel à projets

1) Les facteurs d'accidents

L'accident est multifactoriel, mais les facteurs humains, seuls ou combinés aux facteurs liés à l'environnement ou au véhicule, apparaissent comme cause dans plus de 90 % des accidents mortels et constituent un levier important en termes de réduction de l'accidentalité.

- **La vitesse**

La vitesse est à la fois facteur causal (générateur d'accidents) et facteur aggravant (plus la vitesse est importante, plus les conséquences sont graves). Ce facteur causal est présent chez 30 % des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels. Dès lors, les travaux de recherche explorant les déterminants de la pratique d'une vitesse trop élevée ou inadaptée nécessitent d'être approfondis. De plus, l'analyse de l'influence de la vitesse à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle doit se poursuivre. En outre, les recherches axées sur la résistance des véhicules aux chocs à grande vitesse ou sur les équipements de sécurité active ou passive seront appréciées. Enfin, les recherches sur l'acceptabilité et l'adhésion aux limitations de vitesse ainsi que sur les déterminants du respect des vitesses devront également être approfondies et notamment celles qui s'intéressent à la performance des dispositifs permettant de contrôler la vitesse.

- **L'alcool et les stupéfiants**

Respectivement deuxième et troisième facteurs d'accidents mortels (22 % et 13 %), souvent combinés entre eux ou avec la vitesse, la consommation d'alcool et de stupéfiants engendraient en 2021 un total de 1 172 personnes tuées sur la route. Il est donc essentiel de disposer d'études et de connaissances récentes sur l'effet de l'alcool sur la conduite, et de développer la recherche sur les drogues en relation avec le risque d'accident.

De plus, les travaux relatifs aux problématiques de prise de nouvelles substances psychoactives (CBD, protoxyde d'azote ou d'autres substances telles les dérivés du cannabis ou de la cocaïne) seront fortement appréciés dans le cadre de cet axe de recherche comme dans celui de la santé des usagers de la route. L'enjeu pour la DSR est notamment de disposer de connaissances sur les modalités de consommation (délai avant la conduite, dose) et l'impact sur les capacités de conduite.

- **Le défaut d'attention**

L'impact du développement des smartphones et outils connectés nécessite d'être régulièrement mesuré, pour évaluer leur contribution à l'accidentalité routière en tant que distracteurs. Les effets des autres sources d'inattention au volant comme le kit mains-libres ou des applications permettant de reporter les contenus du smartphone sur l'écran de contrôle de la voiture, nécessitent également d'être analysés.

- **Le respect des règles de circulation**

La DSR s'intéresse aux comportements de conduite des usagers et à leur rapport à la règle. Il s'agit par exemple de comprendre les déterminants du respect des règles de circulation, d'analyser la transgressivité desdites règles selon les catégories d'usagers ou encore d'étudier la bonne compréhension ou maîtrise de la signalisation routière par les usagers de la route, selon le mode de déplacement, le milieu ou les caractéristiques de la signalisation.

Par ailleurs, cet axe de recherche s'intéresse aux facteurs comportementaux de conduite et pas uniquement aux comportements infractionnistes des usagers. La question du comportement des usagers de modes de déplacement ne nécessitant pas de permis, dont les voiturettes, pourrait par exemple être investie.

2) Les usagers de la route

a) Les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents

Le risque d'être tué, blessé gravement ou responsable dans un accident de la route ramené à la population est plus important pour deux catégories d'usagers, les jeunes et les seniors, en particulier les plus âgés.

Ces classes d'âge doivent en effet faire face à des enjeux spécifiques.

- **Les jeunes**

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des moins de 30 ans. Ramené à leur part dans la population, le risque est maximal entre 18 et 24 ans (94 tués par million de jeunes de 18 à 24 ans, contre 45 pour l'ensemble des usagers). Les moins de 30 ans sont également particulièrement à risque de blessures graves et de séquelles, notamment en deux-roues motorisés.

Les jeunes ont une faible expérience de conduite et parfois des pratiques à risques. Pour répondre à ces enjeux, les travaux de recherche doivent encore affiner la connaissance de l'accidentalité des jeunes et des conducteurs novices et par exemple identifier les comportements à risque qui leur sont spécifiques, les freins et leviers d'adhésion à la règle ou encore les règles qui nécessitent une plus grande maîtrise et des apprentissages restant à approfondir. Il s'agit en outre d'explorer les questions relatives à l'usage du vélo chez les jeunes de 12 à 18 ans afin de disposer de connaissances sur leur pratique cycliste, sur leurs comportements, mais aussi sur leurs craintes et besoins, pour influer sur l'acceptabilité de ce mode.

- **Les personnes âgées**

Les seniors sont particulièrement touchés par les accidents de la route, avec 68 personnes tuées par million d'habitants pour les 75-84 ans et 78 personnes tuées par million d'habitants pour les 85 ans et plus. Les piétons seniors – en particulier les 75 ans et plus – constituent un enjeu spécifique en ville. Par ailleurs, l'accident puis l'hospitalisation des personnes âgées rompent la dynamique de mobilité ; le rétablissement et la reprise des activités sont difficiles. Il convient donc de développer les travaux de recherche relatifs aux seniors à la fois sur la connaissance de leur accidentalité, les causes et conséquences lésionnelles qui leurs sont spécifiques, mais aussi d'étudier les conditions de maintien d'une mobilité en toute sécurité à un âge avancé, les solutions d'adaptation de leurs habitudes de déplacement, et l'accompagnement lors de l'arrêt de la conduite.

b) Santé des conducteurs et des autres usagers de la route

Outre les problématiques d'alcool, de stupéfiants et de prise de substances psychoactives pouvant être développées dans l'axe relatif aux facteurs d'accidents ou dans ce deuxième axe de recherche, celui-ci s'intéresse plus largement à l'état de santé des conducteurs au sens large du terme, y compris les conducteurs de 2RM, vélo, EDPM, ainsi que les piétons. Cet axe recouvre ainsi les problématiques suivantes :

- **L'aptitude médicale des conducteurs**

Le maintien de l'autonomie de déplacement et la préservation de la capacité de conduire sont des enjeux importants du bien-être de chaque individu sous la réserve, essentielle, qu'il ne mette pas en danger la vie des autres usagers de la voie publique lorsqu'il conduit.

Des études sont souhaitables pour étudier les affections médicales éventuelles des conducteurs présumés responsables d'accidents mortels ou graves ou encore leurs troubles comportementaux éventuels au volant.

Certaines affections médicales connues peuvent bénéficier de recherches pour améliorer l'évaluation de l'aptitude à la conduite par des méthodes simples et robustes (ex : troubles du sommeil et de l'éveil dont l'apnée et l'hypopnée du sommeil).

- **Les états comme la fatigue et les malaises des conducteurs**

La connaissance sur l'impact d'états comme la fatigue, la somnolence ou les malaises, est peu développée ainsi que la recherche de tests simples et robustes pour dépister la somnolence au volant. Or, un tué sur cinq entre 2019 et 2021 a été victime de malaise ou de somnolence au volant (dont la moitié a plus de 65 ans). La notion même de « malaise » est une notion « fourre-tout » qui demande

à être précisée afin de connaître, si possible, l'affection médicale causale.

- **La prise de médicaments par les conducteurs**

Près de 3 % des accidents en France seraient attribuables à la prise de médicaments. En cas d'accident, il serait intéressant, au moins par échantillonnage, de mieux connaître les médicaments pris par les conducteurs présumés responsables d'accidents mortels ou graves. Par ailleurs, la caractérisation des accidents permettrait de mieux prévenir la conduite sous l'influence de médicaments psychotropes. En complément, des travaux concourant à déterminer des règles pratiques et utilisables au quotidien, pour la prescription, chez les conducteurs, des médicaments qui ont des effets sur la vigilance, seuls ou en association, en fonction de la posologie et des horaires de prise, s'avèrent nécessaires. Enfin, l'étude du risque routier lié à un traitement médicamenteux ou à son arrêt par un conducteur, en fonction de l'affection médicale traitée, de la durée d'action du médicament, et de la posologie du médicament serait pertinente.

3) Les blessés

a) Les blessés graves

L'objectif décennal porte sur la réduction du nombre de blessés graves au sens de l'échelle internationale de gravité des lésions (M.AIS3+). Cette information n'est pas disponible dans le fichier BAAC, toutefois un travail de modélisation issu du rapprochement entre le fichier BAAC et le Registre des victimes du département du Rhône, a permis d'estimer leur nombre (16 000) et certaines caractéristiques les concernant (modes de déplacement, âges).

Dans cette perspective, les études nécessitant d'être approfondies doivent porter sur :

- le recueil de données sur le nombre de blessés graves,
- la production de connaissances sur les conditions du choc et le diagnostic des lésions,
- l'impact de l'évolution des véhicules et de leurs équipements sur la gravité des blessures,
- le devenir de ces blessés graves, la vie des aidants et des proches,
- les filières de prise en charge de secours et de soins et la vie après l'accident (situation de handicap, réadaptation et réinsertion),
- l'analyse des séquelles, et leur prévalence à long terme, afin de mieux estimer les conséquences physiques et psychologiques d'un accident.

b) Les usagers vulnérables

Sont considérés comme vulnérables les usagers qui ne sont pas protégés par une carrosserie (piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés et usagers de deux-roues motorisés), et qui, moins visibles, sont plus difficiles à détecter par les autres usagers de la route. Ils représentent 70 % des blessés graves.

Pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, les enjeux de recherche sont multiples :

- **La visibilité**

L'amélioration de la conspicuité (capacité à attirer l'attention), nocturne comme diurne, est primordiale. Les recherches portant sur la bonne prise en

compte des usagers vulnérables par les autres usagers motorisés et sur les leviers le permettant, restent à développer.

- **Le port d'équipements de protection**

Fortement recommandé mais pas obligatoire pour tous les usagers, le port d'équipements de sécurité (casques, gants, gilets ou pantalons airbag, coques dorsales pour les motards, etc.) demeure un levier important pour réduire le nombre et la gravité des lésions en cas d'accident. Il est notamment pertinent de s'intéresser aux déterminants et conditions favorisant leur utilisation, leur influence sur le comportement des usagers ou encore leur impact sur les typologies d'accidents.

- **Le partage de la route**

Le développement de nouvelles formes de mobilité multiplie et complexifie les interactions entre usagers. Il convient de disposer de connaissances sur le partage de la voirie et notamment d'analyser les interactions entre les usagers carrossés et vulnérables, les sources de conflit et d'apaisement, ou encore la contribution des zones 30 et des pistes cyclables à ces problématiques. De plus, la contribution au partage de la voirie des aménagements et de l'organisation des transports, en milieu urbain comme en interurbain, nécessiterait d'être étudiée.

4) Education et formation tout au long de la vie

La notion de continuum éducatif implique un apprentissage permanent au cours de la vie d'un individu, se prolongeant au-delà du permis de conduire. Ainsi, l'éducation et la formation routières doivent viser à développer les compétences nécessaires à la circulation en sécurité dans un environnement routier aux interactions nombreuses et variées, pour tous les usagers, classes d'âge et milieux routiers. Les travaux sur l'éducation et la formation continue pourraient porter sur :

- **Les pratiques de formation à la conduite**

Il est nécessaire de disposer de connaissances sur les nouvelles pratiques de formation à la conduite en amont de l'examen du permis de conduite, notamment l'impact du développement récent mais rapide des auto-écoles en ligne. En outre, une diffusion plus forte désormais en France des véhicules à boîte automatique s'accompagne d'enjeux et de questions sur lesquels la DSR apprécierait de disposer d'éléments concrets.

- **Les dispositifs de formation continue**

Les études peuvent également porter sur les dispositifs de formation en aval du permis de conduire, comme le dispositif de formation post-permis en place depuis 2019 mais également de toutes les autres formations post-permis proposées par de multiples acteurs. Cette thématique concerne également le processus de formation continue de tous les usagers, à tout âge et pour tous les modes de déplacement, comme l'apprentissage de la pratique cycliste chez les jeunes ou des mobilités émergentes à tout âge.

- **Les sanctions**

Enfin, au-delà des éléments cités précédemment, la DSR s'intéresse aux sanctions liées au permis de conduire, lesquelles sont une forme d'éducation routière. L'analyse des effets des sanctions mises en place (stages de sensibilisation ou encore annulations de permis) et de leurs modalités de mise

en œuvre sera appréciée.

5) Les évolutions du véhicule

Les évolutions du véhicule s'inscrivent dans un contexte de recherche international qu'il convient de prendre en compte afin d'assurer une connaissance large des règlementations et pratiques internationales.

a) Le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale

Ce thème vise à :

- développer la connaissance sur les véhicules intégrant des technologies innovantes (aides à la conduite, systèmes de transports intelligents [STI], véhicule intelligent, etc.) dans la perspective d'une transition vers la mixité (véhicules intelligents et autres) et le renouvellement du parc automobile,
- et analyser les risques et les bénéfices pour la sécurité de tous les usagers de la route (analyse des risques et des conséquences sur les comportements : perte de compétences, somnolence, distraction).

Ces questions nécessitent d'être approfondies dans la continuité du projet « Sécurité des usagers de la route et conduite automatisée » (SURCA) [1] subventionné par la DSR.

Les études pourront en outre aborder les sujets suivants :

- l'identification des véhicules à délégation de conduite par les autres usagers de la route ;
- les activités compatibles avec un niveau d'automatisation donné ;
- les besoins éventuels de mise en place d'une nouvelle formation ou d'une évolution de la formation actuelle (initiale ou continue), après évaluation de l'existant.

b) Les dispositifs d'aide à la conduite

Le développement des dispositifs d'aide à la conduite (ADAS) comme équipements de série ou optionnels sur les véhicules (VL, 2-3-4RM, VU, PL…) interroge leur impact sur la sécurité effective des usagers de la route. La grande diversité des ADAS, en sécurité active ou passive, nécessite d'analyser leur impact sur l'évolution du nombre d'accidents ou sur la gravité des blessures.

c) Mobilité douce et véhicules innovants

Le foisonnement de nouvelles solutions technologiques pour les déplacements doux (nouveaux engins de déplacement personnel, perfectionnement des vélos mécaniques ou à assistance de pédalage), le transport de personnes ou la logistique (vélos cargos, droïdes de livraison, aussi appelés robots livreurs par exemple) requiert une bonne compréhension des apports et risques de ces nouvelles solutions technologiques afin d'adapter, si besoin, le contexte réglementaire (code de la route, conditions de mise en circulation) pour assurer une bonne cohabitation des divers usages de l'espace public.

[1] https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/

d) Les 2-3-4 roues motorisés

Les usagers de deux-roues motorisés (engins non carrossés qui peuvent disposer de 2 à 4 roues désormais) sont particulièrement à risque d'accidents alors que les évolutions technologiques prévues pour les voitures peinent à être adaptées à ces engins.

De manière générale, de nouvelles questions juridiques sont soulevées en matière de cadre réglementaire, de responsabilité du conducteur, de modèle assurantiel, de protection des données personnelles et de potentielles menaces liées à la cybercriminalité.

Sur l'ensemble des sujets présentés ci-dessus, un parangonnage international pourra s'avérer pertinent.

6) Les spécificités territoriales

La typologie des accidents est propre à chaque territoire. Les particularités de l'accidentalité corporelle nécessitent d'être replacées dans un contexte, selon les spécificités locales ou l'environnement routier. Tout d'abord, l'étude des mobilités et interactions entre les usagers de l'espace public selon que les zones sont rurales, périurbaines ou urbaines mérite d'être approfondie. Les travaux de disciplines scientifiques telles que la géographie, démographie, la météorologie, la sociologie, la psychologie ou l'économie permettraient de disposer de connaissances utiles à une action publique adaptée aux particularités locales.

Les travaux pourront porter sur des analyses territoriales en fonction du maillage administratif (régions, départements, métropoles), territoires fortement urbanisés ou ruraux, afin d'identifier les enjeux communs ou spécifiques de territoires aux caractéristiques similaires. Ces analyses pourront en outre être élargies à des comparaisons européennes ou internationales.

Les projets intégrant des territoires ultramarins dans leurs analyses seront valorisés lors de la sélection.

III) Calendrier de l'appel à projets 2023

- Date d'ouverture de la session : 9 janvier 2023.
- Date limite de candidature à la session de soumission : 12 avril 2023 (17 heures – heure de Paris).
- Réunion du comité de sélection : mai 2023
- Signature des conventions : à partir de juin 2023.

Calendrier de l'appel à projets 2023

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Session de soumission	09/01			12/04								
Analyse des projets												

Auditions et échanges												
Signature de la convention												

IV) Candidatures

1) Informations préalables à la soumission de projets

a) Éligibilité des soumissionnaires

Sont éligibles à cet appel à projets tout organisme public, parapublic ou privé exerçant son activité en matière de sécurité routière. Les collaborations européennes et internationales sont encouragées dans le cadre d'un groupement.

Les projets soumis dans le cadre de l'appel à projets doivent s'inscrire dans **une optique de recherche**. Les équipes soumissionnaires doivent donc disposer d'une expertise « sécurité routière » ou d'une expertise « métier » (en statistique, en évaluation, en analyse socio-économique, etc.).

Les équipes doivent être en capacité (expertise, moyens logistiques et humains) de mener des études ayant pour ambition d'**orienter le décideur public dans la définition de la politique de sécurité routière**. La finalité de cet appel à projets est donc avant tout de **disposer de connaissances** et non de soutenir le développement de solutions techniques, sauf si ces dernières contribuent à l'apport de données utiles au projet scientifique.

Au regard de l'enjeu que représentent les axes de recherche de l'appel à projets pour la sécurité routière, le comité de sélection souhaite pouvoir disposer de **restitutions de travaux présentant un caractère opérationnel et à intervalles réguliers pour alimenter l'action publique**.

Nous invitons les membres d'organismes privés qui seraient soumissionnaires (entreprises, sociétés civiles, groupements d'intérêt économique, associations) à s'associer avec des équipes de recherche issues de la communauté scientifique de la sécurité routière. Une telle collaboration doit permettre aux organismes privés de consolider et d'enrichir leur projet sur le plan méthodologique et scientifique en bénéficiant des connaissances et compétences des chercheurs travaillant dans le domaine de la sécurité routière.

b) Durée et budget des projets proposés

La durée du projet est appréciée et définie par le porteur de projet au vu des objectifs poursuivis et des moyens mis à disposition. Cette durée doit être définie de façon réaliste.

Le soutien financier de la DSR sera déterminé en fonction du degré de priorité du sujet proposé. Son montant pourra se situer dans **une fourchette estimative de 10 000€ à 100 000€ par années d'étude**.

Le soutien financier de la DSR consiste en une **subvention dont le montant ne peut couvrir l'intégralité du montant du projet**.

En cas de groupement, et pour faciliter la lisibilité des frais engagés et des moyens mis à disposition, une annexe financière par membre du groupement doit être rédigée.

2) Composition du dossier de soumission simplifiée

Le dossier de soumission simplifiée sera composé des six documents suivants rédigés en français.

P1. Un document de présentation des membres de l'équipe projet

2 pages maximum par personne mobilisée indiquant les fonctions actuellement et principalement occupées, leurs disciplines scientifiques, leurs domaines de recherches et d'études, leur expérience professionnelle mobilisée dans le cadre du projet et leurs publications récentes. Ce document peut prendre la forme d'un curriculum vitae.

Ce document devra préciser le nom et les coordonnées de la personne référente du projet, afin de faciliter les échanges lors de la procédure de sélection des projets.

P2. Un document présentant le projet d'étude ou de recherche proposé (4 pages maximum hors références bibliographiques).

Ce document indique le thème de recherche, les objectifs et finalités du projet, les sources qu'il est envisagé de mobiliser, les territoires étudiés (en prenant soin d'y inscrire lorsque cela s'y prête un ou plusieurs outre-mer), les droits d'accès aux données et à l'information dont bénéficie déjà l'équipe et la méthodologie proposée.

/!\ Il est demandé aux porteurs de projet de concevoir leur projet de façon réaliste, en tenant compte des potentiels contraintes et risques organisationnels (délais de recrutement de CDD, respect de la comitologie et des procédures juridiques quant à l'accès aux données, protection des données personnelles et droit d'accès aux données), et des consignes sanitaires éventuelles.

P3. Une grille de synthèse du projet (modèle à remplir à l'annexe B).

P4. Un calendrier prévisionnel de réalisation présenté en mois (M1, M2, M3…) à partir de la date de notification de la convention et indiquant notamment les dates de restitutions prévues ainsi que leur contenu.

P5. Un budget prévisionnel précisant le montant global et la part de l'aide financière sollicitée auprès de la DSR (modèle à remplir à l'annexe B). En cas de groupement, une annexe financière est à rédiger par chaque membre du groupement.

P6. Une attestation signée par le représentant du ou des organisme(s) au(x)quel(s) appartiennent les membres de l'équipe projet qui indique qu'il soutient, y compris financièrement, le projet (modèle à remplir à l'annexe B).

Merci de prendre en compte que tout dossier incomplet ne sera pas soumis au comité de sélection. Il en est de même si le formalisme demandé n'est pas respecté. Chaque pièce devra être numérotée (P1 à P6).

3) Transmission du dossier de soumission simplifiée

Le dossier de soumission simplifiée est transmis, au format traitement de texte (libre office writer ou microsoft word), par courriel à l'adresse fonctionnelle de l'ONISR : etudes-onisr-dsr@interieur.gouv.fr.

Un accusé de réception sera adressé à la personne référente du projet. En cas

de non réception de ce dernier, la personne référente du projet est invitée à contacter par téléphone ou par courriel les agents de l'ONISR :

Aymeric BOURJON : 01 86 21 58 62 / aymeric.bourjon@interieur.gouv.fr

Elisa DELAHAYE-ADAM : 01 86 21 59 25 / elisa.delahaye-adam@interieur.gouv.fr

4) Modalités de sélection des projets

a) Les éléments d'appréciation des projets proposés

Après examen de la recevabilité des dossiers, une liste de projets présélectionnés sera arrêtée après la réunion du comité de sélection, au vu :

- des axes de recherche auxquels se réfère le projet ;
- du sujet proposé ;
- des objectifs et finalités du projet et notamment de l'apport en connaissance visé et de son utilité pour le décideur public ;
- de la prise en compte des spécificités socio-territoriales ; lorsque le sujet s'y prête et qu'il propose une analyse territoriale, celui-ci devra intégrer un ou plusieurs territoires ultramarins ;
- de l'ambition des chercheurs à alimenter la DSR de restitutions régulières et pragmatiques/opérationnelles ;
- des sources mobilisées et des droits d'accès aux données et à l'information dont dispose déjà l'équipe ainsi que leur capacité à y accéder et à les traiter ;
- de la conformité du projet aux obligations issues du Règlement général sur la protection des données à caractère personnel (RGPD) ;
- de la méthodologie proposée ;
- de la composition de l'équipe et du profil de chaque membre de cette équipe ;
- du montant global du projet et de celui de l'aide financière sollicitée ;
- et du calendrier estimatif de réalisation du projet.

b) Analyse et présélection des projets par le comité de sélection

L'évaluation et la sélection des projets sont assurées par un comité de sélection composé :

- de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR) ou de son représentant,
- de la Secrétaire générale de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ou de son représentant,
- des sous-directeur(trice)s et chef(fe)s de départements de la DSR ou de leurs représentants,
- et des conseillers(ères) techniques de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR).

Ce comité de sélection se réunit lors d'une session unique.

Le comité de sélection pourra à titre exceptionnel, lors de son analyse, et au vu de la technicité du projet proposé, solliciter une expertise externe.

Les projets proposés seront analysés individuellement par un ou plusieurs membre(s) du comité de sélection, plus particulièrement compétent(s) en fonction des éléments d'appréciation énoncés ci-dessus.

Une discussion collégiale aura ensuite lieu au sein du comité de sélection afin d'opérer un choix fondé sur le niveau de priorité du projet au vu des éléments d'appréciation cités au paragraphe précédent.

L'équilibre des axes de recherche compte tenu des projets en cours sera également pris en compte.

La décision de présélection est prise par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière ou son représentant.

La Délégation à la sécurité routière (DSR) informe l'ensemble des référents des projets de la décision de présélection ou non de leur proposition.

c) La finalisation des projets présélectionnés

A l'issue de cette phase de présélection, une phase d'échanges avec l'équipe du projet et les services de la DSR permettra de compléter le dossier de soumission et d'élaborer la convention de subvention.

Durant cette phase d'échanges, une audition des membres de l'équipe du projet présélectionné pourra être organisée à Paris, en visioconférence ou audioconférence.

Les échanges se feront avec la personne référente du projet via l'adresse électronique suivante : etudes-onisr-dsr@interieur.gouv.fr.

Le projet sera définitivement sélectionné après la signature de la convention par la Déléguée interministérielle à la sécurité routière.

d) La signature des conventions de subvention

Les projets sélectionnés seront soutenus par la DSR à la suite de la signature d'une convention de subvention avec les organismes auxquels appartiennent les équipes d'études et de recherches.

La phase de signature des conventions de subvention débutera à partir de juin 2023.

La liste des projets sélectionnés est publiée sur le site internet de l'ONISR à l'issue de la procédure d'appel à projets.

5) Mentions d'information relatives à la protection des données à caractère personnel

Conformément à la loi 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée et au Règlement général sur la protection des données à caractère personnel (RGPD), le responsable du traitement, la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, met en œuvre le traitement « gestion des appels à projets et conventions » qui vise à assurer de manière optimale le suivi des dossiers de soumission simplifiée et des conventions de subvention, ainsi que la diffusion de l'appel à projets

Ce traitement a pour base de licéité la mission d'intérêt public de l'ONISR et collecte les données d'identification des personnes concernées (nom, prénom, organisme de rattachement, mail et téléphone professionnels).

Ces données sont conservées aux fins de gestion de l'appel à projets dans un

délai maximum de :

- six ans à compter de la fin de validité du délai de candidature pour les candidats non retenus,
- six ans à compter de la fin de l'exécution de la convention pour les candidats retenus dans le cadre de l'appel à projets.

Elles sont conservées aux fins de diffusion de l'appel à projets jusqu'à signification de la personne concernée du retrait de ses fonctions ou de sa volonté de ne plus être destinataire du mail ou lors de la réception d'un courriel indiquant que l'adresse mail n'est plus valide.

Elles ne sont accessibles qu'aux agents de la DSR chargés de la diffusion, du suivi et du pilotage de l'appel à projets, lesquels en sont aussi les destinataires ainsi que les membres du comité de sélection.

Pour exercer vos droits d'accès, de rectification et de limitation, vous devez vous adresser à la Secrétaire générale de l'ONISR – en envoyant un courrier à DSR ONISR, place Beauvau, 75 800 Paris cedex 8 ou un courriel à etudes-onisr-dsr@interieur.gouv.fr, en joignant une copie de votre pièce d'identité.

Conformément à l'article 21 du RGPD, vous avez le droit de vous opposer à tout moment au traitement des données vous concernant, en justifiant de raisons tenant à votre situation particulière. Le responsable du traitement peut toutefois refuser cette opposition s'il dispose de motifs légitimes et impérieux. Ce droit s'exerce de la même manière.

Ce traitement est contrôlé par le Délégué ministériel à la protection des données du ministère de l'intérieur (Délégué ministériel à la protection des données – ministère de l'intérieur – place Beauvau – 75 800 Paris cedex 08). Vous pouvez aussi déposer une réclamation auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL – 3 place de Fontenoy – TSA 80 715 – 75 334 Paris cedex 07).

Annexe A : informations générales

1) La sécurité routière : une politique interministérielle

La politique de sécurité routière présente un caractère interministériel (intérieur, transports, environnement, justice, santé, travail, éducation).

Exemples de thèmes transversaux :

	En lien avec le ministère de l'intérieur et des outre-mer
Ministère de la transition écologique (Direction générale de l'énergie et du climat, transports)	Infrastructures des réseaux routiers (urbains, interurbains, autoroutiers) Urbanisme Mobilités (politiques de déplacements) Conception et homologation des véhicules
Justice	Infractions routières et condamnations
Éducation nationale et enseignement supérieur	Éducation routière (APER, BSR, ASSR, permis de conduire) Formation continue Prévention et sensibilisation
Santé	Prise en charge médicale et hospitalière des blessés État de santé Consommation excessive de médicaments et de produits psychoactifs Affections susceptibles de contribuer à l'accidentalité routière
Travail/affaires sociales	Risque routier professionnel et formation Inégalités socio-territoriales

2) La Délégation à la sécurité routière (DSR)

- **La Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR)**

La Déléguée à la sécurité routière exerce également, *intuitu personae*, les responsabilités de Déléguée interministérielle à la sécurité routière.

Madame Florence GUILLAUME est Déléguée à la sécurité routière depuis le 19 septembre 2022.

- **Les missions de la DSR**

La Délégation à la sécurité routière élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière ; elle apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine.

- Le code de la route

La DSR coordonne l'ensemble des travaux législatifs et réglementaires concernant le code de la route et les usagers de la route.

- L'éducation routière

La DSR élabore la politique menée en matière d'éducation routière et, à ce titre, définit les règles et conditions d'organisation des examens du permis de

conduire ainsi que les dispositions relatives à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Elle anime les réseaux professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière.

- L'animation de la politique de sécurité routière

La DSR est en charge de l'animation de la politique de sécurité routière au plan national et au plan local, et de la mise en œuvre de partenariats au niveau national.

- Le contrôle automatisé des infractions routières

La DSR contribue à la définition de la politique de contrôle automatisé des infractions routières et coordonne l'action interministérielle en cette matière. Elle conçoit et met en œuvre les systèmes de contrôle et de traitement automatisés des infractions routières. Elle exerce la tutelle de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

- La communication et l'information

La DSR définit et met en œuvre la politique d'information, de communication et d'animation en matière de sécurité routière et promeut, au plan national et local, les actions interministérielles correspondantes.

- Les études et expérimentations

La DSR s'appuie sur l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) pour la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière. Elle conduit, notamment avec cet Observatoire, des actions d'expérimentation et des études générales ou sectorielles dans les domaines de la sécurité routière.

- Le permis de conduire et le certificat d'immatriculation

La DSR est responsable du traitement automatisé dénommé « système national du permis de conduire » et du traitement automatisé dénommé « système d'immatriculation des véhicules ». La DSR contribue, en liaison avec les services des ministères chargés de l'écologie, de l'énergie et des transports, à la réglementation relative à l'immatriculation des véhicules.

- **L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)**

L'ONISR[2] est un organisme placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il a pour principales missions : la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales, notamment les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (ou fichier BAAC). Il assure aussi le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité routière prises ou envisagées.

Chaque année, l'ONISR publie le bilan de l'accidentalité en France. Ce bilan annuel a pour but de mieux appréhender l'accidentalité et d'en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales. Il s'agit également de mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. Les équipes de recherche sont invités à s'y référer afin de mieux

[2]Décret 93-1221 du 8 novembre 1993 modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 modifié relatif au comité interministériel de la sécurité routière et portant création d'un Observatoire national interministériel de la sécurité routière

comprendre le contexte et les enjeux liés aux axes de recherche définis précédemment.

Le site internet de l'ONISR présente un état des études et recherches en sécurité routière, dont la liste des projets retenus dans le cadre des précédents appels à projets, ainsi que des publications de l'ONISR relatives à l'analyse de l'accidentalité routière ou des comportements en circulation, et des fonctionnalités d'accès aux données des accidents de la route (https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/).

Annexe B : documents à compléter

Documents à compléter et à renvoyer à l'ONISR dans le cadre du dossier de soumission simplifiée (voir documents ci-après) :

- l'attestation du représentant du ou des organismes de rattachement ;
- le modèle de prévision budgétaire du projet ;
- la grille de synthèse du projet.

En cas de groupement ou de partenariat, l'attestation du représentant est à renseigner en autant d'exemplaires que de membres du groupement/partenariat.

Il en est de même pour le document de prévision budgétaire du projet dès lors qu'une subvention est demandée par plusieurs membres du groupement/partenariat.

Attestation du représentant du ou des organismes de rattachement

Je soussigné(e), ……. agissant au nom et pour le compte de……. organisme au sein duquel

Mme/M.
……
…

(Mme/M.
……)

(Mme/M.
……)

Exerce(nt) ses/leurs fonctions principales, atteste avoir pris connaissance des termes de l'appel à projets d'études et de recherches de la Délégation à la sécurité routière (DSR) pour la période 2023-2027.

J'atteste également avoir été informé(e) par le/les intéressé(e)s de sa/leur décision de répondre à cet appel à projets et de soutenir le projet proposé au regard de sa description administrative, technique et scientifique ainsi que financière. En particulier, l'annexe budgétaire jointe au dossier de soumission simplifiée correspond à la participation de l'organisme que je représente.

Le à

Signature

Prévision budgétaire du projet

- **Montant estimatif**

	Montant unitaire	Quantité	Montant (€)
Poste de dépense n°1 *Exemple : Frais de mission* • *Frais de déplacement* • *Frais de restauration*	 € €		 € €
Poste de dépense n°2 *Exemple : Frais de rémunérations et charges* • *Vacations administratives* • *Gratification stagiaires*	 € €		 € €
Poste de dépense n°3 *Exemple : Valorisation* • *Colloque de restitution* • *Contribution à publication* • *Frais de reprographie* • *Frais de traduction*	 € € € €		 € € € €
Sous total (hors frais de gestion)	**€**		**€**
Frais de gestion[3]	€		€
TOTAL HT	**€**		**€**
Total TVA 0 %	€		€
TOTAL TTC	**€**		**€**

- **Moyens humains mis à disposition par l'organisme de rattachement**

Nom	Grade de l'agent	Coût mensuel (€)	Coût total (€)

Le coût total comprend les salaires, les charges et les frais fixes de l'organisme.

- **Taux de subvention**

Coût total « Moyens humains mis à disposition par l'organisme de rattachement »	€
Montant de la subvention sollicitée	€
Coût total du projet	€
Taux de subvention	%

[3] Préciser le montant (en €) et la nature des frais

Grille de synthèse du projet

Les candidats pourront ici fournir et synthétiser l'ensemble des éléments justificatifs à l'appui de la faisabilité, de la cohérence et de la pertinence du projet proposé, au regard de sa dimension administrative, scientifique, technique, et financière.

Description scientifique et technique	Titre du projet	
	Axe(s) de recherche ciblé(s) par le projet	
	Discipline(s) scientifiques(s) et technique(s)	
	Objectifs, finalités	
	Apport en connaissance visé	
	Fondement scientifique *(sources, données, informations disponibles)*	
	Méthodologie proposée	
	Valorisation des résultats envisagée	
Équipe	Organisme de recherche/laboratoire *(nom, acronyme, adresse)*	
	Composition de l'équipe *(profils, compétences mobilisées, expérience)*	
	Personne référente du projet *(nom, adresse mail, numéro de téléphone)*	
	Adresse postale à laquelle vous contacter (de ou des organisme(s) impliqués dans le projet)	
Financement	Montant global du projet	
	Montant de la subvention sollicitée	
	Moyens complémentaires	
Calendrier	Durée du projet	
	Etapes des travaux réalisés	
	Date et contenu des restitutions	
Résumé	Résumé du projet (1 200 caractères max.)	