



## Groupe opérationnel N° 4 du Predit<sup>1</sup>

# « Logistique et transport de marchandises »

\*\*\*

## Appel à propositions de recherche

# 2012

du 30 décembre 2011

**Date limite de dépôt des dossiers : 1er Mars 2012 à 18 heures**

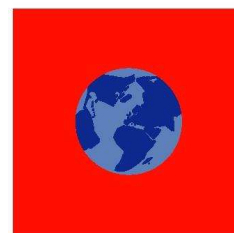
(sous les deux formes : saisie en ligne sur le site du Predit et envoi numérique)

---

<sup>1</sup> Des informations sur le Predit sont disponibles sur le site [www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr).



**A D E M E**



## SOMMAIRE

<b>1. Objectifs généraux et contexte .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Themes de recherches 2012 .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Innovations technologiques de rupture et outils de planification .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Intermodalité .....</b>	<b>4</b>
2.2.1. Développement de systèmes de transbordement à bas coût .....	4
2.2.2. Chantiers de transport combiné à haut niveau de services .....	5
2.2.3. Le gabarit ferroviaire .....	5
2.2.4. La place du wagon isolé .....	6
<b>2.3. Tarification et fiscalité intelligentes .....</b>	<b>6</b>
<b>2.4. La « Plate-formisation » de la logistique .....</b>	<b>6</b>
2.4.1. Un modèle de développement moins consommateur de véhicules ou de tonnes-kilomètres .....	7
2.4.2. Plates-formes urbaines et collectivités locales .....	7
<b>2.5. Economie numérique &amp; logistique .....</b>	<b>8</b>
2.5.1. Traçabilité et contrôle des processus logistiques .....	8
2.5.2. Intégration des données .....	8
2.5.3. Apport des technologies des réseaux sociaux à la « logistique 2.0 » .....	8
<b>3. Procédure de dépôt des propositions .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1. Calendrier de l'appel à propositions .....</b>	<b>9</b>
<b>3.2. Modalités de soumission .....</b>	<b>9</b>
<b>3.3. Critères d'évaluation .....</b>	<b>10</b>
<b>3.4. Valorisation .....</b>	<b>11</b>
<b>3.5. Engagement des équipes .....</b>	<b>11</b>
<b>3.6. Liste des documents joints au présent appel : .....</b>	<b>12</b>
<b>3.7. Contacts .....</b>	<b>12</b>

## 1. OBJECTIFS GENERAUX ET CONTEXTE

Les objectifs du Predit, auxquels contribue le présent appel à propositions, couvrent des échelles de temps de moyen à long terme, en relation notamment avec celles du Grenelle de l'environnement :

- A long terme, l'objectif est de parvenir au « facteur 4 » de réduction de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050, par rapport à 1990. La contribution du secteur des transports à cet objectif est primordiale puisqu'il représente actuellement un quart des émissions de GES en France ;

- A moyen terme, l'objectif fixé au secteur des transports est de réduire de 20 % d'ici 2020 les émissions de GES, afin de revenir au niveau d'émission de 1990. Cet objectif est d'autant plus critique qu'il est déjà en deçà de l'alignement sur le facteur 4 à l'horizon 2050. Or les études prospectives menées à ce jour montrent que les technologies connues ou industrialisables aujourd'hui, dans le cadre des organisations logistiques actuelles, ne permettraient d'atteindre qu'un facteur 2 environ.

Une approche systémique de la réorganisation des chaînes logistiques, à l'échelle de l'Europe et du monde, devrait contribuer à combler l'écart entre l'objectif de « facteur 4 » et ce qui est attendu des gains de nature technologique.

Les projets qui seront retenus dans le cadre de cet appel à projets de recherche contribueront à l'émergence de chaînes logistiques efficaces et efficaces sur le plan environnemental, compétitives, et réinstallant l'humain au cœur du dispositif, dans un contexte de croissance verte.

Les candidats tiendront compte des résultats des travaux menés précédemment au sein des groupes du PREDIT 3 et 4 et consultables sur les sites Internet suivants :

- PREDIT : [www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr)
- ISIDORE : <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/dri/recherche.xsp>
- TMV : [http://www.transports-marchandises-en-ville.org/rubrique.php?id\\_rubrique=16](http://www.transports-marchandises-en-ville.org/rubrique.php?id_rubrique=16)

Il est rappelé que le Predit porte sur les transports terrestres<sup>2</sup>, ainsi que leurs interfaces avec les transports maritimes et aériens. Le cabotage maritime entre également dans le champ du GO4 « Logistique et transport de marchandises » du Predit.

### Contexte fixant les orientations thématiques pour 2012

Les orientations thématiques 2012 visent à être complémentaires à:

- des thèmes couverts par les précédents appels à projets (cf. en annexe la liste des projets financés dans le cadre du Predit 4 sur la thématique du transport de marchandises) ;
- des thématiques déjà portées par les appels à manifestation d'intérêt (AMI) de l'Ademe issus du programme d'investissements d'avenir « véhicules du futur »;
- des thématiques portées par le prochain appel à projets ANR « TDM »;
- l'appel à projets « Les réseaux logistiques porteurs d'avenir » lancé le 5 août 2011 par le *Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie*<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> à savoir les modes routier, ferroviaire et fluvial.

<sup>3</sup> <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/logistikstandort-deutschland.html>

## **A qui s'adresse cet appel ?**

Cet appel à propositions s'adresse explicitement aux équipes et réseaux de recherche, publics ou privés, académiques ou professionnels, susceptibles de produire les connaissances, les diagnostics, les évaluations et les outils aptes à contribuer à l'atteinte des objectifs du groupe 4 du Predit. L'association de partenaires étrangers, notamment européens, susceptibles d'apporter une vision originale peut constituer un atout supplémentaire.

## **2. THEMES DE RECHERCHES 2012**

Nous attendons des propositions de recherche qui contribuent à répondre à un ou plusieurs des questionnements ci-après :

### **2.1. Innovations technologiques de rupture et outils de planification**

Les innovations de rupture portent en elles le germe de changements profonds dans le transport des marchandises. Certaines propositions ont fait l'objet d'approfondissements en terme d'études techniques et d'évaluation socio-économique<sup>4</sup> mais leur mise en œuvre se heurte à des résistances liées à des questions d'ordre financier lorsqu'il s'agit de concevoir un nouveau système de transport, de politique publique lorsqu'il s'agit de maintenir une saine concurrence, et de conduite du changement dans le jeu des acteurs.

La question est ainsi de savoir comment dépasser ces freins en proposant aux différentes parties prenantes (acteurs économiques et décideurs publiques) une méthodologie de mise en œuvre sur le long terme, incluant notamment des outils de mise en cohérence des stratégies des acteurs sur l'évolution du système de transport au fil du temps (parts modales, infrastructures, environnement règlementaire et fiscal, etc) et permettant à la puissance publique de soutenir ces innovations sur le long terme, au titre du développement d'un nouveau système favorisant l'atteinte de l'objectif « facteur 4 ».

### **2.2. Intermodalité**

Le transport intermodal non accompagné est une des solutions envisagées pour augmenter de manière significative la part de marché des modes alternatifs à la route. L'enjeu est d'importance puisque les transports représentent 31,9 % de la consommation d'énergie et 25 % des émissions nationales. Mais surtout, si les émissions totales de la France ont diminué entre 1990 et 2009, celles des transports ont augmenté sur la même période.

#### **2.2.1. Développement de systèmes de transbordement à bas coût**

Le coût trop élevé des systèmes de transbordement est apparu comme un verrou à lever dans certaines chaînes logistiques, comme le fluvio-terrestre ou l'urbain. Cette question s'est particulièrement révélée en logistique urbaine par le fait qu'il est souvent nécessaire d'ajouter une rupture de charge dans les chaînes logistiques optimisées pour favoriser la massification mais aussi pour favoriser l'usage de véhicules « décarbonés ».

<sup>4</sup> Démarche « Innofret » (<http://www.predit.prd.fr/predit4/appel-a-proposition/35784>), R-Shift-R (<http://www.predit.prd.fr/predit3/synthesePublication.fo?inCde=36631>)

A plus long terme, des réflexions en cours visent à approfondir le concept d'Internet Physique<sup>5</sup> qui impacterait notamment la topologie des réseaux et conduirait à la mise en œuvre d'une conteneurisation systématique des marchandises.

Dans ce contexte, il s'agirait de s'interroger sur des solutions technologiques et organisationnelles qui viseraient à augmenter l'efficacité du transbordement des marchandises (palettisées ou non) ou des unités de transport intermodal.

### **2.2.2. Chantiers de transport combiné à haut niveau de services**

#### **- Performance de l'exploitation opérationnelle :**

Une étude de faisabilité d'infrastructures à haut débit réservées au transport combiné rail-route a mis en évidence le problème essentiel de la gestion opérationnelle des chantiers multimodaux.

Même si les voies et les équipements de manutention sont convenablement dimensionnés, et si le recours à une gestion dynamique des chargements-déchargements pouvait assurer une fluidité des départs-arrivées, la grande volumétrie des entrées-sorties de poids-lourds (jusqu'à 3600 véhicules/J dans le cas étudié) rend nécessaire la mise en œuvre d'outils d'aide à la décision.

Il s'agirait de développer des outils (simulation, etc.) pour définir une morphologie et les conditions d'une exploitation robuste et efficace d'un chantier de transport combiné à haut niveau de services. Les techniques classiques, mais également des trains longs, de même que le recours à des rames automotrices de wagons sont de possibles solutions à évaluer. Les questions sociales et de conduite du changement sont également des sujets à rattacher à ce thème.

#### **- Inscription d'un chantier de transport combiné dans le territoire**

L'inscription dans le territoire des chantiers de transport combiné générant un fort trafic routier reste un facteur à prendre en compte. L'étude des impacts consécutifs à leur activité (nuisances, congestion, investissements dans l'infrastructure) pourraient donner lieu au développement d'outils d'aides à la décision et de méthodologies permettant de faciliter le dialogue et la recherche de solutions partagées entre toutes les parties prenantes de ce secteur des transports.

#### **- Faciliter l'administration du transport intermodal**

Il s'agirait de proposer des projets de recherche portant sur des solutions technologiques et organisationnelles visant à simplifier les pratiques de l'intermodalité et faciliter son accès à ce mode par de nouvelles formes de commercialisation de l'offre, notamment à l'adresse des PME.

Enfin, des projets de recherche portant sur l'intégration du report modal ferroviaire dans les normes comptables et fiscales des entreprises, afin d'améliorer sa prise en compte par les services Achats des entreprises, pourraient faire l'objet de propositions.

### **2.2.3. Le gabarit ferroviaire**

L'un des problèmes rencontrés pour le développement du fret intermodal est la question du gabarit. En France, le transport est pénalisé par un gabarit ferroviaire réduit et les marges qui

---

<sup>5</sup> Projet « Physical Internet » <http://physicalinternetinitiative.org>

sont prises pour définir les gabarits de chargement ont un impact très important sur la part modale du ferroviaire.

Ce thème recouvre donc deux questions : celle de la connaissance du gabarit réel de la voie et celle du calcul du gabarit maximum du matériel roulant. Un état de l'art des pratiques européennes et des actions de recherche développées dans ce domaine serait utile.

Par ailleurs, il serait souhaitable d'évaluer de nouvelles approches méthodologiques et des solutions matérielles et logicielles en rapport avec les questions évoquées précédemment, ainsi que leurs impacts sur la compétitivité de l'offre intermodale.

#### **2.2.4. La place du wagon isolé**

Beaucoup de réflexions se développent pour trouver une solution au manque de compétitivité du transport par wagons isolés. Pour atteindre les objectifs du dernier Livre Blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* », publié par la Commission Européenne, il est nécessaire de trouver dans le progrès technologique le moyen d'obtenir un saut de productivité pour le wagon isolé. C'est dans l'ensemble de la chaîne du wagon isolé que se trouvera la solution et non dans un seul maillon.

Le transport combiné de proximité bénéficierait de ses travaux, ainsi que des systèmes de transbordement à bas coût (cf. § 2.2.1).

Développer l'effort de recherche sur ce thème va de pair avec la nécessaire masse critique indispensable à ce mode d'exploitation. Or cette masse critique s'éloigne de plus en plus avec la réduction observée en France des services de wagon isolé. Il s'agirait donc de s'interroger sur les aspects liés au pilotage de la chaîne et à sa commercialisation par des systèmes d'information évolués ou à des technologies conduisant à des sauts de productivité propres aux trains ou aux triages.

### **2.3. Tarification et fiscalité intelligentes**

Des actions de recherche s'intéressant à la régulation des flux et à la diminution de la demande de transport pourront être développées afin d'aider les entreprises de transport et les chargeurs à anticiper des évolutions réglementaires (nationales et européennes) en matière de transport et d'émissions de polluants.

Il s'agirait également de s'interroger sur l'évolution possible de la tarification pour l'usage d'un système de transport, sur la fiscalité et la collecte des droits et redevances d'accès à certaines parties du territoire (ex : Zapa<sup>6</sup>, itinéraires réservés à certains flux de véhicules, etc), incluant en particulier la tarification des services, les frais de stationnement, le respect de la réglementation en matière de poids total autorisé roulant (ex. : technologies innovantes pour les contrôles et leur organisation, analyse des coûts économiques et des retombées pour l'environnement).

### **2.4. La « Plate-formisation » de la logistique<sup>7</sup>**

Il s'agirait de trouver des organisations en rupture avec les schémas qui certes ont évolué, mais sont encore à une trop faible échelle face aux enjeux du facteur 4. Il ne suffit pas de s'en tenir aux mutualisation de plates-formes entre plusieurs entreprises d'un même groupe mais de trouver de nouvelles organisations qui optimisent les réseaux, les matériels, les hommes et les données à une

---

<sup>6</sup> Zone d'actions prioritaires pour l'air

<sup>7</sup> cf. recherche « Fret 2030 plus »

grande échelle. Les activités logistiques s'implantent en effet encore trop souvent sur des sites dispersés, aboutissant parfois à la fois à un mitage du territoire et à une réduction des performances économiques des entreprises.

#### **2.4.1. Un modèle de développement moins consommateur de véhicules ou de tonnes-kilomètres**

Les Européens fabriquent et consomment des produits dont la densité de valeur augmente, si bien que la croissance du PIB ne se traduit pas par la croissance des tonnages. En revanche, la division spatiale des activités s'accroît, la distance moyenne de transport augmente régulièrement et gonfle le volume de transport.

Si l'on veut diminuer la demande de transport, il faut s'interroger sur les moyens de limiter la polarisation géographique des activités industrielles et de distribution. Outre les producteurs et les distributeurs, d'autres acteurs sont parties prenantes à cette organisation, tels que les transporteurs et les prestataires logistiques.

Les concepts d'écologie industrielle apportent-ils réellement des réponses à ces enjeux, et que valent-ils face aux intérêts contradictoires des différents acteurs économiques?

En effet, le regroupement spatial rapproche les stocks (industriels, distributeurs, prestataires) et raccourcit les distances de transports voire, dans les cas de mutualisation, les supprime. Mettre en place un modèle de développement moins consommateur de trafic (mesuré en véhicules-kilomètres) ou de transport (mesuré en tonnes-kilomètres) serait une voie de progrès.

Les fonctions transport et logistique des entreprises industrielles et de distribution s'organisent en fonction des données et contraintes établies par les services commerciaux et marketing. Certains paramètres (ex : nombre de références élevé, opérations promotionnelles, durée de vie des produits, SAV, retours, ...) n'entraînent-ils pas une moindre performance environnementale et économique de la supply chain? Une analyse des effets de ces paramètres, des possibilités d'évolution et des gains potentiels, ainsi que l'étude de l'acceptabilité par l'ensemble des parties prenantes (consommateurs compris) apporterait une meilleure connaissance du sujet.

#### **2.4.2. Plates-formes urbaines et collectivités locales**

Si l'enchevêtrement des différentes problématiques impose une approche multisectorielle, la sensibilisation à cette approche varie selon les agents territoriaux, les élus, et la taille des collectivités, ce qui pourrait conduire au besoin de créer un nouveau métier dans les collectivités locales, transversal, couvrant aménagement et transport. Un éclairage sur les facteurs clefs de succès d'une telle démarche, appuyé par des cas réels français ou européens, pourra être proposé.

Si les responsables des politiques urbaines se doivent d'adopter une approche intégrée de la ville pour la construction et le développement de villes durables et solidaires, la question de l'optimisation de la localisation et du dimensionnement optimal du parc de plates-formes urbaines et péri-urbaines se pose toujours.

La dimension « politiques publiques » pouvant favoriser la collaboration entre les acteurs pour un partage des capacités offertes est peu couverte par la recherche. Comment comparer les systèmes collaboratifs?

## 2.5. Economie numérique & logistique

Dans le domaine du transport et de la logistique, l'économie numérique est susceptible de permettre d'importantes « ruptures » avec l'organisation actuelle.

Ces ruptures s'articulent autour de briques technologiques comme les « fermes de données » et le « cloud computing ».

### 2.5.1. Traçabilité et contrôle des processus logistiques

La mise en place de processus traçables produit des données, des informations et des connaissances utiles pour développer des chaînes logistiques optimales. L'automatisation des processus dans les services est en train de se généraliser, suivant en cela ce qui est bien engagé dans l'industrie manufacturière. Des recherches sur l'application de ces technologies au bénéfice d'une logistique « verte » seraient souhaitables.

Le problème n'est plus d'obtenir des données mais d'accepter de les communiquer. Une solution peut être trouvée dans la génération de données « anonymisées » protégeant confidentialité et respect de la vie privée. La mise à disposition des données publiques<sup>8</sup> va par exemple permettre à des entreprises, des scientifiques, des développeurs de logiciels, d'agréger des informations, de les analyser et d'imaginer des services et des applications innovantes.

La question du contrôle « intelligent » du système complexe que constitue la *supply chain* est essentielle. Quelle doit-être l'évolution du contrôle du fait de l'évolution quasi-systématique vers des systèmes de plus en plus ouverts qui donnent un rôle de plus en plus important à l'utilisateur final?

### 2.5.2. Intégration des données

Les données relatives aux flux transportés sont visibles, comme le sont celles des véhicules, mais l'articulation entre flux (données trafic) et usage des moyens de transport (données transport) est pour l'instant difficile. Des projets de recherche pourront être proposés sur l'intégration de l'ensemble des données servant au transport et à la logistique de manière à contrôler le système global (*supply chain*) et sa capacité à se reconfigurer, ou encore sur les nœuds logistiques plus flexibles et à même d'adapter leur infrastructure technique aux exigences des flux

Un certain nombre de travaux ont permis de développer des outils d'aide à la décision. Un besoin fort de les imbriquer davantage dans l'opérationnel se fait jour. Comment intégrer les données collectées dans un contexte d'économie numérique concurrentielle ?

### 2.5.3. Apport des technologies des réseaux sociaux à la « logistique 2.0 »

Quels apports la logistique et les systèmes de transport peuvent-ils attendre des technologies web 2.0 et des réseaux sociaux? Ces technologies peuvent-elles permettre l'émergence de systèmes collaboratifs (auto organisation / régulation) qui n'existeraient pas sans elles?

---

<sup>8</sup> <http://www.data.gouv.fr>

## 3. PROCEDURE DE DEPOT DES PROPOSITIONS

### 3.1. Calendrier de l'appel à propositions

Les projets devront être déposés complets le **1er mars 2012** au plus tard (avant 18 heures), fait foi la date du message ou du dépôt en ligne.

Le jury de sélection se réunira en avril 2012.

Le séminaire de lancement des projets est prévu en septembre 2012.

Une réunion de présentation de l'appel et d'échanges entre porteurs de projets et le MEDDTL/ADEME est proposée aux personnes intéressées le **12 janvier 2012** à partir de 10 heures en salle ABC de la Tour Pascal B, à La Défense.

### 3.2. Modalités de soumission

Pour être prises en compte, les réponses doivent être **rédigées en français**.

La soumission des projets se fera en une double procédure de dépôt, avant l'expiration du délai de l'appel :

- par saisie en ligne sur le site du Predit [www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr) (la fonction ne sera possible qu'à partir du **15 janvier**) et envoyées sous format électronique à [Apr-Go4-2012@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Apr-Go4-2012@developpement-durable.gouv.fr), avec copie à l'adresse suivante : [gerardb@oeil9.fr](mailto:gerardb@oeil9.fr).

***en cas de fichier volumineux, vous devrez utiliser la plate-forme de téléchargement suivante :***  
<http://melanissimo.developpement-durable.gouv.fr>

Le dossier devra contenir l'ensemble des éléments nécessaires à l'évaluation scientifique et technique du projet, en particulier :

**Une présentation détaillée du projet** faisant impérativement ressortir son originalité et son apport scientifique par rapport aux travaux antérieurs. Elle sera fournie sous forme d'un fichier au format Word (.doc) ou Acrobat (.pdf). La présentation détaillée du contenu du projet doit impérativement faire ressortir son originalité et son apport scientifique par rapport aux travaux antérieurs, en précisant notamment :

- **Contexte scientifique** : objectif, état de l'art, projets européens auxquels l'équipe prend part sur le même thème ou des thèmes connexes (la proposition devra aussi indiquer les liens éventuels et la complémentarité de leurs propositions avec des actions de recherche du MEDDTL, de l'ADEME, d'autres institutions (ANR, Pôles de compétitivité,...), ou de l'Union Européenne;
- **Contexte technique et économique si besoin est** ;
- **Organisation du projet** : qualification des acteurs, valeur ajoutée à la coopération, partenaires étrangers ; le dossier devra clairement présenter le projet d'animation scientifique (interdisciplinarité et coopération avec les acteurs techniques concernés) ;

- **Organisation du partenariat et pilotage du projet** : répartition des tâches entre les partenaires ;
  - **Programme des travaux** : description scientifique détaillée, échéancier des réalisations intermédiaires et finales. La durée de la recherche ne devra pas excéder 24 mois ;
  - **Valorisation envisagée** (publications, séminaires, traductions,...) ;
  - **Renseignements financiers** : montant global de l'étude y compris les frais de valorisation, montant de l'aide demandée, autres financements, nature des dépenses, tableau de financement (HT, TTC) ;
  - **Personnes chargées du suivi administratif ou financier**, personnes à contacter pour des questions scientifiques ou techniques.
- **La fiche financière du projet** – Le fichier Excel AAP-GO4-Modele.xls joint à l'appel en donne le modèle. Il regroupe les informations relatives aux partenaires du projet et les aspects financiers. Le fichier comprend quatre parties : synthèse, identité des proposants (contacts), synthèse des coûts et détail par partenaire. Dans le cas de partenaires multiples, une fiche sera remplie pour chacun des partenaires.
  - **La fiche de Synthèse de la proposition** – Il s'agit d'un document au format Word (.doc) qui regroupe les informations générales relatives au projet (nom, titre, coordonnateur et autres partenaires du projet, durée, coût global, mots-clé,...) et résume la proposition en faisant ressortir l'intérêt scientifique, le caractère innovant, les apports, la méthodologie et la manière dont il est envisagé de valoriser les résultats. Un modèle est décrit dans le document AAP-GO4-Synthese.doc joint à l'appel. Ce document ne devra pas dépasser deux pages.

Il est proposé aux équipes qui le souhaitent de soumettre en avance de phase un résumé de leur proposition : le Predit pourra alors, compte tenu de la teneur de leur recherche, les orienter vers le guichet le plus approprié (Appel Predit GO4, ANR, FUI). Cette soumission se fera par courriel aux mêmes adresses avant le 27 janvier 2012 à 18 heures.

### 3.3. Critères d'évaluation

Les propositions reçues feront l'objet d'une évaluation par des experts spécialistes des différents champs de l'appel à propositions de recherche. Elle se fera à l'aide de la grille d'évaluation suivante.

- **Qualité scientifique et technique** de la proposition : excellence scientifique en matière de progrès des connaissances vis-à-vis de l'état de l'art ;
- **La pertinence du projet** par rapport au programme de travail du GO4 ;
- **Le caractère innovant** du projet, en terme de perspectives d'innovation par rapport à l'existant, lever de verrous technologiques ou organisationnels, intégration de différents champs disciplinaires ;
- **Qualité du consortium** et ouverture à des coopérations avec d'autres équipes, notamment internationales ; adéquation entre partenariat et objectifs scientifiques et techniques ;

- **La pertinence de la méthodologie** proposée : positionnement par rapport à l'état de l'art, faisabilité scientifique et technique, choix des méthodes, structuration du projet, livrables.
- **Les références de l'équipe** et adéquation au programme de travail des compétences réunies ;
- **Pertinence du planning, de la répartition des rôles et des budgets ;**
- **Potentiel d'innovation et de retombées de valorisation** : potentiel d'utilisation ou d'intégration des résultats du projet, intérêt pour la société, actions pour la diffusion des résultats scientifiques.

La sélection *in fine* des projets retenus pour financement par le MEDDTL et l'ADEME dépendra des limites du budget consacré à l'appel à propositions de recherche.

### 3.4. Valorisation

La valorisation des résultats acquis au cours de ce programme, tant en matière de connaissances, de méthodes ou bien encore d'outils, prendra plusieurs formes :

- Rapports finaux qui seront obligatoirement transmis par le coordinateur du projet et validés avant sa mise en ligne sur le site du Predit ;
- Synthèse finale actualisant la fiche de synthèse initiale, destinée à une large diffusion ;
- Articles dans des revues scientifiques à comité de lecture ;
- Présentations orales et posters à l'occasion de conférences scientifiques, notamment les manifestations organisées dans le cadre de l'animation scientifique du programme ;
- Contribution à la diffusion de la connaissance et son partage avec les praticiens (en langue française ou anglaise) ;
- Éventuellement, actions de formation et d'enseignement.

Le porteur de projet et les équipes associées s'engagent à participer à l'ensemble des actions d'animation du Predit.

Les frais afférents à la valorisation et en particulier ceux relevant de la participation aux activités d'animation du Predit sont à prévoir dans le budget du projet, notamment les frais de mission du coordinateur (ou de son représentant) pour sa participation aux séminaires de lancement et annuels.

### 3.5. Engagement des équipes

Si le projet est retenu par un des financeurs du Predit, le porteur de projet recevra un courrier lui signifiant que son projet est sélectionné. Il disposera alors d'un mois pour présenter l'ensemble des éléments nécessaires à la contractualisation qui n'auraient pas été préalablement fournis. Passé ce délai et bien qu'ayant été retenu, il ne pourra plus prétendre à un quelconque financement.

Afin de favoriser la dynamique d'ensemble, il est demandé que chaque coordinateur de projet mette en place un comité de pilotage de l'étude pour permettre les rencontres entre les différentes parties prenantes et améliorer l'aspect d'intégration des différentes disciplines rassemblées dans le projet. Les

frais afférents aux réunions de ce comité de pilotage sont également à prévoir dans le budget dans une limite raisonnable.

### **3.6. Liste des documents joints au présent appel :**

- Récapitulatif des pièces à produire pour l'attribution des subventions à la recherche
- Fiche de renseignements administratifs
- Fiche résumé (2 pages maximum)
- Annexe financière du projet
- Descriptif financier de synthèse

### **3.7. Contacts**

Michel Julien ([michel.julien@developpement-durable.gouv.fr](mailto:michel.julien@developpement-durable.gouv.fr)) et Marc Cottignies ([marc.cottignies@ademe.fr](mailto:marc.cottignies@ademe.fr)) pour les questions concernant le contenu,

et Gérard Battarel ([gerardb@oeil9.fr](mailto:gerardb@oeil9.fr)) en cas de difficulté pour répondre à cet appel en ligne.

(préciser « APR GO4 2012 » dans l'objet du mail)

## Projets GO4

Année 2009

Titre	Résumé	Leader	Terminé ?
ALF - "Aires de livraison du futur"	Proposer une gestion mutualisée (basée sur un système de réservation) et dynamique des aires de livraison de façon à réduire la congestion et la pollution liées aux livraisons, à optimiser les tournées des chauffeurs livreurs, à créer des emplois et à donner une image de la ville plus "vivable".	<i>Ecole Centrale de Lyon - LIESP</i>	Non
"Performance durable et gestion mutualisée des approvisionnements"	Stimuler la conduite effective des changements dans l'organisation des chaînes logistiques et les systèmes de transport par la diffusion de la GMA comme source d'une meilleure durabilité	<i>CRET-LOG</i>	Non
"FRET 2030+"	Fret2030+ poursuit les travaux entrepris précédemment par le projet Fret 2030, en proposant de nouveaux scénarios prospectifs tenant compte de la crise et du Grenelle de l'environnement. Ces scénarios contrastés doivent permettre d'appuyer les décisions publiques en matière de transport de marchandises.	<i>SAMARCANDE</i>	Oui
PLUME - "Plate-forme logistique urbaine"	Evaluer les systèmes de distribution urbaine à partir de ZLU (Zones Logistiques Urbaines) situées en centre-ville. Un premier objectif du projet est d'étudier avec des points de vue à la fois organisationnel, fonctionnel et quantitatif les atouts environnementaux (en particulier réduction d'émissions de gaz à effet de serre) et économiques de ces systèmes. Un deuxième objectif est de fournir des outils méthodologiques pour guider leur mise en place.	<i>Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne</i>	Oui
P2MS - "Plate-forme Portuaire Multi-Services"	Etudier la faisabilité d'une plate-forme multimodale multi services sécurisée en pré et post acheminement de zone portuaire, sur le plan humain, technique, économique et stratégique.	<i>Groupe SAVE</i>	Oui
PILU - "Projets Immobiliers Intégrant la Logistique Urbaine"	Favoriser une meilleure acceptabilité de la fonction logistique en milieu urbain, et pour cela à "désemmurer" la logistique urbaine de bâtiments dédiés, favoriser l'usage mixte des lieux, et s'assurer de l'intérêt d'un tel dispositif pour l'ensemble des acteurs concernés.	<i>Jonction CRET-LOG</i>	Oui
POD - "Proposition de nouvelles Organisations de transport combiné par route et fleuve utilisant le réseau Freycinet"	Etudier les possibilités de mise en œuvre de nouveaux services de transport combiné route-fleuve sur le réseau Freycinet reposant sur différentes composantes innovantes à caractériser : un contenant bimodal fleuve/route ; une unité fluviale au gabarit Freycinet ; des équipements de manutention embarqués sur le navire et/ou fixes; es moyens routiers pour les pré et post acheminements ; des systèmes d'information et de communication (intégrant la traçabilité).	<i>TL&amp;A</i>	Oui
SYSLOG - "Système logiciel intelligent dynamique sécurisé d'aide à la décision logistique"	Système d'aide à la décision, accessible via le web, qui s'adresse aux grandes de communautés de transport qui cherchent à mutualiser des ressources,	<i>OSADIL</i>	Non
EPILOG - "Etude des technologies pair à pair pour la collaboration interentreprises dans la chaîne logistique"	Utilisation des technologies pair-à-pair pour la collaboration dans la chaîne logistique. Le projet se focalise sur la première phase de la collaboration inter entreprises : exploration du marché et négociation, avec pour objectif de faciliter l'émergence de pratiques collaboratives.	<i>EUXENIS SAS</i>	Non

## Projets GO4

Année 2010

Titre	Résumé	Leader	Terminé ?
COMMEATOR	Explorer les scénarii de la ville post carbone à l'horizon de 5, 10 puis de 20 ans. Fournir un travail prospectif dans les trois grands domaines que sont : l'incidence sur la structuration du marché et les interfaces public-privé ; l'organisation opérationnelle des plans de transport et l'organisation de la massification/mutualisation des flux et l'innovation technologique ou fonctionnelle.	<i>Salini Consultant</i>	Oui
Camion GNV	Démonstrateur de carburant gaz pour des poids lourds ; potentiels et bilan expérimental de la technologie.	<i>Leignel Consultant</i>	Oui
SAMBA	Construire des scénarii technologiques innovants, à un horizon de 30 ans et plus, répondant à des objectifs clairement explicités, en impliquant des acteurs et des experts provenant d'horizons diversifiés. La prospective technologique est abordée en introduisant de l'interdisciplinarité et de la transversalité.	<i>Complexio</i>	Oui
INTER ALP	Démarche de modélisation intégrant les concepts de chaîne logistique point à point, de performance de services, d'exploitation ferroviaire, pour une évaluation plus précise de l'impact environnemental local et global.	<i>NESTEAR</i>	Non
INTERMOD BOIS	Mise en œuvre des conditions de l'intermodalité pour la filière Bois. Comment créer les conditions du report modal dans une filière qui utilise la route à 95%, et dont le développement des volumes est très fortement souhaité dans le cadre du Grenelle de l'environnement : plans de transport, chantiers intermodaux, technologies pour les échanges entre acteurs ?	<i>FCBA</i>	Non
PLEIADE	Evaluer : la pertinence de la localisation actuelle des plates-formes logistiques franciliennes en termes de rentabilité économique pour les entreprises ; les conséquences territoriales à l'échelle métropolitaine de l'évolution de ces localisations ; la prise en compte par les politiques d'aménagement du territoire de ces évolutions ; les effets de ces localisations en termes d'émissions de gaz à effet de serre.	<i>SPLOTT</i>	Non
Méga-régions	Application du concept de mégarégion à l'analyse de l'étalement logistique. Proposition d'outils pertinents d'intégration du fret et de la logistique dans les politiques d'aménagement.	<i>SPLOTT</i>	Oui
Simulation Internet physique	Dans le cadre d'une initiative internationale de nouvelle organisation de la logistique et du transport de marchandises appelée Internet Physique, le projet vise à améliorer l'efficacité de la logistique actuelle, favoriser les reports modaux, stimuler l'innovation autour de nouveaux moyens comme la standardisation des moyens de transport et des conteneurs, l'automatisation, l'utilisation accrue des SIC, la mise en oeuvre de hubs intelligents.	<i>Mines ParisTech</i>	Non
INFODéO	Application du concept de mégarégion à l'analyse de l'étalement logistique. Proposition d'outils pertinents d'intégration du fret et de la logistique dans les politiques d'aménagement.	<i>ATOS</i>	Non