



# Dossier de Presse

## Predit 4



Mis à jour 10 mai 2011

## Contact Presse

Agence Cap & Cime - [agence@capetcime.fr](mailto:agence@capetcime.fr) - 01 44 50 50 57



# Sommaire

Edito	5
Qu'est-ce que le Predit ?	6
Les résultats du Predit 3	7
Défis et priorités du Predit 4	9
Les instances d'orientation du programme	12
Le Predit 4 en chiffres	14
Les Rendez-Vous du Predit 4	16
Annexes	18





# Edito

© Jean Chiscano



La mi-parcours est toujours une étape intense et importante pour le Predit. Intense au plan de la diffusion des résultats de recherche, notamment à l'occasion du Carrefour. Importante car c'est le moment de faire le point sur les orientations de départ -celles qui sont inscrites dans le protocole d'accord et le programme de travail- et de débattre des inflexions à y apporter. Le Predit 4 a été lancé en 2008 en pleine mise en œuvre des décisions du Grenelle de l'environnement et dans une conjoncture de crise financière et économique sévère. Où en sommes nous aujourd'hui et que faut-il reconsidérer de nos orientations et de nos méthodes ?

Sur le plan de l'activité de recherche et d'innovation, il est remarquable de constater que les efforts des acteurs privés n'ont pas faibli pendant les deux années les plus sévères de la crise. Ceci montre que la stratégie de « sortie par le haut », au plan environnemental notamment, décidée par la France comme par beaucoup de pays européens, a été bien suivie par les entreprises. Souhaitons que celles-ci récoltent les fruits de cette ténacité fortement soutenue par l'Etat : ce serait une belle reconnaissance pour la recherche appliquée.

Sur le plan des enjeux et des priorités thématiques, l'évolution la plus notable concerne les motorisations décarbonées. Les orientations du Grenelle sur la réduction des émissions de polluants locaux et globaux étaient déjà clairement prises en compte dans le programme de travail du Predit 4, mais l'impulsion gouvernementale vers les motorisations électriques et hybrides rechargeables a marqué un réel virage.

Alors que les financements pour les technologies propres et économes sur la période 2002-2007 avaient été dirigés pour deux tiers vers les motorisations thermiques et pour un tiers vers les motorisations électriques et hybrides, la répartition des efforts à mi-parcours du Predit 4 est équilibrée. Nous garderons cette ligne directrice pour la seconde période : pousser résolument l'électrification des transports tout en soutenant les progrès encore conséquents que l'on peut attendre pour les motorisations thermiques.

Sur le plan de la gouvernance, les premières années du Predit 4 sont indiscutablement marquées par le lancement des programmes d'investissements d'avenir. Les enjeux de structuration de la recherche et de conduite de projets d'envergure sont très importants et la mobilisation des chercheurs et des industriels est à la hauteur de ces enjeux. Pour sa part, le Predit doit adapter son organisation à ces nouveaux instruments de financement, afin de continuer à jouer le rôle qui lui a été attribué : permettre l'élaboration de stratégies de recherche partagées entre l'Etat et le secteur privé et la mise en cohérence des soutiens publics à la recherche et à l'innovation dans les transports terrestres.

Enfin, la presse a largement relayé nos actions de diffusion de résultats durant cette première période, permettant ainsi à l'ensemble des acteurs des transports et de l'environnement, au delà des milieux scientifiques et industriels qui suivent nos travaux, de les découvrir. Nous espérons que ces relations se poursuivront dans la seconde période du programme.

**Jean-Louis Léonard,**

*Président du Predit*



# Qu'est-ce que le Predit ?

Le Predit est un programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, initié et conduit par les ministères du développement durable (MEDDTL), de l'industrie (MinEFI), de la recherche (MESR), l'Agence Nationale de la Recherche (ANR), l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et OSEO, l'Agence de l'innovation.

Stimulant la coopération entre secteurs public et privé, cette plateforme de coordination des soutiens nationaux à la recherche vise à favoriser l'émergence de systèmes de transport économiquement et socialement plus efficaces, plus sûrs, plus économes en énergie, et finalement plus respectueux de l'homme et de l'environnement.

Cette 4<sup>ème</sup> édition du PREDIT (2008-2012) a fait l'objet d'un Protocole d'accord signé en août 2008 par les ministres et présidents d'agences. Ce programme est présidé par Jean-Louis Léonard, député de Charente-Maritime.

## Bref Historique

- Le PREDIT 1 (1990-1994) fut principalement consacré aux innovations technologiques dans les véhicules : TGV, véhicules automobiles, métro automatique léger. Ce premier programme a bénéficié de 2,6 milliards de francs (396,4 M€) de fonds publics.
- Le PREDIT 2 (1996-2000) a couvert un champ sensiblement plus large, s'agissant des disciplines engagées (implication des sciences de l'homme et de la société, des sciences de la vie...), mais aussi des objets de la recherche (organisation des services de transport, marchandises, interfaces portuaires...). Ce deuxième programme a permis d'engager environ 1400 recherches et a reçu plus de 300 M€ de fonds publics.
- Le PREDIT 3 (2002-2007) a été officiellement lancé le 19 mars 2002. Ce programme a été marqué par un effort très important sur les questions énergétiques et environnementales, et sur la sécurité routière, Il a permis la coordination de 360 M€ de fonds publics.

# Résultats du Predit 3

Lancé en 2002, le Predit 3 (initialement 2002-2006) visait 3 objectifs :

- assurer la mobilité durable des personnes et des biens
- améliorer la sécurité et la sûreté des systèmes de transport
- améliorer l'environnement et contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En 2003, la lettre de mission du président du programme précisait ces objectifs en soulignant trois défis sur lesquels accentuer les efforts de recherche :

- l'effet de serre
- la sécurité routière
- la « durabilité » des transports de marchandises

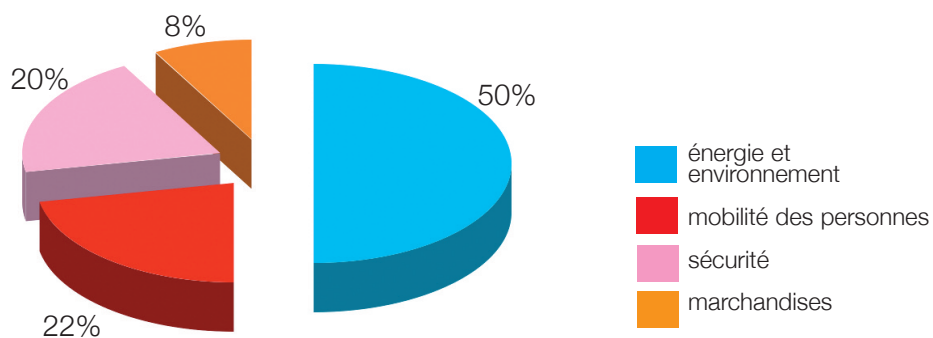
En 2007, le bureau d'étude Technopolis et un comité d'évaluation procédaient à l'évaluation de cette 3<sup>ème</sup> édition du programme de recherche. Le rapport rendu le 19 novembre 2007 concluait que le Predit constitue, pour les différentes actions incitatives nationales en matière de recherche et d'innovation dans les transports terrestre, une plus-value de coordination importante pour un coût modeste. Le comité proposait donc de reconduire ce dispositif avec quelques axes d'amélioration méthodologiques : relations européennes et internationales, suivi des projets jusqu'à leurs impacts, système d'information sur les projets.

## Le Bilan en quelques chiffres... \_\_\_\_\_

1600 projets financés (dont 700 soutiens de PME par Oséo) et 65 thèses :

- un financement total de 361 millions d'euros (dont 30 millions au titre du Plan Véhicule propre et économe 2004-05)
- un effet de levier des crédits publics conduisant à un effort de recherche de un milliard d'euros de volume de recherche.

Répartition des thématiques des financements :



Compte-tenu des enjeux persistants et renouvelés du secteur et de la volonté exprimée par les ministères et agences, le gouvernement a donné son accord le 16 avril 2008 pour le lancement d'une 4ème édition de ce dispositif de coordination sur la période 2008-2012.

# Les défis et priorités du Predit 4 (2008-2012)

Dans la continuité du Predit 3, le Predit 4 vise le développement des technologies, des services, comme des connaissances et outils pour les politiques publiques. Les enjeux énergétiques et environnementaux restent majeurs et le programme 2008-2012 contribuera aux orientations tracées par le Grenelle de l'environnement :

- progression de l'efficacité énergétique
- progrès des modes non routiers
- développement de la fiscalité écologique
- préservation de la biodiversité

Au plan de la gouvernance, les pôles de compétitivité et les collectivités territoriales sont intégrés dans le pilotage de façon à assurer la cohérence entre les actions régionales et nationales. Le Predit constituera par ailleurs un dispositif incitatif et de réflexion stratégique permettant de développer la participation de la France à l'Espace européen de la recherche et de renforcer l'implication française dans le 7<sup>ème</sup> PCRDT (Programme Cadre de Recherche et de Développement Technologique).

Afin d'atteindre l'ensemble des objectifs qui lui sont fixés, le dispositif est structuré autour de 6 priorités thématiques comprenant chacune plusieurs axes de recherche et d'innovation.

- Energie et environnement
- Qualité et sécurité des systèmes de transport
- Mobilités dans les régions urbaines
- Logistique et transport de marchandises
- Compétitivité de l'industrie des transports
- Politiques de transport



## Les 6 thématiques prioritaires \_\_\_\_\_

### Energie et environnement

Les véhicules qui assurent le transport des personnes et des marchandises consomment de l'énergie et sont sources de nuisances (rejets atmosphériques, bruit). Maîtriser et minimiser ces effets passe par la mise au point de véhicules propres et économes en énergie et par une amélioration des connaissances sur les pollutions locales et globales et leurs impacts.

La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sera l'objectif prioritaire du Predit 4.

### Qualité et sécurité des systèmes de transport

L'efficacité des systèmes de transport nécessite de satisfaire les exigences légitimes de qualité exprimées par les usagers, particuliers ou agents économiques.

La réponse à cette demande passe par des améliorations continues en matière de sécurité, de sûreté, de fiabilité, d'accessibilité et de confort. Il s'avère également nécessaire d'optimiser l'usage des infrastructures par une meilleure maîtrise des circulations.

### Mobilités dans les régions urbaines

Dans les régions urbaines, il faut répondre à des besoins de mobilité croissants dans un contexte économique contraint tout en réduisant les émissions de polluants locaux, les rejets de gaz à effet de serre et en favorisant la fluidité. Répondre à ces exigences, à certains égards contradictoires, nécessite de bien connaître les pratiques de mobilité et d'optimiser l'organisation et le financement des services de transport, notamment dans les espaces périurbains dans lesquels la densité de voyageurs est relativement faible. La conception d'un urbanisme plus favorable aux modes de transports économes en énergie est également un objectif important.

## Logistique et transport de marchandises

Les échanges, et donc le transport, de marchandises sont indispensables à la satisfaction des besoins et au développement économique. Afin d'en réduire les effets indésirables, la recherche doit contribuer à développer les technologies permettant d'assurer une meilleure complémentarité et une meilleure efficacité environnementale des différents modes de transports terrestres (routier, ferroviaire, fluvial), mais aussi à limiter l'augmentation de la demande de transport en optimisant les organisations logistiques.

## Compétitivité de l'industrie des transports

Assurer la compétitivité des industries relevant du champ des transports est un impératif économique majeur compte tenu de l'importance de ce potentiel industriel en France. Dans le secteur des transports comme dans nombre d'autres, une meilleure efficacité passe par la mise en œuvre des techniques de pointe et le développement de nouveaux outils de conception et de production toujours plus performants. L'exploitation de toutes les potentialités des technologies de l'information et de la communication s'avère indispensable.

## Politiques de transport

Les perspectives de changement climatique imposent aujourd'hui de concevoir des stratégies cohérentes de court, moyen et long terme. Être en mesure de définir cette politique nécessite la disponibilité d'éléments d'aide à la décision pour la conduite du changement (prospective, modélisation) et la mise au point d'outils économiques et réglementaires acceptables et équitables.



# Les Instances d'Orientation du Programme

## Le Comité de Pilotage, exécutif du Predit

Le comité de pilotage est constitué de 13 personnes entourant Jean-Louis Léonard, député de Charente-Maritime et actuel Président du Predit.

Outre le Président, les représentants des signataires du protocole d'accord, le secrétaire permanent et le secrétaire du GTN - Groupe Thématique National Transport (lien avec le PCRDT), quatre personnalités qualifiées participent à cette instance. Le comité de pilotage se réunit au moins six fois par an.

Il s'agit de l'organe décisionnaire concernant :

- le pilotage global du programme
- les orientations thématiques et les stratégies de financement
- la politique de communication et de valorisation des recherches

## Le Conseil d'Orientation Stratégique, pour éclairer le comité de pilotage

Le Conseil d'Orientation Stratégique est une instance de débat sur les orientations du programme afin de préparer les évolutions éventuellement nécessaires.

Ce conseil comprend 50 personnalités, issues des milieux producteurs et utilisateurs de recherche et d'innovation :

- organismes de recherche et d'études
- industrie des transports
- exploitants et entreprises de service
- pôles de compétitivité
- collectivités territoriales et maîtres d'ouvrages
- associations d'usagers
- presse

Il se réunit une fois par an pour débattre des orientations générales et une autre fois sur des sujets plus partiels. (électromobilité en 2009, Ville et mobilité durable 2010).

### Le Secrétariat Permanent, l'organe d'animation

Le secrétariat permanent assure l'animation du dispositif et joue le rôle d'interface entre le comité de pilotage et les groupes opérationnels. Il veille à la bonne articulation entre le Predit et les programmes européens. Il a en charge la stratégie de communication et la gestion du système d'information. Il travaille, pour cela, en étroite collaboration avec les financeurs.

### Les Groupes Opérationnels, conseils scientifiques pour la mise en œuvre de la programmation

Au nombre de 6, pour cette 4<sup>ème</sup> édition, les groupes opérationnels sont composés chacun d'une trentaine d'experts des différentes disciplines et positions professionnelles impliquées.

Sous l'autorité de leurs présidents et vice-présidents respectifs, et du comité de pilotage si nécessaire, les groupes sont les garants de "l'état de l'art" dans leurs domaines respectifs.

Ils conseillent les financeurs sur les actions incitatives (commande directes de recherches, appels à propositions, accueil de projets spontanés...) et les projets à financer. Ils organisent, avec les financeurs des recherches, le suivi scientifique et la capitalisation des résultats.

## Les signataires du protocole d'accord

- **MESR** (Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche) : le ministère chargé de la recherche est l'initiateur et le pilote de la stratégie française de recherche et d'innovation (SNRI). A ce titre il impulse les grandes réformes structurelles destinées à adapter le paysage français de la recherche aux enjeux scientifiques et de compétitivité de notre époque. Il veille à ce que les orientations du Predit soient en harmonie avec la stratégie nationale.
- **MEDDTL** (Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement) : trois directions coordonnées par la DRI sont impliquées directement dans l'animation et le financement du Predit : la DRI (Direction de la recherche et de l'innovation), la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routières), la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer). Le secrétariat permanent du Predit est assuré au sein de la DRI.
- **MinEFI** (Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie) et **FUI** (Fonds unique interministériel) : le ministère de l'industrie est représenté dans le Predit par la Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services (DGCIS). Il est engagé aujourd'hui dans le programme à travers la politique des pôles de compétitivité ; le FUI constitue le dispositif de financement des projets de R&D collaborative des pôles.
- **ADEME** (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) : l'ADEME est engagée dans le Predit depuis 1990. Son intervention vient en appui des politiques d'environnement, avec un souci applicatif important, tant vers les industriels que vers les acteurs locaux.

Cette implication s'est fortement développée au cours du Predit 3, d'abord par l'engagement financier et humain dans le programme, puis par la mise en oeuvre du Plan Véhicule Propre Économe (2004-2005), puis enfin par la prise en charge de la fonction d'organisme support de l'ANR jusqu'en 2008. Depuis 2010, l'ADEME est l'un des opérateurs des programmes d'investissements d'avenir, notamment pour le programme Véhicule du futur.

- **ANR** (Agence nationale de la recherche) : depuis sa création en 2005, l'ANR, "bras armé" du MESR pour le financement des projets de recherche, s'appuie sur le Predit pour ses programmes finalisés sur les transports terrestres. L'ANR porte à la fois des objectifs de qualité du potentiel français de recherche et des objectifs de compétitivité industrielle, via les transferts de technologie notamment. Depuis 2010, l'ANR est l'un des opérateurs des programmes d'investissements d'avenir.
- **OSEO** : la transformation de l'Anvar en OSEO Innovation n'a pas modifié son intervention dans le Predit. L'agence porte expressément le souci des PME, fonctionne principalement par décisions de financement au niveau de ses directions régionales, mais s'appuie sur les compétences rassemblées dans le Predit pour ses besoins d'expertise. En retour, le dispositif Predit bénéficie de l'expérience particulière de ces entreprises, dont le rôle dans la R&D ne cesse de croître. L'intégration de l'activité de l'ancienne Agence de l'innovation industrielle au sein d'OSEO et l'évolution des objectifs de cette activité devrait accroître sensiblement la part de cette agence dans le financement des projets d'innovation. Depuis 2010, OSEO est l'un des opérateurs des programmes d'investissements d'avenir.

# Le Predit 4 en chiffres

## Un objectif budgétaire \_\_\_\_\_

Pour sa quatrième édition, le Predit permettra de coordonner un effort de soutien gouvernemental à la recherche et à l'innovation de 400 M€ sur la période 2008-2012.

Cet objectif budgétaire ne comprend pas les participations des collectivités territoriales et des entreprises. Il ne comprend pas non plus les actions incitatives engagées dans le cadre de la loi Grenelle (Fonds de soutien aux démonstrateurs de recherche pour les énergies décarbonées, plate-formes technologiques), ni a fortiori les actions engagées au titre des programmes d'investissement d'avenir lancés en 2010. Ces actions et projets feront néanmoins l'objet d'un suivi dans le cadre du Predit.

## De nombreux acteurs et partenaires \_\_\_\_\_

### Ministères et agences

- MEDDTL, MinEFI, MESR
- ANR, ADEME, OSEO

### Organismes de recherches

IFSTTAR, IFP, CEA, CNRS, Universités, Ecoles, Inria, CHUs...

### Bureaux d'études

Enerdata, ATN, Egis mobilité, TL& Associés...

### Entreprises

- Renault, PSA Peugeot Citroën, Valeo, Michelin, Faurecia, Continental...
- Renault Trucks, Irisbus...
- Alstom, Lohr Industrie...
- SNCF, RATP, Véolia, Kéolis...



## Collectivités territoriales

Ville de Paris, CA La Rochelle, CU de Bordeaux, de Starsbourg, SMTC Clermont-Ferrand, Département du Val de Marne, Région Nord Pas de Calais, Région Centre...

## Maîtres d'ouvrage

RFF, Port Autonome du Havre...

## Un bilan mi-parcours en accord avec les objectifs du programme \_\_\_\_\_

Le 18 février 2010, le président du Predit 4 remettait un rapport d'étape 2008-2009 aux ministres et secrétaires d'état signataires du protocole d'accord. Le Carrefour à mi-parcours du programme, tenu à Bordeaux du 10 au 12 mai 2011 contribue à l'actualisation de ce bilan.

Dans l'attente des conclusions qui en seront tirées, cinq points majeurs peuvent déjà être mis en évidence :

## Un Predit 4 en accord avec ses objectifs budgétaires

250 M€ de fonds publics ont été engagés depuis 2008 pour un objectif de 80 M€ par an, hors Fonds de soutien aux démonstrateurs de recherche pour les énergies décarbonées et Investissements d'avenir<sup>1</sup>. Ceci représente un quasi doublement de l'effort public par rapport à 2005. Grâce à la création de l'ANR et du Fond Unique Interministériel (FUI) dédié au projets des pôles de compétitivité, le montant moyen des financements attribués par projet a sensiblement augmenté, passant de 301 k€ lors du Predit 3 (2002-2007) à 548 k€ hors projets Oséo (qui soutient des projets de PME naturellement de moindre ampleur).

1 Investissements d'avenir : programme national d'investissements stratégiques de 35 milliards d'euros financé pour partie sur un « grand emprunt ». Cinq priorités nationales ont été définies : l'enseignement supérieur et la formation, la recherche, les filières industrielles et les PME, le développement durable, l'économie numérique.

## Pas de réel impact de la crise financière et économique sur la recherche-développement dans les transports

Le Predit n'a pas observé de réel impact de la crise en matière de participation des industriels, sauf parfois sur le planning des projets. Les orientations du programme adoptées en 2008 sont restées valables aux yeux de l'ensemble des acteurs impliqués. Les industriels qui, malgré la crise, ont maintenu, voir augmenté, leur potentiel de recherche et développement en récoltent aujourd'hui les fruits. La stratégie de « sortie par le haut » intégrant les enjeux du développement durable semble ainsi tout à fait pertinente. Les Investissements d'avenir devraient également apporter une stimulation nouvelle et de grande ampleur à la recherche-développement du secteur privé.

## Une impulsion significative de la politique gouvernementale en faveur des véhicules décarbonés

A partir de 2009, l'impulsion gouvernementale en faveur du véhicule décarboné s'est traduite, pour la recherche-développement, par l'annonce d'un effort public de 400 M€ sur quatre ans. Un effort concrétisé, entre autre, par la mise en place du Fonds de soutien aux démonstrateurs de recherche pour les énergies décarbonées et les budgets coordonnés au sein du Predit (ANR, FUI, OSEO, ADEME).

Parallèlement à la partie du « Fonds démonstrateurs » ciblée sur les véhicules décarbonés, le Predit a permis aux industriels et aux laboratoires de continuer à travailler l'ensemble des filières technologiques pour les véhicules propres économes, y compris l'efficacité et la dépollution des moteurs thermiques et la réduction des nuisances sonores. Les programmes d'Investissements d'avenir vont amplifier ces efforts et devraient permettre de compenser la relative lacune, observée fin 2009, concernant les véhicules lourds non urbains. Nous noterons par ailleurs que l'enjeu national et européen de la recherche sur les véhicules électriques et hybrides rechargeables a conduit le Predit 4 à prendre l'initiative d'un programme de recherche transnational dont l'appel à projets lancé le 14 décembre 2010 a suscité 40 projets en cours d'évaluation.

## De nombreux autres progrès thématiques

De nombreuses autres thématiques de recherche méritent également une mise en relief au vue de l'activité 2008-2010 du Predit.

- Sous l'effet des enjeux climatiques et de la maturité des systèmes d'information et de communication, les services de mobilité font l'objet d'une vraie dynamique d'innovation. La recherche doit accompagner cette dynamique afin que ces innovations s'inscrivent dans la durée et de façon coordonnées dans les politiques de déplacements.

- La nécessité d'orienter l'urbanisation pour réduire les impacts énergétiques et environnementaux fait aujourd'hui consensus. La recherche doit renouveler les approches en y intégrant ces enjeux et proposer des éléments opérationnels.
- Le nouveau défi d'intégration des enjeux de sécurité routière et de gestion du trafic et des déplacements consiste à construire des politiques publiques de déplacements n'excluant aucune catégorie d'usagers (jeunes, personnes âgées, handicapés...).
- Appuyée sur des systèmes d'information et de communication élaborés, l'émergence de la logistique collaborative constitue une source de progrès majeure pour une meilleure organisation des transports de marchandises.
- La dynamique de recherche et d'innovation autour des matériaux et des procédés de production est fortement portée par les pôles de compétitivité, dont plusieurs pour lesquels le transport n'est pas l'unique centre d'intérêt.
- Le besoin de connaissances et d'outils pour éclairer les politiques de transport est plus manifeste que jamais face aux défis énergétiques et climatiques du long terme : exercice de prospective, outils de simulation des effets de mesures de régulation, modélisation, interaction entre politiques de transport et urbanisme...
- Information multimodale, suivi des marchandises, assistance à la conduite, gestion de l'énergie dans les véhicules, accessibilité des transports... l'offre en technologies de l'information et de la communication évolue et la recherche consacre beaucoup de ses efforts à l'intégration de cette offre dans des systèmes fonctionnels adaptés, à l'échelle des véhicules comme de la gestion des transports.

## La gouvernance du programme doit s'adapter aux évolutions du « paysage de la recherche »

Construit comme une plate-forme thématique nationale, le Predit facilite des interactions riches au plan national comme européen. Cette plate-forme s'est adaptée aux premières évolutions structurelles impulsées par le gouvernement en 2005 (Agence nationale de la recherche et pôles de compétitivité notamment). La gouvernance du Predit doit, aujourd'hui, intégrer l'activité et les évolutions résultant des programmes d'investissements d'avenir et anticiper celles qui seront impulsées par le 8<sup>e</sup> programme cadre européen.

# Les Rendez-Vous du Predit 4

## Les Colloques et séminaires \_\_\_\_\_

Le Predit s'est engagé à mener une politique active de valorisation des projets. Cette mission est assurée en partie au sein des groupes opérationnels par l'organisation de séminaires de restitution mais aussi par des participations à diverses manifestations nationales.

## Les Carrefours \_\_\_\_\_

Complémentaires des colloques et séminaires, les Carrefours à mi-parcours et final du Predit permettent à l'ensemble des acteurs concernés de se rencontrer, fournissent bilans et/ou restitution de résultats de recherche et valorisent les projets les plus significatifs (les prix du Predit).

## Les Publications \_\_\_\_\_

### Predit Info

Edité deux fois par an, le Predit Info est une lettre d'information destinée à tout public chercheur et professionnel des transports terrestres.

Son objet est de donner à voir la cohérence et l'unité du programme, mais aussi la richesse et la diversité des recherches et de leurs résultats.

A chaque numéro, elle propose un focus sur une thématique spécifique.

### Collection « Transports Recherche Innovation » - La Documentation Française

Créée au cours du Predit 2, la collection « Transports Recherche Innovation » est constituée pour l'essentiel de petits ouvrages faisant le point sur certains thèmes d'importance première. A ce jour, 34 ouvrages et revues ont été édités et plusieurs sont en planification.

## Autres publications

- Les livres des projets : résumés des projets nommés et primés aux Carrefours mi-parcours et finaux.
- Soutiens à l'édition : le Predit soutient par ailleurs l'édition d'ouvrages thématiques en librairie, particulièrement dans une collection « Méthodes et approches » (MEDDTL/DRI) chez Economica, ou dans les collections spécialisées de l'IFSTTAR et du CERTU.

## Site Internet

Appels à propositions, projets en cours, résultats, manifestations... le site web du Predit est une interface vivant au rythme du programme de recherche et de son actualité et fournissant une information complète sur ses actions et rendez-vous.

[www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr)

# Annexe 1 :

## membres du comité de pilotage

### Président

J.L.Léonard, député de Charente-Maritime

### Représentants des signataires du protocole d'accord

MEDDTL : Régine Bréhier, CGDD/Directrice de la recherche et de l'innovation

MinEFI : Emmanuel Clause, chargé de mission transport DGCIS

MESR : William Sassi, chargé de mission transport

ADEME : Patrick Coroller, chef du service "Transport et mobilité"

ANR : Ludovic Valadier, responsable du département partenariats et compétitivité

OSEO : Benoît Jeanvoine, chargé de mission transport

### Secrétaire permanent

Bernard Duhem, MEDDTL / CGDD / DRI

### Personnalités qualifiées

Luc Ménard, président du pôle de compétitivité Movéo

en cours de remplacement, collectivités territoriales

en cours de remplacement, industrie automobile

en cours de remplacement, industrie ferroviaire

Jean-Yves Lecocq : secrétaire du Groupe Thématique National Transport (lien avec le PCRDT), relations européennes.

# Annexe 2 :

## membres du conseil d'orientation stratégique

### Conseil d'orientation Predit 4 \_\_\_\_\_

#### Industriels

Sylvain Allano

*PSA, Peugeot, Citroën, directeur scientifique*

Bernard Favre

*Renault Trucks, directeur de la recherche*

Valéry Cervantès

*Irisbus, directeur des affaires publiques*

Victor Deletang

*Fiev, responsable R&D*

Patrick Segal

*Valéo, directeur des projets transversaux*

Louis Claude Vrignaud

*Continental Automotive France, directeur des relations extérieures*

Claude Wosniak

*Faurecia, responsable veille technologique*

Jean-Claude Raoul

*Fédération des industries ferroviaires, conseiller technique*

Daniel Cadet

*Alstom transport, directeur des relations extérieures*

Patrick Oliva

*Michelin, directeur de la prospective et du développement durable*

Patrick Gagnol

*EDF, direction transports et véhicules électriques*

Philippe Demigné

*Bertin Technologies, P-DG*



## Opérateurs transport

Marie-Pierre Meynard

*SNCF, directrice innovation et recherche*

Cyril Condé

*RATP, délégué recherche, innovation, qualité et développement durable*

Fabrice Accary

*FNTR, délégué au développement durable et à l'action professionnelle*

Philippe Mangeard

*Cercle pour l'optimodalité en Europe, Président*

Patrick Widloecher

*La Poste, directeur du développement durable*

Bruno Gazeau

*UTP, délégué général*

## Collectivités ou maîtres d'ouvrages

Guy Le Bras

*Gart, directeur général*

Olivier Nalin

*STIF, directeur développement, affaires économiques et financières*

Patrick Lambert

*Voies Navigables de France, directeur général adjoint*

Jean Faussurier

*RFF, directeur de l'animation stratégique*

Geoffroy Caude

*Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et de l'Industrie Maritime (UPACCIM), délégué général*

## Recherche publique

Jean-Marc Alexandre

*CEA List*

Jean-Claude Ziv

*CNAM, professeur titulaire de la Chaire logistique, transport et tourisme*

Bernard Dubuisson

*Université technologique de Compiègne, professeur honoraire*

Olivier Coutard

*ENPC, directeur du Latts*

Marc Ellenberg

*Certu, directeur adjoint*

Frédéric Sgarbi

*Commission européenne, DG recherche, unité transports de surface*

Bernard Jacob

*IFSTTAR, directeur technique*

Philippe Redoulez

*Setra, directeur général*

Jean-Yves Le Ven

*CETMEF, directeur*



## Pôles de compétitivité

Gérard Yahiaoui

*Movéo, président de la société Nexyad*

Georges Lammoglia

*Véhicules du futur, président*

Bernadette Rovire

*iDforCAR, sdirectrice générale*

Philippe Pinchon

*LUTB, directeur du pôle moteurs IFP*

Jean Verrier

*I-Trans, relations européennes*

Christian Balle

*System@tic Paris-Région, membre du bureau exécutif*

Philippe Deysine

*Novalog, directeur général*

Thierry Delarbre

*Advance City, directeur*

## Presse

Michel Hagège

*Revue Infrastructure et Mobilité, rédacteur en chef*

Robert Viennet

*Revue Transport public, rédacteur en chef*

Christophe Aubry

*Revue L'Auto Journal, rédacteur en chef adjoint*

## Associations

Michel Dubromel

*France nature environnement, responsable transport et mobilité durable*

Jean Sivardière

*FNAUT, président*

# Annexe 3 :

## présentation des présidents et vice-présidents des groupes opérationnels

### Groupe Opérationnel - Énergie et environnement

---

*secrétariat : ADEME*

*financements : ADEME, ANR, FUI, MEDDTL, OSEO*

#### Jean Delsey (Président)

Ingénieur ICPI et docteur ès sciences physiques de formation, Jean Delsey a rejoint l'Inrets en 1971 où il a occupé successivement le poste de directeur du laboratoire Énergie-Nuisances entre 1986 et 1999 et de directeur délégué en région Provence-Alpes-Côte d'Azur depuis 2002. Parallèlement à ses fonctions à l'Inrets, Jean Delsey a mené de nombreuses missions, notamment auprès du Ministère de la Recherche, de l'All (Agence pour l'Innovation Industrielle), l'ANR ou encore de l'OCDE. Il a présidé le groupe opérationnel « Véhicule propre et économe » du Predit 3.

#### Pierre Étienne Gautier (Vice-président)

Pierre-Etienne Gautier est directeur scientifique de la société Inexia depuis mars 2011, après avoir été directeur scientifique et technique à la direction de l'innovation et de la recherche de la SNCF. Pierre-Étienne Gautier est ingénieur ECP et docteur ingénieur en mécanique des sols-structures de formation. Il est membre du conseil scientifique de l'IFSTTAR, professeur de Mécanique des Structures à l'École Centrale de Paris et éditeur associé de la revue européenne d'acoustique *Acustica-Acta-Acustica*, depuis 2006.



## Laurence Rouil (Vice-président)

Ingénieur de l'École de mathématique et mécanique de Bordeaux et docteur en mathématiques appliquées, Laurence Rouil est, aujourd'hui, responsable du pôle « Modélisation environnementale et décision » à la direction des risques chroniques de l'Ineris (Institut national de l'environnement industriel et des risques) qu'elle avait intégré en 1998. Elle est, en outre, membre du conseil scientifique de l'ENPC et assume de nombreuses responsabilités européennes : programme EMEP CEE-ONU sur les pollutions transfrontières, programmes du PCRDT (GEMS, CITIZEN, MACC)...

## Groupe Opérationnel - Qualité et sécurité des systèmes de transport\_\_\_\_\_

*secrétariat : MEDDTL/DRI*

*financements : MEDDTL (DRI, DSCR, DGITM), ANR, FUI, OSEO*

## René Amalberti (Président)

Docteur en médecine et en psychologie des processus cognitifs, René Amalberti avait occupé, de 1992 à 1999, le poste de chef du département recherche au département de sciences cognitives, et ensuite celui de directeur adjoint, jusqu'en février 2008, à l'Institut de médecine aérospatiale des armées (IMASSA). Il est, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2008, conseiller Sécurité du Patient à la Haute Autorité de Santé et gestionnaire de risque au Sous-groupe MACSF (assurance médicale). René Amalberti a présidé le groupe opérationnel « Technologies pour la sécurité » du Predit 3.



## Frédéric Baverez (Vice-président)

Ingénieur civil des Mines de Paris de formation, Frédéric Baverez est directeur général adjoint en charge de la direction opérations, projets innovation, chez Kéolis et directeur général de FIA. Il avait, avant cela, été conseiller technique au cabinet du secrétaire d'État aux transports, de 1995 à 1997, et occupé divers postes de direction dans le Groupe Suez, entre 1997 et 2005.

## Tiana Delhome (Vice-présidente)

Successivement chef de projet au Centre de culture scientifique, technique et industrielle (CCSTI) de Grenoble, directrice d'une agence de consultation publique, et chef de laboratoire au LETI-CEA, Tiana Delhome est titulaire d'une maîtrise d'histoire, d'un DESS information, communication et nouvelles technologies, et d'un mastère entrepreneurs à l'École de Management de Grenoble. Au CEA-LETI, elle anime une équipe spécialisée dans l'innovation transdisciplinaire et l'usage des micro-nanotechnologies.

## Groupe Opérationnel - Mobilités dans les régions urbaines

---

*secrétariat : MEDDTL/DGITM*

*financements : MEDDTL, ANR, FUI*

## Francis Beaucire (Président)

Ancien élève de l'École Normale Supérieure (St-Cloud), agrégé de géographie, Francis Beaucire est professeur à l'Université Paris 1 ainsi qu'à l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il est, en outre, membre du conseil scientifique du PUCA/MEDDTL et directeur de la revue « Transports urbains – Mobilités, Réseaux, Territoires », publiée par le Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

## Stéphane Coppey (Vice-président)

Diplômé de l'École Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Caen, il a occupé plusieurs postes de responsabilité à la Compagnie générale d'automatisme-Alcatel (1985-1989), dans le groupe Egis (1990-1999), puis à la SNCF où il a été adjoint du directeur délégué TER à la SNCF, à Toulouse, de 2000 à 2007. Ancien président du syndicat mixte des transports en commun Tisséo, Stéphane Coppey est aujourd'hui conseiller communautaire du Grand Toulouse et chargé de mission auprès du vice président transport de la Région PACA.

## Patricia Varnaison-Revolle (Vice-présidente)

Ingénieur des TPE, expert transports et sécurité du MEDDTL, Patricia Varnaison Revolles est responsable du département Déplacements Durables au Certu depuis octobre 2006. Depuis 1986, dans différents organismes du réseau scientifique et technique du MEDDTL ainsi qu'au sein du Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), elle a exercé des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'expertise dans le domaine des déplacements et des transports collectifs.

## Groupe Opérationnel - Logistique et transport de marchandises \_\_\_\_\_

*secrétariat : MEDDTL/DRI*

*financements : MEDDTL, ADEME, FUI, ANR, OSEO*

## Olivier Maurel (Président)

Ingénieur de l'École supérieure d'informatique et mathématiques appliquées de Grenoble et docteur ingénieur en informatique, Olivier Maurel est, depuis 2006, directeur du Système d'Information et membre du comité de direction de la société Ilog. Il avait, avant cela, occupé

plusieurs postes de direction dont notamment celui de Directeur du système d'information à la SNCF fret, de 1999 à 2006. Depuis 2010 il est président du pôle de compétitivité Nov@log.

### Yves Ravalard (Vice-président)

Ingénieur ICAM et docteur ès sciences physiques, spécialiste des problèmes de dynamique rapide appliquée au crash des véhicules ferroviaires, automobiles et aéronautiques, Yves Ravalard enseigne le Génie mécanique à l'Université de Valenciennes.

Il est, également, directeur scientifique du pôle de compétitivité I-Trans.

### Nathalie Fabbe-Costes (Vice-présidente)

Ingénieur civil de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (1984), Docteur ès Sciences Économiques (1989) et Agrégée en Sciences de Gestion (1993), elle est actuellement directrice de recherche au CRET-LOG (Centre de REcherche sur le Transport et la LOGistique) et professeur en sciences de gestion à la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion Aix-Marseille II, où elle est notamment responsable du master « Management Logistique et Stratégie ». Elle a également été chargée de mission au Port autonome de Marseille de 1985 à 1988.

## Groupe Opérationnel - Compétitivité de l'industrie des transports

*secrétariat : MinEFI/DGCIS*

*financements : FUI, ADEME, OSEO*

### Guillaume Devauchelle (Président)

Directeur R & D du Groupe Valeo, qu'il a rejoint en 2000, Guillaume Devauchelle avait auparavant occupé les fonctions de directeur général adjoint et directeur R & D de la branche « Electronic & Connective Systems ».

Diplômé de l'École Centrale de Paris, Guillaume Devauchelle a fait toute sa

carrière dans l'équipement aéronautique et automobile. Il est, par ailleurs, vice-président des pôles de compétitivité Movéo et de la société des ingénieurs de l'automobile (SIA).

### xxxxxxxxxx (Vice-président)

en attente du remplacement de Claude Contet, Renault.

### Xavier Apolinarski (Vice-président)

Adjoint au directeur de l'institut CEA List, en charge des développements d'affaires et de la stratégie des programmes, cet ingénieur diplômé de l'École supérieure d'ingénieurs de Poitiers et titulaire d'un DEA de chimie, avait été auparavant, chargé de mission Transports Terrestres au sein du ministère de la Recherche (2001-2004). Xavier Apolinarski est également, aujourd'hui, vice-président de la thématique « Automobile et transport » du pôle de compétitivité System@tic. Il a été président du groupe opérationnel « Intégration des systèmes d'information et de communication » du Predit 3 de 2005 à 2007.

## Groupe Opérationnel - Politiques de transport

---

*secrétariat : MEDDTL/DRI*

*Financements : MEDDTL, ADEME*

### Yves Crozet (Président)

Professeur agrégé de sciences économiques à l'Université et à l'IEP de Lyon, responsable du master professionnel « transport et logistique industrielle et commerciale » (depuis 2004) et membre du conseil scientifique de l'Université de Lyon 2 (depuis 2007), Yves Crozet a également dirigé le Laboratoire d'économie des transports (Let) de 1997 à 2007. Il a présidé le groupe opérationnel « Mobilité, territoire et développement durable » du Predit 3.

## Claude Arnaud (Vice-président)

Claude Arnaud est, depuis juillet 2008, directeur régional délégué de la Région Méditerranée de Veolia Transport, après avoir occupé le poste de directeur de la recherche dans cette même entreprise. Il a également présidé le groupe opérationnel « Services de mobilité » du Predit 3.

## Véronique Wallon (Vice-présidente)

Agrégée de mathématiques (1977) et diplômée de l'ENA (1987), Véronique Wallon est directrice de la stratégie et du développement durable à Réseau ferré de France, depuis 2006. Avant de rejoindre RFF en 2003, elle avait occupé plusieurs postes de responsabilité au Ministère de l'emploi et de la solidarité (1995-2000), au cabinet du ministre de la fonction publique et de la réforme de l'État (2000-2002) ainsi qu'à l'Institut Pasteur (2002-2003).

