

## Fiche synthétique – Matthieu Schorung

### Cursus universitaire

- 2020 Qualification aux fonctions de Maître de conférences – sections 23 et 24
- 2019 Thèse de doctorat, préparée à l'UMR-T 9403 LVMT (Université Gustave Eiffel) sous la direction de Pierre Zembri : Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain
- 2014 Master de géographie (Géoprisme-Science des Territoires), Université Paris I Panthéon-Sorbonne
- 2012 Master d'histoire (Centre de recherches d'histoire nord-américaine), Université Paris I Panthéon-Sorbonne

### Parcours professionnel

- Depuis janvier 2021 : Post-doctorant au sein de la Chaire Logistics City, laboratoire SPLOTT (Université Gustave Eiffel) – Enseignant vacataire à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, à Sorbonne-Université et au CNAM.
- 2019-2020 : Post-doctorant au sein de la Chaire Aménager le Grand Paris, rattachée à l'Ecole d'Urbanisme de Paris (Université Gustave Eiffel)
- 2019 : Ingénieur de recherche au sein de la Chaire NAEM (Nouvelles approches économiques des mobilités) au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport
- 2017-2019 : Attaché temporaire d'Enseignement et de Recherche en Géographie à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée
- 2014-2017 : Allocataire d'un contrat doctoral (LVMT) et moniteur de géographie, UFR SHS, Université Paris-Est

### Activités pédagogiques

- Enseignements : Licence, Master 1 et 2 recherche, Préparation aux concours de l'enseignement (CAPES) à hauteur de plus de **1270h** depuis 2015
- Encadrement/Co-encadrement de stages de recherche de L3 et de mémoires de M1 et de M2

### Activités de recherche en cours

- Membre de la Chaire Logistics City, dirigée par Laetitia Dablanç (Université Gustave Eiffel) (2021-)
- Membre de la Chaire NAEM – Nouvelles Approches Economiques des Mobilités), financée par la SNCF et coordonnée par Pierre Zembri et Philippe Poinçot (LVMT) (2017-2019)

### Production scientifique

- 8 articles parus dans des revues à comité de lecture (dont 6 comme auteur unique)
- 7 articles déposés, en processus d'évaluation ou de publication
- 1 chapitre dans un ouvrage collectif / 1 rapport de recherche

### Principales responsabilités collectives

- Membre du jury de l'ENS Lyon (épreuve écrite de géographie) - 2022
- Participation à la construction d'un réseau de recherche rassemblant les chercheur.es et enseignant.es-chercheur.es francophones travaillant sur les villes nord-américaines (réseau EUNA)
- Membre du comité d'organisation d'une session lors du colloque extraordinaire de l'UGI (Union Géographique Internationale) en juillet 2022
- Membre du comité d'organisation de six colloques nationaux (dont 3 pour le réseau EUNA à Nanterre, 2017-2019 ; dont un webinaire en décembre 2020 sur les villes nord-américaines sous l'ère Trump ; dont un colloque national à Nanterre sur les crises dans les villes nord-américaines en décembre 2021)

## SOMMAIRE

Fiche synthétique – Matthieu Schorung .....	1
1 - Curriculum Vitae.....	3
2 - Activités pédagogiques .....	6
2.1. Synthèse des enseignements .....	6
2.2 - Responsabilités pédagogiques .....	8
3 - Activités de recherche.....	11
3.1 - Thèse de doctorat.....	11
3.2 – Contrat de post-doctorat 1 (2019-2020) .....	17
3.3 – Contrat de post-doctorat 2 (Janvier 2021-Automne 2023).....	21
3.4 - Autres activités de recherche : communication, valorisation et réseaux de recherche .....	24
3.5 – Travaux et articles.....	27
3.6 – Activités d’animation de la recherche .....	30
4 - Activités administratives et collectives .....	34

## 1 - Curriculum Vitae

### **Matthieu Schorung**

Né le 2 décembre 1989 à Paris  
Nationalité française  
9 rue Véronèse  
75013 Paris  
Tél : +33 6 08 84 48 13  
[matthieu.schorung@gmail.com](mailto:matthieu.schorung@gmail.com)

#### **Post-doctorant – Chaire Logistics City – Université Gustave Eiffel**

**Membre du laboratoire SPLOTT (Systèmes productifs, Logistique, Organisation des Transports et Travail)**

**Chercheur associé à l'UMR LVMT (Laboratoire Ville, Mobilité, Transport)**

**Docteur en Géographie et Aménagement, Université Paris-Est (2019)**

**Qualifié aux sections 23 (n° 20223308066) et 24 du CNU (n° 20224308066)**

#### **Poste actuel**

**Janvier 2021-Automne 2023 : Post-doctorant auprès de la Chaire Logistics City (Université Gustave Eiffel)**

- Ce post-doc est placé sous la responsabilité scientifique de Laetitia Dablanc (Directrice de Recherches, Université Gustave Eiffel) sur les mobilités du e-commerce, la distribution spatiale des entrepôts logistiques et les nouvelles tendances de l'immobilier logistique urbain.
- Co-gestion de la Chaire de recherche : suivi budgétaire, animation de l'équipe de stagiaires et d'étudiants de M2, relations avec les partenaires privés-mécènes (Sogaris, Poste Immo, Geopost) et les partenaires publics (Région Ile-de-France)

#### **Formation universitaire**

**2014-2019 : Doctorat de Géographie, Université Paris-Est, UMR LVMT**

- Thèse de doctorat sous la direction de Pierre Zembri (Université Paris-Est) : « Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain »

**2012-2014 : Master de Géographie, Géoprisme Science des Territoires, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne**

- Mémoire sous la direction d'Anne Bretagnolle (Université Paris 1) : « Le projet de ligne à grande vitesse dans la région des Cascades : approche incrémentale, gouvernance, appropriation politique et culturelle » (mention Bien)

**2010-2012 : Master d'Histoire, Centre de recherches d'histoire nord-américaine (CRHNA), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne**

- Mémoire sous la direction d'Annick Foucrier (Paris 1) : « Travaux publics, pratiques politiques et transformation de l'espace urbain, l'exemple de Baltimore de 1872 à 1904 » (mention Très Bien)

**2007-2010 : Licence d'Histoire (parcours Histoire-Géographie), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (mention Bien)**

**2007 : Baccalauréat L, spécialité Anglais (mention Très Bien), Lycée Eugène Ionesco, Issy-les-Moulineaux**

#### **Expériences professionnelles**

**Depuis septembre 2021 : Interventions en tant qu'enseignant- vacataire au CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers), Licence professionnelle**

**Depuis septembre 2020 : Enseignant- vacataire à Sorbonne-Université, Master TLTE (M1 et M2) et Licence de Géographie et Aménagement ; Enseignant- vacataire à l'Ecole d'Urbanisme de Paris (Université Gustave Eiffel)**

**Novembre 2019-Décembre 2020 : Post-doctorant auprès de la Chaire Aménager le Grand Paris**, rattaché à l'Ecole d'Urbanisme de Paris (Université Gustave Eiffel)

- Ce post-doc était placé sous la responsabilité scientifique de Caroline Gallez (Directrice de Recherches, Université Gustave Eiffel). Il a eu pour sujet : « Anticiper et préparer l'arrivée du réseau. Une analyse des dispositifs de coordination urbanisme-transport autour des gares du Grand Paris ».

**Septembre 2019-Janvier 2020 : Vacataire à l'Université Gustave Eiffel**, rattaché à l'UFR SHS et à l'Ecole d'Urbanisme de Paris

**Septembre 2019-Octobre 2019 : Ingénieur de recherche au sein de la Chaire NAEM** (Nouvelles approches économiques des mobilités) au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport

- Contribution à l'organisation d'une journée d'études sur les petites lignes ferroviaires
- Participation à l'animation de la Chaire et à un travail d'exploration de la littérature scientifique sur la représentation de l'évolution des réseaux par des SIG

**2014-2019 : Doctorat en Géographie** au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (UMR-T 9403) à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Ecole doctorale Ville Transport Territoire (ED-528)

- Thèse de doctorat sous la direction de Pierre Zembri intitulée « Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain » (soutenue le 2 juillet 2019)

**2017-2019 : Attaché temporaire d'Enseignement et de Recherche en Géographie** à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, rattachée à l'UFR de Sciences humaines et sociales et au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport

- Enseignements (CM et TD) en Licence de Géographie, parcours Géographie sociale et culturelle et parcours Etudes urbaines (géographie urbaine, milieux et peuplement, mondialisation, sémiologie et cartographie, géographie économique, aménagement des territoires européens, initiation au droit de l'urbanisme)
- Enseignements (CM) en Master MEEF 1<sup>ère</sup> année (Question : Les espaces du tourisme et des loisirs)
- Activités de recherche au sein du LVMT : travail de thèse, participation aux activités de l'axe 2 du laboratoire

**2015-2017 : Moniteur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée**, rattaché à l'UFR SHS (UPEM)

- Enseignements (CM et TD) en Licence de Géographie, parcours Géographie sociale et culturelle (géographie urbaine, géographie des mobilités, géographie régionale, sémiologie et cartographie, mondialisation)
- Enseignements (CM et interrogations orales) en Master MEEF 1<sup>ère</sup> année (Question : Mers et océans)

**2014-2015 : Vacataire à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée**, rattaché à l'UFR SHS (UPEM)

- Enseignement (TD) en Géographie des mobilités

### Thèmes de recherche et terrains

- Géographie des transports et des mobilités ; aménagement des lieux de transport ; environnement
- Géographie urbaine ; aménagement et urbanisme dans les aires métropolitaines polycentriques
- Logistique ; Planification des projets d'aménagement ; Analyse des politiques publiques
- Terrains : Etats-Unis, France, Europe

### Compétences

**Langue** : Anglais parlé, lu et écrit couramment (niveau C1 du cadre européen commun de référence)

**Traitement de texte** : Microsoft Office (Word, Excel, PowerPoint, Publisher)

**Cartographie et travail d'image** : Cartographie assistée par ordinateur (Adobe Illustrator, Inkscape, Philcarto) et SIG (QGIS)

**Méthodes de recherche** : entretiens, questionnaires, observation directe et participante, analyse de corpus textuels et iconographiques, analyse d'enquêtes et de bases de données, représentation cartographique des données

### Expériences administratives

- Représentant des doctorants au sein du conseil de laboratoire (année 2014-2015) ;
- Représentant des doctorants au sein du conseil de l'Ecole doctorale VTT (années 2016-2017, 2017-2018) ;
- Co-organisateur du séminaire trimestriel du laboratoire LVMT (année 2015-2016) ;
- Membre élu de la Commission de la Recherche de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (collège Usagers) (2015-2019) ;
- Membre élu de la Commission de discipline de l'UPEM (collège Usagers) (2015-2019).
- Membre du jury de l'ENS Lyon (épreuve écrite de géographie) (2022-)
- Secrétaire de la Commission des Transports, de la Logistique et des Mobilités du CNFG (Comité National Français de Géographie) (2022-)

### **Passions et sports pratiqués**

- Marches urbaines, cinéma, lecture (œuvre de Charles Dickens, romans policiers, BD, fantastique).
- Natation, randonnée.

## 2 - Activités pédagogiques

### 2.1. Synthèse des enseignements

**Depuis 2015**, j'ai pu m'investir dans une large palette d'enseignements, et acquérir une polyvalence réelle, répartie sur un **grand nombre de niveaux** (tableau 1). Ils représentent **1284,5 heures** d'enseignement. Ces enseignements ont été effectués dans le cadre de deux ans de monitorat et deux années d'ATER à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée et de vacances à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, à l'UFR de Sciences Humaines et Sociales de l'Université Gustave Eiffel et à Sorbonne-Université (UFR de géographie et master Transports, Logistiques, Territoires & Environnements). **Depuis 2020**, mes engagements en tant qu'enseignant vacataire au sein du master TLTE (Transport, Logistique, Territoires, Environnement) de Sorbonne-Université et du master Urbanisme-Aménagement de l'Ecole d'Urbanisme de Paris m'ont permis de renforcer significativement mon expérience d'enseignement en transport, logistique, mobilités et aménagement du territoire. Au cours des deux dernières années **2021-2022, 2022-2023**, j'ai pu également donné des cours dans des formations professionnalisantes (licence professionnelle en logistique du CNAM).

**Tableau 1 – Synthèse des enseignements (inclus l'ensemble des enseignements 2022-2023)**

Niveau	CM et bloc CM/TD (heures équivalent TD)	TD (heures équivalent TD)
1 <sup>ère</sup> année de Licence	13,5	96
2 <sup>ème</sup> année de Licence	54	168
3 <sup>ème</sup> année de Licence	349,5	96
1 <sup>ère</sup> année de Master	394,5	/
2 <sup>ème</sup> année de Master	51	/
Préparation concours	39,5	/
Ecole d'ingénieur (EIVP)	12,5	5
Sous-total	914,5	365
<b>TOTAL</b>	<b>1279,5</b>	

Les **publics d'étudiants** auxquels j'ai enseigné relèvent de formations **variées**, tant **par l'origine géographique et sociale que par le profil disciplinaire**. Ils m'ont permis de porter une attention particulière aux pratiques pédagogiques d'enseignement à des étudiant.es ne venant pas nécessairement de filières générales.

**Tableau 2 – Détail des enseignements (en rouge les enseignements relatifs aux transports-mobilités et à la logistique)**

Niveau et discipline	Période	Formation	Intitulé du cours	Effectif par cours	Heures (ETD)
Master 2 Transport-Mobilités	2022-2023	M2 TM EUP	Transports, Territoires, Aménagement (CM)	25	22
Master 2 Transport-Logistique	2022-2023	M2 TLTE Sorbonne-Université	Transports exceptionnels et hors-normes (CM)	30	14
Master 2 Transport-Mobilités	2021-2022	M2 TM EUP	Transports, Territoires, Aménagement (CM)	25	22
Master 2 Transport-Logistique	2021-2022	M2 TLTE Sorbonne-Université	Transports exceptionnels et hors-normes (CM)	30	15
Master 1 Transport-Logistique	2022-2023	M1 TLTE Sorbonne-Université	Acteurs et dynamiques de la logistique et de la mobilité (CM)	25	36
Master 1 Transport-Logistique	2022-2023	M1 TLTE Sorbonne-Université	Aménager la ville : logistique urbaine et déplacements de personnes (CM)	25	26,5

Master 1 Transport-Logistique	2022-2023	M1 TLTE Sorbonne-Université	Transport et environnement (CM)	25	5
Master 1 Transport-Logistique	2022-2023	M1 TLTE Sorbonne-Université	Logistique urbaine (CM)	25	31,5
Master 1 Urbanisme-Aménagement	2022-2023	M1 de l'Ecole d'Urbanisme de Paris	Transports et réseaux (CM)	70	36
Master 1 Transport-Logistique	2021-2022	M1 TLTE Sorbonne-Université	Acteurs et dynamiques de la logistique et de la mobilité (CM)	25	39
Master 1 Transport-Logistique	2021-2022	M1 TLTE Sorbonne-Université	Aménager la ville : logistique urbaine et déplacements de personnes (CM)	25	24
Master 1 Transport-Logistique	2020-2021	M1 TLTE Sorbonne-Université	Aménager la ville : logistique urbaine et déplacements de personnes (CM)	25	33
Master 1 Urbanisme-Aménagement	2021-2022	M1 de l'Ecole d'Urbanisme de Paris	Transports et réseaux (CM)	60	36
Master 1 Urbanisme-Aménagement	2020-2021	M1 de l'Ecole d'Urbanisme de Paris	Transports et réseaux (CM)	60	36
Master 1 Urbanisme-Aménagement	2019-2020	M1 de l'Ecole d'Urbanisme de Paris	Transports et réseaux (CM)	85	15,5
Master 1 Urbanisme-Aménagement	2019-2020	M1 de l'Ecole d'Urbanisme de Paris	Cadres institutionnels, juridiques et financiers des collectivités (CM)	30	15
Prépa concours Géographie	2018-2019	MEEF (Prépa CAPES)	Espaces du tourisme et des loisirs (CM)	25	9
Prépa concours Géographie	2017-2018	MEEF (Prépa CAPES)	Espaces du tourisme et des loisirs (CM)	25	9
Prépa concours Géographie	2016-2017	MEEF (Prépa CAPES)	Mers et Océans (CM)	25	13,5
Prépa concours Géographie	2016-2017	MEEF (Prépa CAPES)	Colles de CAPES	/	8
Troisième année – Cycle école d'ingénieur	2021-2022	Ecole d'Ingénieurs de la Ville de Paris (EIVP)	Innovations en fret urbain (cours et encadrement de travaux collectifs)	25	17,5
L3 Aménagement	2022-2023	L3 Etudes Urbaines (Univ. Eiffel)	Urbanisme comparé	25	3
L3 Aménagement	2022-2023	L3 Etudes Urbaines (Univ. Eiffel)	Atelier d'urbanisme	10	60
L3 Aménagement	2022-2023	L3 Géographie-Aménagement (Sorbonne-Université)	Transports, mobilités, territoires (CM)	120	19,5
L3 Professionnelle Logistique urbaine	2022-2023	Licence pro CNAM	Logistique urbaine (2 séances)	10	9
L3 Professionnelle Logistique	2021-2022	Licence pro CNAM	Logistics overseas	10	30
L3 Aménagement	2021-2022	L3 Géographie-Aménagement (Sorbonne-Université)	Transports, mobilités, territoires (CM)	120	19,5
L3 Aménagement	2020-2021	L3 Etudes Urbaines (Univ. Eiffel)	Urbanisme comparé	25	18
L3 Aménagement	2020-2021	L3 Géographie-Aménagement (Sorbonne-Université)	Transports, mobilités, territoires (CM)	100	19,5
L3 Aménagement/Environnement	2019-2020	L3 Etudes Urbaines	Acteurs et enjeux de l'aménagement urbain durable (CM)	45	45
L3 Aménagement/Environnement	2019-2020	L3 Etudes Urbaines	Aménager les territoires européens (bloc CM/TD)	50	42
L3 Aménagement/Urbanisme	2018-2019	L3 Etudes Urbaines	Initiation au droit de l'urbanisme (bloc CM/TD)	30	33
L3 Géographie	2018-2019	L3 Etudes Urbaines	Géographie économique (CM)	45	27
L3 Géographie	2018-2019	L3 Etudes Urbaines	Géographie économique (TD)	20	18
L3 Aménagement/Environnement	2018-2019	L3 Géographie sociale et culturelle	Aménager les territoires européens (bloc CM/TD)	50	42

L3 Aménagement/Environnement	2017- 2018	L3 Géographie sociale et culturelle	<b>Aménager les territoires européens (bloc CM/TD)</b>	50	42
L3 Géographie	2014- 2015	L3 Géographie sociale et culturelle	<b>Géographie des mobilités (TD)</b>	30	18
L2 Géographie	2018- 2019	L2 Géographie	<b>Mondialisation (CM)</b>	120	27
L2 Géographie	2018- 2019	L2 Géographie	<b>Mondialisation (TD)</b>	30	24
L2 Géographie	2018- 2019	L2 Géographie	<b>Sémiologie-Cartographie (TD)</b>	20	18
L2 Géographie	2017- 2018	L2 Géographie	<b>Mondialisation (CM)</b>	120	27
L2 Géographie	2017- 2018	L2 Géographie	<b>Mondialisation (TD)</b>	30	48
L2 Géographie	2017- 2018	L2 Géographie	<b>Sémiologie-Cartographie (TD)</b>	20	18
L2 Géographie	2016- 2017	L2 Géographie	<b>Mondialisation (TD)</b>	30	24
L2 Géographie	2016- 2017	L2 Géographie	<b>Sémiologie-Cartographie (TD)</b>	20	18
L2 Géographie	2015- 2016	L2 Géographie	<b>Sémiologie-Cartographie (TD)</b>	20	18
L1 Géographie/Environnement	2017- 2018	L1 Histoire, Géographie, Sociologie	<b>Approche géographique – Milieux et peuplement (TD)</b>	30	24
L1 Géographie	2016- 2017	L1 Histoire, Géographie, Sociologie	<b>Approche géographique – Géographie urbaine (TD)</b>	30	24
L1 Géographie	2016- 2017	L1 Histoire, Géographie, Sociologie	<b>Géographie extra- européenne/régionale (CM)</b>	250	9
L1 Géographie	2015- 2016	L1 Histoire, Géographie, Sociologie	<b>Approche géographique – Géographie urbaine (TD)</b>	30	48
L1 Géographie	2015- 2016	L1 Histoire, Géographie, Sociologie	<b>Géographie extra- européenne/régionale (CM)</b>	250	4,5
<b>TOTAL</b>					<b>1279,5</b>

## 2.2 - Responsabilités pédagogiques

### Responsabilité d'Unités d'Enseignement obligatoires

- UE « Mondialisation et inégalités » de la 2<sup>ème</sup> année de licence de géographie (de l'année 2017-2018 à l'année 2018-2019) ;
- UE « Aménager les territoires européens » de la 3<sup>ème</sup> année de licence de géographie, parcours Géographie sociale et culturelle (de l'année 2017-2018 à l'année 2019-2020) ;
- UE « Géographie économique » de la 3<sup>ème</sup> année de licence de géographie, parcours Géographie sociale et culturelle (année 2018-2019) ;
- UE « Initiation au droit de l'urbanisme » de la 3<sup>ème</sup> année de licence de géographie, parcours Etudes urbaines (année 2018-2019) ;
- UE « Acteurs et enjeux de l'aménagement urbain durable » de la 3<sup>ème</sup> année de licence de géographie, parcours Etudes Urbaines (année 2019-2020).
- UE « Urbanisme Comparé » de la 3<sup>ème</sup> année de licence de géographie, parcours Etudes Urbaines (année 2020-2021).
- UE « Transports, Territoires, Aménagement » du Master 2 TM de l'Ecole d'Urbanisme de Paris (années 2021-2023) – co-responsabilité avec Vaclav Stransky (UPEC)
- UE « Approches socio-techniques : transports et réseaux » de la 1<sup>ère</sup> année de master Urbanisme et Aménagement de l'Ecole d'Urbanisme de Paris (années 2020-2023).
- UE « Acteurs et dynamiques des marchés de la logistique et de la mobilité », M1 TLTE, Sorbonne-Université (années 2020-2023).
- UE « Aménagement la ville par les transports et la logistique », M1 TLTE, Sorbonne-Université (années 2020-2023).
- UE « Logistique urbaine », M1 TLTE, Sorbonne-Université (année 2022-2023).



### Encadrement et suivi des étudiants

- Orientation et suivi de parcours d'étudiant.es (séminaires, points individuels) (2017-2023)
- **Encadrement de stages de L3** (2019-2020) sur les reconversions d'infrastructures abandonnées
- **Organisation de séminaires sur la réalisation des mémoires de recherche**
- **Participation à l'organisation du voyage d'études** de mars 2022 des M1 TLTE (Sorbonne-Université) à Perpignan et à Barcelone (4 jours – groupe de 25 étudiants)
- **Participation à l'encadrement et l'organisation du voyage d'études** de mars 2023 des M1 TLTE (Sorbonne-Université) à Anvers (3 jours – groupe de 25 étudiants) et du voyage d'études des M2 TLTE (Sorbonne-Université) à Chicago (8 jours – groupe de 30 étudiants).

### Encadrement de stages et de mémoires

- **2019-2020 : Co-encadrement** de mémoires de Master 1 (Master 1 Urbanisme et Aménagement de l'Ecole d'Urbanisme de Paris et Master EST Université Gustave Eiffel) – **5 mémoires** :
  - La coordination urbanisme-transport et les quartiers de la rénovation urbaine : le cas de la gare de La Courneuve-Carrefour des Six Routes (Co-encadrement avec Pierre Zembri, PR Université Gustave Eiffel)
  - Gares du Grand Paris Express et APUI (Appel à Projet Innovant) : une comparaison des gares de Vitry-Les Ardoines et du Antonypole (Co-encadrement avec Daniel Béhar, PR Ecole d'Urbanisme de Paris)
  - La coordination urbanisme-transport et les projets XXL dans le Grand Paris : une comparaison des projets de gares du Parc des Expositions et des Agnettes (Co-encadrement avec Pierre Zembri, PR Université Gustave Eiffel)
  - Le projet de quartier de gare de Philadelphia 30th Street Station : un projet d'aménagement dans le contexte d'une ville en décroissance (Co-encadrement avec Pierre Zembri, PR Université Gustave Eiffel)
  - Le développement des activités créatives et culturelles en contexte métropolitain : le cas du sud de Saint-Denis et du Grand Paris (Co-encadrement avec Matthieu Delage, MCF Université Gustave Eiffel)
- **2020-2021 : Co-encadrement**, avec un EC titulaire, de mémoires de Master 1 (Master 1 Urbanisme et Aménagement de l'Ecole d'Urbanisme de Paris et Master EST Université Gustave Eiffel) – **3 mémoires** :
  - L'aménagement des quartiers de gare autour du BART : vers un remodelage de la suburbia de la baie de San Francisco ? (Co-encadrement avec Pierre Zembri, PR Université Gustave Eiffel)
  - Le réseau ferroviaire portugais dans le contexte du corridor européen atlantique (Co-encadrement avec Pierre Zembri, PR Université Gustave Eiffel)
  - Aménager les quartiers de gare dans le grand périurbain francilien (Co-encadrement avec Sophie Moreau, MCF Université Gustave Eiffel)
- **2020-2021 : Encadrement en tant que directeur de mémoire** de Master 2 (Master TLTE, Sorbonne-Université) – **6 mémoires** :
  - Etude sur la soutenabilité économique et environnementale de la sustentation électromagnétique
  - Le potentiel de report modal dans l'Essonne. Le cas de la gare routière de Massy-Palaiseau
  - Les stratégies des grands opérateurs de fret aérien pendant la Covid-19
  - Les potentialités de report modal vers le ferroviaire dans un arrière-pays maritime : le cas HAROPA
  - L'optimisation des flux de livraison en centre-ville : le cas de Nantes
  - La place du bus dans le grand francilien périurbain
- **2020-2021 : Encadrement de stages de M2 dans le cadre de la Chaire Logistics City** (Université Gustave Eiffel) – **2 stages** :
  - La logistique urbaine dans la petite couronne francilienne : le cas du territoire Grand Paris Seine Ouest
  - Modèles économiques de l'immobilier de la logistique urbaine
- **2021-2022 : Encadrement en tant que directeur de mémoire** de Master 2 (Master TLTE, Sorbonne-Université) – **7 mémoires** :
  - Les nouveaux enjeux de la supply chain humanitaire d'urgence

- Analyse de la supply chain et des impacts territoriaux à travers les nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative, BRI) : le transport ferroviaire depuis la Chine jusqu'en Europe à travers l'Eurasie
- La distribution et le traitement des produits de luxe dans le monde cosmétique
- Les évolutions de l'organisation de la conduite opérationnelle pour la réalisation du projet du Grand Paris Express par la Société du Grand Paris
- Le transport de marchandise par dirigeable : Utopie ou mode de transport durable ?
- Les innovations dans le fret urbain et le potentiel de report modal pour le transport urbain de marchandises
- Le quick commerce : organisation du secteur et analyse des impacts socio-spatiaux
  
- **2021-2022 : Encadrement de stages de M2 à l'École d'Urbanisme de Paris dans le cadre de la Chaire Logistics City (Université Gustave Eiffel) – 3 stages :**
  - Planification régionale, régulation publique de la logistique : quels outils, quelles pratiques ?
  - Approfondir le concept de « Freight Landscape » : caractériser la structure socio-économique d'une ville par la logistique et le fret
  - Caractériser et cartographier les impacts des nouveaux espaces logistiques urbains
  
- **2022-2023 : Encadrement de stages de Master dans le cadre de la Chaire Logistics City (Université Gustave Eiffel) – 2 stages :**
  - Immobilier logistique urbain et projets d'aménagement : comment faire revenir la logistique en ville ?
  - Le recyclage d'espaces vacants ou sous-utilisés pour la logistique urbaine
  
- **2022-2023 : Encadrement en tant que directeur de mémoire de Master 2 (Master TLTE, Sorbonne-Université) – 12 mémoires :**
  - Les enjeux de l'ouverture à la concurrence du rail en France
  - La géographie du cobalt à travers le monde et cas d'étude sur le Congo
  - La région Bretagne dans l'économie maritime française
  - La relance des trains de nuit en France
  - Le renouveau du fret ferroviaire en France et les expériences de report modal
  - Le développement de l'offre portuaire dans la région d'Agadir
  - La cyclo-logistique dans le Grand Paris
  - Le *low cost* aérien et les paradoxes d'un modèle
  - L'évolution du modèle économique du *low cost* aérien face à la concurrence du train
  - L'automatisation dans le transport aérien
  - La logistique des œuvres d'art
  - La problématique du recyclage dans la supply chain contemporaine

## 3 - Activités de recherche

### 3.1 - Thèse de doctorat

Sous la direction de Pierre ZEMBRI (Professeur des universités, Université Gustave Eiffel)

Université Paris-Est, UMR-T LVMT (Laboratoire Ville, Mobilité, Transport)

**Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain.**

*Jury* : tableau 3 ci-dessous.

**Tableau 3 – Membres du jury de soutenance de thèse et leur rattachement disciplinaire**

Nom du membre du jury	Statut	Poste actuel
<b>Pierre Zembri</b>	Directeur de thèse	Professeur des Universités en Géographie et en Aménagement-Urbanisme, Université Gustave Eiffel
<b>Valérie Facchinetti-Mannone</b>	Rapporteure	Maître de Conférences HDR en Géographie, Université de Besançon Franche-Comté
<b>Sonia Lehman-Frisch</b>	Rapporteure	Professeure des Universités en Géographie, Université Paris Nanterre
<b>Caroline Gallez</b>	Examinatrice	Directrice de Recherches, Université Gustave Eiffel
<b>Christian Montes</b>	Examinateur	Professeur des Universités en Géographie, Université Lyon 2 Lumière
<b>Jean Varlet</b>	Examinateur (président du jury)	Professeur des Universités en Géographie, Université de Savoie

#### *Objet de recherche*

Cette recherche a pour objet le **transport ferroviaire interurbain de passagers aux États-Unis** dans une double acception : les services ferroviaires classiques d'Amtrak et les projets de grande vitesse ferroviaire. Le transport ferroviaire de passagers est d'abord un objet technique mais cette recherche le traite comme un **objet géographique** à part entière qui renvoie à des **jeux d'échelles complexes** – entre les échelles nationale, suprarégionale, régionale, métropolitaine et locale – et à des **territorialités diverses** – l'insertion de ce mode dans un corridor, son rôle dans les mobilités d'une région, l'inscription du réseau et des nœuds du réseau dans le tissu urbain. L'originalité de la recherche repose sur son **approche multiscale** avec un aller-retour continu entre les différentes échelles d'analyse et sur son ambition d'analyser la **territorialisation des politiques** en faveur du mode ferroviaire interurbain.

#### *Terrains*

La troisième partie de la thèse, s'intéressant à la territorialisation des politiques ferroviaires, est construite à partir de trois études de cas : la région de la baie de San Francisco, le corridor des Cascades et la région du sud-est et du centre de la Floride.

La **première étude de cas** est le corridor du Nord-Ouest qui s'inscrit dans la **région des Cascades**, s'étendant de **Portland** (Oregon) à **Vancouver** (Colombie-Britannique au Canada) en passant par **Seattle** (Washington). Il s'agit d'étudier un exemple de service ferroviaire exploité par Amtrak qui a bénéficié d'un programme d'investissements dans le cadre de l'« *Obamarail* ». Cette étude de cas s'inscrit dans le contexte géographique d'une région en forte croissance soutenue d'abord par l'aire métropolitaine de Seattle et qui porte depuis longtemps des politiques avancées en matière de développement et de mobilités durables et en matière d'aménagement urbain qui favorisent la densification et la participation des citoyens dans la fabrique de la ville.

La **deuxième étude de cas** est la région de la **baie de San Francisco** allant de **San Jose** à **San Francisco**. Cette partie ouest de la baie est marquée par un maillage dense de transports régionaux

(Caltrain, BART) et urbains dans lequel devrait s'inscrire la ligne à grande vitesse. La baie de San Francisco, soumise à une croissance urbaine et économique soutenue, est à l'heure actuelle l'une des régions métropolitaines les plus dynamiques des États-Unis, fortement marquée par la congestion autoroutière et l'augmentation des déplacements domicile-travail (en temps et en distance). La baie de San Francisco est également un territoire symbole des évolutions institutionnelles contemporaines étatsuniennes : éclatement institutionnel (qui touche aussi les autorités de transport dans ce cas), enchevêtrement des compétences, montée en puissance d'autorités intermédiaires (Metropolitan Transportation Commission par exemple).

La **troisième étude de cas** est le projet ferroviaire privé Brightline dans la **région sud-est et centre de l'État de Floride**. Il s'agit d'analyser un exemple de projet privé – par le financement, par le portage et par l'exploitation – qui tend à démontrer un réengagement du secteur privé dans le transport ferroviaire interurbain de passagers. Ce nouveau service Brightline à vitesse élevée s'appuie en grande partie sur une infrastructure existante. Il s'inscrit dans une région marquée par une domination écrasante de la voiture individuelle dans les déplacements pendulaires et dans les déplacements occasionnels, mais qui a rejeté à deux reprises l'implantation de la grande vitesse ferroviaire.

#### *Problématique et hypothèses de recherche*

Cette recherche, qui s'intéresse au renouvellement en cours des politiques concernant le transport ferroviaire de passagers, souhaite apporter des éléments de réponse à **deux questionnements principaux**. Le **premier** porte sur l'appropriation ou la réappropriation de ce mode par les acteurs du transport. Comment sont construites et mises en œuvre les politiques ferroviaires du gouvernement fédéral, des États fédérés et d'Amtrak ? De quelle manière sont considérés les enjeux politiques, économiques et territoriaux du transport ferroviaire replacés dans le contexte global des transports aux États-Unis ? Comment les divers acteurs appréhendent-ils les conflictualités institutionnelles, alimentées par des raisons budgétaires, législatives ou relevant des pratiques politiques, autour du train ? Le **second** porte sur l'ancrage territorial et sur le processus de territorialisation des politiques ferroviaires dans le contexte d'un État fédéral dans lequel les États fédérés et les acteurs locaux élaborent leurs propres pratiques et leurs propres modes d'action publique suivant des considérations politiques et économiques qui dépendent peu de contexte national. Quels sont les facteurs qui favorisent et contraignent l'émergence de nouvelles politiques ferroviaires ? Comment sont élaborées les articulations et la nécessaire coordination entre projet ferroviaire interurbain, réseaux de transports régionaux et urbains et politique de développement des transports collectifs ? De quelle manière les acteurs locaux et les opérateurs de transport considèrent-ils l'ancrage métropolitain des projets ferroviaires à travers les gares et les quartiers de gare ?

Plusieurs **hypothèses** principales guident cette recherche.

- La **première hypothèse** posée est celle de l'**émergence d'une politique en faveur de la grande vitesse ferroviaire (GVF) portée par une coalescence d'acteurs publics et/ou privés et non par la définition d'un schéma national de développement de la grande vitesse ferroviaire**.

- La **seconde hypothèse** retenue est celle d'un **changement de paradigme politique qui contribue à l'émergence et à la mise en œuvre de politiques favorables au transport ferroviaire de passagers**.

- La **troisième hypothèse** est celle de l'**émergence d'une politique originale en faveur de la grande vitesse ferroviaire**. L'implantation de la grande vitesse aux États-Unis se concrétise sur un schéma de développement qui se détourne du paradigme de la vitesse et de l'objectif traditionnel de construire un réseau à grande vitesse *stricto sensu* au détriment du réseau existant et des équilibres budgétaires et économiques. Cette politique originale, au-delà de l'**hybridation des modalités techniques des corridors et de la cohabitation de services ferroviaires différents**, repose également sur l'**importante des stratégies régionalisées**.

- La **dernière hypothèse** posée est que **la conception de ce mode reposant sur un nombre restreint de corridors, l'intégration des réseaux et la mise en œuvre d'une politique intermodale, s'impose dans les politiques ferroviaires**. La **gare**, symbolisant la dimension matérielle et territoriale du transport ferroviaire, fait l'objet d'un **triple processus de réappropriation politique** par le renouvellement du statut de la gare comme élément de la centralité métropolitaine, par la conception de la gare comme point de départ d'un projet de renouvellement urbain, et par le développement d'une meilleure coordination entre urbanisme et réseaux par le biais des quartiers de gare.

#### *Méthodes et sources*

La **littérature grise** constitue le **principal matériau de recherche**. Les documents institutionnels permettent de comprendre les objets d'étude, de caractériser le contenu des politiques et des projets étudiés et de cerner les objectifs et les logiques des différents acteurs. Cette thèse mobilise une variété très importante de documents émanant d'acteurs institutionnels, non-institutionnels et économiques. La nature de ces documents institutionnels est également diversifiée : études sur le transport ferroviaire interurbain, schémas d'aménagement, plans de programmation et de financement, rapports financiers, études de faisabilité, comptes-rendus de réunions ou de comités de pilotage, documents annexes liés aux processus de planification et aux opérations d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle urbaine. Cette documentation institutionnelle est complétée par d'autres formats de communication venant de différents acteurs : sites internet, vidéos promotionnelles, communiqués et dossiers de presse, présentations lors de réunions ou de séminaires.

Les **entretiens semi-directifs** constituent la principale source d'information de première main de la thèse. **Quarante entretiens semi-directifs** – ou le cas échéant entretiens guidés par échange électronique – ont été conduits auprès d'acteurs à l'échelle fédérale, à l'échelle de trois États (Californie, Washington, Oregon), ainsi qu'à l'échelle locale (San Francisco, Seattle, Portland, Miami). Quelques entretiens ont été menés avec des acteurs privés impliqués dans les questions ferroviaires (Association of American Railroads, compagnies de fret).

Des **informations** et des **données statistiques** de contexte ont été rassemblées sur les services ferroviaires existants d'Amtrak et les projets ferroviaires pris en considération, ainsi que sur le contexte territorial des trois études de cas. Elles portent sur le contexte socio-démographique et économique d'une part, et sur les transports et les mobilités (infrastructures et services, répartition modale, fréquentation des transports régionaux et urbains, informations nécessaires à la comparaison modale sur l'offre, la fréquence et les tarifs) d'autre part. D'**autres matériaux de recherche** ont permis de compléter la méthodologie nécessaire à cette thèse : les **observations de terrain**, afin d'appréhender les contextes urbains locaux et de voir de près les projets en cours, notamment concernant les gares et les quartiers de gare, matérialisés par la prise de photographies dont certaines sont mobilisées pour appuyer l'analyse ; le rassemblement d'un **corpus de plus de 700 articles de presse écrite** pour comprendre ce que la presse diffuse comme représentations du train et des politiques ferroviaires ; le visionnage et l'analyse d'**auditions parlementaires** au Congrès – 29 personnalités auditionnées.

#### *Résultats*

Mes analyses ont confirmé la première hypothèse posée. Dans un contexte étatsunien de tensions et polémiques récurrentes sur la place et le rôle du gouvernement fédéral, **la mise en place d'un schéma impulsé par l'État fédéral est compromise**. L'émergence de projets privés de plus en plus nombreux reflète la situation actuelle du transport ferroviaire de passagers aux États-Unis, prise entre une émulation technologique, scientifique et politique et des obstacles financiers majeurs. Après un retournement important en 2009, marqué par le vote de plusieurs lois et la mise en œuvre d'un programme de financement inédit fondé sur une collaboration entre échelle fédérale et échelle fédérée, la politique ferroviaire de l'administration fédérale semble fonctionner au ralenti depuis 2011. **L'initiative top-down de l'administration Obama a permis de faire évoluer la géographie ferroviaire étatsunienne mais trop modestement**. Elle a permis de soutenir les projets de grande vitesse en **Californie et dans le Nord-Est et de moderniser le réseau existant dans d'autres corridors**

**(Cascades, Midwest, Californie), sans toutefois permettre d'avancer ou d'imposer une vision uniforme à l'échelle du pays.** C'est donc par une coalescence d'acteurs et une coopération renforcée entre eux que les projets ferroviaires sont portés. L'analyse met en évidence le fait **que s'impose une approche bottom-up pour le portage des projets, c'est le cas notamment pour le projet californien de LGV et la modernisation du corridor des Cascades.** Cette logique est même poussée à l'extrême avec la multiplication des projets ferroviaires privés qui revendiquent leur indépendance par rapport à la puissance publique tant en termes de prise de décision que de gouvernance ou de financement. Cela **semble éloigner définitivement toute tentative de définition d'un schéma national pour la grande vitesse ferroviaire,** sur le modèle de ce qui s'est passé dans les pays historiques de la GVF, au-delà des considérations partisanses – c'est-à-dire de l'engagement traditionnellement plus fort du parti démocrate dans les grands investissements fédéraux.

L'analyse du changement de paradigme politique a **d'abord été menée à l'échelle nationale et à l'échelle fédérée,** en insistant sur les arguments et les logiques dans les documents stratégiques de planification, tant des transports que de l'aménagement urbain ou régional. La diffusion de cet argumentaire et de ces préconisations coïncide avec l'émergence d'un vaste mouvement pour développer les mobilités durables. Deux **conclusions en ressortent** : en premier lieu, **une uniformisation de cet argumentaire et des préconisations pour encourager de nouvelles politiques ferroviaires** (effets structurants, rôle économique de la grande vitesse, lutte contre la congestion, report modal) ; en second lieu, **un engagement à toutes les échelles, tangible mais à divers degrés, des acteurs publics en faveur du mode ferroviaire.** Ce changement de paradigme est toutefois **limité par trois facteurs** que nous avons identifiés suite à cette recherche :

- d'abord, **une culture technique et administrative lacunaire concernant le mode ferroviaire** – la grande vitesse ferroviaire étant une technologie encore novatrice aux États-Unis, cela complique la prise en compte par les acteurs institutionnels des enjeux relatifs à la GVF. Le symbole de cette culture lacunaire se retrouve à la fois dans l'élaboration du modèle économique de chaque projet (analyse du marché, répartition modale, analyse offre/demande, évolution de la fréquentation induite ou par report, etc.) et aussi dans la croyance encore forte dans les effets structurants d'une infrastructure de transport par l'ensemble des acteurs publics à toutes les échelles ;

- ensuite, il s'agit d'un **facteur d'ordre institutionnel et politique.** Depuis plusieurs décennies, les cadres d'action publique de l'État fédéral comme de nombreux États fédérés ont été façonnés par et pour le développement de la voiture individuelle et du système autoroutier (sources de financement pérennes et dédiées, soutien politique constant au mode autoroutier, interdiction législative voire constitutionnelle d'utiliser les financements existants pour autre chose que le secteur autoroutier, absence de programmes spécifiques et de financements fléchés et stables pour le transport ferroviaire interurbain de passagers, à l'échelle fédérale comme fédérée) ;

- enfin, une **déconnexion forte entre les engagements politiques formels, présents à la fois dans la littérature grise et dans les discours, et la réalité des compétences de chaque acteur en matière de transport.** En réalité les acteurs territoriaux – en premier lieu les MPO/RTPO, les comtés, les municipalités – n'ont que peu de prise réelle pour soutenir un projet ferroviaire de grande ampleur. Leur rôle se limite, en termes de compétences, à l'aménagement urbain lié aux gares et à la connexion des différents réseaux de transports à l'échelle de la ville ou de la région métropolitaine.

Mon travail de thèse permet **d'étayer l'idée selon laquelle une autre stratégie de développement de la grande vitesse est en train de se construire aux États-Unis.** L'analyse de ces projets de corridors à grande vitesse démontre que le **paradigme de la vitesse n'est pas au centre des documents de planification** – ce paradigme est remis en cause dans la littérature scientifique depuis plusieurs années. On parle en réalité d'abord **d'amélioration et de modernisation de corridors existants pour permettre le lancement de services à vitesse élevée,** ensuite de réseaux mixtes qui combinent différents types d'infrastructures. Trois **constats ressortent** de mes analyses :

- **l'hybridation des modalités techniques d'implantation de services ferroviaires interurbains à grande vitesse** – avec une cohabitation de fait de corridors à grande vitesse au sens de l'UIC, de corridors à vitesse élevée mixtes (partage de l'infrastructure entre public et privé) et des corridors privés sur lesquels l'opérateur national Amtrak n'intervient pas ;

- **l'émergence d'une très forte sélectivité des territoires relativement à la construction de lignes à grande vitesse** – un nombre très restreint de corridors régionaux ou suprarégionaux dispose d'une configuration géographique, urbaine et économique et adéquate ;

- **le fait que s'imposent aux États-Unis des stratégies régionalisées pour la grande vitesse ferroviaire portées selon une logique *bottom-up***, tenant compte des spécificités locales.

La dernière hypothèse s'appuyait sur l'idée que le renouveau ferroviaire aux États-Unis reposait sur un **accent spécifique mis sur l'ancrage métropolitain des corridors ferroviaires**. En effet, les acteurs publics à toutes les échelles, avec des compétences dans le champ des transports et/ou de l'aménagement et de l'urbanisme, insistent sur la nécessité de connecter les réseaux à différentes échelles. **La territorialisation des projets ferroviaires passe par la conception et la mise en œuvre de réseaux de transport davantage intégrés** – au moins sur le plan de la desserte et de la connexion physique – selon une véritable **logique réticulaire**. Après analyse des projets de modernisation de corridors à vitesse élevée et de construction de nouvelles infrastructures, nous constatons l'importance des **gares** et une mise à l'agenda d'une **meilleure coordination entre transports et urbanisme** par le soutien aux **quartiers de gare**. En effet, un projet de corridor ferroviaire, qui se trouve au croisement d'intérêts politiques, économiques, techniques et territoriaux, est bien au centre d'un processus de territorialisation qui inscrit matériellement l'infrastructure dans les espaces urbains, et d'un processus de politisation par une mobilisation des acteurs locaux. Les projets ferroviaires apparaissent comme un **instrument permettant l'implantation d'équipements à l'échelle métropolitaine** (gares, pôles d'échanges multimodaux) **et la structuration ou la reconfiguration du tissu urbain** (quartiers de gare, projets plus vastes de renouvellement d'un quartier).

#### *Apports*

- Apports théoriques

Un apport principal au **champ de la géographie des transports** (compréhension des politiques ferroviaires aux États-Unis ; réflexions relatives aux corridors partagés et à la coordination entre trains de passagers et convois de fret ; débat sur les effets structurants des infrastructures de transports ; équilibres économiques et territoriaux de la grande vitesse ferroviaire) ;

Un apport aux **champs de la géographie urbaine, de l'aménagement et de l'urbanisme** (développement métropolitain ; émergence des mégarégions qui se structurent par les grands réseaux de transports ; débat sur la densification métropolitaine ; application des principes du *transit-oriented development* ; réappropriation de l'objet « gare » aux États-Unis comme nouvel élément de centralité dans la ville-centre ; réflexions relatives à la coordination entre transports et urbanisme ; débats autour de la ville durable) ;

Un apport au **champ de la géographie régionale et en particulier des études américaines** (rôle du gouvernement fédéral et des États fédérés ; rapport entre sphère publique et secteur privé ; conflits potentiels entre acteurs de différents échelons institutionnels ; émergence de nouvelles échelles de gouvernance relatives à la métropolisation et à la régionalisation).

- Le croisement des échelles et des études de cas

Le croisement des échelles et l'aller-retour constant entre elles ont été des partis pris essentiels de cette recherche. L'enjeu était de dépasser une opposition de principe entre analyse de la situation ferroviaire à l'échelle nationale et analyse séparée de chaque contexte local ou d'un ou plusieurs projets spécifiques. **En croisant l'analyse de la constitution et de la mise en œuvre de trois projets**

**ferroviaires emblématiques**, leurs **vecteurs de territorialisation à l'échelle régionale et locale** et les grandes problématiques générales (touchant l'ensemble du territoire étatsunien) relatives à la politique ferroviaire et à l'implantation de la grande vitesse ferroviaire notamment, nous avons pu **comprendre les logiques qui sous-tendent les nouveaux projets** ferroviaires aux États-Unis ainsi que les **enjeux propres à chaque échelle** – dans un **dialogue permanent** pour en faire ressortir les différences et les similitudes. Le croisement des échelles d'analyse pour appréhender l'objet « transport ferroviaire interurbain de passagers », de l'échelle fédérale à l'échelle métropolitaine, permet de **ne pas séparer la territorialisation des projets ferroviaires des grandes orientations politiques fédérales et fédérées, et de prendre en compte les articulations et les interrelations entre les différents échelons de gouvernance et de prise de décision**. Travailler à partir d'un jeu d'échelles permanent tout au long de la thèse peut se révéler complexe, mais cela permet d'apprécier l'ensemble des logiques, des enjeux et des jeux d'acteurs relatifs au mode ferroviaire, **surtout dans un pays marqué par une forte dévolution des compétences et une influence majeure des gouvernements locaux ainsi que par une fragmentation institutionnelle élevée tant en termes de périmètres que de compétences**. Par ailleurs, ce croisement des échelles nous a permis de caractériser à la fois le **niveau d'interpénétration des jeux d'acteurs** autour de chaque projet et les **disparités des logiques**, des **objectifs** et des **problématiques** en jeu dans la mise en œuvre d'un projet et/ou d'une politique de transport ferroviaire.

- La compréhension de la situation ferroviaire américaine par ses jeux d'acteurs

Ma thèse offre un panorama de la situation du transport ferroviaire de passagers et dresse un état des lieux de l'implantation de la grande vitesse ferroviaire aux États-Unis. Ma recherche permet **d'apporter une pierre dans la compréhension du monde anglo-américain**. Madeleine Brocard identifiait en 2009 dans son ouvrage, *Transports et territoires. Enjeux et débats* (Ellipses), l'une des pistes de recherche à défricher, à savoir une **meilleure compréhension des enjeux de transports et de mobilités des pays anglo-américains (États-Unis, Royaume-Uni, Canada, Australie)**. Ces quatre pays sont en retrait en termes de politique ferroviaire pour les voyageurs et significativement absents ou quasi-absents du mouvement mondial en faveur de la grande vitesse ferroviaire. J'apporte une étude détaillée du fonctionnement et de la construction des politiques ferroviaires à différentes échelles par **l'analyse des acteurs, des institutions et des mécanismes d'action, ainsi que par la présentation des cadres de l'action publique dans ce domaine (compétences, production technique et institutionnelles, procédures, financements)**. L'élément principal qui traverse l'ensemble des échelles et des études de cas est que les cadres de l'action publique sont inadaptés pour le mode ferroviaire – surtout pour le lancement de nouveaux projets de grande envergure, notamment en ce qui concerne la GVF – et sont très majoritairement calibrés et orientés vers et pour la voiture individuelle.

- Les trois terrains de recherche : essai d'analyse comparée

Le choix d'une **approche par trois études de cas** a permis d'appréhender la manière dont l'enjeu ferroviaire est interprété, et territorialisé dans des contextes institutionnels et géographiques différents. Cette approche par la territorialisation permet **de révéler le rôle du contexte politique, géographique, économique et en matière de transports** – pas seulement ferroviaire – **ainsi que les différences dans la manière dont s'élaborent et sont mises en œuvre les politiques ferroviaires**. Le recours à plusieurs études de cas permet de mieux comprendre les spécificités des logiques à l'œuvre et la complexité de la problématique ferroviaire aux États-Unis. Il s'agit d'un pays fédéral, avec un gouvernement limité dans ses compétences, et d'un pays-continent d'une très grande diversité géographique, ce qui rend indispensable la prise en compte de contextes régionaux multiples pour mieux cerner les enjeux d'une question.

Cette recherche apporte des éléments de compréhension et d'analyse des enjeux ferroviaires de **trois régions étatsuniennes**, ainsi que des éléments de contexte institutionnel, géographique et socio-économique en particulier pour deux régions finalement peu abordées dans la littérature scientifique



francophone – la **région du Nord-Ouest (Seattle-Portland)** dans le chapitre 6 et la **région du centre et du sud-est de la Floride** dans le chapitre 8 (**Miami-Orlando**). Le chapitre 7 complète des travaux déjà riches sur la **Californie** touchant des domaines variés. Enfin, cette recherche apporte une analyse de la question ferroviaire par le processus de territorialisation. J'ai fait le choix **ne pas me contenter d'un travail sur les acteurs, les logiques, les financements des projets ferroviaires**, qui pourrait comporter le risque d'une approche trop éloignée des territoires. Ce qui nous a conduit à **prendre en compte l'inscription régionale des projets et des politiques ferroviaires**, et **l'ancrage métropolitain des lignes et/ou des projets** notamment par l'analyse des stratégies de connexion des réseaux et de multimodalité, de la situation des transports publics urbains et métropolitains, et des gares et des quartiers de gare. Les gares, notamment les gares centrales et les pôles d'échanges multimodaux, peuvent dans certains cas servir de vitrine au développement et à la valorisation du transport ferroviaire de passagers.

### 3.2 – Contrat de post-doctorat 1 (2019-2020)

Sous la responsabilité scientifique de Caroline GALLEZ (Directrice de Recherches, Université Gustave Eiffel).

Chaire Aménager le Grand Paris (Ecole d'Urbanisme de Paris/Université Gustave Eiffel)

CDD de 14 mois (Novembre 2019 – Décembre 2020).

**Anticiper et préparer l'arrivée d'un réseau de transport. Une analyse des dispositifs de coordination urbanisme-transport autour des gares du Grand Paris.**

Matthieu Schorung, 2021, *Anticiper et préparer l'arrivée d'un réseau de transport. Une analyse des dispositifs de coordination aménagement-transport autour des gares du Grand Paris Express*, Rapport de recherche, Chaire Aménager le Grand Paris, Ecole d'Urbanisme de Paris, Université Gustave Eiffel. Disponible sur HAL-ShS : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-03117086>

#### *Objet de la recherche postdoctorale*

L'**articulation entre l'urbanisme et les réseaux de transports** collectifs se trouve plus que jamais au centre des préoccupations et des attentes des acteurs de l'aménagement et des transports. Le succès de la notion de 'Transit Oriented Development' (TOD), élaborée aux États-Unis mais dont l'inspiration est clairement européenne, témoigne d'un intérêt marqué des milieux de la recherche et des professionnels pour les questions relatives à la conception de modes d'urbanisation plus durables, car moins coûteux en déplacements et moins dépendants de la voiture particulière. Après l'apologie de la ville dense (Newman et Kenworthy, 1989), la promotion d'une **ville structurée autour de ses réseaux** mêle le schéma d'une **organisation urbaine polycentrique** à celui de la **ville compacte**, permettant à celle-ci de sortir d'une représentation circonscrite aux espaces centraux. Le modèle de la « ville orientée vers les transports collectifs » a donné lieu à de multiples études ou travaux de recherche qui mobilisent de manière transversale les approches traditionnelles de l'urbanisme, de l'architecture et des transports. Ce renouvellement des doctrines urbanistiques s'est accompagné d'un **foisonnement de nouveaux outils d'action publique élaborés** par les **institutions étatiques**, les **gouvernements métropolitains** ou les **collectivités locales** afin de favoriser la coordination urbanisme-transport. Leur visée est plus ou moins opérationnelle et leur portée juridique variable. A titre d'exemple, citons les guides méthodologiques pour la mise en œuvre de « **quartiers TOD** » publiés par les agences métropolitaines aux États-Unis, au Canada ou en Australie, les "**Transit Development Areas**" en Grande-Bretagne, les **périmètres d'aménagement concerté** en Suisse, les **contrats d'axe** en France. En Ile-de-France, l'aménagement des gares et des quartiers de gare du futur métro automatique a donné lieu à la mise en place de « **comités de pôle** », qui visent à **surmonter la pluralité des**

## **maîtrises d'ouvrage et des opérateurs et à construire les accords sur la base desquels les acteurs s'appuient pour mettre en œuvre l'action collective.**

Cette recherche questionne l'application de l'injonction à la coordination urbanisme-transport à partir d'une analyse des pratiques, des instruments et des processus concrets d'élaboration de coordination autour des gares du Grand Paris Express. **Deux questionnements principaux** émergent par conséquent. Le **premier** porte sur la compréhension des enjeux soulevés par la coordination des politiques d'aménagement urbain et la construction d'un nouveau réseau ferré métropolitain (GPE). Comment sont construites et mises en œuvre les politiques de transport et d'aménagement au regard des enjeux d'articulation urbanisme-transport ? Comment se construisent les articulations et la coordination entre deux champs d'action et entre les acteurs dans l'anticipation et la préparation par les acteurs locaux de l'arrivée du Grand Paris Express ? Le **second** porte sur le changement des pratiques. La mise à l'agenda politique d'un nouvel impératif de cohérence urbanisme-transport induit-elle un changement des pratiques et du contenu des politiques de transports et d'aménagement et d'urbanisme ? Quelle est la nature des accords construits entre les acteurs dans le cadre de ces dispositifs et de leur traduction concrète en termes de principes d'aménagement et de production urbaine ?

### *Méthodologie*

**Méthodes d'enquête** : la recherche postdoctorale mobilise les outils qualitatifs des géographes et des urbanistes :

- analyse de la **littérature institutionnelle**
- analyse des **documents d'urbanisme** (PLU, PLUI, PDU) et de **planification** (SCOT, SDRIF)
- **entretiens semi-directifs** avec des acteurs institutionnels variés (Société du Grand Paris, région Ile-de-France, opérateurs de réseaux, établissements publics d'aménagement, municipalités) et des promoteurs immobiliers
- **observations in-situ**

### *Résultats principaux*

#### **L'inventaire des dispositifs de coordination formels ou informels dans l'aménagement des quartiers de gare : l'analyse des comités de pôle de la Société du Grand Paris (SGP) et d'IDF Mobilités.**

En Ile-de-France, l'aménagement des gares et des quartiers de gare liés au projet du Grand Paris Express a donné lieu à la mise en place de « **comités de pôle** » qui visent à surmonter la pluralité des domanialités, des maîtrises d'ouvrage et des opérateurs, et à construire des accords sur la base desquels les acteurs s'appuient pour mettre en œuvre l'action collective. Le premier objectif de cette recherche postdoctorale était d'interroger l'existence, la forme et le rôle des dispositifs de coordination urbanisme-transport dans la préparation de l'arrivée du Grand Paris Express (GPE). La conduite de cette recherche nous a permis d'infirmer une hypothèse de départ selon laquelle l'arrivée d'une nouvelle infrastructure conduirait à l'émergence ou au renforcement le cas échéant de dispositifs ou d'outils formels ou informels portant une meilleure coordination urbanisme-transport. Dans le cadre du GPE porté la Société du Grand Paris, un dispositif a été développé et ce pour l'ensemble des nouvelles gares du GPE : le comité de pôle. Certains acteurs rencontrés font mention qu'il y a des expériences passées de dispositif autour des pôles d'échanges ou d'infrastructures – tels que les comités de site du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDU) ou les comités de ligne portés par la SNCF et par IDF Mobilités autour de certaines lignes de transilien – mais que ces expériences n'englobaient pas la dimension de la coordination urbanisme-transport. Les comités de pôle portés par la SGP et IDF Mobilités constituent donc une **initiative intéressante dans la façon de penser et d'envisager l'aménagement des pôles de gares, des environs immédiats de la gare et du quartier de gare** (dans la limite d'un rayon de 300m autour de la gare). Ces comités de pôle sont arrivés tardivement, à partir de 2015, alors que le projet d'infrastructure est lancé à partir d'août 2011 avec la publication du

décret validant le schéma d'ensemble du transport public du Grand Paris. Il s'agit donc, pour les responsables de la Société du Grand Paris interrogés, d'un rattrapage de la SGP et des acteurs politiques impliqués pour adjoindre à ce projet technique une vision territoriale.

### **La SGP comme acteur de l'aménagement ?**

La Société du Grand Paris est un établissement public qui a comme charge première de conduire la construction du réseau du Grand Paris Express tel que défini par décret en 2011. **Toutefois, la SGP n'est pas absente de la programmation d'opérations urbaines autour des gares du GPE.** Son rôle est triple : l'acquisition de foncier pour la construction des gares et pour l'ensemble des équipements nécessaires à la réalisation du réseau (emprises pour les chantiers et pour les ouvrages techniques, emprises pour les futurs centres de maintenance, etc.) ; l'intervention urbaine par la cession de droits à construire permettant de valoriser les emprises acquises et libérées. La SGP n'a pas une fonction d'aménageur *stricto sensu* dans les textes législatives et réglementaires qui définissent ses missions mais, de fait, elle apparaît comme l'un des acteurs de l'aménagement des quartiers de gare du GPE quand ses emprises foncières sont concernées. Cette **nouvelle facette de son action s'exprime de diverses manières** :

- l'augmentation de ses capacités d'acquisition foncière
- la cession de droits à construire qui apparaît comme l'action la plus importante et la plus visible dans l'aménagement des emprises à proximité des gares
- la planification du contenu du projet urbain autour d'une gare en lien avec la municipalité et le (les) aménageur(s) pour définir, par exemple, les surfaces dédiées aux activités commerciales, aux bureaux, etc.

Le **potentiel de valorisation autour des gares GPE** est important – la SGP recense au total 125 sites de toutes tailles (de 1 000 m<sup>2</sup> à 20 000 m<sup>2</sup>) dont 50 % se trouvent sur les sites de gares – et représente au total près d'1,5 million de m<sup>2</sup> (surface de plancher) potentiels. Néanmoins, la SGP n'a pas été pensée au départ comme un acteur de l'aménagement, dans un fonctionnement en silo encore classique avec une séparation entre la fonction technique de construction d'un réseau et la fonction urbaine d'aménagement et dans une volonté manifeste d'éviter un conflit avec des collectivités locales soucieuses de préserver leurs compétences. La loi portant création de la Société du Grand Paris (2010) ne donnait pas la possibilité à la Société nouvellement créée d'intervenir dans le **champ de l'aménagement et de la conduite de projets urbains** – la **seule possibilité réglementaire** résidait dans l'acquisition d'emprises pour les chantiers puis la valorisation de celles-ci et la vente des droits à construire. Le but n'était alors qu'un but financier visant à faire de la valorisation foncière et immobilière afin de récupérer des recettes et de limiter la charge de la dette de la SGP.

### **Les quartiers de gare du Grand Paris Express : un enjeu politique en pointillés.**

La loi d'aménagement sur le Grand Paris de 2010 connecte partiellement, grâce aux CDT, la construction du nouveau réseau et sa territorialisation au-delà de la constitution et de la liaison des *clusters* économiques par une infrastructure lourde.

**L'enjeu de la densification autour des gares** est par ailleurs considéré comme une priorité de la région Ile-de-France qui a inscrit dans le SDRIF révisé de 2013 un objectif de densification autour des nœuds de transport. L'action de la SGP dans l'aménagement des gares et des quartiers de gare et l'engagement des comités de pôle s'inscrivent de manière générale dans le SDRIF mais la région est *in fine* relativement absente de l'aménagement des quartiers de gare du Grand Paris Express. Il apparaît dès lors que l'un des **problèmes dans la coordination urbanisme-transport** autour des gares du GPE à l'échelle du Grand Paris, suite aux entretiens conduits auprès de professionnels de la SGP et de la région Ile-de-France, résiderait dans l'absence d'instruments d'action publique territorialisés et dans l'absence d'une **planification à l'échelle de la métropole**. La loi de 2010 n'a pas pensé une forme de gouvernance à l'échelle métropolitaine et en déconnectant le projet du Grand Paris de la région pour des raisons politiques. Il faut attendre les lois MAPTAM (2013) et NOTRe (2015) pour voir émerger un

mécano institutionnel spécifique pour le Grand Paris avec la naissance de la Métropole du Grand Paris (MGP) au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Suite aux débats parlementaires particulièrement nourris pendant l'examen de la loi NOTRe, la MGP est dotée d'un certain nombre de compétences (habitat, logement, climat, énergie, grands équipements métropolitains, certaines opérations d'aménagement reconnues d'intérêt métropolitain) mais est exclue de toute compétence directe sur le Grand Paris Express et l'aménagement des quartiers de gare du GPE. De nombreux acteurs interrogés déplorent cette absence de planification métropolitaine et d'une vision à l'échelle du Grand Paris de coordination urbanisme-transport alors que l'échelle métropolitaine est présente dans nombre d'aires urbaines qui ont élaboré des politiques de coordination (Montréal, Portland, agglomérations suisses, Copenhague, Stockholm, etc.). La question de l'échelon métropolitain demeure donc en suspens.

**L'enjeu politique de l'aménagement des quartiers de gare peut être qualifié de « pointillés »** notamment au regard du destin des CDT. Les CDT – 14 contrats ont été signés de 2013 à 2016 – ont constitué un moment et un dispositif puissants d'élaboration d'un schéma de développement économique, de logement et d'aménagement cohérent à l'échelle d'un territoire et une arène de discussion et de collaboration entre de nombreux acteurs territoriaux. Néanmoins, les CDT, dans lesquels un mécanisme de pilotage et de suivi sur quinze ans était prévu, ont progressivement été abandonnés et ne constituent plus un cadre d'action publique dans le Grand Paris. Les contrats ont été signés, leur application n'est plus suivie mais ils continuent néanmoins à constituer une référence en matière de coordination de la part des acteurs interrogés. Leur abandon formel ne signifie pas que leurs actions et leur héritage ne continuent pas à influencer les réflexions et les pratiques d'aménagement et de planification. Cet abandon n'a pas été suivi ou rattrapé par l'activation d'un nouveau dispositif en faveur de la coordination urbanisme-transport et de l'aménagement global des quartiers de gare notamment : les comités de pôle constituent un dispositif innovant mais limité aux questions de l'intermodalité et des espaces publics. En 2019, l'ancien préfet d'Ile-de-France, Michel Cadot, a lancé un groupe de travail sur « la vitalité des quartiers de gare » qui constitue une rupture par rapport à ces dernières années. L'aménagement des quartiers de gare est à nouveau considéré comme un enjeu politique de premier plan. Ce groupe de travail rassemble la Société du Grand Paris, GPA (Grand Paris Aménagement), la DRIEA d'Ile-de-France, l'EPFIF (Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France), l'APUR, la Préfecture de la région à travers le SGAP (Secrétariat Général des Politiques Publiques) qui vise à réfléchir à un système d'organisation de la métropole pour faire émerger une métropole multipolaire structurée autour du Grand Paris Express et qui cherche à construire un nouvel outil d'action publique locale facilitant l'aménagement global des quartiers de gare et privilégiant une approche transversale (transport, aménagement urbain, urbanisme, foncier, commerce, logement, habitat, espaces publics, etc.) et collaborative. Ce groupe de travail devrait faire aboutir ses travaux dans les temps à venir.

### **Quelles réalités de la coordination urbanisme-transport à l'échelle du Grand Paris ?**

Se pose finalement la question de la **réalité de la coordination urbanisme-transport au sein du Grand Paris**. A l'échelle du projet urbain, la plupart des futurs quartiers de gare multifonctionnels ou à dominante résidentielle respectent les principes ou les bonnes pratiques urbanistiques de l'urbanisme orienté vers le rail. Les comités de pôle permettent d'harmoniser les principes, les doctrines et les pratiques d'aménagement concernant l'intermodalité autour du pôle de gare, l'insertion urbaine de la gare (et pas seulement le parvis) et la conception des espaces publics à l'intérieur et à proximité de la gare. **C'est la première fois en Ile-de-France qu'est mise en place une stratégie aussi intégrée et globale concernant les gares** : l'idée de la SGP et d'IDF Mobilités n'est donc plus seulement de « poser » un équipement gare sur un tissu urbain mais d'anticiper réellement l'arrivée de cet équipement et de modifier structurellement ce tissu urbain. De multiples principes de l'urbanisme orienté vers le rail sont pris en compte et appliqués : insertion urbaine de la gare, densification, végétalisation des espaces publics, encouragement de l'utilisation des transports collectifs, intermodalité, multifonctionnalité, etc. Bien que le dispositif des comités de pôle soit appliqué uniformément à toutes les gares du GPE, cela ne correspond en rien à une planification à l'échelle du Grand Paris qui prendrait en compte l'entièreté de l'écosystème urbain et économique et de la métropole. De cette recherche postdoctorale découlent

également trois autres constats : l'importance de l'intervention foncière dans la conception et la programmation des quartiers de gare dans le contexte d'une action renforcée de l'EPFIF ; la déconnexion entre les projets *Inventons la Métropole du Grand Paris* et la coordination urbanisme-transport puisque ces projets sont essentiellement les vitrines architecturales et urbanistiques du Grand Paris – dans certains cas les projets IMGP liés aux gares du GPE sont incertains voire remis en cause (Les Ardoines, Villejuif-Institut Gustave Roussy) ; l'impensé des inégalités territoriales au sein du Grand Paris – les quartiers de gare dans les territoires déjà développés et bien dotés de l'Ouest francilien sont les plus en avance dans la réalisation des programmes immobiliers et d'aménagement par rapport à l'Est francilien.

### 3.3 – Contrat de post-doctorat 2 (Janvier 2021-Automne 2023)

Sous la responsabilité scientifique de Laetitia DABLANC (Directrice de Recherches, Université Gustave Eiffel).

Chaire Logistics City (Laboratoire SPLOTT/Université Gustave Eiffel)

**Logistique urbaine, aménagements locaux et gestion des espaces urbains : l'adaptation des villes aux évolutions du dernier kilomètre et du e-commerce**

- **Présentation de la Chaire et du programme scientifique**

Le programme scientifique de la Chaire porte aujourd'hui sur deux thèmes de recherche, dont l'un est divisé en deux sous-thèmes. Un premier thème porte sur l'**entrepôt**, dans ses dimensions spatiales macro et micro. Un second thème porte sur les '**tendances**', les nouvelles pratiques de consommation, les innovations de logistique urbaine et leur impact sur la logistique urbaine et son immobilier. Un troisième thème va être proposé au COE (voir ci-dessous).

**Thème 1 : L'entrepôt. Analyses spatiales et urbanisme de l'immobilier logistique métropolitain, nouveaux modèles économiques et stratégies de mise en œuvre.** Ce thème de recherche se compose de deux parties : 1.1 et 1.2. Le thème 1.1, de niveau « macro », fait des analyses spatiales sur les entrepôts et explore de façon comparative le concept d'étalement logistique en analysant des dynamiques territoriales liées à l'évolution de la localisation des activités logistiques. Ce sous-thème s'inscrit dans le cadre des recherches menées sur le « paysage du fret » (*Freight landscape*). Le thème 1.2, de niveau « micro », analyse l'urbanisme logistique, la gouvernance des espaces logistiques urbains, en portant l'attention sur les politiques publiques, les interactions des acteurs publics et privés impliqués dans la production de biens immobiliers de logistique urbaine. Ce thème analyse la production de nouveaux entrepôts urbains et les enjeux réglementaires, économiques et de gouvernance à leur réalisation.

**Thème 2 : Tendances et nouvelles pratiques de consommation, de production et de distribution qui ont un impact sur la logistique urbaine et sur l'entrepôt du futur, dans une vision prospective.** Ce thème de recherche propose d'améliorer la connaissance des pratiques comme le e-commerce et sa diversification ; et d'estimer leur impact potentiel sur la livraison urbaine et l'immobilier logistique. Le travail prend notamment deux formes. D'une part, la collecte de données et d'indicateurs sur les flux générés en ville par les nouvelles formes de commerce électronique. D'autre part, l'analyse de leurs impacts potentiels à court/moyen terme sur la mobilité des marchandises et les services logistiques dans les villes, comme les modes de transport, les types d'opérateurs, l'immobilier.

**Thème 3 (Politiques publiques, gouvernance et données)** portant sur la gouvernance, les politiques publiques locales de la logistique urbaine et les outils et données nécessaires à ces politiques. Ce thème s'est d'abord structuré en 2021 autour des travaux liés aux zones à faibles émissions et aux nouvelles données potentielles pour la logistique urbaine. Cette montée en puissance se poursuit en 2022 avec

plusieurs stages orientés vers l'analyse des politiques publiques et un travail de recherche collectif sur le phénomène des *dark stores* et des *dark kitchens*.

- **Travaux scientifiques achevés et en cours**

La base de données sur les entrepôts dans 74 grandes régions urbaines a été enrichie en 2021 de plusieurs façons. Renata de Oliveira, suivie par Laetitia Dablanc et Matthieu Schorung, a travaillé sur des indicateurs supplémentaires en matière de foncier et de prix de location et de vente des entrepôts. Ce rapport, finalisé à l'automne 2021, explore les liens entre processus d'étalement logistique et coûts du foncier et de l'immobilier/structures du marché locatif logistique suivant une approche d'analyse spatiale. Ce travail fait l'objet d'une valorisation scientifique avec le dépôt d'un article auprès du *Journal of Transport Geography*.

Le travail autour de ce thème s'est poursuivi tout au long de 2021, par Matthieu Schorung et Thibault Lecourt, par une mise à jour des connaissances sur l'étalement logistique dans les plus grandes métropoles américaines (Paris, New York, Los Angeles, Chicago), par un élargissement de l'échantillon (métropoles intermédiaires) et par une spécialisation des analyses et en fonction des types d'établissements logistiques. Par ailleurs, un rapport de recherche a été rédigé par Matthieu Schorung sur le système logistique d'Amazon aux Etats-Unis, avec l'appui technique (SIG) de Thibault Lecourt, le rapport a été finalisé et mis en ligne à l'automne 2021. Ces travaux sur l'étalement logistique et sur les analyses spatiales relatives aux entrepôts vont faire l'objet d'une valorisation scientifique : deux articles dans *Journal of Transport Geography*, un article dans *Cybergeo*. Un e-book sur l'étalement logistique aux Etats-Unis est en préparation avec l'aide d'un graphiste. Une première exploration d'une nouvelle méthode de collecte et de représentation des données a été initiée à partir d'Open Street Map pour cartographier les entrepôts et représenter leur empreinte urbaine, et sera poursuivie en 2022.

Le **thème de l'urbanisme logistique**, suivant une approche « micro » (aménagement, architecture), par l'analyse des nouveaux bâtiments de l'immobilier logistique urbain et des modèles économiques de l'immobilier logistique urbain, sera approfondi. Ce thème fait l'objet d'une investigation récente avec le travail sur la notion de « proximity logistics » réalisé par la Chaire et des collègues étrangers : Sanggyun Kang de Chung-Ang University en Corée du Sud ; Takanori Sakai de Tokyo University of Marine Science and Technology au Japon ; Quan Yuan de Tongji University en Chine et Carla Tejada et Alison Conway de The City College of New York aux États-Unis. Dans les villes de New York, Paris, Séoul, Shanghai et Tokyo, le développement des infrastructures logistiques dans les zones urbaines denses et à usage mixte a été étudié, en caractérisant l'état de la pratique et en comparant les caractéristiques en fonction de leur contexte. Un travail de terrain à New York a été réalisé par Laetitia Dablanc et Matthieu Schorung fin février 2022. Un atelier d'étudiants Ecole des Ponts/Ecole d'urbanisme de Paris est encadré par la Chaire sur la question des *dark stores* et une prestation supplémentaire a été commandée à la Junior Entreprise de l'EUP pour réaliser des relevés de terrain et des comptages. La Chaire, au cours de l'année 2022, a déployé plusieurs actions de recherche sur le quick commerce et sur les impacts socio-spatiaux des *dark stores* et des *dark kitchens*.

- **La logistique de l'e-commerce et des secteurs traditionnels – Pour une analyse internationale des tendances de l'immobilier logistique par les politiques publiques et la gouvernance.**

Les évolutions en matière de logistique urbaine s'opèrent dans des **contextes géographiques très différents**. Le modèle asiatique d'entrepôtage vertical à plusieurs étages a constitué une innovation majeure en Asie, comme à Tokyo, Séoul ou Hong Kong et se déploie dans d'autres grandes villes comme à New York ou en région parisienne (hôtel logistique Chapelle International de Sogaris par exemple). Les caractéristiques du commerce électronique et les préoccupations environnementales et mobilitaires des villes viennent alimenter de nouvelles pratiques en matière d'immobilier logistique (entrepôts suburbains de taille intermédiaire, petits entrepôts en milieu urbain, micro-entrepôts, points logistiques adossés à des commerces ou des bureaux), comme à Los Angeles, à Seattle ou en région

parisienne avec les nouvelles bases souterraines de logistique. Il est important, pour les acteurs publics comme privés, de mieux comprendre ces tendances actuelles qui transforment en profondeur la logistique urbaine et le transport de marchandises ainsi que les différences de mise en œuvre en Amérique du Nord, en Europe et en Asie particulièrement. Il semble également essentiel pour ces mêmes acteurs d'appréhender comment le commerce électronique peut soutenir les développements immobiliers innovants de la logistique urbaine.

**L'objectif** de ce projet est de parvenir à une **compréhension fine de l'immobilier logistique urbain et de ses évolutions récentes**. Ce projet comprend **trois phases** principales dont **les deux dernières seraient accompagnées financièrement par la bourse Palladio** :

- **1<sup>ère</sup> phase** : « **analyse de l'étalement logistique et des évolutions récentes selon une approche statistique et de géovisualisation** ». Cette phase s'appuie sur une compilation de données statistiques à partir de plusieurs bases de données (base de données SIRENE de l'Insee pour la France, base de données du County Business Survey de l'U.S. Census Bureau) pour analyser et cartographier les évolutions dans plusieurs aires métropolitaines françaises et américaines. Pour le cas étatsunien, nous disposons des bases les plus récentes en open access (2018 et 2019).

- **2<sup>ème</sup> phase** : « **recensement et catégorisation des pratiques immobilières de la logistique urbaine** ». Cette phase repose d'abord sur une recherche documentaire qui est en cours de démarrage pour comprendre les stratégies des grandes entreprises de la logistique et de l'entreposage ainsi que pour identifier les stratégies innovantes émergentes de nouveaux entrants sur le marché de la logistique (par exemple des acteurs de l'économie numérique). Puis, cette phase comprendra les terrains pour les entretiens semi-directifs et les visites de sites.

- **3<sup>ème</sup> phase** : « **caractérisation des initiatives en matière de gouvernance et de politiques publiques concernant la logistique et l'immobilier logistique urbain** ». Cette phase reposera sur la collecte et l'analyse des documents d'urbanisme et de planification de plusieurs aires métropolitaines dans une démarche de benchmark à l'échelle internationale pour identifier et mettre en avant les initiatives publiques innovantes et de comprendre en quoi les évolutions de l'immobilier logistique urbain peuvent amener à influencer sur l'aménagement urbain et les politiques de régulation publique.

#### Responsabilités dans le cadre de la Chaire

- Suivi administratif du fonctionnement de la Chaire notamment la gestion budgétaire au quotidien, les relations avec le comité de pilotage, la rédaction des documents de suivi de la Chaire
- Animation de l'équipe des stagiaires de la Chaire Logistics City (7 stagiaires en 2022, 4 stagiaires en 2023)
- Responsabilité de la rédaction et de la réalisation (avec un prestataire extérieur) du prochain Livret de recherche de la Chaire (2022-2023)
- Relations avec les partenaires privés et publics (Sogaris, Poste Immo et région Ile-de-France, Geopost, Institut Paris-Region, Métropole du Grand Paris, autres Chaires de recherche)
- Encadrement d'un contrat court (ingénieur d'étude) en appui sur les analyses SIG
- Participation aux missions de valorisation des travaux de la Chaire (séminaires de laboratoire, "Matinales" chez les partenaires-mécènes, colloques internationaux, Livrets de la Chaire, articles scientifiques, etc.)

#### Participation à des projets de recherche

- Projet européen (depuis début 2021) SLOADZ sur les aires de livraison connectées, en collaboration avec la Ville de Paris.
- Projet européen (depuis début 2021) FCCP sur les vélos cargo à hydrogène.
- Projet ANR MOBS sur les mobilités du e-commerce, en collaboration avec le LAET et avec les laboratoires LVMT et DEST.

### 3.4 - Autres activités de recherche : communication, valorisation et réseaux de recherche

#### Communications scientifiques à des colloques ou journées d'études

##### Colloques internationaux

- Schorung M., « Quick commerce: will the disruption of the food retail industry take place? Investigating the quick commerce supply chain and the impacts of dark stores », *City Logistics International Conference*, **Bordeaux**, 19-21 juin 2023.
- Schorung M., « An analysis of the evolution of warehouses location from 2012 to 2019 in major U.S. Consolidated Statistical Areas (CSA): New insights of warehousing spatial patterns », *UGI-IGU International Conference*, **Paris**, 18-22 juillet 2022.
- Schorung M., Dablanc L., « An analysis of the evolution of warehouses location from 2012 to 2019 in major U.S. Consolidated Statistical Areas (CSA): New insights of warehousing spatial patterns », *9<sup>th</sup> METTRANS International Urban Freight Conference*, **Los Angeles/Long Beach**, 25-27 mai 2022.
- Schorung M., « An analysis of warehousing development patterns and logistics sprawl in four metropolitan areas: Dallas, Houston, New York, and Philadelphia », *Annual Meeting of the Association of American Geographers*, **New York**, 23-28 février 2022.
- Oliveira R., Dablanc L., Schorung M., Palacios-Arguello L., « Relationships among characteristics, real estate market and spatial patterns of warehouses in different geographic contexts », *4<sup>th</sup> VREF Conference on Urban Freight*, **University of Gothenburg**, 24 mars 2021 [En ligne].
- Schorung M., « Le projet ferroviaire privé Brightline en Floride : l'émergence d'un corridor touristique polarisant ? Les imaginaires et les mobilités touristiques par le train », *Colloque international Imaginaires et mobilités touristiques aux Etats-Unis*, Université Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, **Saint-Quentin-en-Yvelines**, 6-7 février 2020.
- Schorung M., « La grande vitesse ferroviaire aux Etats-Unis : nouvelles échelles d'analyse et croyance dans les effets structurants », *2<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, Centre universitaires de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT), **Montréal**, 11-13 juin 2019.
- Schorung M., « Les nouveaux projets de quartiers de gare aux Etats-Unis et le *transit-oriented development* : vers une fabrique de politiques urbaines durables ? », *2<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, Centre universitaires de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT), **Montréal**, 11-13 juin 2019.
- Schorung M., « New stations and TOD in three United States rail corridors », *Annual Meeting of the Association of American Geographers*, **Washington D.C.**, 2-5 avril 2019.
- Schorung M., « High-speed rail in the United States: an original model of establishment and development », *International Congress on High-Speed Rail. Technologies and Long Term Impacts*, Université de Castille La Mancha, **Ciudad Real** (Espagne), 4-6 octobre 2017.
- Schorung M., Ruggeri C., Libourel E., « Towards a reconsideration of the HSR model of development? International comparative approach », *International Congress on High-Speed Rail. Technologies and Long Term Impacts*, Université de Castille La Mancha, **Ciudad Real** (Espagne), 4-6 octobre 2017.
- Schorung M., « New multimodal stations in the United States and transit-oriented development: a true 'smart growth' approach or a 'marketing' approach of TOD? », *Royal Geographical Society-IBG Annual International Conference 2017*, **Londres**, 30 août-1er septembre 2017.
- Schorung M., « The 'Obamarail': the emergence of a new railroad geography in the United States », *Annual Meeting of the Association of American Geographers*, **Boston**, 5-9 avril 2017.
- Schorung M., « Passenger rail transportation in the United States: political conflicts, institutional deadlock and hope for renewal », *Annual Meeting of the Association of American Geographers*, **Boston**, 25-28 mars 2016.
- Schorung M., « "State Rail Plan" : la planification ferroviaire aux Etats-Unis. La littérature grise, support de la promotion du renouveau ferroviaire aux Etats-Unis ? », *Journée interdisciplinaire d'études Littératures grises et pouvoirs : méthodes et pratiques*, Casa de Velázquez, **Madrid**, 22 juin 2015.

##### Colloques nationaux et journées d'études

- Schorung M., « Geography of warehouses in the United States and spatial patterns of Amazon warehouses », *Séminaire international sur la logistique urbaine et les mobilités du e-commerce*, Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel/EIVP, **Paris**, 9 novembre 2022.



- Schorung M., « Pour mieux appréhender les impacts sur la ville et le commerce en ville du e-commerce et de la logistique de proximité : état des lieux et explorations sur les réponses de la puissance publique à partir des cas de Paris et de New York City », *58<sup>ème</sup> colloque de l'ASRDLF*, Sciences Po **Rennes**, 1<sup>er</sup> juillet 2022.
- Schorung M., « Pour une géographie des entrepôts aux États-Unis : une analyse de l'étalement logistique de 2012 à 2019 dans les grandes aires métropolitaines », *4<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, LISER/Université du Luxembourg, **Asch-sur-Alzette**, 9 juin 2022.
- Schorung M., « L'étalement logistique et la géographie des entrepôts aux États-Unis : une analyse cartographique. Le cas d'Amazon », *6<sup>èmes</sup> Rencontres Etudes Urbaines Nord-Américaines (EUNA)*, Université Paris Ouest **Nanterre**, 9 décembre 2021.
- Schorung M., « Le projet ferroviaire Brightline en Floride : des acteurs publics dépassés par les stratégies privées ou qui s'en accomodent ? », *3<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, Université Gustave Eiffel, **Champs-sur-Marne**, 2-4 juin 2021.
- Schorung M., Dablanc L., Palacios-Arguello L., « L'étalement logistique dans les villes d'Asie et d'Amérique latine : analyse comparative d'études de cas », *3<sup>èmes</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, Université Gustave Eiffel, **Champs-sur-Marne**, 2-4 juin 2021.
- Schorung M., « Les acteurs et les politiques de transport durable dans le corridor des Cascades – les cas de Seattle et de Portland », *Colloque sur les politiques de développement durable dans les métropoles post-industrielles*, Université Paris-Est **Créteil**, 15 novembre 2019.
- Schorung M., « Le projet ferroviaire Brightline en Floride : discours sur l'environnement et stratégies urbaines privées », *Journée d'études Environnement, villes et pouvoirs*, Laboratoire ACP, Université Paris-Est **Marne-la-Vallée**, 11 octobre 2019.
- Schorung M., « Grande vitesse ferroviaire aux États-Unis : le cas des pôles d'échanges intermodaux », *Journée d'études « Rail Station Megaprojects. U.S. and France Cross-Reading/Les gares dans les grands projets d'aménagement. Regards croisés franco-étatsuniens »*, AREP, **Paris**, 10 juillet 2019.
- Schorung M., « Le Salesforce Transit Center. Nouveau hub multimodal de San Francisco entre densification urbaine et captation de valeur » *4<sup>èmes</sup> Rencontres Etudes Urbaines Nord-Américaines (EUNA)*, Université Paris Ouest **Nanterre**, 6 septembre 2019.
- Schorung M., « Mutations de l'espace de la suburbia par les transports ferrés par les quartiers de gare dans la baie de San Francisco », *Journée d'études La suburbia nord-américaine en transition*, Laboratoire Lab'Urba, Université Paris-Est **Créteil**, 1<sup>er</sup> décembre 2017.
- Schorung M., « Géographie ferroviaire des États-Unis : les projets de gares et de quartiers de gare. Une présentation des terrains de thèse », *2<sup>èmes</sup> Rencontres Etudes Urbaines Nord-Américaines (EUNA)*, Université Paris Ouest **Nanterre**, 8 juin 2017.
- Schorung M., « L'Alaska Railroad Corporation : un modèle ferroviaire unique aux confins des États-Unis et un élément de valorisation de l'Alaska », *Colloque national Mobilités marginales, mobilités dans les marges, marges mobiles*, CNFG-LVMT-PRODIG-EDYTEM, Université Paris-Est **Marne-la-Vallée**, 16-18 novembre 2016.

### Interventions dans des séminaires de recherche

- Schorung M., « Le quick commerce, une niche commerciale pérenne ? Une analyse de l'organisation logistique et des impacts urbains des dark stores », *Séminaire du laboratoire SPLOTT*, Université Gustave Eiffel, le 13 février 2023.
- Schorung M., « L'étalement logistique et la géographie des entrepôts : une analyse cartographique au prisme du problème des données », *Séminaire de recherche 'Méthodes de recherche'*, Laboratoire Médiations, Sorbonne-Université, 10 février 2022.
- Schorung M., « L'étalement logistique et la géographie des entrepôts aux États-Unis : une analyse cartographique. Le cas d'Amazon dans trois grands systèmes urbains (New York, Chicago, Los Angeles) », *Atelier d'axe 2*, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, 4 février 2022.
- Schorung M., « Le financement des infrastructures de transport : retour d'expériences », *Séminaire FIRMINFRA*, Campus Condorcet, 19 mai 2021.
- Schorung M., Passalacqua A., « La grande vitesse ferroviaire en Floride : confrontations historiques et géographiques », *Séminaire du groupe de recherche Passé, Présent, Mobilité*, Association Rails et Histoire, Paris, 16 janvier 2020.
- Schorung M., « Résultats de thèse », *Atelier d'axe 2*, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 17 avril 2019.
- Schorung M., « Une géographie ferroviaire des États-Unis pour le transport ferroviaire de passagers entre réseau conventionnel et les projets de grande vitesse », *Atelier d'axe 2*, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 26 mai 2016.

- Schorung M., « Le réseau ferroviaire américain : caractéristiques d'organisation, conflictualités d'usages, isolement institutionnel de la compagnie Amtrak », *Doctoriales AFITL*, Champs-sur-Marne, 1<sup>er</sup> octobre 2015.
- Schorung M., « Le réseau ferroviaire américain : caractéristiques d'organisation, acteurs, perspectives », *Atelier d'axe 4*, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 25 juin 2015.
- Schorung M. « Perspectives du transport ferroviaire de passagers dans les Etats de l'Ouest américain au début du XXI<sup>ème</sup> siècle », *3<sup>ème</sup> Journée des jeunes chercheurs de Rails et Histoire*, Association Rails et Histoire, Paris, 19 juin 2015.
- Schorung M., Libourel E., « La notion de corridor entre littérature scientifique et terrain », *Atelier d'axe 2*, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 9 avril 2015.

### Autres interventions

- Schorung M., « Projets d'aménagement urbain et politiques de mobilité durable aux Etats-Unis : jeux d'acteurs et articulation d'échelles », *Conférence AP-Géo, Programme ENS Lyon (nouvelle question sur les Etats-Unis d'Amérique)*, Lycée Fénelon/Sorbonne-Université, Paris, 25 septembre 2021.

### Projets de communications à partir de juin 2023

- Deux communications (avec actes) à la World Conference on Transport Research à Montréal (juillet 2023).
- Proposition de communication lors du colloque « La régénération récente des gares et quartiers de gare : état des lieux et nouveaux enjeux », Université du Mans (octobre 2023).

### Participation à des programmes de recherche

- **Chaire NAEM** (2013-2019) (Nouvelles Approches Economiques des Mobilités) – SNCF/UPEM/Fondation des Ponts – UMR-T LVMT – dirigée par Pierre Zembri et Philippe Poinot. **Programme de recherche sur le transport ferroviaire visant à mieux comprendre les liens entre infrastructures, services et territoires et à étudier les défis majeurs du transport ferroviaire**, avec Pierre Zembri, Philippe Poinot, Sophie Deraeve et Christophe Mimeur.
- **Chaire Aménager le Grand Paris** (2018-2020) – Université Gustave Eiffel (Ecole d'Urbanisme de Paris et trois laboratoires – Lab'Urba, LATTs, LVMT) – dirigée par Taoufik Souami et Daniel Béhar. Chaire initiée en juillet 2017 par l'École d'Urbanisme de Paris et cinq organismes publics investis dans la production du Grand Paris : la Caisse des Dépôts, l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France, Grand Paris Aménagement, Grand Paris Habitat et la Société du Grand Paris. Les mutations du Grand Paris sont associées à des évolutions intenses et rapides des pratiques d'aménagement et au besoin de renouvellement des outils des acteurs de l'aménagement opérationnel. **La Chaire a pour objectif d'examiner les processus d'aménagement dans le Grand Paris en tenant compte des pratiques, des outils et des positionnements des opérateurs impliqués dans la production urbaine.** En croisant la recherche universitaire et l'expertise et le savoir-faire des opérateurs, la Chaire développe ainsi des réflexions sur les métiers et les compétences de l'aménagement, les **effets des appels à projets urbains innovants**, les **conditions de réalisation d'opérations d'aménagement** de grande dimension en frange métropolitaine, les aménagements liés aux événements internationaux, l'économie de l'aménagement, la **production du logement** dans différentes situations urbaines, etc.
- **Chaire Logistics City** (2020-2023) – Université Gustave Eiffel (deux laboratoires : SPLOTT et LVMT). La Chaire de recherche, intitulée « **Logistics City** », dédiée à la logistique urbaine a été lancée au sein de l'université Gustave Eiffel en 2019. Cette chaire bénéficie du mécénat des **entreprises Sogaris et Poste-Immo** ainsi que du soutien financier de la région Ile-de-France. Le programme scientifique triennal (2019-2022) de la Chaire est le premier au niveau d'un établissement universitaire, à se concentrer spécifiquement sur les **questions d'aménagement, d'urbanisme et de politiques publiques de l'immobilier logistique**. La Chaire se distingue par la conceptualisation de la « **nouvelle logistique urbaine** » et par l'étude des modèles économiques, des stratégies de localisation, des impacts des transformations numériques et de l'entrepôt du futur qui a fait l'objet en 2020 d'un premier livre blanc. La recherche postdoctorale s'inscrit dans le **thème 1** de la Chaire '**L'immobilier logistique urbain : les nouveaux modèles économiques de l'immobilier logistique métropolitain, les stratégies d'implantation des bâtiments logistiques**

**dans les grandes métropoles'**. La Chaire est intégrée à un vaste réseau de contacts universitaires qui sont partenaires du secteur de la logistique (l'*Urban Freight Lab* à Seattle ou le *Center for Infrastructure, Transportation and the Environment* à New York) ainsi que des partenariats plus larges comme le réseau MetroFreight et le réseau VREF avec des partenaires dans plus de trente pays en Europe, en Asie et en Amérique.

- **PUCA – POPSU Grand Paris (2022-)** – **Participation aux travaux de préfiguration et de lancement** d'un nouveau programme POPSU (<https://popsu.archi.fr/>) centré sur le Grand Paris. Ce programme sera porté conjointement par le PUCA, par la Métropole du Grand Paris, par la Chaire Aménager le Grand Paris et par des membres des laboratoires de l'Ecole d'Urbanisme de Paris. Un axe sera dédié à la « Métropole sobre » avec une entrée relative à la logistique urbaine durable.

### Réseaux de recherche

- Axe Actions et Territorialisations du Collège International des Sciences Territoriales (GIS CIST)
- Axe Mobilités, Identités et Territoires du CIST
- Membre de l'AAG (Association of American Geographers) et du TRB (Transport Research Board)
- Groupe Transversal : Mobilités urbaines pédestres – LabEx Futurs Urbains (Université Paris-Est)

### Activités d'évaluation scientifique

- Membre du comité de lecture de la revue francophone sur le fait urbain *Urbanités* [En ligne] (<http://www.revue-urbanites.fr/>)

### Bourses et financements

- Projet de thèse retenu pour un contrat doctoral de l'Université Paris-Est (2015-2017)
- Bourse de l'AHICF (Association Rails et Histoire) obtenue en 2014-2015, renouvelée en 2015-2016 puis 2017-2018
- Bourse d'aide à la recherche doctorale de l'IDA (Institut des Amériques) obtenue en 2015-2016, renouvelée en 2016-2017 puis 2017-2018
- Financement de l'ISITE FUTURE Recherche et Formation (Université Paris-Est) Appel à la Mobilité et à la Coopération Internationale 2019 (avec Caroline Gallez)
- Financement de l'Université Gustave Eiffel (Bonus Qualité Recherche – 4500 euros) – janvier 2020 : financement de la traduction d'un rapport de recherche issu de ma thèse.
- Financement de l'Université Gustave Eiffel (Bonus Qualité Recherche – 4000 euros) – janvier 2021 : financement des 6èmes Rencontres du réseau EUNA (colloque sur deux jours à Nanterre en décembre 2021).
- Financement de l'Université Gustave Eiffel (Bonus Qualité Recherche – 4500 euros) – janvier 2022 : financement d'un stage de recherche de M2 (6 mois de gratification) pour travailler sur une analyse statistique et cartographique des mobilités quotidiennes aux Etats-Unis.
- Financement de l'Université Gustave Eiffel (Financement AIR – 3000 euros) – janvier 2023 : financement des 7èmes Rencontres du réseau EUNA (colloque « City of Hope » sur deux jours à Nanterre en juin 2023).

## 3.5 – Travaux et articles

Ces travaux de recherche ont donné lieu à **10 publications dans des revues à comité de lecture, 1 contribution à un ouvrage collectif en langue anglaise** ainsi qu'à **6 articles soumis à une revue à comité de lecture en langue anglaise. Par ailleurs, 4 rapports de recherche ont été rédigés.**

**J'ai co-dirigé un manuel universitaire (ENS Lyon) sur les Etats-Unis d'Amérique** publié fin 2021 et **j'ai participé à la rédaction du nouveau manuel universitaire (Armand Colin) de géographie des**

**transports (publié en juillet 2022). Je suis par ailleurs co-responsable** de la rédaction du prochain manuel universitaire (Armand Colin) **de géographie de l'Europe.**

**Tableau 4 – Synthèse des travaux**

Type de publication	Nombre de publications et d'interventions achevées	Nombre de publications et d'interventions en cours ou prévues
Revue à comité de lecture en anglais	1	3
Revue à comité de lecture en français	12	2
Rapport de recherche	4	1
Mémoires de recherche	2	/
Chapitres d'ouvrage	1	/
Manuel universitaire	2	/
Co-direction d'ouvrage	2	0
Poster	1	/

## Thèse

- *Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre conflictualités institutionnelles, processus de territorialisation et ancrage métropolitain*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, sous la direction de Pierre Zembri, soutenue le 2 juillet 2019, 690 pages.  
Mémoire disponible sur HAL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-02197401v1>

## Articles dans des revues à comité de lecture en langue française

- Schorung M., 2016, « L'Alaska Railroad Corporation : un modèle ferroviaire original aux confins des Etats-Unis entre diversification commerciale et stratégie touristique intégrée », *Echogéo*, 38/2016, [En ligne], DOI : 10.4000/echogeo.14807.
- Schorung M., 2016, « Nouvelle loi transports aux Etats-Unis : monument législatif, intentions de réformes et permanence des déséquilibres fondamentaux », *Flux*, 2016/1, n° 103-104, pp. 102-106.
- Schorung M., Libourel E., 2016, « Les corridors de transport en Europe et en Amérique du Nord : des projets d'aménagement à leur mise en œuvre », *Géotransports*, 2016/8, pp. 39-56.
- Schorung M., 2017, « Le transport ferroviaire interurbain de passagers en Californie : un laboratoire du renouveau ferroviaire aux Etats-Unis ? », *Flux*, 2017/1, n° 107, pp. 17-35, DOI : 10.3917/flux1.107.0017.
- Schorung M., Ruggeri C., 2017, « L'«Obamarail» : l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux Etats-Unis ? », *Territoire en Mouvement Revue de géographie et d'aménagement*, 35/2017, [En ligne], DOI : 10.4000/tem.4249.
- Schorung M., 2019, « Position de thèse/PhD position », *Géotransports*, n° 11, pp. 108-114.
- Schorung M., 2020, « Le corridor des Cascades (nord-ouest des Etats-Unis) : un ancrage métropolitain limité pour un service ferroviaire interurbain dynamique », *Flux*, 2020/3, n° 121, pp. 67-89.
- Schorung M., 2020, « Le projet ferroviaire privé Virgin Trains USA en Floride : l'émergence d'un corridor touristique polarisant ? », *Téoros*, 39-2 [En ligne].
- Schorung M., 2020, « L'aménagement des gares du Grand Paris Express face à la gouvernance complexe de la région-capitale. L'instrument du comité de pôle comme réponse pour une meilleure coordination des acteurs ? », *L'Espace Politique* [En ligne], 42 | 2020-3.
- Schorung M., 2021, « Lieu du transport. Les gares aux Etats-Unis : à l'ouest rien de nouveau ? Les gares centrales de Seattle et de San Francisco », *Géotransports* [En ligne].
- Schorung M., 2022, « A train among cars and planes in Florida. The Brightline private rail project in the first touristic region of the United States », *Mondes du tourisme*, 21/2022 [En ligne].
- Schorung M., Marcher P., 2022, « Lieu du transport. Autour de la gare 30th Street de Philadelphie : le projet urbain, instrument de revitalisation ? », *Géotransports*, n°16 [En ligne].
- Schorung M., 2023, « Le e-commerce à New York : quelle empreinte sur l'espace public ? », *Urbanités* (en ligne).

### Articles dans des revues à comité de lecture en langue anglaise

- De Oliveira R., Dablanc L., Schorung M., « Changes in warehouse spatial patterns and rental prices: Are they related? Exploring the case of US metropolitan areas », *Journal of Transport Geography*, vol 104, 103450.

### Articles soumis dans une revue à comité de lecture en langue anglaise ou actes de colloque

- Buldeo Rai H., Mariquivoi J., Schorung M., Dablanc L., « Dark stores in the City of Light: Geographical and transportation impacts of quick commerce in Paris », *Research in Transportation Economics*, Special issue: Integrating e-commerce in urban mobility planning (article en 2<sup>ème</sup> relecture).
- Schorung M., « An analysis of warehousing development patterns and logistics sprawl in four metropolitan areas: Dallas, Houston, New York and Philadelphia », *Transportation Research Procedia*, WCTR 2023 Montréal (article soumis).
- Schorung M., Lecourt T., Dablanc L., « An analysis of the spatial logics of Amazon warehouses following a multiscale and temporal approach. For a geography of Amazon's logistics system in the United States », *International Journal of Logistics Management* (article soumis).

### Articles soumis dans des revues à comité de lecture en langue française

- Schorung M., Escarfail V., « Identifier et cartographier les entrepôts logistiques pour construire une géographie de la logistique urbaine. Le cas du territoire du Grand Paris Seine Ouest (GPSO) en Ile-de-France », *Géotransports* (V2 – publication prévue fin 2023).
- Schorung M., « Le système Amazon aux Etats-Unis face aux crises : miroir du système de transport et de logistique des Etats-Unis », *BAGF*, dossier spécial 'Crises, mutations, résilience des transports' (article en 2<sup>ème</sup> relecture).

### Contribution à un ouvrage collectif

- Schorung M., 2019, « New Stations and TOD in Three United States Rail Corridors » dans Knowles R., Ferbrache F. (eds), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Springer, Transport Mobilities and Spatial Change Book Series.

### Contributions à un manuel universitaire

- Libourel E. (dir.), 2020, *Population et inégalités dans le monde*, Clefs Concours Géographie, Atlande.  
Rédaction ou co-rédaction des chapitres suivants : « Mondialisation et inégalités », « Ressources naturelles et inégalités socio-spatiales », « Les Etats-Unis : phare mondial des inégalités ? », « L'Europe : continent d'inégalités ? » (co-rédigé avec E. Libourel), « Mobilités et transports, révélateurs des inégalités » (co-rédigé avec E. Libourel).
- Monot A. (dir.), *Histoire, géographique, géopolitique du monde contemporain*, Prépas ECG 2<sup>ème</sup> année, Bréal.  
Rédaction du chapitre sur les Etats-Unis.

### Direction d'ouvrage

- Schorung M., Libourel E., (publication prévue en 2024), *Géographie de l'Europe*, Armand Colin.
- Libourel E., Schorung M., Zembri P., 2022, *Géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*, Armand Colin.
- Schorung M., Libourel E. (dirs.), 2021, *Les Etats-Unis d'Amérique*, Clefs Concours Géographie, Editions Atlande.

### Rapport de recherche

- Schorung M., janvier 2021, *Anticiper et préparer l'arrivée d'un réseau de transport. Une analyse des dispositifs de coordination aménagement-transport autour des gares du Grand Paris Express*, Rapport de recherche, Chaire Aménager le Grand Paris, Ecole d'Urbanisme de Paris, Université Gustave Eiffel.  
Disponible sur HAL-ShS : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-03117086>

- Schorung M., Lecourt T., octobre 2021, *Analyse des logiques spatiales des entrepôts Amazon suivant une approche multiscalaire et temporelle. Pour une géographie du système logistique d'Amazon aux Etats-Unis*, Rapport de recherche, Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel [également disponible en anglais]. Disponible sur HAL-ShS : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03489387>
- De Oliveira O., Schorung M., Dablan L., novembre 2021, *Relationships among urban characteristics, real estate market, and spatial patterns of warehouses in different geographic contexts Analyse des logiques spatiales des entrepôts*, Rapport de recherche, Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel. Disponible sur HAL-ShS : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03369462>
- Schorung M., février 2022, *A Geographical Contribution on Interurban Passenger Rail Transportation in the United States*, Rapport de recherche issu de ma thèse de doctorat, Mineta Transportation Institute, San José State University. Disponible en ligne : <https://transweb.sjsu.edu/research/2212-Geographical-Contribution-Interurban-Rail>
- Schorung M., Lecourt T., mai 2022, *Atlas of warehouse geography in the US*, Livret électronique, Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel. Disponible en ligne : <https://drive.google.com/file/d/18pLAegEpFKSf5SkXplzdpPXelwAa0JQU/view>

### Mémoires de recherche

- Schorung M., 2014, *Le projet de ligne à grande vitesse dans la région des Cascades : approche incrémentale, gouvernance, appropriation politique et culturelle*, Mémoire de recherche en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction d'Anne Bretagnolle.
- Schorung M., 2012, *Travaux publics, pratiques politiques et transformation de l'espace urbain, l'exemple de Baltimore de 1872-1904*, Mémoire de recherche en histoire de l'Amérique du Nord, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, sous la direction d'Annick Foucrier.

### Poster

- Schorung M., Libourel E., Ruggeri C., 2016, « La grande vitesse est-elle toujours sur les rails ? », *Festival International de Géographie*, Saint-Dié-des-Vosges, 30 septembre-2 octobre.

## 3.6 – Activités d'animation de la recherche

### Réseau EUNA (Etudes Urbaines Nord-Américaines)

Depuis septembre 2016, j'ai intégré le **comité de pilotage du réseau de chercheur.es EUNA** (Etudes Urbaines Nord-Américaines) avec Sonia Lehman-Frisch (PR, Paris Nanterre), Pascale Nédélec (Docteure/Professeure en CPGE) et Charlotte Recoquillon (Docteure/Journaliste, Institut Français de Géopolitique). Les villes nord-américaines imprègnent largement en France les représentations ordinaires ; leur omniprésence dans les médias culturels ou d'information est telle que l'on a tous le sentiment de connaître ces espaces urbains, leurs paysages et les modes de vie de leurs habitants. Les sciences sociales qui s'intéressent aux villes manquent rarement de s'y référer elles aussi, notamment parce que les pensées sur la ville proviennent en bonne part des États-Unis – l'« École de Chicago » en est l'illustration la plus fameuse, dont l'influence sur la sociologie, et plus largement sur les études urbaines, a été fondamentale. Les politiques urbaines françaises, enfin, tirent souvent leur inspiration d'Outre-Atlantique et les rapports sont nombreux à se référer explicitement au contexte états-unien. Ces représentations vernaculaires ou scientifiques sont associées à des jugements de valeurs contrastés, les villes nord-américaines étant conçues tantôt comme un modèle à suivre, tantôt comme un repoussoir urbain. Dans ce contexte, **il reste plus important que jamais d'étudier les villes nord-américaines, que ce soit dans une perspective comparatiste ou non, en dévoilant et en mettant à distance les implicites axiologiques qui y sont attachés.** Longtemps restée confidentielle en France, la recherche sur l'Amérique du Nord, et sur les villes en particulier, a connu un essor particulièrement remarquable ces trente dernières années. Les seules thèses soutenues récemment ayant pour objet ou pour scène d'observation la ville nord-américaine témoignent de la vitalité de la communauté francophone dans ce champ.

Le réseau EUNA (Etudes Urbaines Nord-Américaines) qui **rassemble des chercheur.es, enseignant.es-chercheur.es, docteur.es, doctorant.es** s'intéressant et travaillant sur les villes nord-américaines, poursuit en 2021 sa sixième année d'existence qui sera marquée en **décembre 2021 par l'organisation d'un colloque national « Les villes nord-américaines en crise(s) »** visant à analyser les situations de crise urbaine qui touchent les villes nord-américaines depuis près de deux décennies, faisant référence aux crises urbaines des années 1960-1970. Les **quatre Rencontres Annuelles qui ont eu lieu de 2016 à 2019 et le colloque sur les villes sous l'ère Trump** (format webinaire) en **décembre 2020** ont permis de rassembler un nombre toujours plus important de personnes et d'offrir un **lieu d'échanges et de débats scientifiques afin que la communauté francophone travaillant sur les villes nord-américaines** puisse avoir au moins une fois dans l'année un moment de rassemblement et de convivialité autour d'objets de recherche communs. **L'année 2021** a été marquée par les **sixièmes Rencontres Annuelles** sur deux jours (9-10 décembre 2021) avec notamment une seconde journée consacrée à une **journée d'études sur les crises urbaines en Amérique du Nord**. L'intérêt et la force du réseau EUNA réside fondamentalement dans son **approche pluridisciplinaire** – les Rencontres Annuelles ont été une interface pour les historiens, les sociologues, les géographes, les urbanistes, les civilisationnistes, les anthropologues, les ethnologues, les politistes nourrissant les travaux en langue française sur les Etats-Unis et le Canada. En **juin 2023**, les **septièmes Rencontres Annuelles sur deux jours** (juin 2023) seront organisées à l'Université Paris Nanterre, avec le soutien financier de l'Université Gustave Eiffel, avec une journée de colloque international sur le thème « City of Hope ».

Nous sommes dès lors engagés dans un **processus de structuration à moyen terme** du champ des études urbaines francophones sur les villes nord-américaines :

- Construction d'un réseau de recherche (liste de diffusion, annuaire, site internet à venir)
- Mobilisation de financements (laboratoires de recherche de rattachement, Institut des Amériques, financement Bonus Qualité Recherche de l'Université Gustave Eiffel)
- Organisation de Rencontres annuelles et de colloques thématiques (« Les inégalités dans les villes nord-américaines » en 2018, « Les villes nord-américaines sous l'ère Trump » en 2020, « Les villes nord-américaines en crise(s) en 2021 »)
- Perspectives à moyen terme : publication d'un ouvrage collectif ; constitution d'un Groupement d'Intérêt Scientifique

### **Collaboration franco-américaine et invitation à un « *visiting scholarship* » à UC Berkeley**

Cette collaboration scientifique franco-étatsunienne a pour objectif de **comparer les modalités d'aménagement des gares et des quartiers de gare intégrés dans des grands projets de transport en région Ile-de-France** et dans la **baie de San Francisco** (projet de ligne à grande vitesse ferroviaire combiné à une expansion du réseau régional). Elle implique jusqu'à présent deux laboratoires de recherche (le LVMT – UMR-T Université Gustave Eiffel/ENPC) du côté français et University of California Transport Research (UCTC) du côté états-unien ainsi que plusieurs acteurs de l'aménagement (la Ville de San José et l'association SPUR – San Francisco Bay Area Planning and Transport Research du côté californien).

Les **régions urbaines du Grand Paris et de San Francisco Bay Area** se caractérisent par leur **caractère polycentrique**, des **réseaux** de transport **denses** (rapportés au contexte national de chaque région) et des **systèmes d'acteurs complexes**, avec un **enchevêtrement** important des **compétences**. Elles diffèrent fortement sur le plan de l'organisation politique et institutionnelle. D'un côté, la région francilienne est organisée autour de compétences intégrées dans le domaine des transports et de l'aménagement, avec des acteurs politiques et techniques puissants (l'État, la Région Ile-de-France, IDF Mobilités, la Société du Grand Paris, intercommunalités et communes). De l'autre, San Francisco Bay Area ne dispose pas d'organisation intégrée à l'échelle régionale et en matière de transport et d'aménagement, le système d'acteurs se caractérise par un éclatement géographique et sectoriel entre la Metropolitan Transport Commission (MTC), les municipalités, les comtés et une pluralité d'opérateurs des transports et de l'aménagement majoritairement privés. Dans les deux régions, le développement d'un projet de transport de grande envergure reconfigure les représentations de l'aménagement territorial et urbain, les pratiques professionnelles et les jeux d'acteurs.

L'analyse **comparative développera trois dimensions principales et interdépendantes** :

- la **dimension planificatrice** : nous approfondirons la manière dont s'élaborent dans des documents stratégiques le rôle et les fonctions des gares en relation avec le réseau de transport et le système territorial et la manière dont les projets particuliers, aux différents stades de leur avancement, s'articulent avec ces documents stratégiques ;



- la **dimension politique** : l'étude des jeux d'acteurs vise à explorer les relations de pouvoir et leur évolution au cours des projets, en insistant sur la question de la « gouvernabilité » des projets ; institutions, moyens financiers, instruments d'action, transactions entre les acteurs et construction des accords, concertation avec les acteurs de la société civile constitueront nos principales variables d'analyse ;

- la **dimension relative à la conception et à l'insertion urbaine de la gare** : il s'agira de se pencher sur l'évolution de la conception de la gare en tant qu'infrastructure de transport et objet urbain, en analysant les logiques techniques, urbaines, économiques et environnementales qui influencent les projets de gare et de quartiers de gare (la gare comme support d'un projet plus vaste de renouvellement urbain, la gare comme outil de valorisation immobilière et foncière, la gare comme espace de vie et objet urbain à part entière, etc.).

Cette collaboration avait bénéficié de l'appui financier de l'I-Site FUTURE (Université Paris-Est), du Mineta Transportation Institute (San Jose University) et de UC Berkeley en 2020, néanmoins les actions prévues dans le cadre de ce financement n'ont pas pu être menées à cause de la pandémie de Covid-19. **Cette collaboration devait être marquée à l'automne 2020 par ma mobilité internationale suite à l'invitation du laboratoire UCTC de passer un semestre en tant que « visiting scholarship » – ce laboratoire de UC Berkeley est actuellement dirigé par Robert Cervero, chercheur reconnu dans le domaine de l'aménagement et de la coordination urbanisme-transport, et co-dirigé par Karen Trapenberg-Frick (Associate Professor) qui est à l'origine de l'invitation** (la lettre d'invitation se trouve en annexe). Ce projet a été en grande partie suspendu par la crise sanitaire.

## Collaborations scientifiques

### E-commerce et immobilier logistique urbain

Adeline Heitz (CNAM) / Anne Aguilera, Laetitia Dablanc (Univ Eiffel) / Heleen Buldeo Rai (Vrije Universiteit Brussels)

### Géographie des entrepôts (distribution spatiale, dimension sociale)

Renata de Oliveira (Minas Gerais, Brésil)  
Anne Goodchild, Travis Fried (Univ Washington, Seattle)

### Géographie ferroviaire aux Etats-Unis, Grande vitesse

Andrew Goetz (Univ Denver), Anthony Perl (Simon Fraser Vancouver), Pierre Zembri (Univ Eiffel), Eloïse Libourel (Univ Eiffel)

### Gares, TOD, coordination urbanisme-transport

Eric Eidlin (San José) / Karen Trapenberg (UC Berkeley) / Caroline Gallez (Univ.Eiffel)

### Planification, financement et gouvernance des projets d'aménagement autour des noeuds de transport

Juliette Maulat (Paris 1) / Marion Albertelli (Paris 1)

### Villes américaines (aménagement, inégalités, urbanité, paysages)

Sonia Lehman-Frisch (Univ Nanterre), Charlotte Recoquillon (IFG), Pascale Nédélec (CPGE-Lavue), Charlotte Ruggeri (CPGE-LVMT)

## Organisation/Co-organisation d'évènements scientifiques

Depuis 2017, j'ai participé directement – par ma présence au comité d'organisation – au montage de **8 journées d'études** et **colloques** est en cours de montage :

- 8 et 9 juin 2017 : **2èmes Rencontres Annuelles du Réseau des Etudes Urbaines Nord-Américaines (EUNA)** – Université Paris Nanterre
- 11 juin 2018 : **3èmes Rencontres Annuelles du Réseau EUNA** – Université Paris Nanterre
- 10 juillet 2019 : **Journée d'études « Les gares dans les grands projets d'aménagement. Regards croisés franco-américains »** – AREP, Paris



- 6 septembre 2019 : **4èmes Rencontres Annuelles du Réseau EUNA** – Université Paris Nanterre
- 30 janvier 2020 : **Journée d'études « Les lignes de desserte fine du territoire »** – Chaire NAEM/UMR LVMT, Université Gustave Eiffel
- 10 et 11 décembre 2020 : **Colloque international « Les villes nord-américaines à l'ère de Trump »** – Université Paris Nanterre [transformé en format webinaire suite à la crise sanitaire]. Ce webinaire fait l'objet d'une valorisation scientifique par la réalisation d'un numéro spécial de la revue en ligne *Urbanités* (<https://www.revue-urbanites.fr/usa-trump/>)
- 9 et 10 décembre 2021 : **Sixièmes Rencontres Annuelles du Réseau EUNA** – Université Paris Nanterre (dont la seconde journée consacrée à une journée d'études sur les crises urbaines en Amérique du Nord)
- 9 novembre 2022 : **Séminaire international** sur la logistique urbaine et les mobilités du e-commerce – Université Gustave Eiffel/EIVP – organisé par la Chaire Logistics City.

Par ailleurs, **dans le cadre des 3èmes RFTM (Rencontres Francophones Transport Mobilités)** qui ont eu lieu en juin 2021 à Champs-sur-Marne (Université Gustave Eiffel), nous avons coorganisé avec des collègues chercheur.es **deux sessions spéciales** :

- « Acteurs publics versus acteurs privés : vers une redéfinition des politiques publiques de transport ? » : session coorganisée avec Charlotte Ruggeri (Chercheure associée, LVMT)
- « Gares et stratégies d'aménagement : acteurs, politiques, spatialités » : session coorganisée avec Valérie Facchinetti-Mannone (Université de Bourgogne Franche-Comté), Caroline Gallez (Université Gustave Eiffel) et Julie Perrin (Université Gustave Eiffel).

Cette seconde session ci-dessus fait l'objet d'un **projet de numéro spécial sur les gares « Gares et stratégies d'aménagement : acteurs, politiques, spatialités »** (7 articles, 2 positions de thèse, 3 contributions courtes) porté par les organisateurs de la session et par le comité de rédaction de la revue *Géotransports*. Ce numéro spécial est paru en novembre 2022.

Dans le cadre du **colloque international de l'UGI à Paris en juillet 2022**, j'ai co-dirigé **une session sur la logistique urbaine** (*Geographical Impacts of Urban and Metropolitan Logistics: mobilities of e-commerce, warehousing, logistics real estate, urban freight*), co-organisée avec Laetitia Dablanc et Heleen Buldeo Rai (Univ. Eiffel) et Adeline Heitz (CNAM), cette session était sponsorisée par la Commission Transport et Géographie de l'IGU.

Enfin, **dans le cadre des prochaines RFTM en juin 2023** à l'Université de Bourgogne (Dijon), je co-dirige une session spéciale sur les acteurs et la gouvernance des projets de transport et des projets d'aménagement autour des transports, avec Eloïse Libourel.

## 4 - Activités administratives et collectives

En parallèle de mes activités doctorales et postdoctorales et de mes diverses charges d'enseignement, je me suis engagé dans plusieurs activités administratives :

- **Représentant des doctorants** au sein du **conseil de laboratoire** de l'UMR-T LVMT (année 2014-2015) ;
- **Représentant des doctorants** au sein du **conseil de l'Ecole doctorale** VTT (années 2016-2017, 2017-2018) ;
- **Co-organisateur** du **séminaire trimestriel du laboratoire** LVMT (année 2015-2016) ;
- Membre élu de la **Commission de la recherche** de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (collège Usagers) (2015-2019) ;
- Membre élu de la **Commission de discipline** de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (collège Usagers) (2015-2019) ;
- Membre désigné (comme représentant du collège Usagers de la Commission de la Recherche) de la **Commission CVEC** en charge de la gestion de la nouvelle contribution de vie étudiante et de campus issue de la loi ORE (2019).

Lors de l'année universitaire 2021-2022, j'ai été invité à participer au **jury de l'ENS Lyon** sur l'épreuve de composition de géographie.

En décembre 2021, j'ai été élu par les membres de la **commission des Transports, de la Logistique et des Mobilités du CNFG** (Comité National Français de Géographie) **secrétaire** de la commission en binôme avec Eloïse Libourel (présidente de la Commission). Cet engagement vise à consolider et à renouveler la commission ainsi qu'à accompagner le déploiement de projets collectifs (colloques, séminaires) dans un contexte sanitaire plus favorable.