

Université Paris-Est Marne-la-Vallée

Quadriennal 2010- 2013



Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

UMR T 94-03 – Unité commune INRETS-ENPC- UMLV

DOSSIER BILAN

SOMMAIRE

Présentation générale	2
Organigramme	5
Liste des abréviations	6
I. Bilan scientifique	9
Equipe 1 : mobilités, modes de vie et dynamiques métropolitaines (M-H. Massot)	10
Equipe 2 : agencements des espaces et politiques de mobilités (A. L'Hostis)	17
Equipe 3 : économie de réseaux et équilibre offre – demande (F. Leurent)	28
II. Bilan quantitatif et éléments d'auto-évaluation	35
II.1 Production de connaissances – publications entre 2004 et 2008	36
Tableau récapitulatif des publications par équipe	65
II.2 Enseignements	67
Tableau récapitulatif par équipe	71
II.3 Moyens humains et ressources budgétaires du laboratoire	72
II.4 Eléments d'autoévaluation	76
Tableau chercheurs publiants	77
Profil quantitatif de l'unité	81
Profil qualitatif	82
Eléments d'autoévaluation par équipe	83

PRESENTATION GENERALE

DE L'ACTIVITE DU LABORATOIRE POUR LA PERIODE 2006-2009

Le laboratoire a été créé en tant qu'Unité d'accueil dans le quadriennal 2002-2005 de l'Université de Marne-la-Vallée. Des problèmes de locaux et les délais d'affectation des personnels ont fait que sa mise en place effective s'est concrétisée à partir d'avril 2003. Cette unité d'accueil a été transformée en UMR T dans le quadriennal 2006-2009. La première caractéristique du LVMT est donc d'être un laboratoire jeune, qui a connu un développement rapide.

Le projet initial répondait principalement à deux objectifs :

- sur le plan scientifique, créer un laboratoire positionné à l'articulation entre transport et aménagement de l'espace, avec une double ambition : développer sur cette thématique une recherche de qualité, en contribuant à une meilleure compréhension des processus en œuvre ; faire que cette recherche soit socialement utile par ses prolongements opérationnels, par exemple sous forme de préconisations pour les opérateurs et les maîtres d'ouvrage ;
- sur le plan institutionnel, rapprocher l'INRETS de l'ensemble constitué par Ecole des Ponts et l'université de Marne-la-Vallée (UMLV) sur le campus de la Cité Descartes, préfigurant le regroupement sur ce site de tout un ensemble de laboratoires de l'INRETS, précédemment situés à Arcueil, et au-delà, la constitution d'un pôle de recherche et de formation sur les sciences de l'aménagement, avec une forte composante « transport ».

Ce projet bénéficiait - et bénéficie toujours - d'importants atouts, parmi lesquels on peut citer :

- une thématique scientifique originale et unificatrice ;
- une dynamique institutionnelle, avec une implication effective de chaque établissement partenaire, qui s'est traduite par des contingents de postes et de moyens assez équilibrés (9,5 postes INRETS, 7 de l'université en y incluant un enseignant-chercheur de Paris 12, 5 de l'Ecole des Ponts, au contingent de laquelle s'ajoutent 3 jeunes IPC en thèse) ;
- des partenariats qui se sont noués de manière « naturelle » avec des entreprises et des acteurs institutionnels majeurs du champ couvert, impliqués à des degrés divers dans l'émergence du pôle de Marne-la-Vallée.

Il a aussi rencontré des difficultés, qui tiennent notamment :

- à la diversité de statut des personnels et à une complication de la gestion liée au nombre de partenaires institutionnels ;
- à des cultures et des approches de la recherche différentes, même si leur croisement s'avère fructueux et leur intégration en passe d'être acquise ;

On peut mettre au rang des difficultés, en tout cas au rang des défis qu'il a fallu relever, le fait que la mise en place des enseignements sur la thématique centrale du laboratoire – à savoir l'articulation entre transport et aménagement de l'espace –, a largement (et lourdement) reposé sur les chercheurs et enseignants-chercheurs du laboratoire. La création du master Cité Mobilité (CIMO) à l'initiative de F.Godard en témoigne, tout comme la mise en place d'un cursus complet de formation en Transport à l'Ecole des Ponts. Cette étape est aujourd'hui pour une part importante derrière nous, et le travail accompli commence à porter ses fruits, notamment par la qualité du vivier de doctorants sur lequel le laboratoire peut s'appuyer.

La composition du laboratoire est aussi le fruit de sa jeune histoire : il réunit des chercheurs et enseignants-chercheurs de formation académique classique, avec des chercheurs ayant alterné dans leur carrière recherche et postes opérationnels. Au regard du champ thématique couvert cette composition constitue sur le moyen et le long terme une richesse et une possibilité de positionnement original. Une des préoccupations de la période écoulée a été de réaliser l'imbrication de toutes ces compétences, dans leur diversité.

Plus généralement, un ensemble de traits, qui découlent pour partie des éléments qui viennent d'être rappelés, caractérise le laboratoire et la manière dont il souhaite se positionner :

- un laboratoire fortement pluridisciplinaire, développant des recherches orientées « objet » (l'objet étant ici : les transports et les espaces métropolitains, dans leurs relations réciproques), à partir de disciplines relevant principalement des sciences humaines et sociales (sociologie, économie, géographie, aménagement) mais où les mathématiques appliquées (analyse statistique, algorithmie, recherche opérationnelle) et l'informatique occupent une place substantielle ;
- un laboratoire où sont valorisées les méthodes quantitatives, et où on s'efforce de les combiner et de les confronter avec les méthodes qualitatives ;
- un laboratoire dédié « aux transports et à l'aménagement durables », à l'articulation de la recherche académique et de la recherche action, tourné vers l'expertise et les formations de haut niveau en transport et en aménagement, qui s'attache à maîtriser et à développer des outils au standard à la fois de la recherche avancée et des meilleurs bureaux d'études internationaux.

Au début de la période écoulée, le LVMT était organisé autour de 4 équipes :

- o 1. *Mobilités individuelles et métropolisation*
- o 2. *Action publique, territoires et transport durable*
- o 3. *Agencement des lieux, organisations spatiales et morphogénèse des réseaux*
- o 4. *Economie des réseaux, modélisation de l'offre et de la demande de transport*

Le bilan sera présenté selon ce découpage. Toutefois, les équipes anciennement 2 et 3 se sont aujourd'hui rassemblées, ce qui nous amènera à présenter le projet scientifique autour de trois thématiques majeures :

- o la connaissance des pratiques de mobilité et de leur évolution, en lien avec les modes de vie et la production des espaces métropolitains (*Equipe 1 : Mobilités et métropolisation*) ;
- o l'investigation des relations entre transport et aménagement de l'espace, du double point de vue des institutions et de l'ingénierie des territoires (*Equipe 2 : Agencement des espaces et politiques de mobilité*) ;
- o le développement d'outils et de méthodes technico-économiques, visant à formaliser et à simuler les relations entre transport et aménagement (*Equipe 3 : Economie des réseaux et modélisation offre / demande*).

EFFECTIFS (période 2004-2008)

Gestion Communication
Sophie Cambon-Grau

Secrétariat
Sandrine Vanhoutte

Equipe 1 Mobilité et métropolisation	Equipe 2 Agencements des espaces et politiques de mobilité	Equipe 3 Economie des réseaux, modélisation offre / demande
<p><u>Chercheurs / Enseignants chercheurs</u></p> <p>A. Aguiléra F. de Coninck F. Godard E. Korsu M.-H. Massot L. Terral</p> <p>S. Weber</p> <p>S. Wenglenski</p> <p><u>Pers. non permanents</u></p> <p>C. Enault (dép.31/01/05) E. Castex (dép. 31/08/08) A. Morel-Brochet L. Proulhac</p> <p><u>Doctorants</u></p> <p>L. Belton A. Byrd H. Delahaye M. Deschamps(dép. 06/08) C. Guillot Y. Jouffe B. Motte N. Oppenchaim M. Padeiro B. Pradel G. Simon</p> <p>ETP 2004 : 3 ETP 2008 : 5,8 ETP moyen : 4,4 Effectif 2004 total: 13 Effectif 2008 total : 20</p>	<p><u>Chercheurs / Enseignants chercheurs</u></p> <p>N. Baron-Yelles L. Dablanc 0,5 C. Gallez A. L'Hostis M. Ollivier-Trigalo V. Stransky P.-E. Barjonet (depuis le 1/01/2007) Ph.Ménerault (jusqu'au 1/01/2006) F.Potier (jusqu'au 1/01/2008)</p> <p><u>Pers. Non permanents</u></p> <p>S.Bozzani-Franc M. Coralli M.Thébert</p> <p><u>Doctorants</u></p> <p>V.Andreu-Bossut A. Audikana V. Augereau A. Conesa S. Frère F. Le Néchet T. Leysens E. Ritter C.Richer G. Tran-Tham</p> <p>ETP 2004 : 3,5 ETP 2008 : 4,8 ETP moyen : 4,1 Effectif 2004 total: 12,5 Effectif 2008 total: 16,5</p>	<p><u>Chercheurs / Enseignants chercheurs</u></p> <p>V. Aguiléra J. Laterrasse F. Laurent F. Meunier (depuis 1/09/2007) O. Morellet (depuis 1/01/2007)</p> <p><u>Pers.non permanents</u></p> <p>E.Chang (2005-2006) Z.Y.Zou (2005-2006) M. Farah</p> <p><u>Doctorants</u></p> <p>A.E.Agenais T. Aw V. Breteau F. Combes N. Coulombel J.-F. Garcia Castello S. Li K. Liu H.D.Mai T.-P. Nguyen A. Saglio N.Wagner</p> <p>ETP 2004 : 1 ETP 2008 : 4 ETP moyen : 2,5 Effectif 2004 total: 9 Effectif 2008 total: 16</p>

ORGANIGRAMME DU LVMT (état au 01/10/2008)

Direction
Jean Laterrasse

Gestion Communication
Sophie Cambon-Grau

Secrétariat
Sandrine Vanhoutte

Equipe 1 Mobilité et métropolisation	Equipe 2 Agencements des espaces et politiques de mobilités	Equipe 3 Economie des réseaux, modélisation offre / demande
<p>Responsable M.-H. Massot</p> <p><u>Chercheurs / Enseignants chercheurs</u> A. Aguiléra F. de Coninck F. Godard E. Korsu M.-H. Massot L. Terral S. Weber S. Wenglenski</p> <p><u>IATOS</u> L. Proulhac, I.E.</p> <p><u>Personnels non permanent</u> A. Morel-Brochet</p> <p><u>Doctorants</u> L. Belton A. Byrd H. Delahaye C. Guillot N. Oppenchain M. Padeiro B. Pradel C. Pinto G. Simon</p> <p>Effectif : 20</p>	<p>Responsable A. L'Hostis</p> <p><u>Chercheurs / Enseignants chercheurs</u> P.-E. Barjonet N. Baron-Yelles L. Dablanc (0,5) C. Gallez A. L'Hostis M. Ollivier-Trigalo V. Stransky</p> <p><u>IATOS</u></p> <p><u>Personnel non permanent</u> S. Bozzani-Franc M. Coralli M. Thébert</p> <p><u>Doctorants</u> A. Audikana V. Augereau A. Conesa</p> <p>F. Le Néchet T. Leysens E. Ritter G. Tran-Than</p> <p>Effectif : 16,5</p>	<p>Responsable F. Leurent</p> <p><u>Chercheurs / Enseignants chercheurs</u> V. Aguiléra J. Laterrasse F. Leurent F. Meunier O. Morellet</p> <p><u>IATOS</u></p> <p><u>Personnel non permanent</u> M. Farah</p> <p><u>Doctorants</u> T. Aw V. Breteau F. Combes N. Coulombel J.-F. Garcia Castello S. Li K. Liu T.-P. Nguyen A. Saglio N. Wagner</p> <p>Effectif : 16</p>

LISTE DES ABREVIATIONS

ADEME

Agence pour la défense de l'environnement et la maîtrise de l'énergie

AIPCR

Association mondiale de la Route

AIISLF

Association internationale des sociologues de langue française

ANR

Agence nationale pour la recherche

ATEC

Association pour le développement des techniques de transport

AUDT

Aménagement Urbanisme et Développement des Territoires

BESTUFS

Best Urban Freight Solutions

CERMICS

Centre d'enseignement et de recherche en mathématiques et calcul scientifique

CERTU

Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme

CGPC

Conseil général des ponts et chaussées

CIFRE

Convention industrielle de formation par la recherche

CIMO

Cité et Mobilité (Master commun à l'UMLV, Paris 12, Paris 8, Ecoles des Ponts)

CRETEIL

Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions locales (UR de Paris 12) devenu aujourd'hui le LabUrba

DATAR

Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale

DEST (UR INRETS)

Département Économie et Sociologie des Transports

DIACT

Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires

DGUHC

Direction Générale de l'Urbanisme Construction Habitat

DRAST

Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du MEEDDAT

DREIF

Direction régionale de l'Équipement Ile de France

EDVE

Ecole Doctorale Ville et Environnement

EST

Ecole Supérieure des Transports

EU

European Union

ENPC

École nationale des ponts et chaussées

ESPON

European Spatial Planning Observatoire National

ERSA

European Regional Science Association

EWGT

Euro Working Group on Transportation

GIS

Groupement d'intérêt scientifique

GO du PREDIT

Groupe opérationnel du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

GRETIA (UR INRETS)

Génie des Réseaux de Transport et Informatique avancée

GRRT

Groupement de Recherche sur les Réseaux de Transport (Région Nord – Pas de Calais)

GSTEIP	Géomarketing et stratégies territoriales des entreprises et institutions publiques
IDF	Île-de-France
IFU	Institut français d'urbanisme
IMTL	Institut Management, Transport, Logistique
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
IPC	Ingénieur des ponts et chaussées
ITPE	Ingénieur des travaux publics de l'État
ITS	Intelligent Transport Systems
IUP	Institut d'urbanisme de Paris
IVM	Institut de la Ville en Mouvement
LADYSS	Laboratoire Dynamiques Sociales et Recomposition des Espaces (CNRS – Université Paris I)
LATTS	Laboratoire techniques territoires et sociétés (CNRS – Ecole des Ponts – UMLV)
LIVIC (UR INRETS - LCPC)	Laboratoire sur les Interactions Véhicules / Infrastructures / Conducteurs
LTE (UR INRETS)	Laboratoire Transports et Environnement
LTN (UR INRETS)	Laboratoire des technologies nouvelles
LUTI	Land Use Transport Interaction
MATISSE	Modèle d'Analyse du Transport Interrégional pour des Scénarios de Service en Europe

M1	Première année de Master
M2	Deuxième année de Master
MA (UR de l'INRETS)	Laboratoire Mécanismes d'Accidents
MAP	Master d'Action Publique de l'Ecole des Ponts
MEEDDAT	Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire
MISE	Management et Ingénierie des services à l'Environnement
MOBITIC	Constitution d'un corpus de données sur les usages des outils de communication et leurs relations aux comportements de mobilités
ORHCC	Organisation, Ressources Humaines, Communication, Compétences
ORATE (ESPON en anglais)	Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen
PACA	Provence Alpes Côte d'Azur
PCRD	Programme cadre de recherche-développement
PFI	Plate forme intégratrice (INRETS)
PREDIT	Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PSE	Paris School of Economics (UMR CNRS, UMLV, École des Ponts)
PUCA	Plan Urbanisme Construction Architecture
R2D2	Réseau francilien de recherche sur le développement durable de la région Ile de France

RATP

Régie autonome des transports parisiens

RESAD (Lille 1)

Réseau Accessibilité Déplacement

RTE

Research in Transportation Economics

RTS

Recherche transports sécurité (revue scientifique de l'INRETS)

SGE

Sciences et Génie de l'Environnement

SIG

Système d'information géographique

SNCF

Société Nationale des Chemins de Fer

SPANGEO

Multilevel Analysis and visualization of Geographical Networks

SPLIT (UR INRETS)

Systemes productifs, logistique et organisation des transports

TIC

Technologies de l'information et de la communication

TRADD

Transport et développement durable (Master Paris Tech – Ecole des Ponts)

TRACES

Socio économie des transports et de l'aménagement (UR INRETS aujourd'hui dissoute)

TVES (Laboratoire Lille 1)

Territoires, Villes Environnement et Sociétés

U.E.

Union européenne

UFR

Unité de Formation et de Recherche

UPEMLV

Université Paris-Est Marne-la-Vallée

UPE

Université Paris-Est

UT

Urbanisme et Territoires

WCTR

World Conference on Transport Research

I. BILAN SCIENTIFIQUE

ÉQUIPE 1

MOBILITES, MODES DE VIE ET DYNAMIQUES METROPOLITAINES

Responsable : Marie-Hélène MASSOT

L'ÉQUIPE DE RECHERCHE (au 1/06/2008)

Personnel permanent : 8 personnes dont 3 HDR

- **DE CONINCK Frédéric**, IGPC- DR, *ENPC*
- **AGUILERA Anne** (ITPE), **MASSOT Marie-Hélène** (DR), **TERRAL Laurent** (CR) *INRETS*
- **GODARD Francis** (PR), **KORSU Emre** (MC), **WEBER Serge** (MC), **WENGLANSKI Sandrine** (MC), *UMLV*

Le personnel permanent se compose de :

3 Chercheurs « seniors » (HDR) : un de chaque institution ENPC, INRETS, UMLV ;

5 Chercheurs « juniors » : 3 Maîtres de Conférence à UMLV, 2 Chargés de Recherche INRETS.

Remarques concernant ces effectifs : S.WENGLANSKI, S.WEBER et L.TERRAL ont été nommés au 1/09/2006. Quant à F.GODARD, il a été nommé Président de l'Université de Marne-la-Vallée au 1/07/2007.

Personnel non permanent : 3 personnes

- **CASTEX Elodie**, Post Doctorante, INRETS
- **MOREL-BROCHET Annabelle**, Post Doctorante, ENPC – Région Île-de-France
- **PROULHAC Laurent**, Ingénieur d'Etudes (CDD 3 ans ENPC).

Doctorants : 8

- **BELTON Leslie** « Modes de vie et mobilités dans le travail », Monitrice puis ATER UMLV, Dir : F. De CONINCK.
- **DELAHAYE Hélène** « Transformation des modes de vie et transformation des guichets postaux » ; Dir : F. De CONINCK.
- **DESCHAMPS Marion**, « Accessibilité à l'emploi et formation des prix immobiliers en IDF » Monitrice Paris 12 ; Dir : MH. MASSOT.
- **GUILLOT Caroline**, « Les nouvelles formes d'orchestration des sphères de la vie quotidienne » Nouveaux usages des outils et services de communication » Monitrice UMLV ; Dir.: F. De CONINCK.
- **OPPENCHAIM Nicolas**, « Les mobilités urbaines des jeunes des zones sensibles » Moniteur UMLV ; Co-dir :GODARD – MASSOT.
- **PADEIRO Miguel**. « Analyse des relations infrastructures de transport/évolution du tissu urbain : le cas du réseau métropolitain dans la zone » ATER PARIS 1 ; Co.-Dir. GODARD - MASSOT

- **PRADEL Benjamin**, « L'urbanisme temporaire : représentations sociales, usages collectifs et enjeux urbanistiques des nouveaux espaces-temps événementiels » Moniteur puis ATER UMLV ; Co-Dir : GODARD – ASCHER.
- **SIMON Gwendal**, « Naviguer dans la ville, les mobilités touristiques à Paris » ATER ULMV ; Co-dir : GODARD- MASSOT.

Disciplines

Géographie (5) - Sociologie (2) - Socio-économie des Transports (2) - Urbanisme (2)

Évolution de l'équipe

	2003	2005	2006	2007*	2008*
Effectif total	6	15	20	20	19
Permanents	3	5	8	8	8
CDD	0	2	1	2	1
Doctorants-Post Doc	3	8	11	10	10

* Francis Godard est toujours compté dans l'effectif permanent

L'effectif de l'équipe a triplé depuis sa création en 2003. En 2008, 53% de l'effectif total est constitué de doctorants et post-doctorants, une vague importante de soutenance de thèse interviendra fin 2008, début 2009. Les objectifs de construction d'une équipe multi disciplinaire, avec des chercheurs de statuts et d'âges différents permettant d'intégrer dans une proximité quotidienne la recherche et l'enseignement sont sinon atteints du moins bien orientés. Cependant la sociologie est en sous-effectif, le départ de F.GODARD à la Présidence de l'Université de Marne-la vallée devant toutefois, nous l'espérons, être compensé par un recrutement.

Trois doctorants ont soutenu leur thèse depuis 2004 (S. WENGLENSKI, B. MOTTE, Y.JOUFFE). Leur parcours s'est ensuite concrétisé par :

- une intégration en Maître de Conférence à UMLV- LVMT (S. WENGLENSKI) ;
- une intégration en Maître de Conférence à Université de Bourgogne, laboratoire THEMA (B. MOTTE) ;
- une bourse Post doctorale à l'Université de Santiago du Chili (Y. JOUFFE)

3 Post doctorants ont séjourné dans cette équipe. Ils ont ensuite pour deux d'entre eux été intégrés :

- comme Chargé de recherche INRETS au LVMT (L.TERRAL)
- comme Maître de Conférence à Université de Lille 1 (E.CASTEX)

Objet de recherche

L'objet de recherche de cette équipe est défini et orchestré par les mobilités du quotidien des ménages résidant en milieu urbain, c'est-à-dire par l'ensemble des individus qui résident et se déplacent dans un ensemble métropolitain et ce faisant font évoluer l'espace métropolitain (ou région métropolitaine).

Les travaux de fond sur la mobilité individuelle, au sens des pratiques de déplacement individuelles, se sont multipliés depuis une quinzaine d'années. Ils ont progressivement élargi puis

modifié les représentations même de la mobilité et les champs d'interprétation de sa croissance et de ses enjeux (sociaux, environnementaux, économiques).

La représentation la plus ancienne de la mobilité correspond à un schéma causal dans lequel les localisations, les revenus, l'évolution des modes de vie et de travail et des structures de la démographie, expliquent le niveau et la structure de la mobilité individuelle locale : c'est le paradigme d'analyse de la « mobilité résultante ». Depuis quelques années, à côté de ce paradigme que les résultats scientifiques ne contredisent pas, s'est développé le paradigme de « la mobilité « organisatrice ». Dans cette vision de la mobilité, les capacités d'arbitrage des individus et des acteurs urbains à se saisir des conditions faites à la mobilité dans ses dimensions stratégiques de vitesse, de coût, de prix, de flexibilité d'usage, dans le temps et l'espace, sont centrales pour expliquer l'évolution de la mobilité des citadins et de son rôle dans les modes de vie et l'agencement urbain.

C'est dans ce double paradigme de la « mobilité tout autant résultante qu'organisatrice » que nous situons notre objet de recherche qui met l'individu dans ses dimensions sociales et singulières (ex : récit de vie, récit de pratiques) au cœur de ses méthodes et cadres interprétatifs.

Ce double schéma a orienté notre projet de recherche à la fois sur l'analyse des pratiques de mobilité du quotidien, et sur l'analyse du rôle de cette mobilité et des conditions de transport dans les transformations passées et en cours des sociétés et des espaces métropolitains.

Cette double entrée permet des allers-retours entre des pratiques socio-spatiales et des stratégies et capacités d'organisation des acteurs notamment en termes de mobilité et de localisation. Elle permet aussi des allers-retours entre le présent et les dynamiques qui le portent et l'expliquent, et le décryptage des enjeux actuels de la question urbaine, des modes de vie et de travail. L'approche privilégiée est résolument multidisciplinaire, portée tout autant par les méthodes qualitatives et quantitatives. Elle se veut aussi multisectorielle, en articulant le champ des transports et le champ du logement : nos études sur les relations entre formes urbaines et mobilités, ainsi que nos travaux sur le concept de ville cohérente, ou encore sur l'appréciation du rôle de l'accessibilité dans la dynamique économique métropolitaine en témoignent.

Les enjeux socio- économiques des métropoles privilégiés dans nos travaux

Les dimensions investiguées sont de trois ordres.

- La première renvoie à la diffusion et l'usage des nouvelles techniques d'information et de communication et à leurs effets sur les modes de vie et d'organisation du travail, selon les capacités des individus et des acteurs collectifs à se saisir de ces outils dans la pratique de l'espace métropolitain.
- La seconde a trait à la « soutenabilité » du développement métropolitain dans sa dimension environnementale de consommation d'énergie fossile et de production de gaz à effets de serre. La relation entre dé-densification des espaces centraux et spécialisation des territoires par fonction (résidences/emplois) d'une part, et la croissance de la motorisation et de l'usage de l'automobile d'autre part, est largement établie. Dans ce contexte d'« automobilité », nos travaux interrogent d'une part le renchérissement du coût de la mobilité du quotidien et d'autre part l'existence de formes urbaines métropolitaines, au sens des répartitions relatives des résidences, des emplois et des services, plus économes en termes de déplacements.
- La troisième interroge la croissance des disparités sociales et territoriales caractérisant ces espaces. Il s'agit pour nous ici non seulement de lire les inscriptions de ces disparités mais aussi et surtout de caractériser ce qui, dans leur émergence ou leur renforcement, pourrait relever des différences de capacités des individus à se déplacer et à se localiser dans l'espace métropolitain. La focale des disparités est ainsi largement ouverte, s'agissant notamment de relever et d'analyser tout autant les capacités économiques d'individus repérés socialement dans un quotidien spatialisé, que leurs aptitudes psycho sociales et leurs compétences à répondre à l'injonction à la mobilité caractérisant les sociétés modernes.

Thématiques de recherche

Dans ce contexte, notre investissement a été structuré autour de deux grandes directions :

1. Mobilité résultante : entre choix individuel et production sociale

Cette thématique traite de l'évolution des modes de vie, des modalités d'organisation du travail et des pratiques de mobilité. Sur la période, la population active a été notre cible intellectuelle, nombre de travaux suggérant pour cette population l'existence d'une indépendance croissante entre les lieux de vie et de travail et d'une mobilité zigzagante, labile, croissante et fluide.

Dans cette thématique, il s'agit pour nous d'analyser, au niveau individuel, les types de rapports au temps et à l'espace et leurs liens avec les mobilités au quotidien et les inégalités qui les accompagnent. Ces travaux se situent théoriquement dans la sociologie des modes de vie et la géographie du temps qui nous enseigne que l'observation d'une pratique et la part de construction personnelle qu'elle révèle ne fait sens que si elle est rapportée à des contraintes et à des potentiels. Programmes d'activités quotidiens et pratiques de mobilité, aptitudes à la mobilité, contraintes institutionnelles, familiales, économiques sont les concepts clés mobilisés, pour instruire l'évolution des modes de vie et de se déplacer dans l'espace métropolitain. Révéler « les arrangements ou tactiques » qui permettent aux actifs de modeler leur vie quotidienne privée et familiale face aux impératifs de l'organisation du travail ; analyser ces arrangements en fonction de leur aptitude à se déplacer et se localiser dans l'espace métropolitain, constituent le cœur des résultats établis sur la période des travaux.

Ces derniers convergent dans le sens d'une contrainte forte et croissante du travail dans le quotidien des actifs franciliens et de leurs mobilités (MASSOT, AGUILERA, CRAGUE, DE CONINCK et PROULHAC, 2006). D'une part, les mobilités liées au travail n'ont que peu diminué dans l'ensemble des mobilités franciliennes quotidiennes depuis 20 ans et ce malgré la croissance du nombre de chômeurs, de retraités, de travailleurs à temps partiel et de journées dites RTT. D'autre part « travailler » structure les journées de travail et la mobilité des actifs. En moyenne travailler et se déplacer pour travailler occupe plus de 85% du temps passé hors du domicile des actifs un jour de semaine, et cette proportion a plutôt augmenté depuis 20 ans.

Les pratiques du quotidien apparaissent aussi très organisées et liées au temps passé au domicile. Si des temps d'accès de courte durée au lieu de travail favorisent quelque peu les activités hors travail et hors domicile des actifs en semaine, on remarque que le temps « gagné » sur les temps de transports par rapport à ceux des actifs plus éloignés du travail est réinvesti à plus de 80% pour augmenter leur présence au domicile (MASSOT, ORFEUIL et PROULHAC, 2008). L'actif post-moderne, hypermoderne est de ce point de vue tout sauf sans ancrage territorialisé. Notre mise à plat qualitative de l'usage et de la maîtrise du temps montre que les actifs sont organisés en routine, plus ou moins fermée suivant leur activité (DE CONINCK, GUILLOT, 2007). Tout s'organise avant ou après le déplacement pour les plus routiniers et lors d'un arrêt ou du changement d'activité pour les plus mobiles. Ces organisations laissent peu de place au quotidien à l'improvisation et à la pérégrination spatiale. Nos travaux qualitatifs et quantitatifs montrent cependant que les schémas observés sont moins rigides pour les jeunes cadres, et, plus généralement pour ceux qui sont « autonomes » dans la gestion de leur temps de travail et/ou qui ont des revenus plus élevés (DE CONINCK, BELTON, 2007).

Les pratiques des franciliens dont nous rendons compte ne témoignent pas d'une mobilité débridée, fluide, zigzagante de la société dite « hypermoderne ». Elles demeurent fortement différenciées selon les capacités stratégiques des actifs à se localiser dans l'espace. Nos travaux montrent d'une part que les actifs les mieux situés en termes d'accessibilité au travail ont les mobilités effectives les plus intenses (WENGLANSKI, 2006 et 2007). D'autre part que le handicap, cognitif et économique, ne différencie pas les précaires flexibles quant aux caractéristiques de leur mobilité effective toutes choses égales par ailleurs (JOUFFE, 2007). Les mobilités les plus intenses et variées des précaires les plus flexibles reposent sur la mobilisation de ressources d'une part symbolique, celle de la valeur accordée à l'émancipation par le travail, et d'autre part sur une ressource traduisant l'ancrage territorial personnel à travers le maintien dans un « logement en propre ». *Le logement apparaît ainsi une ressource discriminante du potentiel de mobilité des actifs précaires les plus flexibles.* Ces travaux mettent ainsi en regard le rôle du logement et des transports dans les pratiques de mobilité. Elles interrogent directement les politiques du transport sur la prise en compte non seulement de ce qu'elles apportent et facilitent, mais aussi de ce qu'elles ne peuvent atteindre.

Nos principaux apports sont ici :

sur le rapport à l'espace et au temps : Pour la majorité des actifs franciliens, à localisation donnée et au quotidien, l'espace apparaît plus « malléable » que le temps, et la présence au domicile constitue un enjeu majeur de la gestion du temps quotidien. Ce résultat résonne avec celui de l'analyse qualitative sur les précaires flexibles qui donne une place centrale au logement pour réussir le challenge de leur insertion professionnelle ;

sur le statut de la mobilité physique : La mobilité des actifs au quotidien apparaît comme un solde d'arbitrage entre des contraintes et des capacités à se déplacer et à s'organiser (MASSOT et ORFEUIL, 2005). Ce statut confère à la mobilité physique un rôle d'ajustement des programmes d'activités des actifs dans un cadre journalier et inter personnel fait de routines.

2. Mobilité organisatrice : conditions faites à la mobilité et localisations métropolitaines

Une histoire bien connue... La conquête résidentielle des périphéries rurales des villes (voire de l' "entre-deux" de deux villes) est devenu possible dès lors que les moyens de déplacements disponibles ont permis à chacun de pouvoir exercer ses activités dans une enveloppe temporelle acceptable. Les acteurs collectifs (employeurs, grand commerces, etc...) qui recherchent quant à eux les meilleures stratégies de maillage et de localisation, en optimisant le nombre de leurs implantations (moins nombreuses à mesure que les vitesses augmentent), leurs bassins de recrutement ou de chalandise, s'appuient sur la proximité des réseaux rapides, qui ont profondément changé la géographie des accessibilités au sein de la ville.

De cette histoire récente, certains faits sont fermement établis (l'étalement résidentiel), d'autres sont largement à préciser (les localisations des acteurs collectifs). Nombre de bases sur lesquelles repose la production de la ville sont en crise (dépendance pétrolière et coût de la mobilité automobile, accessibilité routière dégradée en Île-de-France, crise du logement). La mesure dans laquelle cette histoire peut se poursuivre, se transformer, comment et pour qui, est à instruire, tout comme les marges de manœuvre des acteurs dans un contexte de rareté des ressources sont à déceler.

Les relations de co-production, dans le temps long, de l'agencement urbain et des mobilités effectives en lien avec les accessibilités aux territoires et aux fonctions métropolitaines constituent l'entrée de cette thématique. L'explicitation des dynamiques de localisation des acteurs par les conditions de mobilité (en termes de prix, de vitesse, de mode, d'accessibilité) contribue à l'originalité de notre démarche. Durant la période, nous avons interrogé, d'une part les relations entre formes urbaines et mobilités, d'autre part les dynamiques de localisation des ménages et des entreprises.

Formes urbaines et mobilités

Dans ces travaux, nous cherchons à préciser comment le double processus de suburbanisation des actifs et des emplois, couplé au développement de pôles d'emplois en périphérie, s'accompagne de mutations significatives dans les schémas de la mobilité domicile-travail. Ces travaux s'appuient sur l'hypothèse, comme d'autres auparavant, que la croissance de l'emploi sur des pôles secondaires périphériques, serait de nature à rapprocher les lieux d'emploi et de résidence et d'influer sur les distances au travail, hypothèse que nous avons invalidée sur plusieurs agglomérations métropolitaines. Ils ont aussi permis d'éclairer plus avant les modalités de l'accroissement des distances liées au travail, en montrant comment l'organisation des localisations au sein même de la périphérie est importante pour expliquer les schémas de mobilité et leurs évolutions. Dans ces analyses, les pôles sont définis par l'attractivité de leurs emplois sur les populations résidant en périphérie, méthode originale et spécifiquement pertinente pour décrire les phénomènes. Nos travaux avec le LET confirment la présence du double phénomène de concentration et d'étalement urbain sur sept aires urbaines françaises. Les aires urbaines continuent à attirer population et emplois, qui s'étalent de plus en plus au sein de l'aire urbaine, qui elle-même souvent s'étend également (AGUILERA, 2005 et 2006, AGUILERA et MIGNOT, 2004). Concernant le volume des migrations alternantes, nous montrons que les aires urbaines, dont l'emploi demeure très concentré, n'apparaissent pas plus *économies* en termes de kilométreage

moyen parcouru par actif, que les aires urbaines dont l'emploi est plus déconcentré (MIGNOT, AGUILERA, BLOY, CAUBEL, PROULHAC, VANCO, 2007).

Localisation résidentielle et peuplement

Les disparités dans les dynamiques de peuplement des territoires sont non seulement quantitatives (étalement urbain et pertes de population de certains territoires) mais aussi qualitatives avec notamment la question de la recherche de l'entre soi résidentiel, et celle de la relégation de certaines populations dans des territoires dénués de services et dépendants de l'usage de l'automobile. Autrement dit, l'étalement des fonctions, l'apparition de pôles secondaires d'emplois comme l'évolution des taux d'emplois ne sont que des explications partielles de la croissance des distances au travail des actifs, explication qu'il faut arrimer aux capacités d'arbitrage des actifs et des ménages pour se localiser dans l'espace. Dans cette perspective analytique, il apparaît que l'éloignement au travail est largement associé, dans la région métropolitaine francilienne, à un coût du logement moindre dans la commune de résidence que dans la commune de travail et à un fort usage des transports publics (KORSU et MASSOT, 2006). L'éloignement au travail concerne un cinquième des ménages d'actifs franciliens. La majorité de ces derniers (73%) réside à moins de 30 minutes de son lieu d'emploi et occupe un logement d'un prix quasi égal à celui qu'il trouverait dans sa commune d'emploi. L'ampleur relative des phénomènes montre que du point de vue du temps d'accès au travail et des prix du logement, les politiques n'ont pas à remettre en cause les grands équilibres acquis mais à considérer des réparations ponctuelles dans l'espace francilien et parmi les catégories sociales. Pour les actifs peu éloignés - à moins de 30 minutes de leur emploi et résidant hors de Paris - l'usage de l'automobile est prépondérant. L'automobile constitue par sa performance l'outil majeur de la flexibilisation du temps et de la réalisation d'un nombre supérieur de déplacements. Au-delà de 50 minutes de trajet, la performance de la voiture en temps de trajet par rapport au mode collectif, bien que toujours réelle, s'effrite au regard du temps déjà alloué à la mobilité et au travail ; le temps quotidien n'est pas une donnée extensible, la demande de présence au domicile joue ici le régulateur de la mobilité (MASSOT, PROULHAC, ASRDLF, 2008).

Stratégies de localisation des entreprises et des services

La confrontation de nos résultats sur l'analyse des localisations de l'emploi dans la région métropolitaine montréalaise à l'évolution de l'espace économique de la Région Île-de-France, montre qu'à Paris comme à Montréal, les logiques d'accessibilité, d'agglomération et de centralité guident toujours la localisation des nouveaux emplois. Elle donne crédit à un processus de multi-polarisation dans lequel les aires d'attraction des pôles dépendent de leur structure économique et où les fonctions de commandement demeurent fortement ancrées au centre de la métropole (collaboration entre l'INRS de Montréal et le LVMT, TERRAL, SHEARMUR, 2008).

Globalement cependant, la croissance de l'emploi dans des pôles suburbains n'explique, dans les métropoles où elle est mise à l'épreuve, que 35 à 50% de la localisation des emplois, selon les méthodes conduites. Pour autant, les logiques d'accessibilités ne sont pas étrangères à la localisation des emplois, notamment ceux des services aux ménages. Nous avons montré en effet que dans l'espace francilien le moins dense, tout individu a accès en moins de dix minutes en voiture aux services les plus courants, la stratégie territoriale des commerces a été de maintenir constant ce seuil d'accessibilité depuis 20 ans en jouant sur la redistribution des tailles des commerces (MOTTE, 2006).

La ville cohérente, un outil de formalisation des enjeux d'accessibilité, de trafic et de logement

D'autres résultats, tant sur les disparités de mobilité et d'accessibilités que sur les relations entre condition de mobilité et prix immobiliers nous ont conduit à formuler et éclairer un concept de ville permettant de sortir par le haut des débats entre ville compacte et ville étalée, celui de « **ville cohérente** » (KORSU, MASSOT et ORFEUIL, 2008 ; MASSOT, 2008). Ce concept repose sur une approche fonctionnelle de la métropole, s'appuyant sur une mise en cohérence des fonctions habitat, emploi, services, et des conditions d'accessibilité à ces fonctions. La première mise en œuvre du concept repose sur la mise en cohérence des lieux de résidence et d'emploi en Île-de-France à partir d'un modèle de simulation qui procède par ré-affectation des logements des actifs à proximité de leurs lieux d'emplois (KORSU et MASSOT, 2006). La mise en œuvre de la cohérence

par relocalisation résidentielle des ménages suggère que tout ménage chercherait à se localiser dans un rayon, rayon défini par un temps d'accès « t » autour de son emploi et définissant un cercle dans lequel il réaliserait ses propres arbitrages de localisation et de mobilité quotidienne en fonction de sa structure socio-démographique et de ses prérogatives financières. Trois hypothèses de mise en cohérence ont été testées : une mise en cohérence à moins de 20, 30 minutes et 45 minutes du lieu d'emploi. Les réductions potentielles de trafic automobile suivant les rayons de mise en cohérence seraient importantes (de 43% à 14% des distances actuelles au travail portées par la voiture) et très sensibles au seuil de mise en cohérence. Nos travaux suggèrent qu'adossées aux réductions de trafic automobiles, les figures urbaines produites par la mise en cohérence dans un rayon de 30 minutes des lieux d'emploi induisent plus de densité et de mixité socio-spatiale sans pour cela bouleverser la figure métropolitaine actuelle. Ils permettent également de mesurer l'adéquation du parc de logement par grand segment entre l'offre actuelle et l'offre nécessaire à la mise en cohérence des lieux. (PREDIT 3, ADEME, LVMT, LE CRETEIL).

ÉQUIPE 2

AGENCEMENTS DES ESPACES ET POLITIQUES DE MOBILITES

Cette équipe s'est constituée en 2008, par le regroupement des deux équipes « Actions publiques, Territoires, Transports durables » et « Agencements des lieux, organisations spatiales et morphogénèse des réseaux des réseaux de transport ». Son unité en gestation est fondée sur la référence à la gouvernance de l'espace et des espaces publics comme objet central de recherche. Il nous a toutefois semblé logique de présenter distinctement le bilan de ces deux équipes dans la mesure où leur fusion est toute récente. En revanche, la formulation du projet scientifique (voir partie Projet du présent rapport) est commune.

« ACTION PUBLIQUE, TERRITOIRES, TRANSPORTS DURABLES »

Responsables : Marianne OLLIVIER-TRIGALO et Caroline GALLEZ

Composition de l'équipe (au 1/06/2008)

Personnel permanent : 4,5 personnes dont 2 HDR

- **BARJONET Pierre-Emmanuel (DR), DABLANC Laetitia (CR), GALLEZ Caroline (CR), OLLIVIER-TRIGALO Marianne (CR), INRETS**
- **BARON Nacima (PR), UMLV**

Personnel non permanent : 1 personne

- **THEBERT Marianne, CR, « CDD 3 ans », INRETS**

Doctorants : 4

- **AUGEREAU Virginie**, « Le transport de marchandises en ville : quel rôle pour un opérateur de transports publics urbains ? », Convention CIFRE-RATP, Dir. : J. LATERRASSE, encadrement : L. DABLANC.
- **TRAN THANH Gilbert**, « Élaboration d'une méthodologie d'évaluation pour les actions concernant les marchandises en ville. Application au cas de la Ville de Toulouse », Convention ADEME-Ville de Toulouse, Dir. : J. LATERRASSE, encadrement : L. DABLANC.
- **RITTER Éric**, « Quel avenir pour les conventions SNCF-Régions, dans le contexte des nouvelles dispositions de l'Union Européenne concernant les obligations de service public ? », financement SNCF, Dir. J. LATERRASSE.
- **AUDIKANA Ander**, « Configuration territoriale et production de la mobilité : la déclinaison de la "grande vitesse ferroviaire" en Espagne à travers le projet "Y basque" », financement Gouvernement basque 'espagnol), Dir. : A. FAURE (PACTE), encadrement : M. OLLIVIER-TRIGALO

Disciplines

Géographie (1), Sciences politiques (1,5), Socio-économie des Transports (1), psycho-sociologie (1).

Évolution de l'équipe

	2003	2005	2006	2007	2008
Effectif total	3	3,5	4,5	8,5	9,5
Permanents	3	2	2	4,5	4,5
CDD	0	0,5	0,5	1	1
Doctorants-Post Doc	0	1	2	3	4

Nacima BARON-YELLES a occupé de septembre 2005 à septembre 2007 la fonction de Chargée de mission « Prospective » au sein de la DIACT (anciennement DATAR). Laetitia DABLANC a été nommée Chargée de Recherche à l'INRETS au 1/09/2006 ; elle a partagé son temps à parité entre le LVMT et une autre Unité de recherche de l'INRETS, l'UR « Systèmes Productifs, Logistique et Organisation des Transports » (SPLOT). Pierre-Emmanuel BARJONET a rejoint le LVMT en Septembre 2007, après avoir créé et animé pendant plusieurs années un bureau d'études, dans le cadre de la loi sur la valorisation de la recherche. Mariane THEBERT a quant à elle été recrutée sur un poste de « CDD 3 ans » INRETS en Février 2007.

Thèse soutenue

V. ANDREU-BOUSSUT a soutenu sa thèse à l'Université de Marne-la-Vallée le 20 décembre 2004 sous le titre « *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude (France). Modèles de gestion, pratiques touristiques et enjeux environnementaux* ». Prix de thèse Roland Paskoff décerné par le Conservatoire de l'Espace Littoral et recrutement comme maître de conférence en géographie à l'Université du Maine.

HDR soutenue

N. BARON-YELLES, HDR soutenue le 3 décembre 2005, à l'Université de Nantes, sous la Direction du Professeur Alain MIOSSEC (actuellement Recteur d'Académie).

Objet de recherche

La prise en compte du développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de transports urbaines et métropolitaines

Durant les années 1990, le développement durable est une expression qui a acquis le rang de rhétorique obligatoire, motivant une évolution des objectifs, des modalités et des moyens de l'action publique dans les secteurs de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des transports. Face à ce contexte, l'équipe s'est intéressée à la manière dont les acteurs institutionnels territoriaux se sont saisis de cette orientation générale pour élaborer et mettre en œuvre des politiques en quête de « villes et mobilités durables ».

Cet objet de recherche prenait son sens dans le renouvellement foisonnant de l'appareil législatif qui, au travers d'une redistribution des compétences (réforme de l'intercommunalité, régionalisation ferroviaire), d'une transformation des échelles d'intervention (agglomération, région urbaine) et d'un renouveau de la planification (PDU, SCOT, SRIT), tentait de créer des conditions pour l'affirmation d'un modèle complémentaire, sinon alternatif, à celui de la périurbanisation.

Les recherches que nous avons menées se sont concentrées sur la question de la coordination de l'action publique définie à travers deux tensions différentes mais complémentaires : celle qui oppose secteurs et territoires, et celle qui oppose politique et administration. Par ces recherches, qui se concentrent sur les doctrines, les actions et les pratiques des collectivités locales, tant régionales qu'urbaines, nous avons cherché à aller au delà du constat récurrent mais vain de l'inadéquation entre objectifs des procédures de planification territoriale et résultats de leurs mises

en route par les collectivités locales. Leur efficacité est ailleurs, dans l'occasion d'agir qu'elles offrent aux collectivités.

L'institutionnalisation du développement durable en quête de nouvelles collectivités territoriales

La recomposition des territoires portée par les lois votées à la fin des années 1990 (lois Chevènement, Voynet, SRU) s'appuie notamment sur la montée en puissance de deux institutions : les intercommunalités, qui n'ont pas le statut de collectivité locale (leurs représentants ne sont pas élus au suffrage universel) et se renforcent à l'échelle des agglomérations ; les Régions, jeunes collectivités territoriales, institutionnalisées par les lois de décentralisation au début des années 1980. Les politiques de transport, qui constituent un secteur d'action important de ces institutions, offrent un prisme pertinent pour révéler le sens des recompositions de l'action publique locale.

Trente ans après l'instauration du Versement transport, l'organisation institutionnelle des transports urbains connaît des changements importants, liés à la structuration du *pouvoir d'agglomération*. En s'appuyant sur un bilan des évolutions constatées à l'échelle nationale et sur les études de cas de cinq aires urbaines (Rennes, Saint-Étienne, Valenciennes, Caen et Saint-Brieuc), une recherche financée par l'ADEME dans le cadre du GO11 « politiques de transports » du PREDIT 3 a permis de caractériser les évolutions récentes en matière d'intercommunalité et de politiques de transports publics. Le premier constat est celui d'un changement radical des logiques de développement territorial des transports urbains : au principe autrefois dominant d'extension des réseaux urbains succède une pluralité de stratégies politiques qui placent les transports publics à la marge ou au cœur d'un projet territorialisé. Le maintien de multiples segmentations à l'intérieur de la sphère des déplacements ou entre transports et urbanisme montre que la réforme institutionnelle ne suffit pas à faire évoluer les modes de représentation ni les pratiques professionnelles. Toutefois, il ressort de l'observation locale que l'affirmation d'un leadership politique d'agglomération ou l'existence d'une coalition d'intérêts peuvent fonder l'élaboration d'un projet de territoire qui participe à la coordination des politiques sectorielles. (Gallez, Menerault (dir.), PREDIT-ADEME, 2005 ; Gallez, *Flux*, 2007)

Au début des années 2000, les *Régions* deviennent toutes des autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional (principalement ferroviaires). Pour mieux comprendre ce contexte de mutation, sept équipes de chercheurs (LVMT-INRETS, coordonnateur, PACTE, LATTES-ENPC, INRETS-Lille, CIRUS-CIEU, MRTE-université de Cergy, CEPEL-université de Montpellier I) ont mené en commun une vaste enquête comparative et pluridisciplinaire sur le Nord-Pas de Calais, Rhône-Alpes, l'Alsace, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Centre. La recherche, réalisée sous l'égide du GO11 'Politiques des transports' du PREDIT, montre que, au cours du temps, l'institutionnalisation de la Région s'est cristallisée autant qu'elle s'est confortée sur la base de la régionalisation ferroviaire. De plus, face à l'injonction de *rééquilibrer le rail et la route*, les Régions trouvent dans leurs compétences ferroviaires une consolidation de leur légitimité à agir. Mais, d'une part, la Région doit conforter sa position dans le système d'acteurs ferroviaires, dont la configuration est largement dominée par des acteurs étatiques (SNCF, RFF). D'autre part, pour se légitimer territorialement, les Régions doivent montrer qu'elles résolvent ou gèrent des problèmes régionaux, et nombre de leurs initiatives (politiques de développement ou cadencement ferroviaire, tarification intégrée, aménagements de gares ou encore projets de tram-train), s'insèrent dans des enjeux urbains et périurbains. Dans ces processus d'action, les Régions expérimentent l'enchevêtrement pratique et conflictuel des compétences avec les autres collectivités, qu'elles sont très soucieuses de respecter. Même si certaines se verraient bien en « chef de file » de certains projets de transports locaux, elles n'y parviennent que par le biais de processus d'interactions et de négociations où chaque protagoniste doit trouver son compte, politique notamment. (Ollivier-Trigalo (dir.), *Synthèse INRETS* 2007 ; Dablanc 2007 ; Ollivier-Trigalo, *RERU*, 2008)

Ces recherches montrent également qu'il est vain de s'en tenir au discours convenu sur le morcellement et l'absence de hiérarchie de l'architecture institutionnelle française, alors que les véritables enjeux se situent dans les modalités pratiques de coordination entre ces échelons émiétés et entre secteurs d'action, notamment transports et urbanisme. Un détour par la Suisse vient confirmer ce diagnostic.

Une recherche, associant le LVMT, le LaSUR-EPFL et le CRETEIL, a été consacrée à l'analyse comparée des politiques d'urbanisme et de transports dans quatre agglomérations suisses (Genève et Berne) et françaises (Strasbourg et Bordeaux). En reconstituant les trajectoires des politiques mises en œuvre depuis une trentaine d'années dans ces quatre agglomérations, elle a permis

d'évaluer le rôle des facteurs institutionnels et des jeux d'intérêts dans la mise en cohérence de ces deux secteurs d'action. On notera par exemple que si le regroupement des services relatifs à l'organisation des déplacements et à la planification territoriale est un facteur favorable à la coordination, il ne suffit pas à la formulation d'une vision globale des problèmes (Genève). À l'inverse, l'empilement des échelles institutionnelles peut être à l'origine de cloisonnements à l'intérieur même de la sphère des transports (Strasbourg, Bordeaux), sans constituer un frein systématique à la production d'actions coordonnées (Berne). En matière de doctrines d'action, les études de terrain opposent de façon radicale le cas de l'agglomération bernoise, où le consensus sur les stratégies à mettre en œuvre est tel que le problème de la coordination ne se pose même pas, aux trois autres cas, où l'accompagnement de la croissance des mobilités n'est pas remis en cause par la généralisation des objectifs de développement durable. (Gallez, Maksim, *Flux*, 2007).

La concrétisation du développement durable par les usages de l'espace public : entre domination sectorielle et nouveaux instruments d'action publique

Peu de temps après son élection, en automne 2001, la nouvelle équipe municipale de Paris a mis sur pied un dispositif de concertation pour la mise en œuvre conjointe des trois procédures urbanisme, déplacements, habitat - PLU, PDP et PLH. La conjonction de ces trois secteurs d'action au sein d'un même dispositif de concertation était explicitement référée à des exigences de durabilité. L'appel à projets de recherche ouvert par la Ville de Paris au printemps 2004 a été l'occasion de proposer deux directions de recherche pour l'analyse de cette concertation locale.

La recherche *Développement urbain durable et coordination de l'action publique locale. Planification urbaine et politique des déplacements à Paris*, associant le LVMT et le LATTs (coordonnateur), s'est intéressée aux propriétés et aux effets proprement politiques de l'idée de développement durable – capacité à influencer les stratégies, à susciter des alliances, à faire émerger des mobilisations, à transformer les référentiels d'action. Plutôt que de travailler les trois procédures de manière segmentée, le projet de recherche s'est concentré sur trois thématiques qui les traversent : la densité, la mixité sociale et le stationnement. La recherche montre que des éléments organisationnels, en particulier en matière de concertation institutionnelle et de concertation locale, se traduisant par une division du travail entre directions (principalement urbanisme et voirie-déplacements), ont rendu difficile, voire impossible, tout effort de transversalité et de coordination. En outre, l'administration de la Ville s'est vu jouer un rôle central et renforcé du fait des nombreux dispositifs de concertation : les services ont ainsi découpé, filtré, reformulé les problèmes et propositions émanant de ces dispositifs par catégorie d'action relevant de leurs compétences et par territoire (l'arrondissement, par exemple). L'analyse converge ici avec celle des comités de ligne réalisée dans la recherche précédente sur les six Régions (Guéranger, Poupeau, Ollivier-Trigalo, *LATTs, LVMT, Ville de Paris*, 2007).

La recherche *Pour une approche transversale des usages de l'espace public. Analyse de la concertation locale sur les projets d'aménagement de la voirie parisienne* s'est pour sa part concentrée sur les conseils de quartier – l'autre versant en quelque sorte de la concertation parisienne. Cette recherche, conduite en collaboration avec le Laboratoire CRETEIL (IUP-Université de Paris 12), visait à analyser le contenu des débats autour de la voirie, afin d'identifier dans quelle mesure ces expressions pouvait compléter, contredire ou nuancer des diagnostics ou des approches a priori plus sectoriels émanant des services techniques. L'analyse, menée à partir de retranscriptions exhaustives des débats, témoigne de la place très importante de la thématique voirie, avec une prépondérance des expressions concernant la fonction circulaire de cet espace public. La thématique commerces-livraisons est en revanche peu abordée, et de manière étonnamment consensuelle (on ne note peu de plaintes des résidents à propos du bruit des camions par exemple). Les enseignements de la recherche portent à la fois sur l'émergence de problèmes spécifiques (tel la régulation des vitesses) et sur la manière dont ils sont pris en compte par les élus et les techniciens. Concernant le fonctionnement des conseils de quartier, la recherche souligne par ailleurs le rôle des débats entre habitants, associations et élus dans la construction d'une approche globale des problèmes tout en mettant en évidence certaines de ses limites. Notamment, le caractère territorial des conseils de quartier est peu approprié à la vision réticulaire des problèmes ou des solutions. (Dablanc, Gallez, *CRETEIL, LVMT, Ville de Paris*, 2007)

Il ressort de ces travaux que la question des usages de l'espace public, qui est au cœur des concertations locales, reste encore largement dominée par les représentations sectorielles, ici celles de la sphère des transports. Pour autant, celle-ci se révèle capable d'expérimenter de

nouveaux instruments d'action publique. Ainsi, les relations entre opérateur et autorité organisatrice ont été abordées dans le cadre d'une recherche financée par la RATP visant à évaluer la durabilité des dessertes de proximité en nombre croissant dans les territoires urbains. La mise en service d'un matériel roulant spécifique (le « Microbus ») dont les caractéristiques d'accessibilité, d'urbanité mais aussi de fiabilité constituent autant d'opportunités de développement que de contraintes limitantes, conduit à l'émergence d'interrogations nouvelles sur la vocation des transports publics et à l'ajustement des stratégies d'acteurs aux enjeux d'une politique de déplacements adaptée à la complexité du territoire. (Thébert, *LVMT, RATP*, 2008)

Les recherches sur l'enjeu des usages de l'espace public montrent ainsi que sa montée en puissance est le résultat à la fois de la concertation locale et de la mise en œuvre de nouveaux outils (dessertes de proximité, vélos en libre-service, gestion du stationnement etc.). Il reste à savoir si le déploiement de ces derniers se résume à une juxtaposition de dispositifs ou s'il contribue à instaurer de nouvelles modalités et une nouvelle culture du partage de l'espace public.

Plusieurs questions ont en outre fait l'objet d'investigations spécifiques :

- **Le transport de marchandises en ville**

Le transport de marchandises en ville est un objet d'étude particulièrement intéressant du fait de ses enjeux en termes de durabilité urbaine, et dans la mesure aussi où l'agenda politique qui le concerne est en train de se constituer sérieusement. Mais, il échappe encore largement à l'action publique, car ses déterminants (les processus logistiques de chaque filière économique) sont extérieurs aux territoires locaux. Peu de leviers sont ainsi disponibles pour agir sur la mobilité urbaine des marchandises. En outre, c'est un domaine qui transforme les modalités de pilotage de l'action publique dans la mesure où il fait intervenir de nouveaux entrants issus de la sphère socioprofessionnelle (opérateurs, logisticiens, entreprises de services, aménageurs de plates-formes, par exemple).

Enjeu économique et environnemental, le transport des marchandises en ville prend progressivement une place importante dans la rhétorique du développement durable portée par les responsables locaux. La recherche *Développement urbain durable et transport de marchandises en ville*, réalisée pour le compte du CNRS, a mis en valeur l'existence d'un nombre aujourd'hui non négligeable de démarches de planification des transports intégrant le transport des marchandises, et souvent dans un sens explicitement favorable au développement durable. Cependant, on constate un important décalage entre les documents stratégiques des villes, tels qu'un plan de déplacements urbains ou un agenda 21 local, qui ont aujourd'hui bien souvent fait leurs objectifs du développement durable, et les actes réglementaires (arrêtés municipaux, règlement du plan d'urbanisme) censés les concrétiser, qui restent, eux, consacrés à des objectifs traditionnels de protection de l'ordre public (sécurité, tranquillité). Ces règlements, depuis dix ans, n'ont évolué ni dans leur forme ni dans leur contenu, et ne prennent pas en compte, à de très rares exceptions près, les enjeux du développement durable ou de l'environnement. Ce résultat est d'autant plus surprenant qu'aujourd'hui l'arsenal législatif relatif au développement durable n'est plus négligeable (Dablanc 2007, *CST*). D'autres travaux, focalisés sur la question de la qualité de l'air dans les grandes villes européennes, aboutissent au même constat (Dablanc 2008, *Journal of Environmental Law*).

Les thèses de G.TRAN-THANH et de V.AUGEREAU, – dont la soutenance est prévue d'ici la fin de l'année 2008 -, s'inscrivent dans cette démarche. Celle de G.TRAN-THANH propose et valide dans le cas de Toulouse une méthodologie multicritère d'aide à la décision pour la définition concertée d'une démarche d'action. Celle de V.AUGEREAU, réalisée au sein d'une entreprise de transports publics (la RATP) vise à réfléchir sur le rôle possible d'un opérateur de transports publics urbains (gestion de l'espace public, ouverture de certaines infrastructures à la mixité de trafic, émergence de nouveaux opérateurs pour de nouveaux services,...). L'action fédérative *espaces logistiques urbains* (AFELU, PREDIT), qui définit un ELU comme un *équipement destiné à organiser la circulation des marchandises en agglomération par la mise en œuvre de points de ruptures de charges*, a quant à elle mis en évidence que si la demande pour de tels espaces existe (et a été évaluée dans cette recherche), l'offre (prestataires spécialisés) est encore émergente et se heurte à de nombreux obstacles, dont la complexité des systèmes d'acteurs et la difficulté de déterminer les champs respectifs d'intervention de la puissance publique et de la sphère privée (via par exemple l'organisation des professions).

Des travaux sur la question de la logistique du e-commerce ont été menées ; le développement récent de points relais pour les colis a été analysé, ainsi que différents modèles de livraison hors domicile (Augereau, Curien, Dablanc, 2008, *CST*). D'autres thématiques de la logistique urbaine

durable (plates-formes de distribution, véhicules propres, systèmes de transport intelligents, modes alternatifs) ont enfin été évoquées au sein du réseau européen Bestufs (Best urban freight solutions) ou font l'objet de recherches depuis début 2008 (urbanisme logistique).

- le développement urbain et les territoires écologiques sensibles

L'Habilitation à Diriger des Recherches de N.BARON-YELLES synthétise les résultats généraux dans ce domaine. Soutenue en décembre 2005, cette habilitation est dotée d'un essai original intitulé « *Paysages, ressources écologiques et urbanisation touristique sur le littoral d'Algarve* » consacré à l'analyse des parcs résidentiels de basse densité situés au coeur d'espaces protégés (parcs, réserves). Cet essai explique comment les opérations de restauration de certains milieux, notamment les zones humides riches en eau douce et en biodiversité, sont insérées dans des programmes de développement urbain associant des fonctions résidentielles et commerciales à forte valeur ajoutée. Les travaux présentés intègrent une proposition de méthode d'analyse des formes paysagères, architecturales et urbaines dans les quartiers de basse densité, et explique comment ces ensembles s'insèrent dans un processus d'évolution structurelle de l'espace régional vers la métropolisation généralisée. L'essai s'achève alors par un jugement argumenté sur la notion d'éco-modernisation dans le sud de l'Europe et y souligne les caractères territoriaux : désenclavement, transformation des mobilités et des modes de vie résidentiels. Les interactions entre les décisions des aménageurs publics, les stratégies des promoteurs fonciers et les choix résidentiels individuels sont également mis en lumière (Baron-Yelles, 2005).

Sur ce même champ de recherche, V. ANDREU-BOUSSUT a soutenu une thèse à l'Université de Marne-la-Vallée le 20 décembre 2004 sous le titre « L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude (France). Modèles de gestion, pratiques touristiques et enjeux environnementaux ».

Depuis 2007, la poursuite de cette thématique se traduit par une participation au programme ANR (coordonnée par le BRGM) intitulé : *Marine Inundation hazard exposure modelling and Social, Economic and Environmental Vulnerability Assessment in regard to global changes* (MISEEVA). Ce programme étudie les modalités d'anticipation et d'adaptation au changement climatique des collectivités du Languedoc-Roussillon, dans une perspective de gestion intégrée de la zone côtière. Une collaboration avec Romain Lajarge, du laboratoire PACTE, est engagée autour de l'analyse du rôle des parcs naturels régionaux dans la dynamique territoriale française, en vue d'une publication de synthèse. En outre, l'année universitaire 2007-2008 est consacrée à deux participations à des ouvrages collectifs de référence : un atlas des développements durables (Autrement) et un dictionnaire de l'environnement (Baron-Yelles, 2007, 2008).

- La sécurité des transports, comme enjeu de l'espace public

La sécurité est progressivement devenue un enjeu important de l'action publique. Globalement, auparavant, l'offre de transport était bâtie autour de la notion positive de mobilité et de satisfaction des besoins de mobilité. On considérait que ces besoins étaient déterminés essentiellement par des contraintes spatiales et économiques.

De nos jours, sous l'influence des nouvelles éthiques de qualité de vie et du discours des autorités publiques – qui présentent la sécurité comme une dimension capitale de leur action - la sécurité du transport se manifeste, pour un nombre croissant d'usagers, comme une donnée substantielle dans le choix d'un mode de transport. Elle apparaît de ce fait comme un élément structurant de la mobilité. D'un autre côté, de nouvelles menaces liées aux attaques terroristes des transports ont relancé les interrogations, tant sur la perception des risques que sur la capacité des acteurs publics à prévoir et maîtriser les situations catastrophiques.

À partir de ces constats, cette approche, initiée début 2007, explore deux directions de recherche :

- ▶ L'analyse de la place du risque perçu dans le choix du mode de transport urbain.

L'objectif est de savoir si et comment le besoin de sécurité peut être, du point de vue du citoyen, un élément structurant de la mobilité urbaine, et jusqu'à quel degré. A cette fin, on aborde le problème en termes de perception des risques associés à tel ou tel moyen de transport ; on cherche à savoir si tel niveau de risque perçu pour tel moyen de transport est acceptable pour telle ou telle classe d'individus et, réciproquement, à connaître les attentes des individus en matière de sécurisation pour rendre le risque plus acceptable.

- ▶ La compréhension des comportements individuels et collectifs dans les catastrophes urbaines

Lors d'une catastrophe, notamment dans le domaine des transports urbains, les réactions des victimes et des opérateurs sur le terrain constituent des éléments d'incertitude qui rendent difficile la maîtrise totale de la situation par les autorités chargées de la sécurité et de la gestion des crises. La capacité de compréhension et de prédiction des conduites humaines représente, dans ce contexte, une avancée appréciable pour la gestion optimale des crises urbaines et la sauvegarde des territoires urbains, notamment en matière d'affectation des ressources et des moyens de défense et de secours, de l'accroissement des performances des personnels et de la protection physique et mentale des populations civiles.

Cette réflexion est menée en relation avec la mission INRETS « Sécurité/sûreté des transports terrestres ».

Actions spécifiques

Les deux recherches PREDIT (intercommunalités et régions) ont été l'occasion d'organiser des journées-débats entre chercheurs et praticiens (élus et techniciens de collectivités territoriales). La première a reçu le prix "éclairage des politiques publiques" du Carrefour du PREDIT à mi-parcours, la deuxième a été nommée dans la même catégorie pour le Carrefour final du PREDIT.

Signalons enfin que Marianne Ollivier-Trigalo est co-rédacteur en chef de la revue *Flux* (avec Olivier Coutard, LATTIS) et Caroline Gallez responsable de la rubrique 'livres' de la revue en ligne *espacestems.net*.

« AGENCEMENT DES LIEUX, ORGANISATIONS SPATIALES ET MORPHOGENESE DES RESEAUX DE TRANSPORT »

Resp. : Philippe MENERAULT, puis Alain LHOSTIS (depuis janvier 2007)

Composition de l'équipe (au 1/06/2008)

Personnel permanent : 3 personnes, puis 2 depuis la nomination de Ph. Ménerault comme professeur à l'université de Lille 1.

- **Alain LHOSTIS (CR), INRETS**
- **Vaclav STRANSKY (MC), Paris 12**

Personnel non permanent : 2 personnes

- **BOZZANI Sandra, CR, « CDD 3 ans », INRETS**
- **CORALLI Monica, post doc, INRETS.**

Doctorants : 2

- **CONESA Alexis** « Analyse multi-échelles du système de transport collectif dans les régions métropolitaines du Nord-Pas-de-Calais et de Provence-Alpes-Côte-d'Azur », allocation INRETS, dir. D.Paris, encadrement A. L'Hostis .
- **LEYSENS Thomas**, « Reconfiguration des réseaux et processus métropolitains, les enjeux des friches ferroviaires pour le renouvellement urbain », allocation INRETS-Région Nord-Pas de Calais, dir. Ph. Menerault, encadrement A. L'Hostis.

Disciplines :

Géographie (1), Urbanisme - Aménagement (2)

Évolution de l'équipe

	2003	2005	2006	2007	2008
Effectif total	3	5	6	7	6
Permanents	3	3	3	2	2
CDD	0	0		2	2
Doctorants-Post Doc	1	2	3	3	2

Philippe MENERAULT, qui a dirigé cette équipe jusqu'à la fin de l'année 2006, est aujourd'hui professeur à l'université de Lille 1 et directeur de l'institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAUL) rattaché à cette université. Il a conservé des relations de travail fructueuses avec l'équipe. Sandra BOZZANI a quant à elle été recrutée sur un poste de « CDD 3 ans » INRETS en Juillet 2007.

3 Doctorants ont soutenu leur thèse depuis 2004 (Séverine FRERE, Sandra BOZZANI, Cyprien RICHER) :

- ▶ Séverine FRERE (2005) *Concertation et décision dans les dispositifs de planification de la loi sur l'air*. Thèse en Sciences Politiques, Université de Lille 2 (dir. F. Sawicki et Ph. Menerault)
- ▶ Sandra BOZZANI-FRANC (2006) **Grandes vitesses, métropolisation & organisation des territoires. L'apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse a rayonnement métropolitain**. Thèse en Géographie, Université de Lille1 (dir D. Paris et Ph. Menerault., A. L'Hostis encadrant)
- ▶ Cyprien RICHER (2007) *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges : un enjeu pour la coopération intercommunale*. Thèse en Géographie, Université de Lille 1 (dir. Ph. Menerault.).

- S.FRERE est aujourd'hui Maître de Conférences à l'Université du Littoral de la Côte d'Opale ;
- S.BOZZANI est chargée de recherche contractuelle au LVMT (CDD INRETS) ;
- C.RICHER effectue un post-doctorat à l'UMR Théma de Besançon.

Objet de recherche

Cet axe de recherche s'est intéressé à l'articulation entre les performances territoriales des réseaux de transport et les organisations spatiales à différentes échelles. Cette question se trouve réinvestie par le contexte de la métropolisation qui affecte des agglomérations à l'histoire, aux rythmes de développement, à la morphologie, aux dimensions, au rayonnement et aux modes d'organisation sociopolitiques différents. Trois approches complémentaires ont été traitées: l'analyse des relations entre le tissu urbain et les lieux du transport (gares, pôles d'échanges, ...), l'analyse des processus d'aménagement et le développement d'outils de modélisation et de simulation visant à rendre compte des propriétés des réseaux.

Au début du quadriennal 2004-2008, cet axe s'est constitué à l'intérieur du LVMT en associant des chercheurs appartenant à l'Unité de Recherche TRACES de l'INRETS (Ph.Menerault et A.Lhostis) alors en voie de dissolution, et un enseignant-chercheur de l'Université Paris-12 (V.Stransky).

Les domaines d'investigation ont concerné :

- ▶ L'échelle urbaine, avec notamment
 - un gros travail de synthèse sur les fonctions urbaines et l'aménagement des pôles d'échange en France
 - le lancement du projet Bahnville 2 pour un « urbanisme orienté vers le rail »
- ▶ L'échelle régionale
 - avec un ensemble de recherches sur les interactions entre organisation des réseaux de transport et urbanisation des territoires
- ▶ L'échelle européenne

- avec la participation du laboratoire au programme de recherche de l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen et la finalisation du projet « Transport services and networks »

Collaborations

- ▶ Le partenariat avec le laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société (TVES) de l'Université de Lille 1 et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille (IAUL) s'est concrétisé et développé dès cette période.

Animation de la recherche :

- ▶ L'équipe a par ailleurs activement participé à l'animation de la « Plate-Forme Intégratrice » (PFI) de l'INRETS (structure qui vise à capitaliser et à valoriser des recherches sur une thématique donnée) intitulée « Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transport et de mobilité ». Cette PFI regroupe notamment sous la forme d'un séminaire des chercheurs pour lesquels l'« entrée par le territoire » est structurante. L'animation en a été confiée à un chercheur de l'équipe (A.Lhostis) à partir 2007.

Ces différentes actions sont brièvement présentées ci-après :

L'organisation des réseaux en lien avec le développement urbain

L'équipe a coordonné, sous la responsabilité de Ph.Menerault, un ouvrage de synthèse publié en 2006 par le CERTU sous le titre « Les Pôles d'échanges en France: état des connaissances, enjeux, expériences et outils d'analyses » (Menerault et al., 2006). Cet ouvrage est l'aboutissement de tout un ensemble de travaux, qui situent la production et le développement des pôles d'échanges dans le contexte national. Y sont abordés les facteurs d'unité et de diversité des pôles d'échanges, les différentes approches qu'ils suscitent, des exemples de classification et des recommandations pour la réalisation de cahiers des charges.

Un travail complémentaire sur le sujet des *multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales* (INRETS, Université de Lille 1, Ecole Polytechnique de Milan) a été mené parallèlement en mettant l'accent sur les apports d'expériences étrangères, mais aussi sur une déclinaison locale de projets urbains lillois utilisant la convergence des réseaux de transport public (L'Hostis-Baptiste 2006). Cette recherche sur la valorisation du couple nœuds/lieux (*conduite pour le compte de la Région Nord-Pas de Calais*) a mis en application des méthodes de modélisation quantitative d'analyse spatiale visant à évaluer l'intérêt de scénarios d'accessibilité contrastés et s'est appuyée simultanément sur le dessin pour représenter la mutation possible de sites sensibles et stratégiques de la métropole lilloise. L'analyse d'expériences étrangères a permis, au-delà des différences de contexte, de signifier des pistes d'évolution pour un aménagement à l'échelle métropolitaine cherchant à mieux tirer parti des réseaux, et en particulier du chemin de fer :

- ▶ sur le plan institutionnel, l'émergence d'un niveau d'organisation suburbain au sein d'une autorité régionale ;
- ▶ sur le plan de l'aménagement, la mobilisation systématique des virtualités de réseaux pour soutenir d'ambitieux projets urbains ;
- ▶ sur le plan des métiers, l'apport d'une intégration des fonctions d'exploitant ferroviaire et d'aménageur au sein d'une même entreprise ;
- ▶ enfin, sur le plan commercial, les enseignements d'une diversification des services (exemple de certaines petites gares suisses).

Ces éléments constituent autant de pistes de réflexions pour encourager la promotion des pôles d'échanges dans l'urbanisme et faire évoluer la prise en compte des transports publics dans l'aménagement (Frere-Richer 2006).

L'année 2007 a vu se prolonger les travaux sur les pôles d'échange en milieu urbain avec l'aboutissement de la thèse de Cyprien Richer. Ses travaux ont notamment mis en évidence que les pôles d'échange, dans la mesure où ils tendent à transcender les échelles spatiales et territoriales, offrent un terrain privilégié pour observer l'articulation des échelons du gouvernement local ainsi que le redéploiement des compétences issus des récentes lois visant à réformer les institutions locales.

Enfin, dans cette thématique des interactions entre transport et aménagement urbain, à partir d'une analyse des enjeux futurs de la mobilité urbaine, l'équipe a contribué à l'élaboration de l'agenda stratégique de recherche au sein du projet européen Eurforum.

La question d'un « urbanisme orienté vers le rail »

La question de l'articulation entre le transport et le développement de la ville est également l'objet d'une démarche de recherche-action qui a démarré en 2007 avec le projet Bahn.Ville 2 pour un « urbanisme orienté vers le rail » dans la région stéphanoise et dans la région de Francfort (L'Hostis-Wulfhorst-Puccio 2007). Le montage complexe de ce projet de coopération qui fait intervenir des partenaires multiples avec en France la DRAST et la DGUHC du ministère du Développement Durable, la Région Rhône-Alpes, St-Etienne Métropole, l'Etablissement Public Foncier de l'Ouest-Rhône-Alpes et l'Etablissement Public d'Aménagement de St-Etienne, a occupé une première partie de l'année 2007. Le lancement des groupes de travail sur les différentes scènes du terrain stéphanois est maintenant effectif, et les premières investigations sont en cours. L'analyse des réseaux de transport qui est menée sur cette sous-partie de la Région Rhône-Alpes prend appui sur les outils et méthodes qui ont été développés dans le cadre d'une première phase du projet (Bahville 1) et d'une recherche menée pour le compte du PREDIT sur les Mobilité métropolitaines (PREDIT).

Ce projet complète et prolonge les travaux sur les pôles d'échanges. Il part de l'hypothèse que, comme l'automobile a induit des formes d'occupation de l'espace extensives, le chemin de fer dans ses différents modes (tramway, tram-train,...) est en capacité d'induire des formes d'aménagement plus économes d'espaces et plus favorables à la combinaisons des « modes doux » de déplacements (notamment la marche à pied) combinés à l'utilisation plus intensive des transports collectifs. L'analyse des quartiers environnant les gares sous l'angle des circulations douces est menée en relation avec un ensemble de travaux portant sur le lien entre la vitesse et la forme urbaine. L'analyse de la hiérarchie des modes de transport, mise en relation avec des modèles d'organisation des espaces métropolitains (concentration, étalement-diffusion, polycentrisme,...) révèle les potentialités pour la localisation d'équipements structurants ailleurs que dans le centre, espace habituellement privilégié par les décideurs. Ces travaux sont notamment capitalisés au travers de la thèse d'Alexis Conesa (Conesa 2008).

L'implication dans le programme de l'observatoire en Réseau du Territoire Européen.

L'équipe a mené un ensemble de recherches dans le cadre de l'ORATE (Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen) ou ESPON (European Spatial Planning Observatory Network), constitué pour la période 2000-2006, et prolongé jusqu'en 2013. Ce réseau intègre des chercheurs et des responsables opérationnels de l'aménagement du territoire en Europe ; il est financé sur des crédits INTERREG III.

Le thème 121 du groupe auquel l'équipe du LVMT a participé a pour titre « *Transport services and networks : territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion* » sur la période 2002-2005. La position du LVMT au sein du projet a été celle de co-leader scientifique aux cotés du Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement (CESA) de l'Université de Tours.

Dans ce cadre, la contribution du LVMT est directement reliée aux travaux antérieurs menés par l'UR TRACES et porte sur une approche multimodale de l'accessibilité en transport de voyageurs, en relation avec les problématiques du polycentrisme et de cohésion territoriale. Les premiers résultats de ce projet, qui ont été présentés dans un rapport final remis en août 2004, ont été utilisés par la Commission Européenne pour rédiger son troisième Rapport sur la Cohésion. La thèse de Sandra Bozzani soutenue en 2006 a à la fois contribué à ce programme et pris appui sur lui, en mettant en valeur les potentialités des logiques intermodales des grandes vitesses pour la structuration des coopérations métropolitaines (S.Bozzani, 2006).

Au sein de cette thématique de l'analyse des propriétés territoriales des réseaux, la période 2007-2008 a été axée sur le développement méthodologique, dans le but notamment de comprendre les logiques à l'œuvre dans les réseaux aériens en relation avec la géographie urbaine. Confrontés à des masses de données considérables accumulées au cours du projet ORATE/ESPO et au travers du travail de thèse de Sandra Bozzani, nous avons testé l'importation et l'adaptation de méthodes employées dans le champ des réseaux sociaux (Bozzani 2005, Bozzani-L'Hostis 2006). Le projet SpanGéo financé par l'ANR porte sur l'analyse avancée des réseaux géographiques et arrive à échéance fin 2008. Ce projet a donné lieu à de nombreux échanges interdisciplinaires entre

géographie et sciences de l'information. Les premiers résultats montrent que l'approche par les *petits mondes* qui illustre l'idée que certains noeuds communiquent avec un grand nombre de villes tandis que la majorité des aéroports ne sont en contact direct qu'avec un petit nombre d'autres aéroports, est pertinente pour caractériser les réseaux aériens de l'Europe et du monde. Le regroupement des parties du réseau les mieux connectées entre elles met à jour des organisations et des logiques géographiques que l'intensité des relations rendait illisibles. Ces regroupements hiérarchisés mettent en valeur l'importance de la structuration des relations de proximité : ainsi, par exemple, nous avons montré que pour une ville moyenne, le fait d'être ou de ne pas être reliée à un hub est déterminant pour pouvoir appartenir au niveau supérieur de la hiérarchie urbaine.

ÉQUIPE 3 : ECONOMIE DES RESEAUX ET EQUILIBRE OFFRE / DEMANDE

Resp. : **FABIEN LEURENT**

Composition de l'équipe (au 1/06/2008)

Personnel permanent : 5 personnes dont 2 HDR

- Vincent AGUILERA, ITPE, **ENPC**
- Jean LATERRASSE, PR, **UMLV**
- Fabien LEURENT, ICPC, Prof. à l' ENPC, **ENPC**
- Frédéric MEUNIER, IPC, **ENPC**
- Olivier MORELLET, IGPC, **INRETS**

Chercheurs associés : 2 (depuis 2008)

- AGENAIS Anne-Elise, Ph D, **RATP**
- MEUNIER David, ICPC, Service statistiques et prospective, **MEEDDAT**

Doctorants : 10 dont quatre IPC

- **AW Thierno** « Planification durable de l'aménagement et du transport : une approche prospective pour l'Île de France ». Boursier RIF. Dir : J. LATERRASSE, encadrant F. LEURENT.
- **BRETEAU Vincent** « Elaboration de modèles économiques de congestion de l'espace urbain et de modèles conjoints espace / transport, applications à l'Île-de-France ». IPC. Dir : F. LEURENT.
- **COMBES François** « Modélisation du choix du type d'envoi en transport de fret : de la microéconomie à la recherche opérationnelle ». IPC. Dir : F. LEURENT.
- **COULOMBEL Nicolas** « Modélisation du marché du logement en milieu urbain ou régional ». IPC. Dir : F. LEURENT.
- **GARCIA-CASTELLO Felipe.** « Modélisation des déplacements pour motif d'achat : une approche désagrégée en lien avec le modèle IMPACT de la Ratp ». CIFRE Ratp. Dir : F. LEURENT.
- **LE NECHET Florent,** Allocataire de l'Ecole polytechnique, « Formes urbaines et indicateurs de durabilité : comparaison de 3 grandes régions métropolitaines européennes », Dir :J. LATERRASSE et L.SANDERS.
- **LIU Kaisheng** « Choix d'itinéraire et confort sur un réseau de transport en commun : développement de modèles d'affectation avancés ». Bourse RIF. Dir : F. LEURENT.
- **NGUYEN Taï Phu.** « L'information dynamique et ses effets sur le choix d'itinéraire d'un réseau routier : conception et application d'un modèle ». Bourse Enpc. Dir : F. LEURENT.
- **LI Sheng** « Conception optimisée d'un réseau de transport en commun pour une grande agglomération : applications à Paris » Bourse du gouvernement chinois. Dir : F. LEURENT.
- **WAGNER Nicolas.** « Affectation dynamique du trafic sur un réseau de transport : propriétés mathématiques et applications économiques ». IPC. Dir : F. LEURENT.

Disciplines

Math.appliquées et recherche opérationnelle (1), Informatique (1), économie (1), Urbanisme - Aménagement (1).

Évolution de l'équipe

	2004	2005	2006	2007	2008
Effectif total	1	6	9	16	17
Permanents	2	3	3	5	5
CDD	0	0	0	0	0
Chercheurs associés	0	0	0	0	2
Doctorants-Post Doc	3	3	6	11	10

Fabien Leurent, qui dirige l'équipe, a été affecté au LVMT en septembre 2004 ; il était auparavant adjoint au chef du Centre Sécurité – Transport - Routes au Sétra (Service d'études techniques des routes et des autoroutes, du MEEDDAT), après un poste à l'INRETS (au sein de l'UR DEST). Vincent Aguilera a rejoint l'équipe en septembre 2005, après une thèse à l'INRIA et un poste de chargé de recherche au LIVIC (UR de l'INRETS). Olivier Morellet et Frédéric Meunier respectivement en janvier et en septembre 2007.

François Combes, Nicolas Coulombel, Vincent Breteau et Nicolas Wagner sont quant à eux de jeunes IPC affectés au LVMT pour une durée de 3 ans, éventuellement prolongeable, ces 3 ans correspondant à la préparation et à la soutenance de leur thèse.

2 doctorants ont soutenu leur thèse depuis 2004 :

- ▶ Hai Dang MAI (Déc. 2006) « Sur la capacité opérationnelle des modèles d'affectation dynamique du trafic, et la convergence des algorithmes d'équilibrage » dir.J.Laterrasse et F.Leurent, encadrement de V.Aguilera, a été nommé Maître de Conférence à l'université de Hanoï ;
- ▶ A.E.AGENAIS (Fév.2008) « La tarification des déplacements : évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île-de-France », dir.J.Laterrasse, a préparé sa thèse dans le cadre d'une convention CIFRE avec la RATP, et a été intégrée dans l'entreprise comme adjointe au département marketing.

Thierno AW, qui termine sa thèse (soutenance prévue fin 2008- début 2009) a quant à lui été embauché comme chargé d'études par le bureau d'études SETEC International ; Kaisheng LIU également en fin de thèse (soutenance prévue en décembre 2008) vient de l'être par Alstom Transport.

Objet de recherche

La stratégie de l'équipe repose sur deux axes :

- transférer des méthodes de modélisation et d'analyse économique, développées en transport, aux thèmes de l'usage du sol, et du couplage aménagement /transport ;
- rapprocher la géographie et l'économie, plus précisément la géographie quantitative et économique d'une part, et l'économie de l'espace et du transport d'autre part. La modélisation économique spatialisée permet de clarifier des concepts géographiques. Néanmoins la théorie économique est limitée, de manière interne par le caractère contestable de certaines hypothèses ; de manière externe, par « l'esquive » de la diversité concrète des biens économiques produits (composition de la population et du stock de travailleurs ; des circuits sociaux de transfert de revenu ; des modes de vie et des pratiques de mobilité,...). Notre contribution consistera pour partie à sophistiquer et à rendre plus *réalistes* les hypothèses et les représentations utilisées.

Si le champ d'investigation peut paraître large par les thèmes traités (qui couvrent notamment le transport de marchandise et le transport de personnes), la démarche de l'équipe n'en est pas

moins focalisée grâce à la modélisation théorique, qui procure des économies d'échelle ; à la fertilisation croisée des approches, plus technico-économiques en transport, davantage microéconomiques en économie spatiale ; enfin, à l'approfondissement des disciplines qui structurent ces thèmes traités et à leur complémentarité.

Cette démarche conduit l'équipe à s'intéresser particulièrement au transport et à l'usage du sol, afin d'en saisir les causalités, les mécanismes de fonctionnement, les régularités dans la structuration spatiale et économique. L'objectif est de maîtriser un répertoire de phénomènes, à considérer isolément ou en interaction. La forme de connaissance recherchée est une modélisation maîtrisée de bout en bout, depuis la description des phénomènes, jusqu'à la spécification dans une application concrète ou dans une simulation numérique, en passant par la formalisation mathématique, la résolution mathématique (tâche spécifique pour des problèmes à rétroaction), le traitement algorithmique, et l'estimation statistique.

Dans cette conception « de bout en bout », les critères de qualité sont : la portée explicative des éléments sémantiques, leur pertinence et leur réalisme aux plans physique et économique ; la concision mathématique et l'efficacité algorithmique ; la qualité économétrique.

Les travaux comprennent la capitalisation et le développement de modèles théoriques ; le développement de modèles appliqués en partenariat avec des organismes planificateurs (Services de l'Etat, STIF) ou gestionnaires de réseau (RATP, Cofiroute) ; l'expertise méthodologique (Conseil général des Ponts et Chaussées, la Direction générale des transports, des Infrastructures et de la Mer du MEEDAD) et l'enseignement à l'Université Paris Est et à l'ENPC, au niveau Master et doctorat.

Questions de recherche

L'équipe travaille en particulier les thèmes suivants :

- Qu'est-ce qu'un moyen de déplacement en termes de techniques modales ?
- Qu'est-ce qu'un service de déplacement pour son usager ? Quelles en sont les caractéristiques de temps, de confort, d'information... bref la qualité de service ?
- Comment les usagers choisissent-ils leur itinéraire sur un réseau, en fonction de la qualité de service des divers moyens ? Comment choisissent-ils leur horaire de départ, en fonction des conditions de circulation qui varient dans le temps ? Comment réagissent-ils à l'information dynamique, en fonction des éléments auxquels ils ont accès ?
- Comment les flux de trafic formés par superposition des choix des usagers, influencent-ils les conditions de circulation ? Comment se forme la congestion, sur une route par ralentissement des véhicules, mais aussi en transport en commun où la congestion procède d'abord par manque de place et par inconfort ?
- Comment toutes ces questions se transposent-elles pour la localisation d'un acteur socio-économique, ménage ou entreprise ? Dans le choix d'une résidence, comment un ménage valorise-t-il l'utilité d'une option de logement, selon quelles caractéristiques ?
- Qu'est ce que la congestion de l'espace ? Comment la modéliser en termes physiques ? Et en termes économiques ? Quels paradigmes mobiliser pour représenter le marché du logement et sa dépendance aux prix immobiliers ?

L'étude scientifique de ces questions, au plan international, a débuté dans les années 1950 pour les modèles de transport et 1960 pour les modèles de localisation et d'interaction transport-usage du sol. L'affectation des déplacements sur les réseaux de transport sert opérationnellement à calculer l'intérêt socio-économique d'un projet ou d'un schéma de transport, quels en sont les coûts et les avantages, et ce par catégorie d'acteurs dans le système. Les simulations et évaluations sont intégrées dans des processus rationalisés d'aide à la décision, utilisés avec une fidélité variable par la plupart des grands maîtres d'ouvrage en charge de la planification dans les pays développés. Concernant les applications, l'état de l'art international est majoritairement centré sur le mode routier avec des modèles statiques ; néanmoins les modes collectifs, les modèles dynamiques, les modèles spécifiques au fret, sont en plein développement, ainsi d'ailleurs que les modèles d'interaction entre transport et usage du sol. Quant à l'état international de la recherche, bien des questions pointues restent peu explorées, comme par exemple la congestion en transport collectif (TC), le stationnement, les choix d'établissement résidentiel et les interactions entre localisation et accessibilité. L'équipe a

pour ambition d'être un pôle de capitalisation et de développement des connaissances notamment sur ces questions qui restent très ouvertes.

Champ d'investigation

Les travaux menés dans la période concernent notamment les sujets suivants :

- la modélisation offre-demande en transport, pour divers modes et réseaux, en régime statique (stationnaire) ou en régime dynamique (en explicitant les variations chronologiques internes à la période d'étude) ;
- la modélisation offre-demande du logement, avec plusieurs types de bien-logement, plusieurs segments de ménages, plusieurs secteurs d'offre de logement : d'une part de manière appliquée, d'autre part de manière théorique ;
- le coût marginal de congestion du transport, pour un déplacement selon sa trajectoire spatio-temporelle sur un réseau ;
- le coût marginal de congestion de l'espace, pour un établissement selon son site et sa superficie ;
- la formation du « surplus » territorial, les liaisons entre cette notion et les notions d'accessibilité et d'attractivité.

Méthodes et disciplines

Les concepts et les interprétations scientifiques relèvent surtout de l'économie spatiale et de l'économie du transport, ainsi que de l'économie industrielle et de l'économie de la régulation.

L'objectif de modéliser de manière théorique mais aussi quantitative, nécessite un investissement à différents niveaux :

- celui de la modélisation phénoménologique et comportementale, d'aspects physiques, techniques, économiques ;
- celui de la simulation spatio-temporelle (modèles de graphe et de réseau) ;
- celui enfin de l'optimisation, non seulement pour résoudre des problèmes sophistiqués d'équilibre entre une offre et une demande, mais aussi pour optimiser une offre ou une politique de gestion, et développer d'éventuelles applications.

La modélisation probabiliste, théorie pour passer du microscopique au macroscopique, sert à traiter la diversité de la demande, ou la diversité des options pour un bien faisant l'objet d'un choix discret, ou la population des mobiles dans un flux de trafic. Dans un modèle probabiliste, on explicite des sources de variations et on en spécifie la structure (stochastique), pour traiter un ensemble de cas aux conditions variées : les caractères agrégés des phénomènes sur une population hétérogène de cas peuvent différer sensiblement des résultats qui seraient prédits par un modèle « homogène ». Par exemple, dans un flux de voyageurs en TC, les comportements individuels des voyageurs qui préfèrent être assis engendrent des caractères agrégés pour l'occupation des places respectivement assises ou debout ; la distinction des états des places jointe au caractère aléatoire de leur obtention lors d'un déplacement rend stochastique la qualité de service obtenue par le voyageur .

En interface avec la modélisation mathématique, l'équipe développe des algorithmes et des programmes informatiques pour résoudre numériquement les modèles dans l'application à des cas « réalistes ».

Pour les problèmes aux enjeux pratiques importants et reconnus par le monde professionnel, nous nous efforçons de développer des outils applicables, en liaison avec un partenaire plus opérationnel, afin de réaliser une application de référence : la RATP pour le transport en commun, Cofiroute et la Direction des routes au MEEDDAT pour le transport routier, le groupe Vinci pour le marché du logement. Dans sa configuration actuelle, l'équipe n'envisage pas de traiter seule ou principalement une application opérationnelle à un territoire concret ¹.

¹ hormis éventuellement dans le cadre d'une thèse, étant entendu que celle-ci se fera alors dans le cadre d'une convention CIFRE.

Résultats marquants

Ces résultats sont explicités ci-après, en les présentant dans un ordre chronologique :

La modélisation dynamique de la « charge » d'un réseau routier

Un réseau routier est le siège de phénomènes dynamiques : chargement en trafic, congestion, choix d'itinéraire et d'horaire de départ des usagers. Ces phénomènes sont à simuler explicitement pour planifier la gestion et l'éventuel développement du réseau, dans le contexte d'une société développée marquée par un équipement en infrastructures déjà conséquent et le besoin de durabilité. Un cadre de modélisation modulaire et concis, formalisé dans Leurent (2003)², a permis de théoriser la question de la convergence pour le calcul d'un équilibre dynamique, et d'identifier la propriété de « cohérence temporelle » (Leurent *et al*, 2007). L'implémentation informatique, en langage C sur plateforme PC-Windows, a démontré l'efficacité de l'approche : le simulateur résout un problème dynamique dans des conditions de performance équivalentes à la résolution du problème statique dans les logiciels commerciaux d'étude de trafic, avec un ou deux ordres de grandeur de mieux que les simulateurs de recherche au plan international. Le modèle est appliqué en partenariat avec Cofiroute-ASF pour tester des scénarios de modulation tarifaire sur le réseau routier magistral nord-sud français. Mi-2008, il a été appliqué au réseau francilien, qui constitue un problème de très grande dimension. Ce simulateur pourra servir à tester des plans d'exploitation, à tenter d'optimiser en temps réel sur des réseaux conséquents la répartition de la capacité aux jonctions et les messages d'orientation... voire même à tester l'intégrité des données de trafic recueillies localement en temps réel.

La qualité de service et le choix d'itinéraire en transport collectif

Les choix d'itinéraire des usagers, et donc la charge de trafic sur les éléments de réseau, dépendent des tarifs et de la qualité de service : mesurée notamment en temps, selon divers états de pénibilité (assis ou debout, en véhicule ou à quai...). Ces divers facteurs sont intégrés dans le coût généralisé que subit un usager sur son itinéraire. Sont développés des modèles de comportement de déplacement et de choix d'itinéraire, de chargement du réseau, applicables aux TC et aux réseaux plurimodaux. Leurent (2006a) a modélisé l'occupation des places assises et distingué la pénibilité des places assises et debout : cette innovation a été implémentée en partenariat avec la RATP (Leurent *et al*, 2007) pour simuler le réseau francilien de TC ; entre autres résultats, les prévisions de charges de certains tronçons de métro varient de 20% relativement au modèle antérieur qui n'explicitait pas le confort.

L'Information dynamique et la régulation du trafic.

Un équipement d'information dynamique permet aux usagers qui y ont accès de réagir aux perturbations de circulation, en adaptant dynamiquement leur choix d'itinéraire. Un modèle d'équilibre original a été conçu (Leurent et Nguyen, 2008) pour évaluer l'effet et l'utilité des équipements selon leur diffusion dans la population des automobilistes : un équilibre à deux niveaux, avec au niveau inférieur le choix à moyen terme des usagers non équipés sur la base d'une information en moyenne, et au niveau supérieur le choix en temps réel des usagers équipés. Les auteurs ont démontré analytiquement que l'équipement est utile au niveau individuel mais avec une intensité décroissante en fonction du trafic, tandis qu'au niveau global, la diffusion de l'équipement peut induire des gains significatifs, ou peu significatifs, ou même des pertes, en fonction du volume de demande et des formes de congestion.

L'analyse comparée des coûts des modes de transport en Ile de France.

Agenais et Laterrasse (2007) et Agenais (2008) ont calculé les coûts de déplacement par voyageur et par kilomètre en Ile de France, pour l'année 2003, selon le mode (voiture particulière ou différents modes de transport collectif) et selon la liaison géographique entre Paris, la petite couronne et la grande couronne, en distinguant d'une part les coûts pour un usager, et d'autre part les coûts pour la collectivité qui incluent la production et les externalités. Pour les usagers, en termes de coût généralisé (dépense monétaire plus valorisation des aspects qualitatifs notamment le temps passé), les transports en commun sont plus avantageux en moyenne pour les déplacements en zone centrale de l'agglomération, jusqu'à un rayon d'environ 13 km, au-delà duquel la voiture particulière constitue le mode le moins coûteux. Ces

² Leurent F (2003) *On network assignment and supply-demand equilibrium: an analysis framework and a simple dynamic model*. Paper presented at the 2003 European Transport Conference (CD Rom edition).

travaux ont montré que pour la collectivité, les transports en commun sont plus performants à Paris et en Petite Couronne, jusqu'à 18 km environ du centre de l'agglomération. Cela circonscrit le périmètre à l'intérieur duquel il paraît judicieux d'inciter les auteurs des déplacements à utiliser préférentiellement les TC. Par ailleurs, une analyse a été effectuée au plan international pour le compte de la RATP des grandes tendances d'évolution des modes de gestion des transports publics confrontés au double défi de la productivité et de la durabilité (Laterrasse et Meunier, 2007).

La modélisation de la demande en transport de fret

Jusqu'à récemment, la demande de transport de marchandises, a été modélisée en transposant les méthodologies conçues pour le transport de voyageurs ; mais les préoccupations du développement durable ont suscité le développement de représentations plus spécifiques, afin de simuler avec plus de réalisme des projets visant au report modal de trafics routiers vers des modes plus respectueux de l'environnement. Combes et Leurent (2007) ont passé en revue les innovations récentes ; leur critique débouche sur une représentation systémique du système de transport de fret sous la forme d'une stratification de problèmes de décision, qui situe les différents acteurs et leurs relations économiques.

Modélisation économique de l'espace

Ce thème est le plus nouveau pour l'équipe, en même temps qu'il constitue, comme déjà noté, un investissement stratégique, en cohérence avec les objectifs que le LVMT s'est fixé. Les apports de l'équipe concernent ici :

- la modélisation des choix spatiaux. Aw (2008) a prospecté les effets de scénarios démographiques et économiques sur l'usage du sol et les flux de déplacement, pour l'évolution de la Ville Nouvelle de Marne la Vallée au sein de l'Île de France. Il a montré que la croissance locale de la population et des emplois induit un renforcement urbain de la Ville Nouvelle, ce qui limite la croissance des flux d'échanges avec les autres composantes de l'agglomération parisienne.
- l'analyse des coûts de logement en Île de France versus les coûts de transport. Coulombel *et al* (2007) ont étudié la part de revenu qu'un ménage consacre au logement et au transport, pour l'Île de France en 2001-02, en distinguant les effets respectifs de la localisation résidentielle, du statut d'occupation du logement (entre propriétaire ou locataire du parc social ou locataire du secteur privé), de la structure du ménage et du revenu. Conformément au modèle monocentrique, un arbitrage a été constaté entre les dépenses de logement et celles de transport au niveau du ménage : de manière claire pour les faibles revenus, tandis que les forts revenus consacrent au logement une part peu dépendante de la distance au centre.
- l'analyse économique de politiques de logement : dans une modélisation monocentrique de la ville, Coulombel (2008) a démontré que restreindre les dépenses de logement à une certaine part du revenu permet d'améliorer l'utilité des ménages résidents, tout en favorisant la concentration résidentielle ce qui est favorable au développement durable. Les effets spatiaux sont accrus par une politique limitant la somme des dépenses liées logement et au transport, mais au prix d'une réduction de l'utilité des ménages.
- enfin, Laterrasse et Morellet ont montré, en utilisant le modèle MATISSE développé par O. Morellet (Morellet, 2007) l'importance de la prise en compte de la dimension spatiale (la question de l'étalement urbain) dans une prospective des déplacements pour le long terme (ici horizon 2050). La publication de cette recherche est en cours.

- la « métrologie » des déplacements, métrologie augmentée par la modélisation

Un modèle a été proposé pour estimer statistiquement de manière optimale, des volumes de déplacement par relation origine-destination sur un territoire, à partir de données d'enquêtes effectuées localement donc partiellement sur le réseau. Le modèle résout une complexité notoire, celle de la structure de réseau qui induit une combinatoire non triviale entre les mesures locales. L'emploi du modèle est automatisé, il peut donc faire l'objet d'une méthode technique facilement applicable dans toute étude de trafic (quel que soit le mode de transport) avec une prévision spatialisée.

Il s'agit là également d'un sujet important pour le laboratoire, qui fera pour le prochain quadriennal l'objet d'une action de recherche transversale en son sein (voir la partie projet).

Actions spécifiques

F Leurent a été impliqué jusqu'à la fin de l'année 2007 dans l'activité de l'Association Mondiale de la Route, et particulièrement dans la préparation du Congrès Mondial de la Route tenu à Paris en septembre 2007 : en tant que Président du comité technique Economie du système de transport, il a organisé et présidé la séance technique dédiée aux questions de tarification, d'impacts écologiques et sociaux, et d'évaluation des systèmes multimodaux de transport.

II. BILAN QUANTITATIF ET ELEMENTS D'AUTO- EVALUATION

II.1 PRODUCTION DE CONNAISSANCES – PUBLICATIONS ENTRE 2004 ET 2008

ACL- Articles dans des revues internationales ou nationales avec comité de lecture répertoriées dans les bases de données internationales.

*NB. Dans la classification des revues, nous avons utilisé la classification de l'INRETS et celle récemment publiée par l'AERES. Les revues ACL figurant dans la liste établie par l'INRETS et ne figurant pas dans la liste publiée par l'AERES sont marquées d'une *. Pour les revues de mathématiques et de math. appliquées, disciplines pour lesquelles il n'y a pas de à notre connaissance de liste de référence, nous avons utilisé les bases de données web of science et MathSciNet. En droit, discipline pour laquelle nous ne disposons pas non plus de liste, nous avons adjoint la revue *Journal of Environmental Law*.*

Enfin, pour Laetitia DABLANC qui participe à parts égales à l'activité d'une autre UR de l'INRETS (SPLOT), nous avons réparti les publications entre les deux UR pour éviter les doubles comptes.

2004

*ACL 1 - AGUILERA A., MADRE J.L., MIGNOT D. (2004) : Métropolisation, formes urbaines et mobilités. *In* : Les Cahiers scientifiques du Transport, n°45, pp. 5-14.

*ACL 2 - AGUILERA V., GLASER S. (2004) : Enhanced Digital Maps Requirements for an Advanced Speed Warning System. *Transportation Research Records, Journal of the Transportation Research Board*. N°1886.

*ACL 3 - MASSOT M.-H., ARMOOGUM J., BONNEL P. (2004) : Une ville sans voiture : utopie ? *In* : Revue d'Economie Régionale et Urbaine. N°5, pp 753- 778.

*ACL 4 - WENGLANSKI S. (2004) : Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. *In* : Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n°4-(2004), pp.539-550.

2005

ACL 5 - AGUILERA A. (2005) : *Growth in Commuting Distances in French Polycentric Metropolitan Areas: Paris, Lyon and Marseille, Urban Studies*. Vol.42, n°9, pp.1537-1547.

*ACL 6 - BOZZANI S. (2005) : L'intermodalité air-fer à grande vitesse au service du rayonnement métropolitain : Etude de l'articulation modale de Roissy Charles-de-Gaulle au départ de Lille. *In* : Cahiers scientifiques du transport, n°47, pp. 61-88.

ACL 7 - ENAULT C. (2005) : Les relations liant la densité de bâti à la population, une exploration empirique à partir des villes métropolitaines et réunionnaises. *In* : Cybergeog.

ACL 8 - DE CONINCK F. (2005) : Crise de la rationalité industrielle et transformations de la prescription. Une étude de cas. *In* : Sociologie du Travail, n°1, 2005.

ACL 9 - MASSOT M.-H., ORFEUIL JP. (2005) : Penser les mobilités de demain : Essai de clairvoyance prospective. *In* : LE BANQUET, Les futurs. Science, politique, société : de quoi demain sera-t-il fait ? Revue du CERAP – Sciences Politiques - Paris, n°22, pp 269-290.

ACL 10 - MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P. (2005) : La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *In* : Les cahiers internationaux de la sociologie. Vol. CXVIII, CNRS-Paris, pp 81-100.

ACL 11 - MEUNIER F. (2005) : *A Topological Lower Bound for the Circular Chromatic Number of Schrijver Graphs, J. Graph Theory*, 49, 257-261.

2006

*ACL 12 - AGUILERA A. (2006) : La proximité à l'emploi dans la ville polycentrique. Le cas de l'aire urbaine de Paris, 1975-1999. *In* : Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°49.

*ACL 13 - BARON-YELLES N. (2006) : De la fréquentation touristique de masse aux flux résidentiels : le cas de l'Algarve (Portugal). *In* : Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, n°63-64 , janvier-juin, pp. 63-74.

ACL 14 - DE CONINCK F., DELAHAYE H., CRAGUE G., GALLAND J.-P. (2006) : L'ARTT et les transformations du travail collectif. *In* : Sociétés Contemporaines, n°61.

*ACL 15 - KORSU E., MASSOT M.-H. (2006) : Rapprocher les ménages de leurs lieux de travail : les enjeux pour la régulation de l'usage de la voiture en Île-de-France. *In* : Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°50.

*ACL 16 - MASSOT M.-H., ARMOOGUM J., BONNEL P. (2006) : *Potential for car use reduction through a simulation approach: Paris and Lyon case studies*. *In* : *Transport Reviews*, Vol. 00, No. 1, 1-18.

*ACL 17 - MENERAULT Ph., GALLEZ C., « Les transports publics, outils de recomposition territoriale à l'échelle métropolitaine ? », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°99.

ACL 18 - MEUNIER F. (2006) : *Sperner labellings: a combinatorial approach*, *J. Comb. Theory. Series A*, 113, 1462-1475.

*ACL 19 WENGLANSKI S. Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien, in *Les Cahiers Scientifiques du Transport*. n°49-(2006), pp.103-127.

2007

*ACL 20 - DABLANC L. (2007) : Le développement durable s'impose-t-il juridiquement aux collectivités locales ? Le cas du transport des marchandises. *In* : *Cahiers scientifiques du transport*, n°51, pp 97-126.

*ACL 21 - GALLEZ C. (2007) : Intercommunalité, transports urbains et pouvoir d'agglomération. *In* : *Flux* n°68, avril-juin 2007, pp. 43-61

*ACL 22 - GALLEZ C., MAKSIM H.-N. (2007) : À quoi sert la planification urbaine ? Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève. *In* : *Flux* n°69, juillet-septembre 2007, pp. 49-62.

*ACL 23 - MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P. (2007) : La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules ? Mobilités urbaines et réalisme écologique. *In* : *Les annales de la recherche urbaine* n°103, novembre.

*ACL 24 - MOTTE B. (2007) : La dépendance à l'automobile pour l'accès aux services des ménages : le cas de la métropole francilienne. *In* : *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*.

2008

ACL 25 - AGUILERA A., Business travel and mobile workers, *Transportation Research Part A*, n°42, pp. 1109-1116.

*ACL 26 - AUGEREAU V., CURIEN R., DABLANC L. (2008) : La logistique urbaine, acquis et perspectives. *In* : *Les Cahiers Scientifiques du Transport*.

*ACL 27 - BELTON L. (2008) : Rigidité ou fluidité du concept de frontière ? Le rôle du cadre spatiotemporel du travail. *In* : *Espaces et Sociétés*, à paraître.

ACL 28 - DABLANC L. (2008) : *Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities*. *In* : *Journal of Environmental Law*, n°2, doi:10.1093/jel/eqn005, 22p.

*ACL 29 - LATERRASSE J. (2008) : Ville et économie : une histoire qui ne fait que commencer ? . *In* : *Gérer et comprendre - Annale des Mines*, n°spécial, « L'hégémonie urbaine », février.

ACL 30 - L'HOSTIS A. (2008): *The shrivelled U.S.A : Representing time-space in the context of metropolitanisation and the development high speeds*. Article accepted for publication in July 2008. *In*: *Journal of Transport Geography*.

ACL 31 - MEUNIER F. (2008): *Discrete Splittings of the Necklace*, *Math. of Operation Research*, à paraître.

ACL 32 - MEUNIER F. (2008): *A combinatorial proof of a theorem of Freund*, J. Comb. Theory, Series A, 115, 317-325.

ACL 33 - MEUNIER F. (2008) : *Combinatorial Stokes formulae*, Eur. J. Combinatorics, 29, 286-297.

ACL 34 - MEUNIER F., SEBÖ A. (2008) : Paint shop, odd cycles and necklace splitting, Discrete Applied Mathematics, à paraître.

ACL 35 - MEUNIER F., AMINI H., MICHEL H., MOHAJERI A. (2008) : Greedy colouring of the binary paintshop problem. *Journal of Discrete Algorithms*, à paraître.

*ACL 36 – PADEIRO M (2008) : Le métro hors les murs ; extension du réseau et occupation du sol en banlieue parisienne, in Flux, à paraître.

*ACL 37 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2008) : Politiques de transport : où en sont les régions? Actions, doctrines et institutionnalisation. In : Revue d'Economie Régionale et Urbaine. Bon à publier, à paraître.

*ACL 38 - STRANSKY V (2008) : Vers une métrique de la connexion intermodale : Un essai de quantification de la cohérence entre modes de transport complémentaires. In : Les Cahiers Scientifiques du Transport (accepté pour publication, à paraître)

ACL 39 - TERRAL L., SHEARMUR R. (2008) : Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal. In : L'espace géographique.

ACLN - Articles dans revues avec comité de lecture

2004

ACLN 1 - AGUILERA A., MIGNOT D. (2004) : *Urban Sprawl, Polycentrism and Commuting. A Comparison of Seven French Urban Areas*. In : Urban Public Economics Review, n°1, pp. 93- 114.

ACLN 2 - BARON-YELLES N (2004) : Des abîmes aux rivages : les voyageurs naturalistes aux bords de l'Océan. In : Le Globe, revue de l'Institut de Géographie de l'Université de Genève, tome 144, pp. 11-27.

ACLN 3 - GODARD F. (2004) : Les temps du quotidien. Éditions de École Polytechnique de Lausanne.

ACLN 4 - DE CONINCK F. (2004) : Du post-taylorisme à l'effritement des organisations. In : Travail et Emploi, numéro spécial, n°100, octobre.

ACLN 5 - TERRAL L. (2004) : La localisation de l'industrie aérospatiale américaine : un siècle d'évolution. In : L'information géographique, Vol. 68, n°3, pp. 22 8-243.

ACLN 6 - WENGLANSKI S., ORFEUIL J.-P. (2004) : *The differences in the accessibility to the job market according to the social status and the place of residence in the Paris area*. In : *Built Environment*, Volume 30, N°2.

2005

ACLN 7 - *BARON-YELLES N. (2005) : L'articulation des politiques urbaines, touristiques et environnementales en Europe du sud : cas du littoral de l'Andalousie atlantique et de l'Algarve. In : Méditerranée, n°3-4, pp. 65-72

ACLN 8 - ENAULT C. (2005) : Modélisation de l'accessibilité ancienne et future à partir de la limite urbain/périurbain. In : Revue internationale de géomatique.

ACLN 9 - FRÈRE S., ROUSSEL I., BLANCHET A. (2005) : Les pollutions atmosphériques urbaines de proximité à l'heure du développement durable. In : Développement durable et territoire, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, mis en ligne le 6 juin 2005. URL: <http://developpementdurable.revues.org/document758.html>

ACLN 10 - PRADEL B., FELTY L. (2005) : Une histoire de courbe, la diffusion du haut débit en France. In : Flux, n°60-61, février-mars, p116-120.

2006

ACLN 11 - AGUILERA A., PROULHAC L. (2006) : Le polycentrisme en Île-de-France, quelles implications sur la mobilité ? Une analyse comparée des pôles de Marne la Vallée et Melun au cours des vingt dernières années. *In* : Territoires en mouvement, numéro spécial consacré au thème : Mobilité, structuration et restructuration des espaces métropolitains, Lille.

ACLN 12 - BELTON L., DE CONINCK F. (2006) : Les nouvelles topologies du professionnel et du privé pour les travailleurs mobiles. *In* : Réseaux n° 140.

ACLN 13 - BOZZANI S., L'HOSTIS A. (2006) : Lille, une métropole sans aéroport international ? Analyse de la performance territoriale du nœud air-fer à grande vitesse de Roissy Charles de Gaulle dans l'accessibilité lilloise. *In* : RTS, vol. 23/92, pp. 157-170.

ACLN 14 - DE CONINCK F. (2006) : A distance de soi-même, l'individu clivé vu par Max Weber et Georg Simmel et son intérêt heuristique actuel. *In* : Interrogations ?, n°2.

ACLN 15 - DE CONINCK F. (2006) : Privé / professionnel, Convergences et Divergences. *In* : Réseaux. N°140.

ACLN 16 - FRÈRE S., RICHER C. (2006) : Structuration intercommunale et rôle des politiques de transports publics dans le Valenciennois. *In* : RTS, vol. 23/92, pp. 245-261.

ACLN 17 - DELAHAYE H., GRANIER F. (2006) : La flexibilité au risque de la désaffiliation ? *In* : Sociologies Pratiques, n°12.

ACLN 18 - GODARD F. (2006) : Entre vie publique et vie privée : temps denses et contre tendances. *In* : Réseaux 2006, n°140.

ACLN 19 - L'HOSTIS A., BAPTISTE H. (2006) : *A Transport network for a City network: Analysing the quality of the public transport service in the Nord-Pas-de-Calais region.* In *European Journal of Spatial Development*, <http://www.nordregio.se/EJSD/>-ISSN 1650-9544- Refereed Articles Oct 2006- n°20

ACLN 20 - LEURENT F. (2006) : Une analyse probabiliste des temps de trajet routiers. RTS 88, 189-204.

ACLN 21 - MASSOT M.-H., KORSU E., ENAULT C. (2006) : Lieux de travail, lieux de résidence : figures de leur mise en cohérence et de leurs impacts sur les termes du développement métropolitain durable. *In* : Territoires en mouvement, numéro spécial consacré au thème : Mobilité, structuration et restructuration des espaces métropolitains, Lille.

ACLN 22 - *MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P. (2007) : La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules ? Mobilités urbaines et réalisme écologique. *In* : Les annales de la recherche urbaine n°103, novembre.

ACLN 23 - MENERAULT Ph. (2006): *Unita e diversita : I poli di interscambio in Francia alta prova di tre modelli urbani.* *In*: *Territorio*, n°37.

ACLN 24 - TERRAL L., POLESE M. (2006) : A la recherche de grandes régularités dans la localisation de l'activité économique. Analyse du tertiaire supérieur et de l'industrie manufacturière pour l'espace nord-américain. *In* : Revue Canadienne des Sciences Régionales, Vol. 29, No. 2.

ACLN 25 - TERRAL L., SHEARMUR R. (2006) : Structures et logiques du redéploiement de l'emploi métropolitain. *In* : Territoires en mouvement, numéro spécial consacré au thème : Mobilité, structuration et restructuration des espaces métropolitains, Lille.

ACLN 26 - THEBERT M., GUERRINHA C. (2006) : La gestion des déplacements, outil d'affirmation politique des communes périurbaines. Une analyse des stratégies dans le bassin de Rennes. *In* : Géocarrefour, vol. 81 4/ 2006, pp. 299-309.

ACLN 27 - WEBER S., RIVIERE D. (2006) : Le modèle du district italien en question. *In* : Revue Méditerranée.

ACLN 28 - WEBER S. (2006) : Trajectoires de migrants. Les associations dans la perspective des réseaux sociaux. *In* : Revue Projet, Hors série, mai.

2007

ACLN 29 - AGUILERA A., DE CONINCK F., HAUCHARD P. (2007) : Nouvelles organisations industrielles, nouveaux sens des mobilités liées au travail. Le cas d'un fournisseur de l'automobile. *In* : RTS n°56.

ACLN 30 - DE CONINCK F., GUILLOT C. (2007) : L'individualisation du rapport au temps, marqueur d'une évolution sociale. *In* : *¿ Interrogations ?*, n°5.

ACLN 31 - L'HOSTIS A., WULFHORST F., PUCCIO B. (2007) : Urbanisme et transport dans les régions urbaines : enjeux, enseignements du projet Bahn.Ville et perspectives. *In* : RTS.,Vol 24/94, pp. 11-26.

ACLN 32 - MASSOT M.-H., ZAFFRAN Z. (2007) : Automobilité urbaine des adolescents franciliens. *In* : Espaces, Populations, Sociétés. Presse Universitaire de Lille.

ACLN 33 - MOREL-BROCHET A. (2007) : À la recherche des spécificités du mode d'habiter périurbain dans les représentations et les sensibilités habitantes. *In* : Norois, Revue Géographique de l'Ouest et des Pays de l'Atlantique Nord.

ACLN 34 - MOTTE B. (2007) : Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne. *In* : Norois, Revue Géographique de l'Ouest et des Pays de l'Atlantique Nord.

ACLN 35 - WEBER S. (2007) : Liens intimes, liens utiles. Les avatars de la sexualité dans des trajectoires migratoires féminines. *In* : Migrations, Mai.

ACLN 36 - WEBER S. (2007) : Coordination avec FOUICHE N. du numéro Migration et construction des sexualités de Migrations. Mai.

ACLN 37 - WEBER S., DAVIET S., MIOCHE P. (2007) (MMSH – UMR TELEMME) : Coordination du numéro Entreprises en Méditerranée. *In* : Méditerranée.

ACLN 38 - WEBER S., Rivière. D. (Université Paris-XIII) (2007) : Le modèle du district italien en question. *In* : Méditerranée. (2006). 1.2.

2008

ACLN 39 - CONESA A. (2008) : Transports et Régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et rétrospective. *In* : Praxis (<http://www.revue-praxis.fr/document.php?id=177>)

ACLN 40 - DELAHAYE H. (2008) : Sociologue en entreprise : réflexions sur la complémentarité des savoirs. *In* : Sociologies Pratiques, n°16.

ACLN 41 – DESCHAMPS M. (2008) ; Capitalisation immobilière et infrastructures de transport : analyse rétrospective de vingt ans de recherche sur la mesure des effets, in RTS, à paraître.

ACLN 42 - PRADEL B. (2008) : Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics. *In* : Géocarrefour, vol 82/3.

ACLN 43 - THEBERT M. (2008) : L'automobilité sur l'agenda des élus périurbains. Quelles politiques de déplacements pour quels projets territoriaux ? *In* : Desjeux D. (dir.), Consommations et Sociétés, numéro thématique Automobilité et Altermobilité : quels changements? Bon pour publication, à paraître.

ASCL- Articles dans des revues sans comité de lecture.

2004

ASCL 1 - DE CONINCK F. (2004) : Du cercle à l'étoile. *In* : Journal 102Mag, EdF, Septembre.

ASCL 2 - FRÈRE S. (2004) : Modes participatifs et stratégies associatives dans la mise en œuvre de la Loi sur L'air. *In* : Air Pur, n°67, pp. 5-11.

ASCL 3 - GODARD F. (2004) : Penser le temps pour mieux aménager le territoire. *In* : Temps et Territoires. DATAR.

- ASCL 4 - GODARD F. (2004) : Optimiser et/ou humaniser la mobilité ? *In* : Mobilités.net, 2004.
- ASCL 5 - GODARD F. (2004) : Temps, territoires et nouveaux services en Amérique du Nord. *In* : Temps et Territoires, DATAR.
- ASCL 6 - L'HOSTIS A. (2004) : Le projet 1.2.1 : Services et réseaux de transport, tendances territoriales et offre d'infrastructure pour la cohésion territoriale. *In* : La Lettre du RIATE, n°3, juin 2004.
- ASCL 7 - MASSOT M.-H. (2004) : Réduire la circulation en ville ? *In* : Ville & Transports Magazine, mai.
- ASCL 8 - KORSU E. (2004) : L'évitement scolaire par déménagement comme facteur de ségrégation résidentielle. Un examen critique dans le cas de la banlieue populaire parisienne. *In* : Ville-Ecole-Intégration, n°139.
- ASCL 9 - MOREL-BROCHET A., BLANC N. (2004) : Compte rendu de lecture : H. Raymond, N. Haumont et al., L'habitat pavillonnaire... (4 ouvrages), Paris, L'Harmattan, *Natures Sciences Sociétés*, n°12, pp. 346-349.
- ASCL 10 - POTIER F. (2004) : Mobilité et tourisme durable. *In* : La Revue Durable, CERIN, Bâle.
- ASCL 11 - TERRAL L. (2004) : Mutations industrielles et géographiques de l'aérospatiale américaine (1988-2000). *In* : Les papiers du CIEU, n°6, Spécial Industrie/Espace, Le territoire, variable de la régulation du développement économique, pp. 43-57.

2005

- ASCL 12 - DABLANC L. (2005) : Les transports de marchandises. Pratiques urbaines de consommation et effets des transports de marchandises sur la vie urbaine. *In* : Pouvoirs Locaux, n°66 III/2005, pp 97-100.
- ASCL 13 - GALLEZ C. (2005) : Les transports urbains face à la structuration d'un pouvoir d'agglomération. *In* : Pouvoirs locaux n°66, III/2005, pp. 70-74.
- ASCL 14 - GODARD F. (2005) : Les mobilités du vivre ensemble. *In* : Informations Sociales, Caisse Nationale d'Allocation Familiale.
- ASCL 15 - *GODARD F, LATERRASSE J. (2006) : Cinq grands travaux pour la recherche. *In* : La Recherche, n°398, supplément, juin.
- ASCL 16 - LEURENT F. (2005) : *A dynamic traffic model for the economic analysis of congestion*. *In* : *Routes/Roads*, 325, pp. 46-53.
- ASCL 17 - LEURENT F. (2005) : *Road pricing, Financing, Regulation and Equity : a summary of the PIARC seminar in Cancun, Mexico*. *Routes/Roads*, 326, pp. 36-45.
- ASCL 18 - MENERAULT Ph., BARRE A. (2005) : TGV et réorganisation des transports ferroviaires dans la région Nord-Pas-de-Calais. *In* : *Ingenieria y Territorio*, n°70, *Alta velocidad en el transporte ferroviario*
- ASCL 2 - MOREL-BROCHET A., GRESILLON L. (2005) : Compte rendu du colloque Ville-nature : quelle réalité ? Quel projet ? Grenoble, 5-6 février 2004. *In* : *Natures Sciences Sociétés*, n°13, pp. 211-213.
- ASCL 19 - MOREL-BROCHET A. (2005) : Compte rendu du colloque peut-on prétendre à des espaces de qualité et de bien-être ? Angers, 23-24 septembre 2004. *In* : *Natures Sciences Sociétés*, n°13, pp. 332-334.

2006

- ASCL 20 - CORALLI M. 2007) : Bénin - La plage de Cotonou : un lieu pour se montrer. *In* : Urbanisme, n°355, juillet-août 2007, pp. 34-38.
- ASCL 21 - MASSOT M.-H (2006) : Les paradigmes d'analyse de la mobilité urbaine au service de la régulation de l'usage de la voiture. Conférence invitée à INRS-Université du Québec. Montréal, décembre.

ASCL 22 - MASSOT M.-H. (2006) : Les stratégies et potentiels de régulation de la mobilité Ile-de-France. Groupe communiste, mairie de Paris.

ASCL 23 - WENGLANSKI S. (2006) : Les cadres privilégiés en matière de transport. *In* : La Recherche. n°398, supplément, juin (2006), p.74.

2007

ASCL 24 - BARON-YELLES N. (2007) : La Loire Moyenne, paysage culturel ? Intérêt et limites d'une nouvelle notion pour la gestion patrimoniale des territoires. *In* : revue AEstuaria, Université de Nantes, n°10, pp. 155-172.

ASCL 25 - LATERRASSE J. (2007) : Placer l'organisation urbaine au centre des réflexions sur le transport durable. *In* : R&E, DRAST, novembre.

ASCL 26 - LEURENT F., MORISUGI H. (2007) : *Cost benefit analysis using benefit incidence table for a transport policy with pricing. The case of London road pricing scheme.* *In* : *Routes/Roads*, n°335, pp. 58-63. AIPCR.

ASCL 27 - MASSOT M.-H. (2007) : L'intermodalité au quotidien. *In* : La Recherche, novembre.

ASCL 28 - MASSOT M.-H. (2007) : Ma voiture sinon rien. *In* : Cahiers de la Compétitivité Spécial transports, Quotidien Le monde, 22 Juin.

ASCL 29 - POURETTE D., LAPORTE A., LE MENER E., OPPENCHAIM N. (2007) : Améliorer les conditions de vie affective et sexuelle des SDF. *In* : La Santé de l'Homme, pp.42-44.

ACLN 30 - WEBER S. (2007) : Interfaces migratoires aux marges de l'Europe : Rome dans les migrations Est-Ouest. *In* : Virginie Baby-Collin (UMR TELEMME) et Delphine Mercier (UMR LEST), éd., Sud à Sud, Migrations croisées en Méditerranée et Amérique latine. Presses de l'Université de Provence.

ASCL 31 - WENGLANSKI S. (2007) : Mobilité des salariés : vers la fin de l'âge d'or ? *In* : Ville & Transports Magazine, n°438, décembre 2007, pp.26-27 .

2008

ASCL 32 - LATERRASSE J. (2008) : « Grenelle de l'environnement : quels effets pour l'aménagement urbain ? *In* : PCM Le Pont, février.

INV- Conférences données à l'invitation du Comité d'organisation dans un congrès national ou international.

2005

INV 1 - GODARD F. (2005) : Introduction des Rencontres, Mobilités urbaines contemporaines. Alliance Française. Sao Paulo, 26-30 Mars.

INV 2 - GODARD F. (2005) : La ville en mouvement. Perception des espaces/temps et pratiques de mobilité. Les rencontres Mobilité de PSA-Paris, 29 juin.

INV 3 – LEURENT F. (2005) : L'évaluation économique des aspects intermodaux et multimodaux dans les systèmes de transport, Congrès de l'AIPCR, Cancun, 12-13 avril.

INV 4 - MASSOT M.-H. (2005) : La mobilité individuelle locale : définitions, sources d'informations, indicateurs et déterminants. *In* : séminaire du Laboratoire THEMA. Université de Bourgogne, 13 janvier 2005.

INV 5 - MASSOT M.-H. (2005) : Familles et mobilités urbaines. *In* : Conférence au Conseil d'orientation et scientifique de l'Institut pour la Ville en Mouvement. Octobre.

INV 6 - MASSOT M.-H. (2005) : Mobilité en France. Qui paye pour qui ? Quelles difficultés de mobilité pour les moins dotés en ressources ? Rencontres Mobilités urbaines contemporaines,

Quels enjeux, quels acteurs, quelles actions ? Institut pour la Ville en Mouvement, Sao Paulo-BRESIL, 26-30 Mars.

INV 7 - MASSOT M.-H. (2005) : Prospective de la mobilité locale en Ile-de-France. *In* : colloque préparatoire au SDRIF – organisé par le Conseil général du Val-de-Marne, 24 mars.

INV 8 - MASSOT M.-H. (2005) : Mobilité urbaine en France et innovations financières. *In* : Les Rencontres Mobilité de PSA-Paris, 29 juin.

INV 9 - MOREL-BROCHET A. (2005) : Les données longitudinales, approche comparative du quantitatif et du qualitatif. Laboratoire LEDA (Life Events' Data Analysis), Liège (Belgique), 25-26 avril.

2006

INV 10 - MASSOT M.-H. (2006) : Les paradigmes d'analyse de la mobilité urbaine au service de la régulation de l'usage de la voiture. *In* : conférence invitée à INRS-Université du Québec, Montréal, 18 décembre.

2007

INV 11 - DABLANC L. (2007) : *The Governance of Urban Freight, key-note speech, City Logistics Expo*, 19 avril, Padoue, Italie.

INV 12 - LATERRASSE J. (2007) : Urbanisation et durabilité, in : cinquième conférence Erasme-Descartes, M istoriques, Métropoles historiques, modernité et développement durable, 15-16 Novembre Amsterdam.

INV 13 - MASSOT M.-H. (2007) : Accessibilité et Métropolisation. *In* : cinquième conférence Erasme-Descartes, Métropoles historiques, modernité et développement durable, 15-16 Novembre Amsterdam.

INV 14 - MASSOT M.-H (2007) : Renouvellement urbain, mobilités et politique de transport. Conférence Débat du journal Les Echos, 11 octobre Paris.

INV 15 - MASSOT M.-H (2007) : Mobilités franciliennes et questions vives pour un développement durable. Plateforme des Associations parisiennes d'habitants pour une ville plus humaine, le 30 mai 2007, Paris.

INV 16 - MASSOT M.-H (2007) : Mobilités et modes de vie urbains dans 20 ans. *In* : séminaire de Prospective urbaine de Lille Métropole, 10 avril 2007.

INV 17 - WEBER S. (2007) Discutant. *In* : Conférence GLOMIG (Global Migration), Oxford University, 22-23 février.

2008

INV 18 - LATERRASSE J. (2008) : Le renouveau du tramway, Conférences de La Recherche, Musée des Arts et Métiers, février.

INV 19 - MASSOT M.-H (2008) : Mobilité autonome et dépendance à la voiture des adolescents franciliens. *In* : colloque du Groupe GEMA, Assises de la sécurité routière, Paris, 2 avril 2008.

INV 20 - MASSOT M.-H (2008) : Travailler et se déplacer en métropole : arbitrage et modes de vie des actifs franciliens. *In* : Conférence invitée au Colloque annuel de l'ACFAS (Association francophone pour le savoir), Québec, Canada, 7 mai 2008.

ACT - Communications avec actes dans un congrès national ou international

2004

ACT 1 - AGUILERA A., MADRE J.L., MIGNOT D. (2004) : Polycentrisme des villes et mobilités, Actes des Seizièmes Entretiens Jaques Cartier.

ACT 2 - DABLANC L., BAYBARS M. (2004) : *Meeting the challenges of urban freight in European cities. The examples of London and Paris.* In: 10th World Conference on Transport Research, Istanbul, 8-10 Juillet.

ACT 3 - DE CONINCK F. (2004) : L'organisation en réseau ou le poids des institutions, Intervention au colloque de l'AFS, Villetaneuse, 24 février.

ACT 4 - FRÈRE S. (2004) : Quelle place pour l'expertise citoyenne dans le PDU de Lille Métropole ? In : Yerpez J. (coord.), Le Plan de Déplacements Urbains, Un processus sous le regard des chercheurs, Actes du colloque des 12/13 juin 2003, Aix en Provence, Coll INRETS, Actes n°95, pp. 115-128.

ACT 5 - FRÈRE S. (2004) : Quelle mobilisation citoyenne sur les enjeux de mobilité et de pollution atmosphérique ? In : Scarwell H., Franchomme M. (coord.), Actes du Colloque Contraintes environnementales et gouvernance des territoires, Lille 23-24 sept 2004, pp. 224-232.

ACT 6 - LEURENT F. (2004) : *The multiclass flowing problem in a dynamic assignment model.* In: *Proceedings of the 2004 European Transport Conference (ETC), Stream « Innovative methods in transport analysis, planning and appraisal*", Strasbourg, Octobre. CD Rom Edition. PTRC, London. ISSN 1 474-9122, ISBN 0-86050-343-7.

ACT 7 - LEURENT F., SIMONET T., DANZANVILLIERS P. (2004): *Realistic congestion indicators for long periods.* In: *Proceedings of the 2004 European Transport Conference (ETC)*, Strasbourg, October, *Stream Traffic engineering and management. CD Rom Edition, PTRC, London.* ISSN 1 474-9122, ISBN 0-86050-343-7.

ACT 8 - L'HOSTIS A., BOZZANI S. (2004) : Lille, une métropole sans aéroport international ? Analyse de la performance territoriale du nœud air-fer à grande vitesse de Roissy Charles-de-Gaulle dans l'accessibilité lilloise. In : Journées de Géographie des Transports, Cergy, 15 et 16 septembre.

ACT 9 - MASSOT M.-H., KORSU E. (2004) : Mise en cohérence des bassins d'emploi et d'habitat : les enjeux pour la maîtrise de l'usage de l'automobile. In : 35^{ème} colloque de l'ASDRLF les politiques régionales à l'épreuve des faits, Bruxelles, Septembre.

ACT 10 - MASSOT M.-H., ARMOOGUM J., BONNEL P, (2004) : *Speed and car used regulation in urban areas, Paris and Lyon case studies, World Conferene Transport Research, 4-5 July, Istambul, Turkey.*

2005

ACT 11 - AGUILERA A., PROULHAC L. (2005) : Le polycentrisme en Île-de-France, quelles implications sur la mobilité? Analyse comparée des pôles de Marne la Vallée et Melun au cours des vingt dernières années. In : colloque IFRESI, Lille, juin.

ACT 12 - AGUILERA V., GALLENE M.-L., GOYAT Y. (2005) : SAFEMEP: *Digital maps for road safety – Safety benefits assessment and database content definition.* In: *Proc. of the 5th European Congress and Exhibition on Intelligent Transport Systems and Services. Hanover, June 2005.*

ACT 13 - AGUILERA V., GLASER S. (2005) : *An Advanced Driver Speed Assistance in Curves: risk function, cooperation modes, system architecture and experimental validation.* In *Proc. of the IEEE Intelligent Vehicles Symposium. Las Vegas, June 2005.*

ACT 14 - BOZZANI S., L'HOSTIS A. (2005) : Lille, une métropole sans aéroport international ? Analyse de la performance territoriale du nœud air-fer à grande vitesse de Roissy Charles de Gaulle dans l'accessibilité lilloise. In : Colloque IFRESI-APERAU « Logiques métropolitaines : modèles, acteurs et processus », 2-3 juin 2005.

ACT 15 - BOZZANI S., L'HOSTIS A., MATHIS PH., BUGUELLOU J.-B., COQUIO J., GUIMAS L. (2005) : Polycentrisme européen et organisation des réseaux de transport, mesures de la performance territoriale du système de transport. In : Colloque international du programme ORATE/ESPON Villes et réseaux : quelles intégrations territoriales, La Rochelle.

ACT 16 - DANZANVILLIERS P., CARPENTIER S., LEURENT F. (2005) : L'intermodalité dans les études de planification des transports en milieu interurbain. *In* : Congrès ATEC 2005, édition sur CD Rom. ATEC, Paris.

ACT 17 - GALLEZ C. (2005) : Les transports urbains face au pouvoir d'agglomération, *In* : Colloque recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain, Paris, ENPC, 24 mai.

ACT 18 - KORSU E., WENGLANSKI S. (2005) : Distance spatiale, proximité sociale et accès à l'emploi. *In* : colloque IFRESI logiques métropolitaines : modèles, acteurs et processus, Lille, 1-3 septembre.

ACT 19 - LEURENT F., SIMONET T., DANZANVILLIERS P. (2005) : Congestion routière et gêne à l'usager en milieu interurbain. *In* : congrès ATEC 2005, édition sur CD Rom. ATEC, Paris.

ACT 20 - LEURENT F., AGUILERA V. 2005 : *An atomic Dijkstra algorithm for dynamic shortest paths in traffic assignment*. Présenté au Meeting 2005 de l'EURO Working Group on Transportation, Poznan, Poland. CD Rom edition.

ACT 21 - LEURENT F. 2005 : *The network cost of congestion: analysis and computation of marginal social cost disaggregated by O-D pair and departure time*. *In*: *Proceedings of the 2005 European Transport Conference (ETC), Strasbourg, October. CD Rom Edition, PTRC, London*.

ACT 22 - L'HOSTIS A. (2005) : Polycentrisme européen et organisation des réseaux de transport . *In* : Colloque réseaux en question : utopies, pratiques et prospectives. Mâcon, France, 30 juin-1 juillet 2005.

ACT 23 - MASSOT M.-H., AGUILERA A., PROULHAC L. (2005) : L'intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne: l'exemple de la Seine et Marne. ASRDLF, Dijon, 5-7 Septembre.

ACT 24 - MASSOT M.-H., KORSU E., ENAULT C. (2005) : Lieux de travail, lieux de résidence. Figures de leur mise en cohérence et de leurs impacts sur les termes du développement métropolitain durable. *In*: colloque IFRESI logiques métropolitaines : modèles, acteurs, et processus. 2-3 Juin Lille, France.

ACT 25 - MENERAULT Ph. et GALLEZ C. (2005) : Les transports publics, outils de recomposition territoriale à l'échelle métropolitaine ? *In* : Colloque de l'IFRESI : Logiques métropolitaines. Modèles, acteurs et processus, 2-3 juin 2005.

ACT 26 - MENERAULT Ph. (2005) Réforme territoriale et dynamique de l'intercommunalité dans les transports urbains : une approche diachronique. *In* : colloque recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain. Paris, ENPC, 24 mai.

ACT 27 - RICHER C. (2005) : Les transformations récentes de l'intercommunalité en matière de transport. *In* : Colloque recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain. Paris, ENPC, 24 mai

ACT 28 - TERRAL L. (2005) : Structures et logiques du redéploiement de l'emploi métropolitain. *In* : colloque IFRESI logiques métropolitaines : modèles, acteurs et processus. Lille, Juin.

2006

ACT 29 - AGUILERA A., DE CONINCK F. (2006) : *The role of business trips in the coordination of production activities for a multi-localized firm*. *In* : Journées de la Proximité, Bordeaux, juin.

ACT 30 - BARON-YELLES N. (2006) : La place de l'urbain dans les relations entre la nature et le tourisme : réflexions prospectives. *In* : Revue POUR, Revue du groupe de recherche pour l'éducation et la Prospective, n°191, septembre 2006, pp. 35-42.

ACT 31 - BARON-YELLES N. (2006) : L'inscription du Val de Loire au Patrimoine Mondial de l'UNESCO : réflexions sur les implications institutionnelles d'un nouveau type de protection de la nature. *In* : Bulletin de l'Association des Géographes Français, n°3, tome 83, pp. 381-393.

ACT 32 - BARON-YELLES N. (2006) : Réflexion sur quarante années d'aménagement touristique en France. *In* : Actes des premières rencontres franco-espagnoles sur le tourisme, Arles, 9 au 11 décembre 2004, Ministère de l'Équipement, Direction du Tourisme, pp. 5-17.

ACT 33 - DABLANC L. (2006) : *Goods transport in large European cities : difficult to organize, difficult to modernize*, communication In : Transportation Research Board, Washington DC, janvier 2006.

ACT 34 - DE CONINCK F. (2006) : Pourquoi les organisations bifurquent-elles ? In : colloque bifurcations et évènements, pertinence et enjeux pour les sciences sociales , Paris, 8-9 juin.

ACT 35 - GALLEZ C. (2006) : Intercommunalité et politiques de transports publics en France. In : 6^è colloque de l'AISLF, groupe de travail mobilités spatiales et fluidités sociales « L'action publique face à la mobilité », Genève, 2-3 mars 2006

ACT 36 - GALLEZ C., MAKSIM H. (2006) : Histoire des pratiques de planification à Strasbourg et à Genève. In : 2^{ème} séminaire francophone de socio-économie des transports d'Europe de l'Ouest : « Politiques de déplacements et planification territoriale, nouveaux enjeux et outils pour l'action publique locale », Paris La Défense, 20 octobre 2006.

ACT 37 - LEURENT F. (2006) : Confort et qualité de service en transport collectif urbain de voyageurs : Analyse, modélisation et évaluation. In : Actes du Congrès ATEC 2006, CD Rom édition. ATEC, Paris, France.

ACT 38 - MASSOT M.-H. (2006) : Mobilité résultante et Mobilité organisatrice : les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines. In : Troisièmes Rencontres Internationales de Recherche en Urbanisme de Grenoble, IUP Grenoble, février.

ACT 39 - MENERAULT Ph. (2006) : *El TAV en el marco de la red regional*. In : colloque de Castilla la Mancha Ciudad Real, *reflexion sobre los indicadores del impacto del ferrocarril de alta velocidad*, Ciudad Real, 23 mars.

ACT 40 - MENERAULT Ph. (2006) : Nœuds du transport et lieux de la ville. In : 4^{ème} itinéraire du développement durable, Lille, Nouveau siècle, 18 mai.

2007

ACT 41 - AGENAIS A.-E, LATERRASSE J. (2007) : Evaluation de la tarification des déplacements en Ile-de-France : performances des modes de transport et scénarios d'évolution, 11^{ème} World Conference on Transport Research (WCTR), Berkeley.

ACT 42 - AGENAIS A.-E (2007) : Les axes d'améliorations de la tarification des transports en Ile-de-France. In : Congrès International ATEC-ITS, France.

ACT 43 - AGUILERA A., LETHIAIS V. (2007) : Les relations de coopération inter-entreprises : TIC versus face à face. In : colloque Online services : networks, contents, uses, Sceaux, décembre.

ACT 44 - AUGEREAU V., DABLANC L. (2007) : *An Evaluation of Recent Pick-up Point Experiments in European Cities : the Rise of two Competing Models ?* In : *Proceedings of the 5th International Conference on City Logistics*, Crète, Grèce, 11-13 juillet 2007 (à paraître en 2008)

ACT 45 - BOZZANI-FRANC S., CONESA A., L'HOSTIS A. (2007) : "Small worlds" of air links in the European cities network : what an analysis of the organisation of the air transport network tells of the European urban geography. In : NECTAR conference, Stuttgart.

ACT 46 - BOZZANI-FRANC S., CONESA A., L'HOSTIS A, AUBER D., DISCAZEUX C., ROZENBLAT C., MARY P., MÉLANÇON G., KOENIG P.-Y. (2007) : *Relating the organisation of the cities network and the organisation of the air transport network. An approach through graph visualisation*. In : 15th European Colloquium on Theoretical and Quantitative Geography, September 7-11, Montreux, Switzerland.

ACT 47 - COMBES F., LEURENT F. (2007) : *Freight Transport Models : critical review with research perspectives*. In : *Proceedings of the European Transport Conference (ETC) 2007*, October, 22 p. CD Rom edition also available at : <http://www.etcproceedings.org>

ACT 48 - CONESA A. (2007) : *Multiscale network in a metropolitan region*. In : 15th European Colloquium on Theoretical and Quantitative Geography, September 7-11, Montreux, Switzerland

ACT 49 - COULOMBEL N., LEURENT F., DESCHAMPS M. (2007) : *Residential Choice and Households strategies in Grand Paris Area*. In : *Proceedings of the European Transport Conference (ETC) 2007*, October. CD Rom edition also available at <http://www.etcproceedings.org>

ACT 50 - DABLANC L. (2007): *Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities*. In : 11th World Conference on Transport Research (WCTR), first CD Rom edition, Berkeley, juin 2007

ACT 51 - DE CONINCK F., MASSOT M.-H. (2007) : Les mobilités des actifs : les raisons du quotidien. In : colloque approches quantitatives et qualitatives des mobilités, quelles complémentarités ? Septième rencontre du Groupe de Travail, Mobilités spatiales et fluidités sociales de l'Association Internationale de Sociologie de Langue Française, Namur, 29-30 mars 2007.

ACT 52 - DE CONINCK F., MASSOT M.-H. (2007) : La gestion du quotidien des actifs : de l'usage des médiateurs physiques et virtuels. In : colloque international, Online services : networks, contents, uses, Sceaux, décembre.

ACT 53 - GARCIA CASTELLO F.J., LEURENT F. (2007) : Avancées dans la modélisation des choix discrets de déplacement : une revue critique internationale. In : *Proceedings* du Congrès international ATEC'07 (janvier 2007, 27 p). CD Rom sur commande à http://www.atec-net/fr/atec_congres_f7.asp.

ACT 54 - LEURENT F., LIU K., MAZEL C., ROY B. (2007) : *Improved en-route path choice models for urban transit network*. In : *Proceedings of the World Conference on Transport Research (WCTR) 2007, first CD Rom edition, Berkeley, juin 2007, 52p.*

ACT 55 - LEURENT F., AGUILERA V., MAI H.-D. (2007) : *Convergence Criteria and Computational Efficiency of a Dynamic Traffic Assignment Model*. *Proceedings of the World Conference on Transport Research (WCTR) 2007, first CD Rom edition, Berkeley, juin 2007, 22p.*

ACT 56 - LEURENT F. (2007) : Aspects économiques du système routier. In : *Proceedings of the World Road Congress, Paris 2007*. Association Mondiale de la Route, Paris, septembre 2007.

ACT 57 - L'HOSTIS A. (2007) : *Metropolisation, high speeds and global space: from time-space shrinking to time-space shriveling*. In : *Association of the American Geographers Annual Meeting, San Francisco 17-21 april 2007.*

ACT 58 - MEUNIER F., FLAJOLET P., FUSY E., GANDOUET O. (2007) : *The Analysis of a Near-optimal Cardinality Estimation Algorithm*. In : *Proceedings of the AofA07 Conference, Juan-les-Pins, juillet.*

ACT 59 - POURETTE D., LAPORTE A., LE MENER., OPPENCHAIM N. (2007) : Améliorer les conditions de vie affective et sexuelle des SDF. In : *La E. Santé de l'Homme*, pp.42-44.

ACT 60 - OPPENCHAIM N., POURETTE D. (2007) : Inclure les exclus comme objets de préoccupation scientifique et politique : l'exemple de la vie affective et sexuelle des personnes sans domicile fixe, De l'inclusion. Reconnaissance et identification sociale en France et en Allemagne, Centre Marc Bloch (Berlin) et Université Paris X Nanterre.

2008

ACT 61 - BELTON L. (2008) : *The Contemporary Non-Existence of the Leisure-Work Dichotomy : Topological Considerations of the Boundary Between Work and Private Life*. Forum de l'ISA, Septembre.

ACT 62 - CONESA A. (2008) : Transports métropolitains et ségrégation de l'espace par le chemin. Vers une prise en compte quantitative de la desserte des réseaux. In : *Géopoint 2008*, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, Avignon, 5 et 6 juin 2008

ACT 63 - DELAHAYE H. (2008) : Le bureau de poste : prisme de l'organisation spatiotemporelle des individus. Communication pour le 2ème colloque de l'Ecole Doctorale Ville et Environnement, 18 janvier.

ACT 64 - GALLEZ C. (2008) : Enjeux, visions et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Une comparaison franco-suisse. In : Colloque du CNRS-PIDUD : « Nord-Sud : Regards croisés sur le développement urbain durable ».

ACT 65 - JOUFFE Y. (2008) : Ancrage et émancipation. Les deux systèmes de ressources symboliques de la mobilité des précaires flexibles. In : Intervention au colloque « Mobilités, identités, altérités » du groupe « Mobilités spatiales, fluidités sociales » de l'AISFL, Rennes, 13-14 mars 2008.

ACT 66 - LEURENT F., NGUYEN T.-P. (2008) : Profit individuel et utilité collective d'un équipement d'information dynamique : modélisation probabiliste et analyse économique. In : Actes du Congrès ATEC 2008, CD Rom édition. ATEC, Paris, France. 43 p.

ACT 67 - LEURENT F., NGUYEN T.-P. (2008) : *The value of dynamic information device to the individual user and to the traffic : a probabilistic model with economic analysis.* In : *Proceedings of the European Transport Conference (ETC) 2008, October.* CD Rom edition also available at <http://www.etcproceedings.org/>.

ACT 68 - L'HOSTIS A. (2008) : Mesurer l'accessibilité intermodale pour mieux relier l'organisation des réseaux et l'organisation territoriale dans la région urbaine de Lille. In : conférence MobilTUM, Munich.

ACT 69 - MEUNIER F. (2008) : *Polytopal complexes: maps, chain complexes and... necklaces.* *Topological and Geometric Graph Theory*, Paris, mai.

ACT 70 - MEUNIER F., CHABCHOUB Y., FRICKER C., TIBI D. (2008) : *Analysis of an algorithm catching elephants on the internet.* In: *Proceedings of the Fifth Colloquium on Mathematics and Computer Science: Algorithms, Trees, Combinatorics and Probabilities, Blaubeuren, Germany, September.*

ACT 71 - MOREL-BROCHET A. (2008) : Ancrages et mobilités : un couple révélateur des identités habitantes. Une approche biographique par les sensibilités. In : colloque mobilités, identités, altérités. Rennes, MSFS, 13-14 mars.

ACT 72 - PILLOT J.M., CHEVREUIL M., LATERRASSE J., SIMONOT P.Y. Galileo-based Road network Operations & Charging-Projet Impact, Spaceshow 2008, Toulouse.

ACT 73 - PRADEL B. (2008) : L'urbanisme temporaire : stimuler le social pour agir sur l'espace. In : Ville éphémère : quels acteurs pour la ville de demain ? Actes du colloque. In : PUCA. (A paraître).

COM – Communication orale sans actes dans un congrès national ou international

2004

COM 1 - AGUILERA A. (2004) : La proximité à l'emploi dans la ville polycentrique. In : IVème Journée de la Proximité, Marseille, 17-18 juin.

COM 2 - AGUILERA A. (2004) : *Urban Polycentrism and Car Use, Action Cost 355, WG2 Meeting,* Arcueil, 1er juillet.

COM 3 - DABLANC L. (2004) : *Urban freight policies in large European cities.* In : *European Transport Conference, Strasbourg, 4-6 septembre.*

COM 4 - DE CONINCK F. (2004) : Les problèmes de la conviction en action dans contexte social actuel de multi-appartenance. Intervention au séminaire du Groupe de Sociologie des Religions et de la Laïcité, IRESCO, Paris, 6 mai.

COM 5 - DE CONINCK F. (2004) : Pourquoi les organisations bifurquent-elles ? Intervention dans le séminaire bifurcation, EHESS, 8 juin.

COM 6 - FRÈRE S., BLANCHET A. (2004) : L'implication des habitants de l'Artois dans la gestion des problèmes environnementaux : l'exemple des plaintes liées aux nuisances atmosphériques et olfactives. In : colloque Santé publique : entre expertises et solidarités, Lyon, 1-4 juillet.

COM 7 - FRÈRE S. (2004) : Quelle mobilisation citoyenne sur les enjeux de mobilité et de pollution atmosphérique ? In : Colloque Contraintes environnementales et gouvernance des territoires, Lille 23-24 septembre.

COM 8 - FRÈRE S. (2004) : Concertation, enquête et débat public. In : Conférence ADEME/ APPA Les effets sur la santé de la pollution atmosphérique induite par les industries et les infrastructures : Procédure d'évaluation et débat public. Pollutec, 2 décembre.

COM 9 - GALLEZ C. (2004) : Le Plan de déplacements urbains : un outil au service des déplacements ? In : Séminaire de clôture du projet Urbadisp La ville étalée en perspectives. Barcelone, 13-14 mai.

COM 10 - LATERRASSE J. (2004) : Les nouvelles technologies, un atout pour le transport durable ? Eléments pour une réflexion problématique. *In* : Rencontre Internationale de prospective du Sénat, les technologies qui transforment la cité du futur.

COM 11 - L'HOSTIS A., MICHEL J-E. (2004) : Méthodes de visualisation scientifique appliquées en Aménagement ; l'image, la carte, la graphe... *In* : Les cahiers du Séminaire Projet SEGUR, Aix-en-Provence les 25, 25, et 26 mai, pp. 19-41.

COM 12 - POTIER F., ZEGEL P. (2004) : Cartographies des espaces vécus pendant les temps libres. DATAR.

2005

COM 13 - AGUILERA A. (2005) : *Growth in commuting distances in polycentric metropolitan areas: the case of Paris*, ERSA, Amsterdam, août.

COM 14 - BOZZANI S., L'HOSTIS A. (2005) : Lille, une métropole sans aéroport international ? Analyse de la performance territoriale du nœud air-fer à grande vitesse de Roissy Charles de Gaulle dans l'accessibilité lilloise. *In* : Colloque de clôture de l'action COST-340 Vers un réseau de transport européen intermodal : les leçons de l'histoire. Paris, 13, 14 et 15 juin 2005.

COM 15 - DABLANC L., DELAFOSSE M. (2005) : L'apparition de nouveaux modes de régulation du transport des marchandises en ville : analyse des outils juridiques utilisés et de leurs effets sur le développement urbain durable. *In* : Colloque Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance de l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable, 21 – 23 septembre 2005, Université de Lausanne.

COM 16 - ENAULT C. (2005) : La logique segmentée du modèle de Bussière appliquée aux logements des franges franciliennes. *In* : colloque IFRESI, Lille, juin.

COM 17 - ENAULT C., (2005) : Et si nous gravitons autour des villes ? Article de présentation du Poster colloque SAGEO Avignon 22, 23, 24 juin.

COM 18 - ENAULT C. (2005) : La déformation de l'espace-temps ; essai de mécanique associant la population à la vitesse. *In* : XLIIème colloque de l'ASRDLF Villes et territoires face aux défis de la mondialisation, Dijon 5, 6, 7 septembre.

COM 19 - GODARD F. (2005) : Urbanisme et mobilité : penser le changement plutôt que changer le pansement. Agence d'urbanisme de Dunkerque, 13 mai.

COM 20 - JOUFFE Y. (2005) : Des stratégies aux ressources : comprendre les dispositifs d'accès des précaires flexibles ([pdf](#)). *In* : colloque Mobilités, différenciations, inégalités du groupe de travail MSFS, Lyon/Vaulx-en-Velin, 21-22 avril.

COM 21 - JOUFFE Y. (2005) : Précaires mobiles dans la ville durable. Comprendre leurs stratégies et ressources pour faciliter leurs dispositifs d'accès ([pdf](#)). *In* : colloque fabriquer la ville durable de l'EDVE, Champs-sur-Marne, 22-23 juin.

COM 22 - L'HOSTIS A., MATHIS Ph. (2005) : Transport et polycentrisme en Europe. *In* : Réunion du GdR LiberGéo Polycentrisme en Asie et en Europe. 28 janvier 2005.

COM 23 - L'HOSTIS A. (2005) : Comprendre les distances : mesurer l'accessibilité pour la cohésion d'un réseau de villes/rendre compte des potentialités de l'intermodalité/représenter l'espace-temps. *In* : Université de La Rochelle, 26 mai 2005.

COM 24 - MASSOT M.-H., KORSU E. (2005) : *Achieving a Jobs-Housing Balance in the Paris Region : the potential of Reducing Car Traffic*. *In* : 45th Congress of the European Regional Science Association 23-27 August (2005), Vrije Universiteit, Amsterdam.

COM 25 - MASSOT M.-H. (2005) : La mobilité individuelle locale : définitions, sources d'informations, indicateurs et déterminants. *In* : conférence au Laboratoire THEMA. Université de Bourgogne, 13 janvier 2005.

COM 26 - MASSOT M.-H. (2005) : Prospective de la mobilité locale en Ile-de-France. *In* : colloque préparatoire au SDRIF -Conseil général du Val-de-Marne, 24 mars.

COM 27 - MENERAULT Ph. (2005) : Pôles d'échanges et les modèles urbains. *In* : Séminaire de la PFI INRETS Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité. Aix-en-Provence, 16-17 juin 2005.

COM 28 - MENERAULT Ph. (2005) : Aux gares de nous faire préférer le train . *In* : Participation au débat et publication dans Dimension Villes et territoires, journal de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS), juin 2005.

COM 29 - MENERAULT Ph. (2005) : Réseaux de transports publics et aménagement, au croisement des échelles spatiales et temporelles. *In* : colloque du CRIA, Sorbonne, Changement d'échelles de l'activité économique et des réseaux, changement d'échelles de l'aménagement, 22 juin 2005.

COM 30 - MOREL-BROCHET A. (2005) : Ancrage multilocal et mobilités, quelles manières d'habiter la maison : l'intérêt d'une approche biographique. *In* : Journée d'étude Modes d'habiter « Habiter la maison », Paris, 13 juin.

COM 31 - MOREL-BROCHET A. (2005) : Valeurs du quotidien et territorialité dans les modes d'habiter. *In* : séminaire recomposition des territoires du quotidien, Paris, 6 avril.

COM 32 - MOTTE B. (2005) : Evolution des services aux ménages et des populations en grande francilienne : un fondement de la dépendance à l'automobile. *In* : Colloque International de l'Ecole Doctorale Ville Environnement, ENPC, Fabriquer la ville durable, au croisement de la recherche et de l'action, Marne la Vallée, juin.

COM 33 - MOTTE B. (2005) : L'accès des populations périurbaines aux services : le cas de la grande couronne francilienne, Villes et territoires face aux défis de la mondialisation. *In* : XLI^e Colloque de l'ASRDLF, Dijon, septembre.

COM 34 - RICHER C. (2005) : L'enjeu des Pôles d'Échanges en milieu urbain. *In* : Journée doctorale LVMT-CRETEIL, Marne-la-Vallée, 7 avril 2005

COM 35 - RICHER C. (2005) : La représentation graphique des pôles d'échanges dans les plans des réseaux de transports collectifs urbains de province. *In* : PFI INRETS Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité. Aix en Provence, 16 et 17 juin 2005.

COM 36 - RICHER C. (2005) : Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale ? *In* : Séminaire Européen des Doctorants en Economie Régionale (SEDER XV). Université Bordeaux Montesquieu, Pessac, 27-28 et 29 juin 2005.

COM 37 - RICHER C. (2005) : Les pôles d'échanges et la construction intercommunale. *In* : Journée d'études doctorales de l'AFITL, Besançon, 16 septembre 2005.

COM 38 - WENGLENSKI S. (2005) : Inégalités d'accès à l'emploi en région parisienne ? Accessibilités versus mobilités. *In* : Colloque Mobilités spatiales et fluidités sociales, sur le thème Mobilités, différenciations et inégalités. Vaulx-en-Velin, 21-23 avril.

COM 39 – WENGLENSKI S. (2005) : *Differences in accessibility to job according to the social status in Paris region*. *In* : *45th Congress of the European Regional Science Association, Amsterdam*, 23-27 août.

COM 40 - WENGLENSKI S. (2005) : Mobilité, pauvreté, exclusion. Université européenne d'été (2005), Conception de la ville et mobilité, CUST, SMTIC, Ecole d'architecture de Clermont, POLIS, PIM, Clermont-Ferrand, 12-23 septembre.

2006

COM 41 - AGUILERA A., BLOY D., MADRE J.L., MIGNOT D., VANCO F. (2006) : Formes de la croissance urbaine et mobilités: une comparaison Lille-Lyon-Marseille. *In* : colloque annuel de l'ASRDLF, SFAX, Tunisie, septembre.

COM 42 - BARON-YELLES N. (2006) : État des pressions foncières et politiques d'aménagement du littoral français. *In* : Programme de coopération scientifique "PICASSO", Institut Français, Madrid, le 21 octobre 2006.

- COM 43 - BELTON L. (2006) : Les travailleurs mobiles et leurs points fixes: une construction de l'espace comme résultat d'une négociation. *In* : Colloque de l'Association Française de Sociologie, Bordeaux, 5-7 septembre.
- COM 44 - BOZZANI S. (2006) : Métropolisation et intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse : la diffusion de l'ouverture métropolitaine par l'introduction d'une vision multimodale des grandes vitesses. *In* : 19^{ème} Entretiens du Centre Jacques Cartier, Accessibilité terrestre des aéroports et développement durable : Enjeux et perspectives 2006-2026, Lyon, 4 décembre.
- COM 45 - DE CONINCK F. (2006) : Conditions de réussite des procédures qualité. *In* : Journée d'étude sur la qualité du Conseil Général des Ponts et Chaussées, 27 février.
- COM 46 - DABLANC L., (2006) : Le transport des marchandises en ville, derniers développements de la recherche. *In* : Sixièmes rencontres francophones Est-Ouest de socio-économie des transports La ville et les transports. 4 - 5 mai, Athènes
- COM 47 - JOUFFE Y. (2006) : Quand on veut (bosser), on peut (bouger). La compétence de motivation comme compétence de mobilité chez les professionnels de l'insertion et de l'intérim et parmi leur public. *In* : Journée d'études Usages sociaux de la notion de compétence : quels savoirs? Quels individus? , CNAM, Paris, 9 mars (2006).
- COM 48 – KORSU E. (2006) : *Segregation and residential mobility in the Parisian region*. *In* : congrès annuel du réseau PlaNet, Juillet, Paris.
- COM 49 –L'HOSTIS A. (2006) : Grandes vitesses et métropolisation : dans les interstices des réseaux et des territoires. *In* : Séminaire de la DIACT, Prospective des territoires urbains, Paris, 2 mars 2006.
- COM 50 - L'HOSTIS A. (2006) : *High speeds and metropolisation: from time-space shrinking to time-space shrivelling*. *In* : Atelier scientifique du CNRS, Analyse spatiale et cartographie transformationnelle, Ile de Berger, 2-5 avril 2006.
- COM 51 - L'HOSTIS A., MENERAULT Ph. (2006): *TGV station as the focus of major City development*. *In* : *UK rail Stations : key components in city development and regeneration, London, 30 november 2006*.
- COM 52 - L'HOSTIS A., PRETSCH H. (2006) : Urbanisme et transport dans les régions urbaines, enjeux, enseignements et perspectives du projet Bahn Ville 2. *In* : Séminaire Amélioration technologiques , insertion dans les territoires et interfaces voyageurs, PFI innovations dans les transports guidés urbains et régionaux, Ministère de la Recherche, Paris.
- COM 53 - L'HOSTIS A., BOZZANI S. (2006) : Lille, une métropole sans aéroport international ? *In* : Université d'été de la prospective territoriale de la DIACT, Lille, 20 septembre 2006.
- COM 54 - L'HOSTIS A., ROZENBLAT C., MÉLANÇON G., AMIEL M., AUBER D., DISCAZEUX C., LANGLOIS P., LARRIBE S. (2006) : *Worldwide Multi-Level Networks of cities emerging from air traffic*. *In* : *IGU Cities of Tomorrow, Santiago de Compostela, July 31 to August 7*.
- COM 55 - MASSOT M.-H, PROULHAC L., (2006) : Les Mobilités urbaines des adolescents : Bouger pour grandir. *In* : colloque *Child in the City 2006*, Troisième congrès international de la *Child in the city Foundation's*, Stuttgart, octobre 2006.
- COM 56 - MENERAULT Ph. (2006) : Le TGV, outil de redéploiement urbain et économique... et durable ? *In* : Ccycle Mobilité et durabilité de la Maison de l'urbanisme, Liège, 23 janvier 2006.
- COM 57 - OPPENCHAIM N. (2006) : Survivre ou faire l'amour ? Analyse de la sexualité dans des conditions extrêmes. *In* : colloque de l'Association Française de Sociologie, Bordeaux, 5-7 septembre.
- COM 58 - SIMON G. (2006) : Changer l'image de Paris. Quelle valorisation touristique face à la standardisation des pratiques de la ville ? *In* : colloque Tourisme durable et développement territorial, Bogota, Août (2006).
- COM 59 - STRANSKY V. (2006) : Regards sur les pôles d'échanges : proposition d'une matrice d'analyse spatiale. *In* : Séminaire IFRESI Espaces publics et mutations urbaines, séance n°1 L'aménagement des espaces publics du transport. Institut Fédératif de Recherche sur les Economies et les Sociétés Industrielles, Lille, 16 novembre 2006.

COM 60 - THEBERT M. (2006) : La mobilité à l'aune des territoires. *In* : Conférence au séminaire interne du marketing de PSA Peugeot Citroën.

COM 61 - THEBERT M. (2006) : Synthèse orale des réflexions de l'atelier Transports et démocratie participative. *In* : séminaire Transports et mobilité durable, du projet européen Encouragement, 2 et 3 février 2006, Marne-la-Vallée.

COM 62 - THEBERT M., GUERRINHA C. (2006) L'enjeu politique et territorial des déplacements pour les communes périurbaines rennaises. *In* : Journée d'études Déplacements et Périurbanisation. Enjeux et perspectives en Bretagne. Organisée par l'équipe de recherche « Rennes, espaces géographiques et sociétés », 15 décembre 2006, Rennes.

COM 63 - WULFHORST G., L'HOSTIS A. (2006) : *Travel demand management by accessibility planning and location choice*. *In*: *European Transport Conference, Strasbourg, 2006*.

2007

COM 64 - AGUILERA A., WENGLINSKI S., PROULHAC L. (2007) : *Jobs suburbanization, reverse commuting and weekdays travel behaviour in the Paris Area, World Conference on Transport Research (WCTR), Berkeley (USA), juin*

COM 65 - AGUILERA A., MIGNOT D. (2007) : *Urban form and mobility. A study of Lille-Lyon-Marseille*. *In* : *Conference of the European Regional Science Association (ERSA)*, Paris, août-septembre.

COM 66 - AGUILERA A., MASSOT M.H., PROULHAC L. (2007): *Exploring the relationships between work and travel behaviour on weekdays. An analysis of the Paris Region Travel Survey over the last 20 years*. *In*: *Conference of the European Regional Science Association (ERSA)*, Paris, août-septembre.

COM 67 - AGUILERA A., MIGNOT D., (2007) : Formes urbaines et migrations alternantes. Les enseignements d'une comparaison des aires urbaines de Lille, Lyon et Marseille. *In* : congrès ASRDLF, Grenoble, juillet.

COM 68 - AGUILERA A., LETHIAIS V. (2007) : TIC et mobilité dans les coopérations inter-entreprises. *In* : Ecole d'Été du GDR TIC et Société, Giens, septembre.

COM 69 - BARJONET P.-E. (2007) : Perception des risques dans les transports publics. *In* : journée d'étude Représentations sociales et sécurité, université d'Angers (laboratoire de psychologie), juin 2007

COM 70 - BARON-YELLES N. (2007) : Biodiversité, paysage et changement climatique : un défi pour la gestion des territoires. *In* : Institut Océanographique de Paris, 29 mars 2007.

COM 71 - BELTON L. (2007) : Du devenir du concept de frontière à travers l'articulation entre vie privée et vie professionnelle: le rôle des TIC au sein de dispositifs hybrides. *In* : journée d'étude doctorale, penser les Frontières : clarification et mise à l'épreuve sociologique, Centre d'Etudes Sociologique de la Sorbonne (CESS). Paris, Juin.

COM 72 - BELTON L., DE CONINCK F. (2007) : Les topologies du privé et du professionnel pour les travailleurs mobiles. *In* : 5e école d'été TIC et nouvelles mobilités du GdR TIC et Sociétés, Giens, 10-14 septembre.

COM 73 - BELTON L., (2007) : Les compétences de mobilité d'un artisan. *In* : colloque international Les Métiers de la Ville Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), Paris, 14 et 15 juin.

COM 74 - CONESA A. et A. L'HOSTIS (2007) : Accessibilité horaire des transports collectifs, un outil d'analyse pour la relation entre transport et aménagement du territoire. *In* : Journée d'échanges sur l'accessibilité des voyageurs en interurbain : enjeux et méthodes, Réseau des Economistes Transport, La Défense, 17 Avril 2007.

COM 75 - CRAGUE G., DE CONINCK F. (2007) : Nouvelles organisations, Nouveau sens de la mobilité dans le travail. *In* : colloque international les métiers du mouvement et l'économie de la ville, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris, 14 et 15 juin.

COM 76 - DABLANC L. (2007) : Le fret vu par les Régions. *In* : journée-débat Six Régions françaises à l'épreuve des politiques de transport, Cité des Territoires, Grenoble, 14 mai 2007.

- COM 77 - DABLANC L. (2007) : Evolution des mobilités du travail suite à l'introduction d'espaces logistiques urbains Les expériences de Chronopost et Schindler à Paris. *In* : colloque Les métiers du mouvement et l'économie de la ville, Institut de la Ville en Mouvement, 14 & 15 juin 2007.
- COM 78 - DABLANC L., ORFEUIL J.-P. (2007) : Quand travail et loisirs sont dans la rue... *In* : colloque Les métiers du mouvement et l'économie de la ville. Institut de la Ville en Mouvement, 14 & 15 juin 2007.
- COM 79 - DE CONINCK F. (2007) : L'apprentissage des nouvelles frontières de la vie professionnelle et de la vie privée et ses limites. *In* : doctoriales® du GDR TIC et Sociétés, Marne-la-Vallée, 15 et 16 janvier.
- COM 80 - DE CONINCK F. (2007) : Du post-taylorisme à l'effritement des organisations. *In* : 29e rencontres annuelles de l'Observatoire des Relations Economiques et Sociales. Quelles marges de manœuvre pour le management ? Les Vaux de Cernay, 26-28 septembre.
- COM 81 - DE CONINCK F. (2007) : Internet et l'évolution des sociabilités. *In* : journée d'étude de l'INSEE, Analyses de l'Enquête Permanente sur les Conditions de Vie des Français de 2005, Paris, 22 juin.
- COM 82 - DE CONINCK F. (2007) : Construire une ignorance calculée : une nécessité dans un univers d'excès informationnel provoqué par la prolifération des outils de gestion. *In* : journée d'étude Les dispositifs de gestion font-ils agir ? Commune au Réseau Thématique Scientifique Sociologie et Gestion de l'Association Française de Sociologie et le Séminaire Arts de la guerre et interprétation de la vie civile, Paris, 11 octobre.
- COM 83 - DESCHAMPS M. (2007) : La capitalisation des effets des transports dans les prix fonciers et immobiliers résidentiels, une revue critique. GIS Socio-Economie de l'Habitat, Programme Analyse des Marchés de l'Habitat, Séance n°2.
- COM 84 - GALLEZ C., KAUFMANN V. (2007) : Le champ d'analyse de la mobilité urbaine au croisement de l'ingénierie et des sciences sociales. *In* : Séminaire De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité, organisé par V. Guigueno (LATTS) et M. Flonneau (Université de Paris I), ENPC- Paris, 4 octobre 2007.
- COM 85 - GALLEZ C., VIGNAL C. (2007) : La mobilité : représentations, approches techniques et scientifiques et doctrines d'action. *In* : Séminaire du GIS Action publique locale et dynamiques sociales. Séance du 31 mai 2007, CRETEIL, IUP, Université de Paris 12, CRIA-Université de Paris I, UMR LOUEST, Paris
- COM 86 - GUERRINHA C., THEBERT M. (2007) : Politiques de transports et d'aménagement dans les territoires périurbains. *In* : 4e édition des ateliers du développement durable, Bordeaux, 17 et 18 octobre 2007.
- COM 87 - GUILLOT C. (2007) : Rapport au temps et usages des TIC dans l'articulation des temps sociaux. *In* : 4e Doctoriales® du GDR TIC et Société, Marne-la-Vallée, 15-16 janvier.
- COM 88 - JOUFFE Y. (2007) : Nuit métropolitaine : temps rêvé du taxi, temps du taxi rêvé. La nuit oubliée des taxis parisiens. *In* : Colloque international du taxi à Lisbonne, IVM, 20 et 21 septembre.
- COM 89 - LATERRASSE J. (2007) : Analyse comparée des coûts en véhicules particuliers et en transport collectif, choix modal. *In* : colloques de lancement du programme R2DS de la région Ile-de-France, paris, 20 mars.
- COM 90 - LATERRASSE J. (2007) : Prospective de la mobilité de courte distance à l'horizon 2050. *In* : colloque Tourisme durable et patrimoine urbain, Université européenne, Marne la Vallée, juin.
- COM. 91 - LATERRASSE J. L'étalement urbain est-il durable ? Séminaire IHEDATE, co-organisé avec VELTZ P., COUTARD O., GILLI F. (2007), sous l'égide du réseau de recherche R2DS et du CNRS, Paris, octobre.
- COM 92 - MEUNIER D. (2007) : *Sharing investment costs and negotiating railway infrastructure charges*. *In* : *second international Conference on Funding Transportation Infrastructure*. Leuven, 19-21 septembre.
- COM 93 - MASSOT M.-H. (2007) : Autonomie et Mobilités urbaines des adolescents. *In* : séminaire de la Plateforme Intégratrice de l'INRETS –Piétons- Paris, 20 Avril 2006.

COM 94 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2007) : Introduction. *In* : Journée-débat Six Régions françaises à l'épreuve des politiques de transport, Cité des Territoires, Grenoble, 14 mai 2007.

COM 95 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2007) : Six régions françaises à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale. *In* : Congrès de l'ARF (association des régions de France), Strasbourg, 6 et 7 décembre 2007

COM 96 - OPPENCHAIM N., POURETTE D. (2007) : Vers une reconnaissance de la vie affective et sexuelle des personnes sans domicile fixe. Symposium de l'Observatoire du Samu social de Paris.

COM 97 - OPPENCHAIM N., POURETTE D. (2007) : L'étude des populations rencontrées par les équipes du Samu social de Paris : l'Observatoire du Samu social, ses problématiques, ses enquêtes. *In* : Séminaire découvrir l'impossible sur la pauvreté : zones frontières et nouveaux enjeux de recherche. L.A.U. CNRS.

COM 98 - PADEIRO M. (2007) : *Pensar e intervir no território : uma geografia para o desenvolvimento*. *In* : colloque organisé par l'APG, Universidade Nova - faculté de sciences humaines et sociales, Lisbonne, 17-20 octobre.

COM 99 - PRADEL B., DENDONCKER J. (2007) : Tourisme, culture et image urbaine : de nouveaux défis pour Bruxelles. *In* : séminaire ULB Tourism & Urban Studies, Bruxelles, 18 septembre.

COM 100 - WEBER S. (2007) : *Is Class Compatible with Spatial Mobility ?* *In* : Conférence internationale annuelle de la Royal Geographical Society, Sustainability and Quality of Life, Londres, 28 au 31 août.

COM 101 - WEBER S. (2007) : Les politiques d'immigration face aux nouvelles pratiques migratoires. *In* : colloque quel est l'impact de l'Union européenne sur les politiques migratoires nationales ? Paris, Maison de l'Europe, 23 mars.

COM 102 - WEBER S. (2007) : Mobilités réversibles et effets d'amorce : les effets de proximité dans des territoires locaux transnationaux Italie Carpathes (titre provisoire). *In* : colloque migrations et territoires de la mobilité dans l'espace méditerranéen : le présent du passé, Maison méditerranéenne des sciences de l'Homme, Aix-en-Provence, 23 novembre.

COM 103 - WEBER S. (2007): *Spatial Mobility, Social Mobility and the Transition Migration in Central and Eastern Europe in the Context of EU Integration*. Programme SEESOX (South Eastern European Studies in Oxford), Oxford University, St Antony College, European Studies Centre, 28 février.

COM 104 - WEBER S. (2007) : *Trajectories of individuals, trajectories of places : migration strategies and local impact in the european circulation context.*, Colloque Changing Geographies of Place, Region and Mobilities, International Geographical Union. Université de Oulu, Finlande, 25-27 mai.

COM 105 - WEBER S. (2007) : TIC et espaces migratoires : échelles, rythmes, usages. *In* : Ecole thématique d'été du GDR TIC et sociétés, TIC et nouvelles mobilités, thème 5 TIC et Migrations, Giens, 10-14 septembre.

COM 106 - WEBER S. (2007) Migration, mobilité et renégociation des identités de genre (titre provisoire). *In* : journée vers un regard genré de l'immigration en France et en Europe : quelles avancées 'réelles', quelles pistes pour l'avenir ? 7 décembre , INED, Paris

COM 107 - WENGLANSKI S. (2007) : Mobilité quotidienne : les salariés peuvent-ils aller encore plus vite, encore plus loin ? *In* : colloque de l'Institut pour la Ville en Mouvement, pourquoi les entreprises doivent-elles s'intéresser à la mobilité quotidienne des salariés ? Paris, 21 novembre.

2008

COM 108 - DELAHAYE H. (2008) : Mobilisation des outils sociaux dans la construction des organisations temporelles de la « conduite de la vie quotidienne » *In* : XVIIIème congrès de l'Association internationale des sociologues de langue française, Istanbul, juillet 2008.

COM 109 - GALLEZ C. (2008) : Recomposition intercommunale et enjeux des politiques de transports en milieu urbain. *In* : Colloque bilan du GO11 du Prédit : Politiques de transports, prospective et outils. MEDAD, Paris, 28-29 janvier 2008.

COM 110 - LATERRASSE J. (2008) : Peut-on concevoir une ville pour les personnes à mobilité réduite ? Patrimoine et Handicaps, Paris, février.

COM 111 - KORSU E., WENGLANSKI S. (2008) : Distance physique, proximité sociale et inégalités devant le chômage. *In* : conférence internationale justice et injustice spatiales. Université Paris X. Nanterre (France) : 13-15 mars.

COM 112 – MASSOT M.-H. (2008) : Formes urbaines et mobilités : les termes raisonnés du débat. *In* : séminaire de l'O.I.R.P. n°87 la ville post-carbo ne, mythe ou réalité, 20 mars 2008.

COM 113 - MASSOT M.-H (2008) : Mobilités et Modes de vie Métropolitains : les tensions pour les actifs dans le cadre du développement durable. *In* : Colloque international Mégapoles : Transport et mobilités, Confrontations, Paris, 9 Avril 2008.

COM 114 - MASSOT M.-H., PROULHAC L. (2008) : Mobilités et modes de vie des actifs de la métropole francilienne : 20 ans d'évolution du quotidien. *In* : colloque annuel de l'ASRDLF, Rimouski , Août-Septembre 2008.

COM 115 - MOTTE B., MASSOT M.-H. (2008) : Échapper à la dépendance automobile et à la relégation dans les espaces périurbains franciliens. *In* : colloque annuel de l'ASRDLF, Rimouski , Août-Septembre 2008.

COM 116 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2008) : Où en sont les Régions en matière de politiques de transports régionales et durables ? *In* : Colloque bilan du GO11 du Prédit : Politiques de transports, prospective et outils. MEDAD, Paris, 28-29 janvier 2008.

OS – Ouvrage scientifique ou chapitre d'ouvrage scientifique

2004

OS 1- BARON-YELLES N. (2004) : Quarante ans d'aménagement touristique en France 1963 – 2003. *In* : Premières Franco-Espagnoles sur le tourisme : échanges d'expériences et perspectives de coopération. Arles, 9-11 décembre 2004, publié par le Ministère du Tourisme, pp. 12-25.

OS 2 - BARON YELLES N. (2004) : La nature, mythe du nouvel âge urbain. *In* : Cabantous A. (dir), Mythologies urbaines, les villes entre histoire et imaginaire, Presses Universitaires de Rennes, pp. 247-259.

OS 3 - BARRÉ A., CACHEUX D., HARDY-HÉMERY O., KOURCHID O., MENERAULT Ph., PÉTILLON Ch., SCHUITEN F., TERRIER D. (2004) : Cheminots et chemins de fer en Nord-Pas-de-Calais : identités régionale et professionnelles. 1830-2030, Paris, La Vie du Rail

OS 4 - GASCHET F., AGUILERA A., (2004) : Externalités, formes et croissance des villes. *In* LACOUR C. : Les nouvelles frontières de l'économie urbaine, PUCA- Éditions de l'aube.

OS 5 - GODARD F. (2004) : Optimiser et/ou humaniser la mobilité ? *In* : Mobilités.net (sous la direction de D. Kaplan et H. Lafont), L.G.DF.J.

OS 6 - KORSU E. (2004) : Mobilité résidentielle et pauvreté dans les années 1990. *In* : Rapport sur la pauvreté – les travaux de l'Observatoire 2002-2003, Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale, La Documentation Française, Paris.

OS 7 - L'HOSTIS A., MENERAULT Ph., DE COUPIGNY Ch. (2004) : *Assessing spatial planning policy with accessibility indicators: the case of Lille's metropolis scenario*. *In*: Beuthe M., Himanen V., Reggiani A., Zamparini L. (Editors), *Transport developments and innovations in an evolving world, Berlin-Heidelberg-New York, Springer Verlag, pp. 293-312*

OS 8 - MENERAULT Ph., BARRÉ A (2004) : Gares et centralité à Lille : un siècle de projets. *In* : Dolez B. et Paris D. (dir.), Métropoles en construction : territoires, politiques et processus. Paris, l'Harmattan, coll. Logiques politiques.

OS 9 - MENERAULT Ph., YERPEZ J., TIRA M. (2004) : Le renouveau des outils de planification locaux à l'échelle européenne : éléments de comparaisons entre PDU français, LTP anglais et PUT italiens. *In* : Yerpez J. (dir.), Le Plan de Déplacements Urbains, un processus sous le regard des chercheurs, Actes INRETS n°95.

OS 10 - WENGLANSKI S., BERGER M. (2004) : Les distances entre domicile et lieu de travail continuent de s'allonger. *In* : Atlas des Franciliens, Tome 4 'Activité et Emploi', I.A.U.R.I.F.-I.N.S.E.E., pp.104-105.

OS 11 - WENGLANSKI S., BERGER M. (2004) : Les cadres font les navettes les plus longues pour se rendre sur leur lieu de travail. *In* : Atlas des Franciliens, Tome 4 Activité et Emploi. I.A.U.R.I.F.-I.N.S.E.E. pp 106-107.

2005

OS 12 - AGUILERA A., MADRE J.L., MIGNOT D. (2005) : Les villes ont-elles achevé leur transition? *In* : Actes du colloque Jacques Cartier de décembre 2003, Les collections de l'INRETS.

OS 13 - DE CONINCK F. (2005) : Les organisations fragiles. *In* : Jean-Pierre Durand et Danièle Linhart, coord. : Les ressorts de la mobilisation au travail, Octarès.

OS 14 - GODARD F. (2005) : Le défi sociologique. *In* : Sociologies contemporaines. Direction DURAND JP., Vigot.

2006

OS 15 - AGUILERA A., MASSOT M.-H. (dir), PROULHAC L. (2006) : L'intégration du périurbain francilien à la métropole parisienne. Une mesure par les flux quotidiens de personnes. *In* : Franges de métropoles, Presses Universitaires de Dijon.

OS 16 - DE CONINCK F., BERCOT R. (2006) : Les réseaux de santé, une nouvelle médecine ? L'Harmattan.

OS 17 - DE CONINCK F. (2006) : Avoir du temps devant soi. La construction d'un temps transitionnel entre temps du sujet et temps de la production. *In* : Philippe Askenazy, Damien Cartron, Frédéric de Coninck, Michel Gollac, coord. : Organisation et intensité du travail, Octarès.

OS 18 - GODARD F. (2006) : Types de mobilités et formes urbaines : une histoire commune, Encyclopaedia Universalis.

OS 19 - LEURENT F. (2006) : La capacité d'écoulement du trafic : un modèle désagrégé et des méthodes de mesure. Rapport de recherche INRETS # 265. INRETS, Arcueil, France.

OS 20 - LEURENT F. (2006) : Structures de réseau et modèles de cheminement. Ed. Lavoisier, collection Tec et Doc. Lavoisier, Cachan, France. 394 pages.

OS 21 - MENERAULT Ph. (2006) : Unité, diversité et identité des pôles d'échanges. *In* : Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux, expériences et outils d'analyses, Lyon, Ed. du CERTU.

OS 22 - MENERAULT Ph., GALLEZ C., (2006) : Les transports publics, outils de recomposition territoriale à l'échelle métropolitaine. *In* : Bachelet F., Menerault Ph., Paris D. (2006) : Action publique et projet métropolitain. Paris, L'harmattan pp. 243-255.

OS 23 - MEUNIER F. (2006) : *A Z_q Fan theorem*. Les Cahiers du Laboratoire Leibniz.

OS 24 - STRANSKY V. (2006) : Les espaces des pôles d'échanges : de multiples composantes et des acceptions variées. *In* : Menerault Ph. (dir.), Les pôles d'échanges - état des connaissances, enjeux et outils d'analyse, Lyon, CERTU, mai, pp. 80-95

2007

OS 25 - AGUILERA A. (2007) : Proximité et localisation intra métropolitaine des services marchands. *In* : TORRE A., RALLET A. : La proximité à l'épreuve des Technologies de la Communication, L'Harmattan.

- OS 26 - BARON-YELLES N. (2007) : Rédaction d'entrée des termes suivants : organisation non gouvernementale, association de protection de la nature, UICN, WWF, charte de l'environnement, marais, polder, poldérisation, endiguement, marais salant. *In* : Veyret Y. (dir), Dictionnaire de l'environnement et du développement durable, Armand Colin.
- OS 27 - DABLANC L. (2007) : Le fret vu par les Régions. *In* : Ollivier-Trigalo M., Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, Synthèse N°55, Les Collections de l'INRETS, Mars 2007, pp. 179-192.
- OS 28 - DABLANC L., SEGALOU E. (2007) : La notion de proximité dans l'organisation des déplacements pour motif achats : nouveaux comportements, nouveaux services, nouvelles régulations. *In* : Rallet A. (coord.), La proximité à l'épreuve des Technologies de communication, Paris, L'Harmattan.
- OS 29 - DE CONINCK F. (2007) : Savoir et action, rapports et hiatus, introduction à l'ouvrage « Vers des sciences de l'action », Cahiers du séminaire Arts de la guerre et interprétation de la vie civile, Cahier N°1, Je connais la situation mais comment agir ? Ed. L'Harmattan.
- OS 30 - FRERE S., GALLEZ C., GUERRINHA Ch., MENERAULT Ph. et RICHER C. (2007) : Intercommunalité dans les transports publics en milieu urbain. *In* : Actes du séminaire d'échanges entre chercheurs et acteurs, ENPC-Paris, 24 mai 2005, Prédit GO11, juin 2007.
- OS 31 - KORSU E., WENGLANSKI S., AGUILERA A., PROULHAC L., MASSOT M.-H. (2007) : Paris à l'épreuve de la déconcentration. *In* : Collectif, Paris sous l'œil des chercheurs. Paris, Editions Belin pp. 81-99.
- OS 32 - Collectif d'auteurs, dont F. LEURENT, pour la CEMT et l'OCDE (2007). *Managing Urban Traffic Congestion*. Presses de l'OCDE, mai 2007, 296 p. ISBN : 978-9282101285.
- OS 33 - L'HOSTIS A. (2007): *Graph theory and representation of distances: chronomaps, and other representations*. *In* : Mathis Ph., *Graphs and networks, multilevel modelling, Lavoisier, Geographical Information Systems Series, 05-2007*.
- OS 34 - L'HOSTIS A., HARMAN R., MENERAULT Ph. (2007) : *Public transport in cities and regions, Facing an uncertain future ?* *In* : Booth Ph., Breuillard M., Fraser Ch., Paris D. (eds), *Spatial Planning Systems of Britain and France, A comparative analysis*, , Routledge, pp. 188-205.
- OS 35 - MENERAULT Ph., L'HOSTIS A., HARMANN R. (2007) : Les transports publics régionaux face à un avenir incertain. *In* : Booth Ph., Breuillard M., Fraser Ch., Paris D. (dir.), *Aménagement et Urbanisme en France et en Grande Bretagne. Étude comparative*, Paris, L'Harmattan.
- OS 36 - MEUNIER D. (2007) : *Investment and the use of Tax and Roll Revenues in the Transport Sector*. *In* : *Research. In : Transportation Economics. Vol.19. Contribution to chapter 4 : The contracting of investment and operation and the management of infrastructure funding bodies*.
- OS 37 - MEUNIER F., SEBŐ A. (2007) : Parcours et coupes, chapitre dans un ouvrage collectif sur la théorie des graphes et ses applications. Editeur Hermès.
- OS 38 - MORELLET O. (2007) : Les ménages et le transport dans le modèle M.A.T.I.S.S.E. : analyse rétrospective et prospective de la mobilité et de l'équipement automobile dans un pays tel que la France. *In* : Les collections de l'INRETS.
- OS 39 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2007) : Les transports en régions : doctrines, action collective et leadership. *In* : Ollivier-Trigalo M. (coord.), Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, synthèse n°55, les Collections de l'INRETS, mars 2007, pp. 41-53.
- OS 40 - OLLIVIER-TRIGALO M., FAURE A., ZEMBRI P., DEBIZET G., DABLANC L. (2007) : Cinq controverses pour l'avenir des Régions. *In* : Ollivier-Trigalo M. (coord.), Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, synthèse n°55, les Collections de l'INRETS, mars 2007, pp. 193-198.
- OS 41 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2007) : Mélanges analytiques et mosaïques territoriales. *In* : Ollivier-Trigalo M. (coord.), Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale, synthèse n°55, les Collections de l'INRETS, mars 2007, pp. 17-32.
- OS 42 - POTIER F., TERRIER C. (2007) : Atlas des mobilités touristiques. Editions Autrement, avril, 112p. ISBN-13 : 978-2746708792.

OS 43 - RICHER C., MENERAULT Ph., RABUEL S., Le RUVET A., BAILLET J.-F, COLOMBO V., MISSERI A. (2007) : Les intercommunalités et les départements face aux enjeux des transports publics, collection Dossier, éd. du CERTU, octobre 2007, 92 p.

OS 44 - SIMON G. (2007) : Mobilités touristiques et développement urbain à Paris. L'exemple d'une mobilité douce. *In* : C. Bataillou, B. Schéou (dir.), Tourisme et développement. Regards croisés. Presses universitaires de Perpignan, pp. 279-291.

OS 45 - SIMON G. (2007) : Imaginaire touristique et espaces parisiens. Ambivalence des pratiques de visites des "backpackers". *In* : L. Viala, S. Villepoux (dir.), Imaginaire, territoires, sociétés. Contribution à un déploiement trans-disciplinaire de la géographie sociale. Publications de l'université Paul Valéry Montpellier 3, pp. 255-267.

OS 46 - SIMON G. (2007) : Les imaginaires touristiques de Paris. Entre prédominance du patrimoine classique et production d'une urbanité contemporaine. *In* : Actes de la journée d'étude sur Imaginaire urbain du tourisme - Imaginaires touristiques de l'urbain. Université Libre de Bruxelles.

OS 46 - SIMON G. (2007) : Quelle stratégie de valorisation touristique à Paris face à des pratiques urbaines standardisées - ou comment changer l'image de la Ville Lumière ? *In* : Actes du colloque Développement territorial et tourisme: une approche par la valorisation touristique, *Universidad externado de Colombia*.

OS 47 - WEBER S. (2007) : Interfaces migratoires aux marges de l'Europe : Rome dans les migrations Est-Ouest. *In* : Baby-Collin V. (UMR TELEMME) et Mercier D. (UMR LEST), Éd. Sud à Sud, Migrations croisées en Méditerranée et Amérique latine, Presses de l'Université de Provence.

OS 48 - WEBER S. (2007) : Nouvelle Europe, Nouvelles migrations. Frontières, intégration, mondialisation. Editions Le Félin, Paris, Collection Echéances, Octobre ISBN 13 : 978-2866456412.

OS 49 - WENGLANSKI S. (2007) : Catégorie sociale et accessibilité de l'emploi en Île-de-France. *In* : PUMAIN D., MATTEI M.-F. (coor.), données urbaines, n°5, Paris, Éd. Economica, pp. 171-182.

2008

OS 50 - AUGEREAU V., DABLANC L. (2008) : *An Evaluation of Recent Pick-up Point Experiments in European Cities: the Rise of two Competing Models ?* *In* : Tanigushi E. (ed.), *Proceedings of the 5th International Conference on City Logistics*, Nova Science Publisher, Inc. (à paraître)

OS 50 - CORALLI M. (2008) : Rôle et pouvoirs des associations dans l'aménagement des quartiers périphériques de Cotonou (Bénin). *In* : Legros O. (dir), Participations citoyennes et action publique. Dakar, Cotonou, Rabat, Tunis, Jérusalem, Sanaa, ADELS / Editions Yves Michel, pp. 117-133.

OS 51 - CORALLI M. (2008) : Pratiques funéraires et espace public à Lomé et Cotonou, éléments de comparaison. *In* : Gervais-Lambony Ph., Nyassogbo G.K. (dir), Lomé. Dynamiques d'une ville africaine, Paris, Karthala, chap. 12, pp. 271-286.

OS 52 - KORSU E., WENGLANSKI S. (2008) : Accessibilité, environnement social et risques de chômage en région parisienne. *In* : LACOUR C., GASCHET F. (dir.), Métropolisation et ségrégation, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, pp.216-253.

OS 53 - MASSOT M.-H., AGUILERA A. (2008) : Recompositions urbaines et distance à l'emploi. *In* : LACOUR C. (dir.), Etalement urbain et ségrégation socio-spatiale. Presses Universitaires de Bordeaux.

OS 54 - MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P. (2008) : Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes de la mobilité au service de la compréhension de la ville. *In* : La mobilité qui fait la ville, (dir. A. CHALAS) Presses Universitaires de Grenoble.

OS 55 - OPPENCHAIM N., POURETTE D. (2008) : Inclure les exclus comme objets de préoccupation scientifique et politique : l'exemple de la vie affective et sexuelle des personnes sans domicile fixe. *In* : Actes du Colloque De l'inclusion. Reconnaissance et identification sociale en France et en Allemagne, Presses Universitaires Paris X.

OV – Ouvrage de vulgarisation ou chapitre d’ouvrage de vulgarisation

2004

OV 1 - DABLANC L. (2004) : Guide technique et juridique sur les livraisons en ville, GART, Editions CELSE (coordination de l’ouvrage et rédaction de 2 des 4 parties)

DO- Direction d’ouvrage

2004

DO 1 - GODARD F. (2004) : Les temps du quotidien. Éditions École Polytechnique de Lausanne.

2005

DO 2 - De CONINCK F., BERCOT R. (2005) : L’univers des services, L’HARMATTAN, Collection Logiques Sociales, Paris, 174 p.

2006

DO 3 - AZKENAZY P., CARTRON D., DE CONINCK F., GOLLAC M. (2006) : Organisation et intensité du travail. OCTARES.

DO 4 - MENERAULT P.-H., BACHELET F., PARIS D. (2006) : Action publique et projet métropolitain. L’Harmattan.

DO 5 - MENERAULT P.-H (2006) : Les pôles d’échanges en France : état des connaissances, enjeux, expériences et outils d’analyses. Lyon, Ed. du CERTU.

2007

DO 6 - BARON-YELLES N. (2007) : Coordination éditoriale de la revue Territoire 2030, n° 3, numéro thématique La prospective des territoires : du local au global, janvier.

DO 7 - BARON-YELLES N. (2007) : Coordination éditoriale de la revue Territoire 2030, n° 4, numéro thématique La prospective urbaine : des quartiers aux dynamiques d’agglomération, septembre.

DO 8 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2007 (coord.scientifique) : Six régions à l’épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale. Synthèse n° 55. *In* : Les collections de l’INRETS, mars.

AP – Autres publications, Rapports sur contrats de recherche

2004

AP 1 - BERGER M. BRUN J., KORSU E., WENGLANSKI S. (2004) : Mobilités résidentielles, navettes quotidiennes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne, second rapport d’étape, Recherche P.U.C.A. ‘Habitat et vie urbaine’, polycopié., L.A.D.Y.S.S.- L.V.M.T., Paris, 30 p.

AP 2 - DE CONINCK F. (2004) : Bilan de la réforme de l’enseignement à l’école nationale des ponts et chaussées avec Anna Maria Falconi, mars.

AP 3 - DE CONINCK F., (2004) : Etude sur les métiers de la fonction clientèle à EDF-GDF, avec Régine Bercot, Elisabeth CAMPAGNAC et Jérémie ROSANVALLON, janvier.

AP 4 - FRÈRE S., RICHER C. (2004) : Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain Le cas de l’arrondissement de Valenciennes, rapport de convention INRETS/APPA, PREDIT.

AP 5 - FRÈRE S., ROUSSEL I., SCARWEL H., BLANCHET A. (2004) : Les plaintes liées aux pollutions atmosphériques et olfactives : pour une gestion de la pollution de proximité, Rapport CPER, Contrat de Plan Etat Région Nord-Pas de Calais, Février.

AP 6 - MASSOT M.H., CRAGUE G., AGUILERA A., (2004) : Les mobilités liées au travail. Réalités et perspectives. Rapport d'étape 1 pour le PREDIT 3, Groupe 1, 70 pages, novembre.

AP 7 - MASSOT M.-H., KORSU E. (2004) : Méthodologie d'appréhension de la mise en cohérence des bassins de vie et d'habitat dans une perspective de réduction de l'usage de la voiture : Application à la région Île-de-France, 80 p. Décembre.

AP 8 - MASSOT M.-H., JUGUET S., BOULLIER D, USTER.G. (2004) : MOBILURB , Information multimodale pour une assistance informationnelle contextualisée, Rapport de contrat pour le PREDIT 2, GO2, 167 pages, Mai .

AP 9 - MASSOT M.H., ROY E., (2004) : Lieux de vie, lieux de travail : 25 ans d'évolution de la distance au travail. Rapport de Contrat pour l'ADEME,140 p, Mars.

AP 10 - MATHIS Ph., BOCK E., BUGUELLOU J.B., COQUIO J. GUIMAS L., L'HOSTIS A., BOZZANI S., FONT M., ULIED A., REYNAUD C., DECOUPIGNY C., MANFREDINI F., PUCCI P., SPIEKERMANN K., WEGENER M. (2004) : *Transport services and networks : territorial trends and basic supply of infrastructures for territorial cohesion, final Report, INTERREG/EPSON project 121*, septembre.

AP 11 - OLLIVIER-TRIGALO M. (2004) : L'aménagement de la ligne 38 à Paris : quand le bus entre en politique. Réalisation et comptes rendus des entretiens par les étudiants des DESS TVA de l'université de Marne-la-Vallée et CAEPP de l'université Paris 13-Villetaneuse, cours de Planification territoriale des transports urbains de Caroline Gallez et Marianne Ollivier-Trigalo (LVMT), promotions 2003-2004) LVMT, 10 p.

AP 12 - POTIER F. (dir.), SICSIC J., KEUFMANN V. (2004) : Synthèse des connaissances sur les vacances et les temps libres des familles, des enfants et des jeunes. CNAF.

AP 13 - TERRAL L., COFFEY W., MANZAGOL C., SHEARMUR R., (2004) : Localisation de l'emploi et des noyaux d'emploi dans la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) et dans les Municipalités Régionales de Comté (MRC) avoisinantes en 1996 et 2001. Rapport de contrat réalisé pour le compte de la Communauté Métropolitaine de Montréal, Septembre.

AP 14 - WENGLANSKI S., 2004, Île-de-France : l'accès au transport serait-il discriminant pour trouver un emploi ? Fiche d'actualité scientifique de l'INRETS, octobre, 2p.

2005

AP 15 - BELTON L. (2005) : La presse étudiante et lycéenne au XIXème siècle. Par Laurence Corroy. *In* : Réseaux, n°129-130, pp.342-345.

AP 16 - CHAPELON L., L'HOSTIS A., BAPTISTE H., COQUIO J., RAMORA S., JOUVAUD B., MENDE C. (2005) : Conception de services régionaux de transport public et optimisation de l'offre, rapport PREDIT Groupe Opérationnel n°2 « Services de mobilité », 214 p.

AP 17 - GALLEZ C., MENERAULT Ph. (dir) (2005) : Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain, Rapport de convention Ademe-LVMT, PREDIT-GO11, Juillet, 277 p.

AP 18 - GASCHET F., MIGNOT D., MASSOT. M.-H., AGUILERA A. : (2005) : « Étalement urbain et ségrégation socio spatiale », Rapport de contrat final pour la Région Aquitaine, 52 pages, Mars.

AP 19 - MASSOT M.H., PROULHAC L. (2005) : Flux de déplacements et mobilité en Val-de-Marne : lecture spatiale et sociale des 20 dernières années, Rapport de contrat pour le Conseil Général du Val-de-Marne, Octobre.

AP 20 - MASSOT MH, BONNEL P. (2005) : Une ville sans voiture, une utopie ? *In* : THEMA-CNRS Paris en Scènes. N°7, 2nd trimestre.

AP 21 - MASSOT MH. KORSU E., (2005), La réduction du trafic automobile peut- elle passer par le rapprochement des bassins d'emploi et d'habitat ? Fiche d'actualité scientifique de l'INRETS, octobre

AP 22 - RICHER C. (2005) : Les transformations récentes de l'intercommunalité en matière de transport. *In* : Gallez c., Menerault Ph. (dir.), Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain, Rapport de convention Ademe-LVMT, PREDIT-GO11, Juillet 2005.

AP 23 - STRANSKY V. (2005) : *ECP comments on ESPON Final report 1.2.1, Transport services and networks - Comments ECP France*. *In* : *ESPO*N European Spatial Planning Observation Network, *Synthesis of comments from ESPON Contact Points on ESPON first round projects*, pp. 76-80 (annexes), 110 p. + 213 p. (annexes).

AP 24 - WENGLANSKI S. (2005) : L'évolution des disparités d'accessibilité en Île-de-France. Rapport d'étape n°1. Contrat de recherche avec la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, 80p.

AP 25 - WENGLANSKI S., (2005) : L'élaboration des indicateurs d'accessibilité. Rapport d'étape n°2. Contrat de recherche avec la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, 77p.

AP 26 - WENGLANSKI S., (2005) : Synthèse des résultats de l'analyse des disparités d'accessibilité en Île-de-France. Rapport d'étape n°3. Contrat de recherche avec la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, Champs-sur-Marne.

2006

AP 27 - AGUILÉRA A. (2006) : Formes de la croissance urbaine et mobilités. La métropole Lille - Roubaix Tourcoing au regard des métropoles de Lyon et Marseille, en collaboration avec le DEST et le LET

AP 28 - BARRE A., CONESA A., L'HOSTIS A., MENERAULT Ph., PUCCI P., STRANSKY V., (2006) : Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales. Rapport de convention pour le GRRT Nord Pas-de-Calais.

AP 29 - BELTON L., DE CONINCK F. (2006) : Les usages du site de la Défense en périphérie du temps de travail. Appartenances sociales et investissement de l'espace. Rapport final. EPAD.

AP 30 - DABLANC L. (2006) : L'apparition de nouveaux modes de régulation du transport des marchandises en ville, analyse des outils juridiques et de leurs effets sur le développement urbain durable. Rapport final au CNRS – Programme interdisciplinaire Développement Urbain Durable, 56p, janvier

AP 31 - DABLANC L. (2006) : Programme européen BESTUFS II (*Best Urban Freight Solutions*), pour le compte de la Commission Européenne (6^{ème} PCRD). Clôture du contrat (phase 1) septembre 2006.

AP 32 - DABLANC L. (2006) : Les livraisons dans les débats en conseil de quartier. L'exemple du XV^e arrondissement de Paris. *In* : Faburel G. (dir), Pour une approche transversale des usages de l'espace public. Analyse de la concertation locale sur des projets d'aménagement de la voirie parisienne, Rapport de convention CRETEIL-Ville de Paris, décembre 2006.

AP 33 - GALLEZ C. (2006) : La voirie dans les débats en conseil de quartier. L'exemple du XV^e arrondissement de Paris. *In* : Faburel G. (dir), Pour une approche transversale des usages de l'espace public. Analyse de la concertation locale sur des projets d'aménagement de la voirie parisienne, Rapport de convention CRETEIL-Ville de Paris, décembre 2006.

AP 34 - GUERANGER D. (coord), POUPEAU F.-M., OLLIVIER-TRIGALO M. (2006) : Développement urbain durable et coordination de l'action publique locale. Planification urbaine et politique des déplacements à Paris, rapport de convention Ville de Paris 2004, LATTIS et LVMT, décembre 2006.

AP 35 - LATERRASSE J. (2006) : Régulation du transport de marchandises et analyse des systèmes d'acteurs. *In* : rapport pour l'ADEME.

AP 36 - LEURENT F., LATERRASSE J., AW Th. (2006) : Etude de définition d'un outil informatique pour la modélisation des déplacements tous modes sur la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Rapport pour la DDEE 77et l'EPA Marne.

AP 37 - MASSOT M.-H, ORFEUIL J.-P., PROULHAC L. (2006) : Regard sur la plaquette bilan des déplacements à Paris. Rapport pour le Conseil Scientifique de la Ville de Paris (50 pages)

AP 38 - MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P. (2006) : Le périphérique au cœur des mobilités métropolitaines rapport pour la Ville de Paris. 20 p.

AP 39 - MASSOT M.-H., AGUILERA A., CRAGUE G. DE CONINCK F., PROULHAC L. (2006) : Les mobilités liées au travail. Rapport final pour le PREDIT G01/ ADEME.

AP 40 - MASSOT M.-H., BISSON F., LUSSAN B. (2006) : La ligne de voitures citoyennes : définition et évaluation du marché potentiel du service sur le pôle d'emplois de Vélizy 2 (Yvelines France). Rapport pour le PREDIT (PREDIT GO2/ DTT).

AP 41 - OLLIVIER-TRIGALO M. (coord.), (2006) : Transports : où en sont les Régions en matière de politiques régionales ET durables ? Rapport de convention ADEME-ENPC, PREDIT 2002-2006 - Groupe opérationnel n°11 « Politiques des transports », novembre 2006.

AP 42 - WENGLANSKI S. (2006) : Méthodologie d'analyse des rapports entre d'accessibilité en Île-de-France. Rapport d'étape n°4 de contrat de recherche avec la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF). Champs-sur-Marne- LVMT, août. DREIF.

2007

AP 43 - AGUILERA A., MIGNOT D. (2007), Pour créer des formes urbaines plus propices à l'économie d'énergie. In : Fiche d'actualité scientifique de l'INRETS, octobre.

AP 44 - AGUILERA V. et al. (2007) : *ITS training and education situation and Needs and scenarios for educational programmes*. E.U. research project ETNITE, Leonardo da Vinci Programme, Project I/04/B/F/NT – 154002. Work Package 3, Deliverable n°16, final report authored by WP3 members, under the supervision of École des ponts.

AP 45 - BELTON L., DE CONINCK F., MASSOT M.-H. (2007) : Les déplacements liés au travail : l'usage des NTIC pendant les temps à la frontière du privé et du professionnel. Rapport de recherche pour FRANCE TELECOM R&D, Octobre.

AP 46 - BOZZANI-FRANC S et L'HOSTIS A. (Coordinateurs scientifique du projet) (2007) : Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail. Rapport d'état d'avancement du projet Bahn-Ville 2, Lille, novembre 2007, 77p.

AP 47 - COULOMBEL N., DESCHAMPS M. (2007) : Actualisation des hypothèses et mesures des dépenses des ménages franciliens pour leur mobilité quotidienne et leur logement. Note de travail de l'INRETS – UMR LVMT, sept. 60 p.

AP 48 - DE CONINCK F., FEBVRE S. (2007) : Les enjeux de la livraison urbaine de colis à la lumière de l'évolution des modes de vie urbains. Rapport de recherche pour la branche Colis et la Mission de la Recherche du groupe LA POSTE, septembre.

AP 49 - DE CONINCK F., MASSOT M.-H. (2007) : La mobilité dans le travail et le travail dans la mobilité : ce qui a changé . In : Dossier Recherche n°13 de l'École des ponts. Septembre 4p.

AP 50 - DELAHAYE H. (2007) : La place du passage au bureau de poste dans les modes d'organisation des activités sociales quotidiennes des urbains. Rapport de Recherche. Collection des rapports de la Mission de Recherche du Groupe La Poste.

AP 51 - KORSU E., WENGLANSKI S., AGUILERA A., PROULHAC L. (2007) : Paris à l'épreuve de la déconcentration. Contrat de recherche pour la ville de Paris. Rapport final. Champs-sur-Marne, UMR LVMT, mars.

AP 52 - GALLEZ C., KAUFMANN V. (dir) (2007) : Regards franco-suisses sur la mise en cohérence urbanisme-transport. Rapport de convention Ademe-6t, jan. 2007, 70 p.

AP 53 - GUERANGER D. (coord.), POUPEAU F.-M., OLLIVIER-TRIGALO M. (2007) : Développement urbain durable et coordination de l'action publique locale. Planification urbaine et politique des déplacements à Paris. Convention sur projet CNRS – Ville de Paris, rapport final, LATTIS, février 2007, 167 p.

AP 54 - JOUFFE Y. (2007) : Le secret des précaires flexibles, ou le logement au service de la mobilité. Fiche d'actualité scientifique de l'INRETS. Proposition de fiche octobre 2007.

AP 55 - LAGNADO CREMONESE F. *et alii* (2007) : Sécurité routière, aménagement et vitesse : quels aménagements pour une conduite modérée ? Quelques pistes de réflexion à partir de l'étude

d'un grand axe de région parisienne. *In* : Rapport final pour le GO 3 du PREDIT sur les nouvelles connaissances pour la sécurité, novembre.

AP 56 - LAPORTE A., LEMENER E., OPPENCHAIM N., POURETTE D. (2007) : Survivre ou faire l'amour ? La pluralité des expériences affectives et sexuelles des personnes sans domicile fixe. Rapport de l'Observatoire du Samu Social commandé par l'Institut National de Prévention et d'Education Sanitaire.

AP 57 - LATERRASSE J., MEUNIER D. (2007) : Le concept d'entreprise intégrée. *In* : Rapport final pour la RATP, Ecole des Ponts-UMR LVMT, octobre.

AP 58 - LATERRASSE J., MORELLET O., POTIER F., BYRD A (2007) : Etude sur l'élaboration et la simulation de scénarios d'évolution de la demande des déplacements à l'échelle de la France à l'horizon 2050. *In* : Rapport final pour la SNCF, UMR LVMT, septembre.

AP 59 - L'HOSTIS A., BOZZANI-FRANC S. (INRETS), FRANCKX L., AMSLER Y., WEBER U. (UITP), LENZ B., NOBIS C., KLEIN-HITPASS A., BARTHEL S. (DLR), EGETER B. (TNO), WURZEL D., ALMERAS C. (ECTRI), HAON S., VANCLUYSEN K. (POLIS), AHRENS G-A., PITRONE A., KLOTZSCH J. (TUD), BIZE J., COTTE R., GASCON M-O., NOUVIER J., TREVE H., RAMBAUD F. (CERTU), PICO F. (ASSTRA), GOLDBERG J. ET AVRIL S. (EMTA) (2007) : *Strategic Research Agenda of the European Research Forum on Urban Mobility (EURFORUM). Report for the E.U. project EURFORUM (6e PCRD)*, 62 p.

AP 60 - MASSOT M.-H., KORSU E. (2007) : Réguler les mobilités urbaines par les localisations résidentielles : quels enjeux pour la métropole francilienne. *In* : Dossier de recherche n°11 de l'École des Ponts, mars, 4 p.

AP 61 - MASSOT M.-H. (2007) : Île-de-France : travailler et se déplacer au quotidien. *In* : Fiche d'actualité scientifique de l'INRETS, octobre.

AP 62 - MASSOT M.-H., PROULHAC L. (2007) : Les mobilités urbaines des adolescents franciliens. Rapport de contrat pour l'IVM – Institut pour la ville en Mouvement. Rapport final, septembre.

AP 63 - MEUNIER D. (2007) : *Summary of selected practices for charging in the rail sector. In : Rapport D7.1 for the European project DIFFERENT (6è PCRD). User reaction and Efficient Differentiation of Charges and Tolls, December.*

AP 64 - MIGNOT D. (dir), AGUILERA A., BLOY D., CAUBEL C., PROULHAC L., VANCO F. (2007) , Formes urbaines, mobilités et ségrégation: les enseignements d'une comparaison Lille-Lyon-Marseille. Rapport final de contrat pour le GRRT Nord-Pas-de-Calais, décembre.

AP 65 - PADEIRO M. (2007) : Analyse des relations entre les transports et l'évolution de la banlieue dense de Paris, Rapports intermédiaires d'avancement de thèse n°4 (juin) et n°5 (décembre). UMR-LVMT pour l'ADEME et l'INRETS.

AP 66 - PADEIRO M. (2007) Recension sans titre sur BURGEI G. La revanche des villes. Ed. Hachette Littérature, 239 p. *In* : Flux n°68.

AP 67 - PADEIRO M. (2007) : D'une échelle à l'autre : quartiers en ville, quartiers en marge. Recension croisée de deux ouvrages. *In* : Espaces Temps.net, août.

AP 68 - POTIER F., ZEGEL P. (2007) : The role and spatial effects of cultural heritage and identity. DYNAMO.

AP 69 - POTIER F. (2007) : Le périurbain : quelle connaissance? Quelles approches ? Espaces sous influence urbaine. Analyse bibliographique.

AP 70 - POTIER F., ZEGEL P., BEAUMONT J. (2007) : Mobilité de vacances et impact énergétique.

AP 71 - PRADEL B. (2007) : Si la route m'était contée. Recension pour Pouvoirs Locaux reprise dans Flux n°69, mars 2007 et Espacetemps.net.

AP 72 - THEBERT M. (2007) : Conditions politiques, urbanistiques et sociales favorables à l'implantation durable de dessertes par microbus GRUAU. Rapport final. École des Ponts - UMR LVMT, décembre 2007.

AP 73 - THEBERT M., DABLANC L. (traduction en français) (2007) : Guide de bonnes pratiques pour le transport de marchandises en ville. Programme européen BESTUFS II (Best Urban Freight Solutions) phase 2, pour le compte de la Commission Européenne (6ème PCRD).

AP 74 - WENGLANSKI S. (2007) : Approche des rapports entre accessibilité et mobilité. Rapport d'étape n°5 pour la DREIF, Champs-sur-Marne, UMR-LVM T, janvier.

2008

AP 75 - BELTON L. (2008) : Nouvelles Technologies et Modes de vie. Aliénation ou Hypermodernité. dirigé par Philippe Moaty. *In* : Flux.

AP 76 - DELAHAYE H., JOUFFE Y. (2008) : Un esprit non révélé. *In* : EspacesTemps.net.

AP 77 - GALLEZ C., THEBERT M., GUERRINHA Ch., KAUFMANN V., MAKSIMH. (2008) : Mythe et réalités de la cohérence urbanisme-transport. Comparaison de trajectoires urbaines en Suisse et en France. Rapport de convention CNRS-6t, mai 2008, 145 p.

AP 78 - KORSU E., MASSOT M.-H. ORFEUIL J.-P (2008) : Ville cohérente : débat entre ville compacte et étalée. Rapport intermédiaire, pour le PREDIT GO1 / ADEME, avril.

AP 79 - MASSOT M.-H. (2008) : Poster pour Exposition de la semaine du Développement Durable à l'ENPC, Ville, Réseaux, Mobilités Durables au XX ième siècle. MEDDAT (Ministère de la recherche ENPC, CSTB, LCPC ING, INRETS), avril.

AP 80 - MASSOT M.-H., ORFEUIL JP., PROULHAC L. (2008) : Links between daily travel times and lifestyles for active people. Rapport final de contrat pour Fédération Internationale Automobile Londres, mars.

AP 81 - MASSOT M.-H. (2008) : Fiche Les mobilités liées au travail. *In* : Congrès du PREDIT. 3 Mai 2008.

AP 82 - MASSOT M.-H. (2008) : Fiche La ville cohérente. *In* : Congrès du PREDIT. 3 Mai 2008.

AP 83 - MOREL-BROCHET A. (2008) Vieillir en pavillon : mobilités et immobilités des personnes âgées dans les espaces périurbains, ROUGE L. (dir.), PUCA.

AP 84 - MOREL-BROCHET A. (2008). Recension : Lussault M., Paquot T., Younès C. (dir) : Habiter, le propre de l'humain...Paris, La Découverte. *In* : Espace temps.net.

AP 85 - PRADEL B., CHARMES E. (2008) : Entretien avec David Mangin. *In* : Flux, Paris, n°63-64, janvier-juin repris dans Esprit, n°2, février 2008.

AP 86 - ROUSSET-DESCHAMPS M., TERRAL L., THIARD P. (2008) : Banque de détail et territoires du bassin parisien : une approche de la production des centralités et des périphéries par les entreprises de services professionnels de détail et des prescripteurs urbains. Rapport final en cours de rédaction réalisé pour le compte du PUCA-La poste.

AP 87 - STRANSKY V. (2008) : note de lecture : MAUPU J.-L. (2006) : La ville creuse pour un urbanisme durable. Nouvel agencement des circulations et des lieux. *In* : FLUX, numéro 71, janvier-mars 2008, pp. 97-102.

Autres actions spécifiques

De septembre 2005 à septembre 2007, N.BARON-YELLES a occupé en détachement le poste de Conseiller du délégué à l'Aménagement du territoire et exercé à ce titre des fonctions de direction d'un service d'étude et de prospective territoriale. Huit séminaires, deux colloques nationaux sont organisés (l'un sur la politique de la ville, l'autre sur les effets territoriaux du changement climatique), trois numéros de revue « Territoire 2030 » ont été coordonnés. (Tous les travaux sont en ligne sur : www.diact.gouv.fr).

Interview Presse écrite

MASSOT M.-H : La Croix, Le Nouvel Observateur Edition Ile-de-France, Le Point, PouvoirsLocaux, Rail et Recherche, 20 minutes (quotidien gratuit), Les Echos, le Monde.

LATERASSE J. Libération (sur le péage urbain à Stokholm)

Participation émissions de Télévision et de Radio

MASSOT M.-H : Les usages de voiture et nouveaux services, Chaîne de Télévision du Sénat

MASSOT M.-H : Formes urbaines et mobilités : Chaîne de télévision Sud Coréenne, Chaîne de télévision brésilienne

MASSOT M.-H : Les Citadins face à la voiture et au transport collectif, Journal télévisé M6.

LATERRASSE J. Télé 8 (3 fois en 2007 et 2008), Europe 1 (2 fois), France Inter, France Culture, RMC, RFI, Radio Bleue...

TABLEAU RECAPITULATIF

	ACL	ACLN	ASCL	INV	ACT	COM	OS	DO	AP
Eq. 1	19	30	18	16	21	64	26	3	54
Eq. 2	12	11	8	1	27	46	22	5	25
Eq.3	8	2	6	3	25	6	7		8
Total	39*	43	32	20	73	116	55	8	87

* Ce chiffre intègre les revues de la classification INRETS.

THESES ET HDR

Thèses soutenues (8)

2004

TH 1 - ANDREU BOUSSUT V (2004) : *L'aménageur, le touriste et la nature sur le littoral de l'Aude (France). Modèles de gestion, pratiques touristiques et enjeux environnementaux.* Doctorat de géographie, Université de Marne-la-Vallée, sous la direction de B. Cervelle et de N. Baron-Yelles, 20 décembre 2004, Prix de Thèse Roland Paskoff 2006.

2005

TH 2 - FRERE S. (2005) : *Concertation et décision dans les dispositifs de planification de la loi sur l'air.* Thèse en Sciences Politiques, Université de Lille 2 sous la direction de F. Sawicki et Ph. Menerault.

2006

TH 3 - BOZZANI S. (2006) : *Grandes vitesses, Métropolisation et Organisation des territoires : L'Apport de l'intermodalité aéro-ferroviaire à grande vitesse au rayonnement métropolitain.* UMR LVMT, Laboratoire TVES, Doctorat en Géographie et Aménagement de l'espace, Université de Lille 1(USTL), sous la direction du Professeur Paris D. Lille, 13 décembre 2006, 609 p.

TH 4 - MAI H.-D (2006) : *Sur la capacité opérationnelle des modèles d'affectation dynamique du trafic, et la convergence des algorithmes d'équilibrage.* Thèse de l'Enpc, novembre 2006, 270 p.

TH 5 - MOTTE B. (2006) : *La dépendance automobile aux aménités urbaines des périurbains franciliens.* Sous la co-direction de F. BEAUCIRE et M.-H MASSOT. Thèse de Géographie Université Paris 1-UMR- LVMT. Soutenue le 7 Juillet 2006, 380 p.

2007

TH 6 - JOUFFE Y. (2007) : *Précaires mais mobiles : tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité.* UMR-LVMT, doctorat de l'École des ponts sous la direction de F. GODARD et M.-H. MASSOT, Champs-sur-Marne, le 3 juillet 2007, 570 p. + annexes.

TH 7 - RICHER C. (2007) : Les pôles d'échanges : un enjeu pour la coopération intercommunale ? UMR LVMT, doctorat de l'université de Lille 1, sous la direction de MENERAULT PH. Lille, 13 décembre 2007, 530 p.

2008

TH 8 - AGENAIS-GUEGUEN A.-E (2008) : La tarification des déplacements : évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île de France. Thèse de l'ENPC février, 400 p.

TABLEAU RECAPITULATIF et PROSPECTIF DES THESES

	2004	2005	2006	2007	2008 *	2009*	2010*
Eq. 1			1	1		4	2
Eq. 2	1	1	1	1	1	1	1
Eq. 3			1		2	2	3
Total	1	1	3	2	3	6	6

* prévisions

HDR soutenues (2) :

HDR 1 - BARON-YELLES N. (2005) : Paysages, ressources écologiques et urbanisation touristique sur le littoral d'Algarve. Thèse d'habilitation à diriger des recherches en géographie, sous la direction de MIOSSEC A. Soutenue en décembre 2005. CNU 23.

HDR 2 - LEURENT F. (2006) : Modélisation du trafic, des déplacements sur un réseau et de l'accessibilité aux activités grâce au transport. Thèse d'habilitation à diriger des recherches en Informatique (spécialité Recherche Opérationnelle), sous la direction de B.Roy. Soutenue en Avril 2006. CNU 27.

TABLEAU RECAPITULATIF et PROSPECTIF DES HDR

	2005	2006	2007	2008	2009 *	2010*	2011*
Eq. 1					1		2
Eq. 2	1					1	1
Eq.3		1				1	1
Total	1	1	0	0	1	2	4

II.2 ENSEIGNEMENTS

Enseignements dispensés par l'ensemble des membres du laboratoire

Equipe 1	Heures 06-07	Heures 07/08
DESCHAMPS Marion		
Licence géographie (sous réserve monitorat), université Paris 12		64
DE CONINCK Frédéric : Directeur de l'Ecole Doctorale Ville Environnement		
Master CIMO, M2, Co-responsable de la spécialité : Modes de vie, lieux urbains et services - Cours : "Espace-temps des modes de vie et services"	30	30
Master ORHCC, M2, Cours : "L'individu au travail "	20	0
GODARD Francis (Président Univ. Marne-la-Vallée depuis Juillet 2007)		
Master CIMO, M2 (co-responsable spécialité " Modes de vie, lieux urbains et services" - Cours : "Espace-temps des modes de vie et services ; lien social et lieux urbains"	65	0
Master CIMO, M1 : cours "sociologie urbaine et différenciation sociale de l'espace"	54	0
Master AMUR Responsable / Enseignant. Cours "Espaces urbains et pratiques sociales"	24	0
Master AMUR : Encadrement de Projets de Fin d'Etudes d'équipes d'étudiants de l'ENPC	15	0
EDVE : Cours : "Construction des textes scientifiques"	18	0
Licence SHS (UMLV) Cours : "Sociologie urbaine"	14	0
JOUFFE Yves		
Master SGE M2 Cours : Enjeux environnementaux et modes de régulation des transports urbains	6	6
KORSU Emre		
Master CIMO, Cours : "Différenciations sociales de l'espace"	12	12
Licence de sociologie, L1, L2, L3, Cours : "Sociologie urbaine", "Méthodes d'enquête quantitative", "Analyse statistique en sociologie"	177	177
MASSOT Marie-Hélène		
Master CIMO, M1, Co-responsable et Enseignante module « Mobilités urbaines »		
Master CIMO, M2, Cours et Séminaire sur la démarche de recherche	9	9
Master CIMO, M2, Cours : "Représentations et la régulation de la mobilité"	9	6
Master CIMO, M1, Cours : "Mobilités et formes urbaines"	0	6
Master AMUR, Cours : "Mobilités et croissances/formes urbaines"	3	3

Master TRADD, Cours : "Espaces et modes de vie"	0	12
GUILLOT Caroline		
Licence de sociologie L1 UMLV, cours "Sources et méthodes en sociologie"	72	64
BELTON Leslie		
Licence de Sociologie, Cours "Méthodes d'enquêtes quantitatives" (L2) et "Analyse quantitative" (L3).	48	84
OPPENCHAIM Nicolas		
Licence de Sociologie, L2, L3, Cours "Starification, et théorie sociale de la modernité"		64
SIMON Gwendal (ATER)		
Licence de Sociologie, L1, L2, L3, Cours "Histoire de la pensée sociologique au XIXè siècle - "Sources et méthodes" - "Sociologie urbaine" :	0	102
PRADEL Benjamin		
Licence de Sociologie, L1, Cours "Sources et Méthodes en Sciences Sociales"	36	0
Licence de Sociologie, L1, L2, Cours "Sociologie du XXème siècle"	70	24
TERRAL Laurent		
Master MAP Encadrement de Projets de Fin d'Etudes d'équipes d'étudiants de l'ENPC	16	0
Master GSTEIP, M1, (géomarketing...) Cours : "Géographie de l'entreprise"	28	28
WEBER Serge		
Master CIMO, M1, U2		32
Master Histoire, M1	24	24
Licence de géographie, L1, L2, L3,	84	84
Prépa CAPES/Agrégation		116
WENGLENSKI Sandrine		
Master CIMO	52	60
Master AMUR	2	2
Licence de Sociologie	147	140
Total enseignements équipe 1	1035	1085

Equipe 2 - anciennes équipes 2+3 (Enseignements)	Heures 06-07	Heures 07/08
BARON-YELLES Nacima		
Responsable du Master Cité Mobilité (CIMO) depuis 2007		
Licence géographie L1 et L3, Master CIMO 1et 2, Master pro « Tourisme »	198	205
DABLANC Laetitia		
Master AUDT, M2, cours "transport de marchandises en ville"	6	0
Mastère Spécialisé FI, cours "transport de marchandises en ville"	15	15
OLLIVIER TRIGALO		
Cursus Ingénieur ENPC, cours "approche sociopolitique des transports régionaux en France"	3	3
Master CIMO, M2, débat, "expertise et processus de concertation - conflits relatifs aux projets de transport"	2	2
Total enseignements ex Equipe 2	224	225
STRANSKY Vaclav		
Licence Professionnelle IMTL, cours "stastique descriptive" et "recherche opérationnelle"	70	70
Licence de l' E.S.T., cours "méthodes stastiques appliquées aux transports "	18	18
Master CIMO, M1, cours "méthodes quantitatives"	36	36
Master CIMO, M2, spécialité "transports et mobilité" cours "transports en Europe"	32	32
Master Urbanisme et Territoires, M1, cours "Introduction à l'outil statistique"	21	21
Master Urbanisme et Territoires, M1, cours "Méthodes statistiques appliquées"	42	42
L'HOSTIS Alain		
Master CIMO, M2, débat, "SIG transport"	4	4
MASTER Ville et Projets Université de Lille 1 sur les thèmes "Mesure des performances territoriales des réseaux de transport" et "Ville région urbaine".	42	42
DESS Technologies de l'Information, de l'Internet et des Réseaux de l'Université de Lille 1 encadrement étudiants	4	4
total enseignements ex Equipe 3	269	269
Total nouvelle Equipe 2	593	494

Equipe 3 (Enseignements)	Heures 06-07	Heures 07/08
LEURENT Fabien		
Modélisation de la demande en transport (cours commun au cycle d'ingénieur de l'ENPC et au Master CIMO, M2),	30	30
Modélisation de la demande en transport de fret (mastère Fret et intermodalité)	21	10
Modélisation de la demande, master PFR	27	27
« Transport urbain et interurbain » (cours cursus ingénieur ENPC)	50	50
Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux	10	15
LATERASSE Jean		
Master CIMO, M1, Cours « Introduction à l'analyse systémique »	36	36
Master CIMO, M1, « Nouvelles technologie et utilisation rationnelle de l'énergie »	36	36
Master CIMO, M2, Cours « Transport et Aménagement »	63	63
Master CIMO, M2, Séminaire Méthodes (séminaire annuel)	60	60
« Transport et aménagement », master TRADD, ENPC	21	21
« Introduction à l'ingénierie des transports », cursus ingénieur, ENPC	10	10
AW Thierno		
Cursus ingénieur ENPC, cours "Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux"	30	38
Master CIMO, cours "MAP INFO"	30	
Master MISE, M2, cours "modélisation des transports collectifs"	3	3
COULOMBEL Nicolas (cours + TD)		
Cursus ingénieur ENPC, cours "Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux"	30	38
Cursus ingénieur ENPC, "Transport Urbain et Régional"	9	9
COMBES François (cours + TD)		
Modélisation de la demande en transport de fret (mastère Fret et intermodalité)	10	21
Cursus ingénieur ENPC, cours "Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux"	30	38
AGUILERA Vincent		
Responsable pédagogique du Master MSIAG		
Cours « Système d'information » (cursus ingénieur ENPC).	50	59
AGENAIS Anne-Elise		
CIMO M1 (TD Monitorat)	64	0
MEUNIER Frédéric		
Cours "recherche opérationnelle : aspects mathématiques et applications (TD) (cursus ingénieur, Majeure de Math, Ecole Polytechnique)	54	54
Total Equipe 3	674	625

Légende : intitulé abrégée des formations	Etablissements organisateurs
Licence Professionnelle IMTL : Institut Management, Transport, Logistique	Institut Universitaire Professionnalisé - Paris 12
Licence de l' E.S.T. : Ecole Supérieure des Transports	
Licence de Sociologie	UMLV
M1 : première année de Master	
M2 : deuxième année de Master	
Master CIMO : Cité Mobilité	UMLV - ENPC - Paris 12 - IFU Paris 8
Master SGE Sciences et Génie de l'Environnement	Paris 7 - Paris12 - ENPC
Master ORHCC : Organisation, Ressources Humaines, Communication, Compétences	UMLV - ENPC
Master GSTEIP : Géomarketing et stratégies territoriales des entreprises et institutions publiques	Paris 12
Master Urbanisme et Territoires	IUP, Paris 12
Master MISE : Management et Ingénierie des services à l'Environnement	Véolia Environnement - ENPC - UMLV - Université Cergy
Master TRADD : Transport et développement durable, ENPC	Fondation Renault - ENPC - ENSMP - Ecole Polytechnique
Master MAP : Master d'Action Publique	ENPC
EDVE : Ecole Doctorale Ville et Environnement	ENPC-UMLV-Paris 8- E. N. Sup. d'Architecture de Paris Belleville, Malaquais et la Villette

Tableau récapitulatif des charges d'enseignements par équipe

	Nombre total d'heures d'éq TD
Laboratoire	2204
Equipe 1	1085
Equipe 2	494
Equipe 3	625

II.3 MOYENS HUMAINS & RESSOURCES FINANCIERES DE L'UMR

Moyens humains

Le nombre de chercheurs du LVMT a connu une croissance régulière depuis sa création au printemps 2003. Ce nombre s'établissait à 12 fin 2004 et 20,5 fin 2007. Les postes ont été apportés par l'INRETS (1,5 postes) au-delà de la dotation initiale de 6 postes, par l'université de Marne la Vallée (2 postes) et par l'ENPC (3 postes). Quatre autres chercheurs de l'INRETS déjà recrutés ont par ailleurs fait le choix de rejoindre le laboratoire. S'y ajoutent 2 chercheuses contractuelles sur CDD 3 ans (INRETS) : M.THébert et S.Bozzani-Franc recrutés courant 2007. A noter que 2 chercheuses qui avaient ce type de contrat en 2004 (S.Wenglenski et L.Dablanc) ont été intégrées, la première comme Maître de Conférence à l'université de Marne-la-Vallée, la seconde comme chargée de recherche à l'INRETS. Parmi ces chercheurs et enseignants-chercheurs, 8 sont HDR (3 PR, 3 DR INRETS et 2 DR ENPC) ; 2 ont passé leur HDR depuis la création du laboratoire et ont été nommés Professeur (N.Baron-Yelles à l'université de Marne-la-Vallée, et F.Leurent à l'Ecole des Ponts).

**Tableau simplifié de l'évolution des effectifs statutaires du LVMT
(au 1^{er} janvier de chaque année)**

	2004	2005	2006	2007	2008
Chercheurs et enseignants chercheurs permanents	8	12	16	20,5	20,5
IATOS	1		2	3	3
Doctorants	3	10	16	23	26
Autres (Chercheurs en CDD 3ans, post-docs,..)	1	5	4	4	5
Effectif TOTAL (hors stagiaires)	13	27	36	50,5	54,5

Le nombre des doctorants a suivi cette croissance. Si ce nombre excède celui des chercheurs permanents, un rééquilibrage devrait s'opérer avant la fin de l'année (2 à 3 soutenances sont prévues d'ici décembre). Soulignons en outre que 4 « thésards » sont de jeunes Ingénieurs des Ponts (fonctionnaires), qui ont une autonomie et une maturité requérant un encadrement plus léger. En outre, une partie non négligeable du travail d'animation scientifique au sein du laboratoire vise à associer l'ensemble des chercheurs à l'encadrement des thèses, notamment dans la perspective de préparer de nouvelles soutenances de HDR.

A noter – nous y reviendrons ci-après - que le nombre de personnels contractuels financés sur ressources propres est relativement important : 2 chercheurs (à hauteur de 75% du coût salarial, 25% de ce coût étant pris en charge par l'INRETS) et 1 ingénieur d'étude ont été ainsi financés par l'activité contractuelle du laboratoire. S'y ajoutent s'ajoute des recrutements plus ponctuels (contrats de quelques mois à 18 mois pour des post docs ou des stagiaires). Nous avons toutefois considéré que cet effort était justifié à la fois par le souci d'impulser le développement du laboratoire, et par l'investissement que constituait le fait de créer au sein du laboratoire un vivier pour le recrutement (dans le laboratoire ou dans son environnement). Le laboratoire accueille par ailleurs de 15 à 20 stagiaires chaque année (stages de master, stages scientifiques et/ou stages de fin d'études pour les élèves-ingénieurs) pour des durées de 4 à 6 mois.

Enfin, le nombre de personnels techniques et administratifs est passé d'une personne en 2004 (une secrétaire) à trois personnes fin 2007 (une secrétaire, un I.R.gestion et un ingénieur d'études affecté à l'équipe 1). Soulignons que jusqu'à la fin de l'année 2006, le laboratoire a fonctionné avec une seule secrétaire, ce qui était nettement insuffisant, et engendrait une charge de travail quelque peu déraisonnable pour le directeur du laboratoire. Aujourd'hui, l'objectif est de compléter les

moyens supports au plan technique, notamment pour consolider le poste d'ingénieur d'études actuellement occupé par un agent contractuel, et au-delà, pour développer la gestion des bases de données et des moyens informatiques.

Ressources financières

Recettes

Les dotations « Etat » du laboratoire (hors masse salariale des chercheurs et enseignants chercheurs permanents affectés au LVMT) lui viennent de ses trois établissements de rattachement. Celle de l'UMLV (dotation du ministère dans le cadre de la contractualisation) est de 8000 €. Le laboratoire dispose par ailleurs d'une dotation de l'INRETS et l'Ecole des Ponts, dont les montants sont indiqués dans le tableau ci-après :

Evolutions des dotations « Etat » entre 2004 et 2007³

Montants en € H.T.	2004	2005	2006	2007	2008
Dotations « Etat » ENPC	53800	38800	40000	50000	55000
Dotations « Etat » INRETS*	40000	40000	58000	63000	63000
Dotations « Etat » UMLV	10000	10000	8000	8000	8000
Total Dotations	103800	88800	93500	108500	113500

* Ces chiffres incluent une dotation en crédits de vacation (de 13000 à 15000 euros suivant les années) notamment utilisée pour financer des indemnités de stage aux étudiants de master, mais ne tiennent pas compte des dotations spécifiques destinées à financer des actions ponctuelles (de l'ordre de 5 à 8000 euros/an).

L'activité contractuelle du laboratoire a de son côté connu une croissance importante, suivant la courbe des effectifs, à la fois du fait des besoins de financement, et aussi du fait de la forte demande sociale sur les sujets traités dans le laboratoire. L'évolution des montants des recettes contractuelles est indiquée dans le tableau ci-après :

Recettes contractuelles du LVMT de 2004 à 2008

Montants en € H.T.	2004	2005	2006	2007	2008
Recettes contractuelles	97 951	254 628	382 961	768 321	720 000

Le « saut » de recettes entre 2006 et 2007 s'explique notamment par un report de facturation de l'ordre de 60 000 € H.T. ainsi que l'encaissement d'un important acompte suite au démarrage d'une action concertée franco-allemande dont le laboratoire assure la coordination (Bahn Ville).

³ Ces montants n'incluent pas les frais engendrés par la location des locaux, soit environ 120 000 euros /an supportés à parts égales par les trois établissements de rattachement.

La ventilation de ces recettes par équipe est précisée dans le tableau ci-après :

Ventilation des recettes contractuelles par équipe entre 2004 et 2008

	2004	2005	2006	2007	2008*
Equipe1	8 360	99 599	124 681	181 483	159 000
Equipe2	16 874	63 350	99 683	278 275	222 000
Equipe3	72 717	91 679	54 897	213 755	150 000
Inter Equipe			103 700	94 808	108 600
Contrats LVMT	97 951	254 628	382 961	768 321	720 600

* estimation

Le montant des contrats de l'équipe 2 s'explique comme déjà noté par le fait que cette équipe a coordonné deux actions de recherche engageant un réseau de partenaires (action PREDIT « Six régions à l'épreuve des politiques de transport » coordonnée par M.Olivier-Trigalo, et « Bahn Ville » coordonnée par A.Lhostis). Les financements inter-équipe proviennent notamment d'un contrat avec la Région Ile-de-France, dans la cadre du programme R2DS (Réseau de Recherche sur le Développement Sostenable), affecté en particulier à l'acquisition de bases de données.

Dépenses

Les dépenses en personnels non permanents.

Ces dépenses concernent principalement des personnels en CDD « longue durée ». Comme déjà noté, le laboratoire « emploie » deux chargés de recherche en CDD « 3 ans » financés à 25% par l'INRETS et à 75% par le laboratoire (Mariane Thébert et Sandra Bozzani-Franc). S'y ajoute un ingénieur d'études également sur CDD « 3 ans » (Laurent Proulhac) ainsi qu'une thèse entièrement financée sur contrat (contrat SNCF). Les ressources contractuelles mobilisées à cet effet sont généralement des ressources pluri-annuelles (contrats européens ou financements ANR notamment). Des dépenses de personnel plus ponctuelles concernent des post docs ou des stagiaires généralement financés par le biais des actions de recherche dans lesquelles ils sont impliqués.

Le budget consacré par le LVMT au financement des personnels non permanents sur les ressources contractuelles est précisé dans le tableau ci-après :

Personnels non permanents employés par le LVMT sur ressources propres

	2004	2005	2006	2007	2008*
EGIDE ENPC	49100	41700	22200	12800	2000
CDD ENPC	0	19000	62200	45800	83350
CDD INRETS	0	52300	71400	48600	65800
CDD UMLV	0	71300	133600	94400	139400
Alloc. Ile-de-France Doc. et Post-Doc	0	0	79200	90000	110400
Total	49100	125400	295000	287200	371800

* estimation

Les dépenses d'investissement

Créé courant 2003, le LVMT a dû s'équiper, pour l'essentiel au cours des deux années suivantes au cours desquelles les crédits « Etat » ont été particulièrement sollicités pour les achats de mobilier, de postes informatiques et de logiciels. A partir de 2006, l'implication du laboratoire dans le programme R2DS financé par la Région Ile de France a apporté une ressource complémentaire.

Le tableau ci-après indique les dépenses d'investissement entre 2004 et 2008, avec une répartition selon l'origine des crédits « Etat » ou « Contrats » :

Les dépenses d'investissement entre 2004 et 2008 (en € TTC)

	2004	2005	2006	2007	2008*
Mobilier / informatique (contrats)	0	0	9 960	35 000	13 000
Logiciels et bases de données (contrats)	0	0	21 000	70 000	5 000
Mobilier / informatique (crédits Etat)	34925	26430	11 800	6 111	20 000
Logiciels (crédits Etat)	836	5583	2 000	2 000	8 000
TOTAL	35 761	32 013	44 760	113 111	46 000

* estimation

Les dépenses de mission.

Le LVMT consacre un montant très important de ses crédits en missions qui résultent d'un important travail de terrain (recherche et expertise). La croissance de ces dépenses est également liée à la montée en puissance de l'implication des chercheurs du laboratoire dans les réseaux européens et des partenariats internationaux.

Le tableau ci-après indique l'évolution des dépenses de mission entre 2004 et 2008 :

Les dépenses de mission du LVMT entre 2004 et 2008 (en € TTC)

	2004	2005	2006	2007	2008*
Ress. Propres	8 335	13 644	37 990	64 163	51 500
Crédit « Etat »	8060	18592	8517	35378	48500
TOTAL	16395	32236	46507	99541	100 000

* estimation

II.4 ELEMENTS D'AUTO EVALUATION

1. Le positionnement du laboratoire

Le LVMT est positionné sur un domaine original (les interactions transport / aménagement de l'espace, et notamment des espaces métropolitains) qui est à la fois un domaine à forts enjeux de connaissance (les processus d'interaction sont mal connus et les variables d'action nombreuses) et un domaine à forts enjeux de société (quelle stratégie mettre en place face au défi du changement climatique sur le plan notamment de l'occupation de l'espace ?). Les questions liées par exemple à la maîtrise des déplacements, aux formes urbaines, à la ville durable, ou encore à la valorisation de l'espace par les infrastructures de transport (et donc au financement de celles-ci par des montages financiers novateurs du type partenariats publics/privés) sont placées au cœur de nos travaux. Le positionnement du laboratoire au regard de ces enjeux nous paraît d'autant plus porteur d'avenir qu'il n'est pas de simple circonstance, ni dû à un effet de mode : le laboratoire a été conçu dès son origine pour travailler sur ce champ et pour relever le double défi de la connaissance et de la recherche/action. Il reste que le chantier est immense, les sujets traités complexes et le projet que nous nous sommes efforcés de concevoir doit s'attacher à la fois à confirmer ce positionnement, à avancer dans une stratégie qui tienne compte des forces dont nous pouvons disposer et à conforter les alliances indispensables.

2. La production scientifique

Le nombre total de publications dans les revues de rang A est de 39 si on utilise la classification de de l'AERES et celle de l'INRETS (de 18 si on s'en tient à la seule classification AERES⁴), de 43 dans les revues de rang B et de 31 dans les revues de rang C. Le nombre total de communications avec Actes est de 73, et si parmi ces publications on ne retient que celles de niveau international, le nombre de ces dernières est de 38. Le nombre de direction d'ouvrages est de 8 et celui d'ouvrage et de chapitre d'ouvrages est de 55.

Le nombre d'équivalents temps plein « recherche » est actuellement (en comptant 0,8 les chercheurs à 80% et 0,5 les enseignants-chercheurs) :

- pour l'équipe 1 : 5,8
- pour l'équipe 2 : 4,8
- pour l'équipe 3 : 4

soit 14,6 pour l'ensemble du laboratoire. Notons toutefois d'une part qu'il s'agit du chiffre actuel (le chiffre moyen sur la période en tenant compte de la montée en puissance progressive des effectifs du laboratoire est de 11,05) et d'autre part, qu'il s'agit là du chiffre « brut ». Il ne tient pas compte des charges effectives de plusieurs chercheurs « HDR » au sein du laboratoire : F.de Coninck et F.Leurent, qui ont un statut de chercheur à l'Ecole des Ponts (coefficient théorique 1) exercent de fait des fonctions d'enseignant-chercheur, l'un en tant que Directeur de l'Ecole doctorale « Ville-Environnement », l'autre en tant que Professeur à l'Ecole des Ponts, très impliqué dans la réalisation et la coordination des cours en Transport. Des enseignants-chercheurs comme Jean Laterrasse (directeur du laboratoire et co-responsable avec Michel Savy de la Spécialité Transport) et Nacima Baron-Yelles (directrice du master CIMO), sans parler de Francis Godard qui est maintenant Président de l'Université ont quant à eux des charges administratives lourdes, et on peut estimer que, du fait de sa forte implication dans les activités d'enseignement, le laboratoire est aujourd'hui sous doté en postes d'enseignants-chercheurs.

Si en outre le laboratoire a pu accueillir voici 2 ans deux jeunes Maîtres de conférence (Sandrine Wenglenski et Serge Weber), il faut également prendre en compte le temps nécessaire à ces jeunes collègues, quelles que soient leurs qualités, pour préparer leurs cours et trouver un équilibre entre enseignement et recherche.

⁴ Notons toutefois que cette dernière semble limitative pour ce qui concerne les revues en Transport. Dans ce domaine, une réflexion complémentaire serait utile et le travail accompli par l'INRETS mérite à notre sens d'être pris en compte.

Chercheurs publiants

Nom	Publications de rangs A et B	Communications de rang international	Ouvrages et chapitres d'ouvrages	Direction de thèse	Responsabilités scientifiques ou administratives	Expertises	Logiciel en développement opérationnel
AGUILERA A. (CR) à 80%	7	3	2				
AGUILERA V. (Ens. Cherch.)	1	4			Dir. master MSIAG		1
BARON YELLES N. (PR)	3		2 (+2 dir.)		Chargée de mission DIACT du 1/10/2005 au 1/09/2007 Dir. du master CIMO depuis le 1/09/2007		
DABLANC L. (CR) à 50% : nommée le 1/09/2006	2	2	2				
DE CONINCK F. (DR)	6	2	4	3	Dir. de l'école doctorale Ville et Environnement		
GALLEZ C. (CR) à 80%	2	1	1		Responsable de la rubrique « Livres » de la revue «Espacestems.net		
GODARD F. (PR – PEDR)	2	1	2 (+1 dir)	3	Dir. du master CIMO jusqu'au 1/09/2009 Président de l'Université de Marne-la-Vallée depuis le 1/07/2009	Pour la RATP	
KORSU E. (MC)	2		3				
LATERASSE J (PR- PEDR)	1	2		4	Directeur du LVMT Resp. Spécialité Transport du master CIMO	Pour la SNCF et la RATP	
LEURENT F.(DR-Prof. ENPC)	1	7	2	6	Resp. Equipe 3 Resp. enseignements Transport à l'Ecole des Ponts	Pour l'AIPCR et la RATP	1
L'HOSTIS A. (CR)	4	2	3		Resp. Equipe 2		
MASSOT M.H. (DR)	7	2	2	5	Resp. Equipe1	Pour la Région IdF et la Ville de Paris	

MEUNIER F. (CR) nommé le 1/09/2007	7	3	2			
OLLIVIER-TRIGALO M. (CR)	1		3 et 1 dir.d'ou vr.		Co-rédacteur en chef de la revue « Flux »	
STRANSKY V. (MC)	1		1			
TERRAL L. (CR) : nommé le 01/09/2006	4					
WEBER S. : (MC) nommé le 1/09/2006	6		2			
WENGLANSKI S. (MC) : nommée le1/09/2006	2		4		Expertises pour la DREIF	

Dans ce contexte, la production du laboratoire nous semble honorable. Nous sommes cependant conscients de la nécessité d'augmenter cette production notamment, dès lors que la liste de référence de l'AERES est maintenant connue, en ciblant plus systématiquement les revues répertoriées en rang A, tout particulièrement celles de langue anglaise. C'est pour la période qui s'ouvre, un objectif majeur pour le laboratoire. Notons que depuis 2 ans, un effort a déjà été mené pour publier en anglais : le nombre de publications en anglais (rang A et B) est en 2008 de 8 (et devrait atteindre la dizaine, plusieurs autres articles ayant été soumis) alors qu'il était de 3 en 2006.

2. Les thèses

La durée moyenne des thèses est d'environ 3,5 ans (3 thèses en 3 ans, 4 en 3,5 ans et une en 4,5 ans). Le rythme de soutenance est en correspondance avec le flux d'entrée, même si l'amélioration de l'encadrement reste pour nous une préoccupation constante. La participation des doctorants à des publications ou à des communications (celles-ci ayant été privilégiée jusqu'ici) est assez conséquente (les allocataires de recherche ont produit ou ont été associés à 13 publications de rang A et B, 16 communications avec Actes, 27 communications sans actes). Elle reste cependant inégale et peut (donc doit) être améliorée.

Un des points forts du laboratoire est l'employabilité reconnue de ses doctorants : 6 sur 8 ont trouvé directement un emploi, 2 sont en post doctorat (dont 1 à l'étranger). En outre, plusieurs autres « thésards » en fin de thèse sont d'ores et déjà recrutés ou pré recrutés: c'est le cas par exemple de Th.Aw, qui termine sa thèse dans le bureau d'études SETEC International, de H. Delahaye, embauchée à La Poste comme chargée de mission « Recherche » ou encore K. Liu, embauché chez Alstom (tous les 3 devant soutenir fin 2008 – début 2009). Ces résultats sont à corrélérer avec le nombre relativement important de thèses sur convention CIFRE ou sur contrat (5 actuellement).

3. La visibilité et la notoriété du laboratoire

La capacité d'expertise du laboratoire est reconnue, notamment pour ce qui concerne la connaissance fine des pratiques de mobilité, les méthodologies d'exploitation des données, les « modèles transports ». Cette reconnaissance nous paraît acquise, non seulement parmi les acteurs économiques du secteur au plan national (opérateurs de transport, grandes collectivités territoriales ...) mais aussi dans des bureaux d'études français et européens de standard international. Cela se traduit notamment par la forte implication du laboratoire dans l'activité du pôle de compétitivité « Ville et développement durable » (Advancity).

En revanche, sa visibilité scientifique demande à s'affirmer. Nous entendons y travailler d'une part en améliorant notre niveau de publication dans les revues internationales, d'autre part en développant des partenariats qui favorisent cette reconnaissance. Le fait que le laboratoire ait été choisi par la Région IdF pour animer le programme « Ville » du réseau de recherche francilien sur le développement soutenable (R2DS) va dans ce sens, tout comme son implication croissante dans des réseaux européens et internationaux. Notre bonne connaissance des problèmes concrets du domaine, notre maîtrise des outils d'analyse et de calcul qui permettent de mener les investigations quantitatives indispensables, la qualité du vivier d'étudiants et de doctorants sur lequel nous pouvons nous appuyer sont autant d'atouts que nous nous attachons à faire valoir dans nos partenariats académiques. Nous entendons privilégier ceux qui nous permettent à la fois de développer les démarches pluridisciplinaires que nécessite l'investigation scientifique de notre domaine, et d'acquérir une reconnaissance dans des champs disciplinaires comme celui de la géographie (liens avec l'UMR GéoCités de Paris 1), de l'économie spatiale (liens avec Paris Sciences économiques et le LASUR de l'INRS du Québec), ou encore de l'économie du développement (liens avec le CIRED).

4. Le renforcement de sa cohérence

L'existence d'équipes structurées au sein du laboratoire est clairement perçue par nous comme un atout pour l'avenir. Cela a pu à moment donné être une difficulté : ces équipes ont en effet une histoire et une maturité différentes :

- **l'équipe 1** s'est appuyée sur la dynamique impulsée par Marie-Hélène MASSOT. Sa forte implication dans la formation de jeunes chercheurs, et sa capacité d'entraînement ont permis une éclosion rapide. Le croisement avec les apports de Francis GODARD, spécialiste reconnu des modes de vie, puis avec ceux de Frédéric DE CONINCK et sa connaissance fine des formes d'organisation du travail, se sont fait harmonieusement. Cette équipe est aujourd'hui celle dont la maturité est la plus affirmée.

- **l'équipe 2** s'est structurée de manière beaucoup plus récente ; elle a pour elle la cohérence de son objet (la « gouvernance » des espaces publics face au défi de la durabilité) et de son champ disciplinaire (la géographie, l'aménagement et les politiques publiques). Le départ de PH.MENERAULT (aujourd'hui directeur de l'Institut d'Aménagement de Lille) a été compensé par l'arrivée de N.BARON-YELLES. Sa forte implication dans les réseaux européens constitue un atout, et l'arrivée prochaine sur le site de Marne-la-Vallée de nouvelles équipes de l'INRETS avec lesquelles elle a tissé des collaborations (notamment autour de l'analyse des formes d'urbanisation « orientées par le rail ») devraient lui permettre de conforter sa dynamique actuelle.

- **l'équipe 3** est la plus jeune des trois : elle s'est constituée autour de F.LEURENT, avec l'aide de J.LATERRASSE. Issue de l'ingénierie des systèmes de transport, elle peut désormais s'appuyer sur des compétences solides en calcul scientifique (V.AGUILERA), en algorithmie et en recherche opérationnelle (F.MEUNIER). Son investissement dans le domaine spécifique des interactions entre transport et occupation des sols (notamment localisation des résidences et des activités) date de 2 ans à peine et constitue un apport innovant. Le croisement de son approche (qui s'apparente à celle dite de l'économie géographique) avec celles de la socio-économie et de l'économie spatiale nous paraît fructueuse, en permettant notamment de diversifier les variables d'action et de mobiliser des outils de calcul plus puissants.

Ce croisement des approches est une des pistes pour approfondir la compréhension des phénomènes complexes sous jacents aux dynamiques spatiales observées. Il est également utile pour produire des modèles opérationnels adaptés à l'aide à la décision.

Amplifier les échanges entre les 3 équipes pour faire jouer plus pleinement les complémentarités et renforcer la cohérence d'ensemble du labo – qui s'appuie au demeurant sur des interventions dans les mêmes formations d'enseignement et sur des partenariats communs - **est de manière générale une préoccupation forte de notre projet pour le prochain quadriennal** (voir ci-après). Sa mise en œuvre sera facilitée par le renforcement de la collégialité de la direction du laboratoire, ainsi que par l'organisation, en place depuis 2 ans, de séminaires de laboratoire d'une demie journée par mois.

5. Les besoins en ressources humaines

Le laboratoire est, nous l'avons indiqué, très sollicité pour des opérations de recherche-action, voire pour des études, ainsi que pour des expertises. Cela génère de ressources, en même temps que des terrains intéressants pour les recherches ou plus ponctuellement, pour des stages d'étudiants. Nous sommes bien conscients aussi des risques que cela représente, et très attentifs à ce que cela n'induisse pas de déséquilibre avec l'activité académique. Cela nous amène en particulier à considérer que le niveau actuel de ressources contractuelles, avec 2 chercheurs et un ingénieur d'étude sous contrat de longue durée, constitue un plafond à ne pas dépasser, tout au moins dans la configuration actuelle du laboratoire. S'agissant des enseignements et des charges administratives qui lui sont liées, nous avons déjà noté que nous étions en sous-effectif, au regard des formations existantes au sein de l'Université Paris Est, plus encore si on considère la demande de formation en transport. Tout cela nous conduit à plaider fortement pour un renforcement des effectifs du laboratoire. Passer de 20 chercheurs et enseignants-chercheurs à une trentaine (par exemple 12 à 14 pour l'équipe 1 et 8 à 9 pour chacune des deux autres) nous paraît constituer un objectif raisonnable. La qualité du vivier d'allocataires de recherche actuellement dans le laboratoire nous permettrait en outre de pourvoir sans difficulté une partie de ces postes parallèlement à un recrutement externe lui aussi souhaitable. En outre, la pyramide d'âge nous conduira à être très attentifs à favoriser la soutenance d'HDR pour les collègues qui atteignent ou dépassent 35 ans (Anne et Vincent Aguiléra, Vaclav Stransky, Emre Korsu, Alain Lhostis, Caroline Gallez et Sandrine Wenglenski, par exemple dans le prochain quadriennal).

La question du renforcement des activités support est également pour le laboratoire une question importante. Elle concerne en particulier la constitution et la gestion des bases de données. A court terme, l'arrivée a priori pour 3 ans d'un chercheur spécialisé en données spatialisées (Olivier Bonin) au 1^{er} octobre 2008 apportera une solution au moins partielle à ce problème. Nous souhaitons parallèlement stabiliser le poste d'ingénieur d'étude contractuel. Au-delà, une solution commune pourrait être recherchée en mutualisant des moyens au niveau du pôle de Marne-la-Vallée. Nous sommes prêts dans la mesure de nos possibilités à y contribuer.

Profil quantitatif de l'UMR au 01/09/2008

Personnel au 15/10/2008	Nombre	Remarques
Personnels permanents chercheurs	20	
Dont Universités	7	
Dont Organismes	8,5	
Dont Ecoles	4	
Dont autres		
Dont PR/DR	7	
Dont MCF/CR	13	
Dont titulaires de l'HDR	7	
Dont titulaires de la PEDR	2	
Dont membres de l'IUF		
Dont autres		
Personnels non permanents chercheurs	31	
Dont invités	1	
Dont Post-doctorants	4	
Dont doctorants	26	
Personnels Support	3	
Dont Personnels administratifs	2	
Dont Personnels techniques	1	
Dont Ingénieurs		
Dont autres		
Production scientifique du 15/10/2004 au 15/10/2008		
Publications référencées par l'AERES		
Dont Revues (rang A INRETS inclus)	39 A ;44 B	
Dont Conférences	73 (38 intern.)	
Dont livres et Ouvrages		
Dont autres	55	
Productions/Réalisations		
Dont logiciels enregistrés	1	
Dont Brevets et licences		
Dont instruments *	1	
Dont Contrats industriels	16	
Dont autres		
Descripteurs		
-Nombre de publiants :	17,5	
-Thèses soutenues en moyenne par année durant le contrat écoulé :	2/an	
-HdR soutenues en moyenne par année durant le contrat écoulé :	0,5/an	

Profil qualitatif

COMMENT EVALUEZ-VOUS ? (1. médiocre ... 5. excellent)	5	4	3	2	1
LE BILAN :					
1. L'originalité et l'intérêt des recherches	X				
2. Le niveau et la notoriété des publications scientifiques, le rayonnement de l'unité ou de l'équipe et de ses membres ...			X		
3. L'avancement des savoirs, de l'expertise ou de l'impact technologique de l'unité ou de l'équipe		X			
4. La qualité des réalisations scientifiques (logiciels, instruments, méthodologie, base de données, outils, plateforme....)		X			
5. L'importance, la pertinence des partenariats scientifiques, le positionnement dans les réseaux nationaux et internationaux appropriés		X			
6. L'existence de sujets de recherche émergents	X				
7. La présence et le soutien à de jeunes chercheurs prometteurs	X				
8. L'importance, la pertinence des relations partenariales avec le monde socio-économique		X			
9. La qualité des connaissances opérationnelles produites, le transfert et la valorisation socio-économique des recherches.	X				
10. La contribution de l'unité ou équipe à l'école doctorale, à la formation par la recherche, à la formation licence et master		X			
11. La contribution à la diffusion des connaissances et de la culture scientifique, à la veille sociétale, à la production d'expertises scientifiques pour l'appui aux politiques publiques		X			
12. La gouvernance, la cohérence et la vitalité de l'unité		X			
LA PROSPECTIVE ET LE PROJET					
13. La qualité des projets, la pertinence des objectifs proposés par l'unité ou l'équipe au regard de ses missions, de sa taille, de son organisation et de sa capacité à avoir réalisé son projet précédent	X				
14. La politique d'incitation à l'émergence de sujets innovants, à la prise de risque et aux sujets frontières		X			
15. La politique d'animation de l'unité ou de l'équipe, la politique de recrutement, l'analyse prospective à moyen et long terme des besoins et des compétences		X			

ELEMENTS D'AUTO-EVALUATION PAR EQUIPE

EQUIPE 1 : MOBILITES, MODES DE VIE ET DYNAMIQUES METROPOLITAINE

Publications et valorisations

Articles publiés dans revues: nombre, type, ratio ETP

Depuis 2004, l'équipe 1 a publié **67 articles**, répartis de façon très équilibrée (voir tableau joint) :

- 30% dans revue de rang A (ACL),
- 42 % dans revue de rang B (ACLN)
- 28 % dans revue sans comité de lecture. (ASCL)

À l'aune de ces chiffres et de l'analyse en détail de la liste de publications, on peut conclure à la diversité des publics touchés par les articles de l'équipe et à une activité de publication satisfaisante mesurée par le nombre d'articles par ETP sur la période (effectif équivalent temps plein évalué à 4,4 pour la période 2004-2008).

- 1 article ACL de rang A par an et par ETP
- 3 articles ACL + ACLN par an et par ETP

La lecture approfondie de la liste des articles fait apparaître deux points forts de l'équipe en termes d'une part de participation à des ouvrages collectifs, qui traduit l'insertion voire la reconnaissance de l'équipe dans le monde universitaire français, et d'autre part de vulgarisation scientifique (articles ou interview dans la presse quotidienne, régionale, nombreuses fiches d'activité scientifique, émissions de TV). Le point sensible est sans aucun doute la valorisation en langue anglaise que nous mettrons désormais *en priorité*.

Conférences et Communications

Le nombre de conférences et communications assurées par l'équipe sur la période est d'un niveau global supérieur à celui des articles publiés, 101 depuis mi 2004, mais de répartition beaucoup moins équilibrée puisque les 2/3 environ sont constitués de communications sans acte.

Cette répartition peu équilibrée est en partie portée par la présence massive des doctorants dans les colloques sans acte : l'apprentissage de la communication est valorisé ainsi dans cette équipe. Pour autant, la présence des plus jeunes dans les publications et communications mieux valorisées par la communauté des chercheurs est assez remarquable, sachant qu'il compte pour a 50% du total: 30% des Articles ACL et 36 des communications ont été produits par ou avec les doctorants et les post doctorants

Les conférences invitées, tout comme l'organisation, co-organisation de colloque (voir tableau et annexe 1) donnent quant à elles une mesure du rayonnement de l'équipe sur le site, dans l'espace français, canadien, anglais, de la recherche comme chez nos partenaires institutionnels (collectivités territoriales, IVM) ou privés (groupe industriel ou de services).

Type de valorisation et ratio par ETP sur la période

Production scientifique 2004-2008	Nombre	Nombre/ ETP
ACL – Articles dans revues à CL Rang A - AERES et INRETS	19	4,1
ACLN - Articles dans revues à CL Rang B – INRETS + Autres	30	7,2
ASCL - Articles dans revues sans CL	18	4,1
INV - Conférences invitées	16	3,5
ACT- Communications avec acte	21	4,7
COM - Communications sans acte	60	13,6
OS - Ouvrages & Chapitres ouvrages	26	5,9
DO - Directions Ouvrages	3	0,7
AP1 - Fiche Actualité scientifique	11	4
AP3 - Rapports de contrats	36	9
TH - Thèses soutenues	2	1,5/ ETP HDR

Au-delà des chiffres

Nous voudrions insister sur plusieurs points :

- L'effort des « Séniors » dans la production de synthèses en vue de favoriser les acquis scientifiques et les débats au sein d'une équipe multi-disciplinaire.
- La diversité et la complémentarité de nos approches qui traduisent la qualité du dialogue dans l'équipe.
- La reconnaissance de la pertinence de nos travaux par nos institutions de références. Plusieurs d'entre elles ont en effet démultiplié nos résultats par la mise en œuvre de nos méthodologies avec leurs ressources propres : LE CERTU et les accessibilités à l'emploi ; la DREIF et l'analyse du fonctionnement métropolitain par la mobilité ; la Direction des Transports Terrestres (MEEDDAT) et l'évolution de la mobilité des actifs ; l'ADEME et les potentiels de report modal des trafics automobiles sur d'autres types de motorisation, et de services de mobilité.

Enseignement

Les heures d'enseignement délivrées par les membres de l'équipe sont importantes, équivalentes (en 2007-2008) à plus de 5 temps plein d'enseignement (192 heures par an d'équivalent TD). Le contenu des enseignements montre une concentration récente sur l'enseignement en sociologie, une présence sur le Master CIMO et une participation à des formations de l'ENPC (annexes 2).

Elles ont augmenté de 44% sur la période, soit presque autant que l'effectif. Tout le monde ou presque enseigne, les enseignants, les chercheurs, les doctorants. La croissance des heures délivrées a été assurée par les MC de l'UMLV et les doctorants, moniteurs et ATER qui pallient peu ou prou le départ de F.GODARD en assurant essentiellement des services en Licence de sociologie (L1, L2, L3). En conséquence, les heures assurées en Master 1 et 2 ont diminué depuis 2005 (282 heures en 2005 à 139 heures en 2007-2008). Finalement la réalité se traduit par un investissement de l'équipe sur les étudiants les plus jeunes (niveau licence) et les plus « vieux » (conduites de thèse - 10).

Une « impasse » évidente en Master apparaît sur le maillon central et décisif pour l'articulation entre enseignement et recherche. Une autre réalité apparaît dès lors que l'on analyse plus en profondeur les disciplines enseignées. Il existe un décalage entre les heures d'enseignement à teneur sociologique (sociologie urbaine, sociologie générale, sociologie des modes de vie et comportements de mobilités) et les heures dispensées en géographie ou en économie. Par contre l'équilibre dans l'enseignement dans le champ des méthodologies, qualitative d'une part et quantitative d'autre part est mieux, voire bien assuré.

Heures annuelles données	2005-06	2006-07	2007-08
Total par année scolaire	729	1 162	1 104
Par M.Conférence , % Heures totales	199 - 37%	651- 56%	651- 59%
Par les Doctorants (Moniteurs et ATER)	228- 19%	210-18%	276 - 25%

Responsabilités dans l'enseignement

F. DE CONINCK assure, depuis 2007, la direction de l'Ecole Doctorale Ville et Environnement (ENPC-UMLV-ParisVIII -Ecoles Nationales Supérieures d'Architecture de Paris Belleville, Malaquais et la Villette).

Master Cité Mobilité

F. GODARD a assuré, jusqu'en juillet 2007, la Direction du MASTER CIMO UMLV-ENPC-Paris 12-IFU Paris 8-, et a été jusqu'à cette date - Co-responsable de la spécialité M2 : Modes de vie, lieux urbains et services

F. DE CONINCK depuis 2007, Responsable de la spécialité : Modes de vie, lieux urbains et services

MASSOT MH . depuis 2004, Co-responsable avec JP. ORFEUIL du module « Mobilités urbaines » de la spécialité transport

Relations contractuelles et académiques

Activité contractuelle entre 2004 et 2008

19 Contrats de recherche académique dont 12 sur 19 sont terminés et 6 sont à terminer (4 à la fin 2008 et 2 à la fin 2009).

Allocations Bourses de thèse : 10

2 Allocations couplées ; 2 Allocations Ministère de la Recherche ; 2 allocations INRETS ; un co-financement INRETS-ADEME ; un cofinancement INRETS-ENPC ; un cofinancement INRETS- Région Île-de-France ; une convention CIFRE-LA POSTE ; une convention CIFRE-RATP

Commanditaires de recherche

ANR, Certu, Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France, Conseil Général du Val-de-Marne, Ville de Paris, EPAD - La Défense, Fondation Internationale de l'automobile (FIA) , Lab Orange - France TELECOM, Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), Ministère MEDDAD, PREDIT 3 GO1-Ademe, PREDIT GO 2-DTT, PUCA, LA POSTE, Région Île-de-France (R2DS), RATP, SNCF.

Collaborations académiques régulières

IUP-CRETEIL Université PARIS 12 - IFU –Université PARIS 8 - UMR Géographie Cités - Université PARIS 1, THEMA Université de Bourgogne - ENST-MSH Paris – LATTIS, CNRS-ENPC - LET, Université LYON 2 -, Université BORDEAUX 4, University College Of London – Grande Bretagne - INRS- Montréal Canada.

Le nombre important de participation de l'équipe dans des ouvrages collectifs tient essentiellement à une réelle dynamique d'échanges de résultats de recherche avec le monde académique.

Animation de la recherche

Organisation ou co-organisation de Séminaires : 9

Organisation ou co-organisation de Colloque : 7

Participation à des jurys de thèses : 13

Participation à jury de concours sur travaux de thèses ou autres : nombreuses - Prix AYDALOT, Prix ADEME, Prix de l'IVM .

Expertises pour rédaction, réponses et travaux réalisés par appel d'offre : nombreuses – Predit 3 : groupe 1, 2 et 11 ; R2DS ; Ville de Paris.

Expertises d'articles pour revue : nombreuses et régulières pour des revues françaises (RERU, RTS, CST, Espace géographique); Suisse (Espace Temps); Canadiennes (Les Cahiers géographiques du Québec, Revue Enfance, Famille Génération) : US (TRB A ; Urban Studies, Built Environment) Anglaises (Transport Reviews),

EQUIPE 2 : AGENCEMENT DES ESPACES ET POLITIQUES DE MOBILITE

Pour simplifier la présentation, nous avons regroupé ici les anciennes équipes 2 et 3.

Publications

Les données chiffrées sont les suivantes :

Production scientifique 2004-2008	Nombre	Nombre/ ETP
ACL – Articles dans revues à CL Rang A – AERES et INRETS	12	2,9
ACLN - Articles dans revues à CL Rang B	11	2,7
ASCL - Articles dans revues sans CL	8	2,0
INV - Conférences invitées	1	0,2
ACT- Communications avec acte	26	6,3
COM - Communications sans acte	46	11
OS - Ouvrages & Chapitres ouvrages	22	5,3
DO - Directions Ouvrages	5	1,2
AP - Rapports de contrats	25	5,5
TH - Thèses soutenues	4	2/ ETP HDR

Le ratio de publications de rang A de l'équipe sur la durée du quadriennal passé atteint la valeur de 2,9, soit 0,7 par an. Au delà des chiffre brut on notera la nette progression sur la période puisque en 2007 et 2008.

Nous n'avons pas retenu dans cette liste des revues de niveau international, car apparues trop récemment pour figurer dans la liste de l'INRETS (European Journal of Spatial Development). On pourrait toutefois plaider en faveur de leur prise en compte. Au total, la publications dans des revues de rang A et B est de 23, ce qui porte le ratio des publications dans ces revues à 1,4 par ETP et par an. L'équipe a en outre produit 22 ouvrages ou chapitres d'ouvrages sur la période.

L'activité de publication est donc conséquente. Cependant, il est certain que l'équipe devra à l'avenir concentrer davantage son effort sur des supports reconnus par les instances d'évaluation.

Projet Européens

L'équipe poursuit son implication dans les projets européens. Après avoir co-piloté le projet intitulé « Transport services and networks » du réseau européen ESPON (European Spatial Planning Observation Network) on note une implication des chercheurs dans le projet EurForum visant à la rédaction d'un agenda de recherche sur la mobilité urbaine ainsi que dans le réseau européen Bestufs (Best urban freight solutions).

Deux projets vont commencer fin 2008, l'un inscrit dans la seconde phase de l'observatoire européen de l'aménagement ESPON II, le projet FOCl, l'autre dans le 7^{ème} PCRD sur le thème de l'articulation entre les transports à longue et courte portée, le projet CLOSER.

Cette présence sur la scène internationale constitue un des atouts de cette équipe.

Enseignement

Sur 5,5 permanents (chiffre actuel), l'équipe compte deux enseignants chercheurs.

De manière très pertinente au regard des thématiques de recherche traitées au sein de l'équipe, le master CIMO « Cité et Mobilité – Aménagement, urbanisme et transport » (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Université de Marne la Vallée, Université de Paris 8, Université de Paris 12) concentre l'essentiel des interventions des chercheurs de l'équipe.

D'autre part, le partenariat avec l'Université de Lille 1 s'exprime également en matière d'enseignement, par le biais notamment du Master Ville et Projet et sa mention Réseaux Accessibilité Déplacements (RESAD).

On notera aussi une implication dans le Mastère Spécialisé Fret et Intermodalité de l'ENPC ainsi que dans le master « Urbanisme et organisation de l'espace », mention Urbanisme, de l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris 12).

Globalement on peut considérer que l'équipe exerce une activité d'enseignement significative, qui n'est pas le seul fait des enseignants-chercheurs. Les formations investies correspondent très largement aux domaines de compétence scientifique investis par les membres de l'équipe. Dans plusieurs formations de niveau master (CIMO, RESAD) les interventions des chercheurs constituent une contribution significative.

EQUIPE 3: ECONOMIE DES RESEAUX ET EQUILIBRE OFFRE/DEMANDE

Cette équipe a été constituée progressivement, avec les arrivées échelonnées de F Leurent (sept 04), V Aguiléra (sept 05), F Meunier (sept 07), pour les membres permanents en plus de la participation de J Laterrasse. Notons que ces 3 chercheurs sont tous ingénieurs et docteurs ; un seul toutefois avait à l'origine une formation en économie.

Les publications

Les données chiffrées sont les suivantes :

Production scientifique 2004-2008	Nombre	Nombre/ ETP
ACL – Articles dans revues à CL Rang A – AERES et INRETS	8	3,2
ACLN - Articles dans revues à CL Rang B	2	1
ASCL - Articles dans revues sans CL	6	2,4
INV - Conférences invitées	2	0,8
ACT- Communications avec acte	25	10
COM - Communications sans acte	6	2,4
OS - Ouvrages & Chapitres ouvrages	7	2,8
AP - Rapports de contrats	8	5,5
TH - Thèses soutenues	2	2/ ETP HDR

Le ratio moyen de publication dans des revues de rang A et de rang B est donc de 4,2 soit 1 par ETP « chercheur » et par an. Ce chiffre inclut toutefois certaines publications faites par F.Meunier sur des travaux antérieurs à son arrivée au laboratoire.

L'activité de l'équipe en matière de publication s'est trouvée impactée à la fois par sa forte implication dans la mise en place d'enseignements en transport, et par le caractère récent de sa constitution. Pour cette dernière raison notamment, la forme de valorisation qu'elle a fortement privilégié dans cette période est la communication avec actes, à la fois parce que les résultats obtenus restaient partiels, et par la nécessité de confronter ces résultats avec ceux obtenus par d'autres équipes. A noter toutefois que plus de la moitié de ces communications ont été faites dans des colloques internationaux (13 sur 25, soit 1,3 par ETP chercheur et par an).

L'équipe est tout à fait consciente de la nécessité d'intensifier son rythme de publication dans des revues reconnues au niveau international. Ces derniers mois, plusieurs actions de recherche précédemment engagées ont abouti et des résultats significatifs ont été obtenus. Comme déjà indiqué, ils concernent notamment l'affectation dynamique de la demande de déplacement sur un réseau de grande taille, la prise en compte de la notion de confort dans les modèles de prévision de trafic pour le transport public, la métrologie des données « augmentée » par la modélisation, et la représentation des interactions entre infrastructures de transport et occupation des sols. Ces résultats ont fait l'objet de 8 soumissions d'article dans des revues classifiées par l'AERES en rang A.

Les thèses.

L'équipe s'est révélée attractive pour déjà onze doctorants, grâce à son positionnement à la fois thématique et méthodologique, qui répond à des besoins du monde professionnel en particulier « industriels » : 2 thèses en CIFRE, et 2 autres sur contrat. La forte employabilité des doctorants en fin de thèse est en outre avérée, et se traduit par le fait que jusqu'ici, les doctorants issus de cette équipe ont été recrutés avant la fin de leur thèse (nous avons toutefois veillé à ce qu'ils puissent la soutenir).

Dans la période, 2 thèses ont été soutenues, 2 autres devraient l'être d'ici la fin de l'année.

Jurys de thèse et activité de référé.

Les 2 chercheurs HDR de l'équipe ont été sollicités pour participer à une douzaine de jurys de thèse et en ont présidé 5. Ils ont également été référé pour plusieurs revues et participé à des expertises ou à des comités de sélection consécutifs à des appels d'offre (notamment PREDIT et ANR).

Activité de formation

Cette période a en outre été marquée par un fort investissement de l'équipe dans la formation d'ingénieur :

Le volet Formation de l'activité répond directement aux objectifs du contrat de l'Ecole des Ponts, dans la mesure des moyens humains permanents renforcés par la participation à l'enseignement des doctorants, notamment les jeunes ingénieurs des Ponts. En particulier l'équipe a créé le cours *Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux*, qui expose un ensemble large de concepts et méthodes, et les fait appliquer au contexte territorial francilien au moyen d'un SIG. Y sont intégrées des connaissances très diverses (démographiques, sociales, économiques, géographiques, écologiques) au motif du « diagnostic territorial », en tant que prélude à la modélisation économique d'un territoire. Cet investissement a été réalisé par le responsable d'équipe avec l'assistance de quatre doctorants, dans le cadre du cours qui comprend des exposés de sensibilisation aux « facettes » du territoire couplés avec des applications géomatiques et décisionnelles. Un cours complémentaire « Transport et usage du sol en milieu urbain ou régional », a été développé pour approfondir les méthodes d'évaluation économique et de planification spatiale, en couplant les apports méthodologiques et la réalisation d'un projet d'ingénierie.

Ces cours nouveaux correspondent bien tant aux compétences d'ingénierie consolidées et développées dans l'équipe, qu'aux objectifs de la formation d'ingénieur à l'Ecole des Ponts. Ils viennent compléter les cours « de génie systémique » en Ingénierie des Systèmes de Transport, (J.LATERRASSE), en Modélisation de la demande de transport (F.LEURENT), en Systèmes d'information (V.AGUILERA), en Recherche opérationnelle (F.MEUNIER) déjà assurés par l'équipe. Notons que plusieurs de ces cours sont également ouverts aux étudiants du Master CIMO, spécialité Transport.

Rappelons également que J LATERRASSE est responsable pédagogique de l'option Transport du master CIMO *Cité-Mobilité*, et V AGUILERA de l'option Transport Intelligent du Master PartisTech MSIAG *Management des Systèmes d'information et applications géographiques*.

Partenariats institutionnels et industriels

Le « commerce extérieur » de l'équipe a fait une très large place aux importations, pour la constitution des cours et plus profondément pour l'appropriation du champ d'investigation. A l'export, l'équipe a choisi ses partenaires (Cofiroute, RATP, MEEDAD, et de manière plus secondaire, la SNCF, le Syndicat des transports franciliens et la Région Ile-de-France pour ses projets finalisés.

Partenariats académiques

- **En France** : principalement les UR GRECIA et SPLOT de l'INRETS, PSE (Paris Sciences Economiques) et le CERMICS (Ecole des Ponts),
- **A l'étranger** : les universités de Mons, Delft, Aix la Chapelle, Hanovre, le laboratoire TRANSPORT (*Transport and Mobility Laboratory*) de l'EPFL., le *Department of Civil and Environmental Engineering* de Berkeley.