

SOMMAIRE

ÉDITORIAL	P.3
------------------	------------

BILAN QUALITATIF

Faits marquants	p.4
Enseignements	p.4
Collaborations internationales	p.5

AXES DE RECHERCHE

1. Mobilité et métropolisation	p.5
1.1 Mobilité résultante	p.6
1.2 Mobilité organisatrice	p.7
2. Agencements de l'espace et politiques de mobilité	p.8
2.1 Quels modes de transport pour quelles formes urbaines ?	p.9
2.2 Quelles politiques publiques d'aménagement et de transports publics pour une ville durable ?	p.10
3. Économie des réseaux et modélisation offre-demande	p.11
3.1 Métrologie et analyse systémique	p.11
3.2 Modèles et outils de modélisation	p.12
PERSONNELS	P.14

BILAN QUANTITATIF

PRODUCTION DE CONNAISSANCES

PUBLICATIONS	P.15
ANIMATION DE RÉSEAUX SCIENTIFIQUES	P.19
CONGRÈS, COLLOQUES, CONFÉRENCES	P.19

ACTIVITÉS DE FORMATION

ACTIVITÉS D'ENCADREMENT

Thèses en cours	p.21
Rapports de stage scientifique	p.24

ACTIVITÉS D'ENSEIGNEMENT

Cours	p.25
Formation continue	p.28

PARTENARIATS INDUSTRIELS

RAPPORT DE CONTRATS	P.28
PARTENAIRES CIFRE	P.28

SOUTIEN AUX POLITIQUES PUBLIQUES

RAPPORT DE CONTRATS	P.28
----------------------------	-------------

DÉBAT ET EXPERTISE PUBLIQUE

EXPERTISES	P.29
PARTICIPATION À DES DÉBATS...	P.30

ABRÉVIATIONS

LVMT UMR T 9403

LABORATOIRE VILLE MOBILITÉ TRANSPORT

Université Paris-Est

**Laboratoire commun
École des Ponts ParisTech
Université Paris-Est Marne-la-Vallée
(UPEMLV)
Institut national de recherche sur les
transports et leur sécurité (INRETS)**

**LVMT
École des Ponts ParisTech
6 et 8 avenue Blaise-Pascal
Cité Descartes – Champs-sur-Marne
77455 Marne-la-Vallée cedex 2**

Tél. : 01 61 15 21 10
Fax : 01 64 15 21 40

Site Internet : www.lvmt.fr

**Directeur : Jean Laterrasse
Directeurs adjoints : Fabien Laurent et
Marie-Hélène Massot**

**Effectifs (59 personnes)
22 enseignants- chercheurs
3 chercheurs associés
28 doctorants
3 post-doctorants
3 ingénieurs, techniciens et administratifs**

ÉDITORIAL

Les activités du laboratoire sont principalement centrées sur l'analyse et la modélisation des interactions entre transport et aménagement de l'espace. C'est à partir de cette thématique que le LVMT apporte une contribution importante et originale au pôle « Ville et mobilité durable » de Marne-la-Vallée.

Créé voici cinq ans, ce laboratoire pluridisciplinaire associe les sciences sociales et les sciences de l'ingénieur dans une démarche articulant recherche académique et recherche action.

Le LVMT a accueilli en 2008 un nouveau chercheur détaché à l'INRETS, Olivier BONIN, qui a entrepris, en étroite collaboration avec les trois équipes, le recensement des bases de données utilisées par le laboratoire depuis 2003 et leur catalogage par métadonnées (nature des données, notice de la base, localisation, droits d'accès). Trois chercheurs associés, scellant des collaborations du LVMT avec différents partenaires (RATP, MEEDDAT, université de Bourgogne) sont également venus renforcer les effectifs.

En 2008, le laboratoire a conforté sa structure, basée sur l'existence de trois équipes, comptant chacune de quinze à vingt personnes :

- l'équipe « Mobilité et métropolisation » a pour objet l'analyse des pratiques de mobilité et de leurs évolutions, en liaison avec les modes de vie et les dynamiques spatiales métropolitaines ;
- l'équipe « Agencement des espaces et politiques de mobilité » travaille sur les relations entre organisations spatiales et performances des réseaux de transport à différentes échelles. Elle privilégie deux approches : l'une, basée sur l'analyse des politiques publiques, intégrant les évolutions institutionnelles en France et en Europe ; l'autre qui croise analyses morphologiques et fonctionnelles ;
- l'équipe « Économie des réseaux, modélisation de l'offre et de la demande » s'attache quant à elle à transférer des méthodes de modélisation et d'analyse économique, développées en transport, aux thèmes de l'usage du sol et du couplage aménagement /transport.

Parallèlement, le positionnement du laboratoire dans un domaine à forts enjeux de société

nous confronte de plus en plus fortement à des questions qui nécessitent une approche plus globale. C'est notamment pour pouvoir mieux répondre à ces questions que nous avons formulé cinq projets transversaux qui portent d'amont en aval sur toute la « chaîne de production » des recherches :

- production et exploitation des données liées aux déplacements ;
- étude des corrélations entre infrastructures de transport et valeurs foncières ;
- accessibilité et compétitivité des territoires ;
- « urbanisme orienté rail » et plus généralement, changement de paradigme pour l'aménagement de l'espace ;
- prospective de la mobilité et durabilité des formes urbaines.

Les deux premiers projets concernent la production, le traitement et l'exploitation des données sur les territoires métropolitains (données sur les déplacements dans le premier cas, sur l'occupation des sols dans le second cas). Les trois suivants visent à structurer au sein du laboratoire et avec nos partenaires des actions pluri-annuelles autour de questions posées aujourd'hui à la recherche.

Le laboratoire continue par ailleurs à être très présent dans les formations professionnelles de haut niveau proposées par les membres du PRES Université Paris-Est. Signalons pour 2008 la participation active du LVMT au nouveau mastère spécialisé « Systèmes de transports ferroviaires et guidés » piloté par l'École des Ponts ParisTech associée à cinq autres écoles (dont les Écoles Centrale de Paris et de Lille) et la création d'un cours d'optimisation dans le département de Génie industriel de l'École des Ponts ParisTech

Enfin, sur le plan de la valorisation de ses activités de recherche, le laboratoire poursuit une collaboration active, à travers expertises et recherches-actions, avec un réseau de partenaires qui s'est encore étoffé : partenariats notamment avec le conseil général de Seine-et-Marne (77) au sein du pôle de compétitivité « Advancity » (projet « logistique urbaine mutualisée durable » - LUMD), avec le groupe VINCI (chaire « Éco - conception »), Renault (réflexion sur la mobilité et la motorisation électrique), la RATP (la prise en compte du confort dans les modèles d'évaluation d'utilité des nouvelles lignes de TC) et la SNCF.

Jean LATERRASSE

BILAN QUALITATIF

Faits marquants

L'équipe 1 « Mobilité et métropolisation » a mis ses travaux sur la socio-économie de la mobilité des urbains et des périurbains au service de nombreux partenaires publics et privés. Les principaux résultats de l'équipe concernent la mobilité des actifs, la mobilité des jeunes, les logiques de localisation des résidences, des entreprises et des services, et le potentiel de la motorisation électrique dans les déplacements urbains et périurbains « décarbonés ». L'équipe a renforcé son implication dans le réseau francilien de recherche sur le développement soutenable (R2DS) ainsi que dans le pôle de compétitivité « Advancity ».

L'équipe 2 « Agencements des espaces et politiques de mobilité » a élaboré son projet scientifique autour de la question centrale de l'articulation des échelles spatiales et territoriales pour aborder les interactions entre réseaux de transport et territoires. Elle a aussi formalisé une coopération scientifique avec TU Munich autour de la thématique « Rail et urbanisme » (projet Bahn Ville). Enfin, l'équipe a participé au rapport final EURFORUM définissant un agenda de recherche européen sur la mobilité urbaine.

L'équipe 3 « ERMOD » coordonne pour l'École des Ponts ParisTech les travaux de recherche financés par la chaire industrielle Éco-conception soutenue par le groupe VINCI. (Les Mines ParisTech et Agro ParisTech sont également membres de la chaire). L'équipe est aussi devenue coanimatrice du séminaire de modélisation du trafic, organisé par l'École des Ponts ParisTech et l'INRETS, et dont les travaux se sont récemment élargis aux questions de déplacements et de réseaux.

Enseignements

Les membres du laboratoires ont dispensé quelques 2 200 heures d'enseignement, pour l'essentiel au sein du PRES Université Paris-Est mais aussi à l'Université de Lille 1 et à l'École Polytechnique : ces cours concernent la licence de sociologie (notamment dans sa composante de sociologie urbaine) de l'université Paris-Est Marne-la-Vallée, le parcours « aménagement » en cours de mise en place au sein du même établissement, le cursus « Transport » pour les

élèves-ingénieurs au sein du département VET de l'École des Ponts ParisTech, ainsi que le master « Cité Mobilité » (CIMO), qui comporte à la fois des parcours « recherche » et « professionnalisants ». Le LVMT intervient aussi dans plusieurs Masters of science (TRADD, MSIAG, « Frêt et Intermodalité ») et dans les mastères spécialisés de l'École des Ponts ParisTech, ainsi que dans le nouveau master « Systèmes de transports ferroviaires et guidés » dont la première promotion a été accueillie en 2008. Enfin, le laboratoire participe activement à l'animation de l'école doctorale « Ville Transport Territoires » (anciennement « Ville et Environnement ») qui a organisé deux événements en 2008 : le colloque « Ville éphémère, ville durable : quels acteurs pour la ville de demain ? », et un séminaire interne visant à préfigurer la fusion des écoles doctorales de Paris 12 et de Marne-la-Vallée à l'horizon 2010.

À Lille le LVMT intervient dans le master « Ville et projet », spécialité « réseau, accessibilité, déplacement » (RESAD).

Collaborations internationales

L'équipe 1 du LVMT (Mobilité et métropolisation) a consolidé des partenariats scientifiques internationaux. Ainsi, une convention de coopération pluriannuelle a été signée avec l'INRS de Montréal (laboratoire LASER) à l'occasion du séjour à Marne-la-Vallée du professeur invité Mario POLESE. Le projet scientifique porte sur l'analyse des corrélations entre accessibilité (métropolitaine et continentale) et développement économique local dans le cadre d'une comparaison entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Ce projet est soutenu par l'INRS Montréal et la région Île-de-France. L'équipe a également signé un contrat de recherche avec Imperial College à Londres (professeur P. Jones) sur le thème de la comparaison des mobilités et des modes de vie des actifs travaillant loin de leur domicile. Le renforcement de ses activités internationales se traduit en outre par l'accueil d'une doctorante chilienne et de deux doctorants nord-américains.

En 2008, l'équipe 2 a signé un protocole Deufrako qui marque la coopération scientifique franco-allemande, autour du projet pluri-annuel de recherche-action « Bahn Ville » (l'urbanisme orienté vers le rail). L'équipe est partenaire de projets européens lancés en 2008 : dans le cadre du programme "European Spatial Planning Observatory Network" (ESPON), le projet "Future Orientation for Cities" (FOCI) traite de la compétitivité des villes européennes et du rôle de l'accessibilité.

L'équipe 3 a, quant à elle, présenté quatre communications au *Transportation Research Board* (TRB), conférence majeure sur les transports qui a lieu début janvier 2009 à Washington D.C. (USA). Plusieurs de ces communications ont d'ores et déjà été sélectionnées pour publication dans des revues internationales de référence. Par ailleurs, l'équipe représente ParisTech au sein du réseau européen IDEA league dans le cadre de son *cluster* Transport créé en 2008.

AXES DE RECHERCHE

1. Mobilité et métropolisation

Responsable : Marie-Hélène Massot

1.1 Mobilité résultante : entre choix individuel et production sociale ;

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

2. Agencements des espaces et politiques de mobilités

Responsable : Alain L'Hostis

2.1 Analyse morphologique et fonctionnelle de la ville : quels modes de transport pour quelles formes urbaines ?

2.2 Analyse des politiques publiques d'aménagement et de transports publics pour une ville durable, en relation avec l'évolution du cadre institutionnel.

3. Économie des réseaux et modélisation offre-demande

Responsable : Fabien Leurent

3.1 Métrologie et analyse systémique

3.2 Modèles et outils de modélisation

1. Mobilité et métropolisation

Responsable : Marie-Hélène Massot

Les travaux de l'équipe s'organisent autour de deux dimensions de la mobilité : la « mobilité résultante », par laquelle l'organisation de la ville et du travail contraint les déplacements des individus ; et la « mobilité organisatrice », où ce sont au contraire les nouveaux modes de déplacements qui tendent à façonner la géographie et l'accessibilité des villes.

1.1 Mobilité résultante : entre choix individuel et production sociale

La question posée est la suivante : à aménagement urbain donné, comment s'organisent le travail d'une part et les déplacements d'autre part ? Nous faisons ici appel à la sociologie des modes de vie et à la géographie du temps : elles nous enseignent qu'il faut observer une pratique et toutes les dimensions de la construction personnelle qu'elle révèle au regard des contraintes et des potentiels qui s'exercent sur les individus. Ainsi, l'équipe explore deux aspects :

- les « arrangements » ou « tactiques » mobilisés par les actifs pour modeler leur vie quotidienne, privée et familiale, sous la contrainte de la géographie et de l'organisation du travail ;
- la nature de ces « arrangements » au regard de l'aptitude des actifs à se localiser et à se déplacer dans l'espace métropolitain.

Ces deux dimensions constituent le cœur des résultats établis cette année autour de trois questions.

Une première question porte sur les mobilités, les modes de vie et les aptitudes organisationnelles des personnes.

Tous nos travaux convergent dans le sens d'une contrainte forte et croissante du travail dans le quotidien des actifs franciliens et de leurs mobilités : 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 à domicile. 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. 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.

Au quotidien, les pratiques des franciliens dont nous rendons compte ne témoignent pas d'une mobilité débridée, fluide, zigzagante de la société dite « hypermoderne ». Ces travaux se sont appuyés sur des données quantitatives (enquête globale Transport Île-de-France 2002 » et qualitatives deux corpus de 60 et 20 entretiens qualitatifs) et réalisés notamment pour la Fédération internationale automobile.

Une deuxième question porte sur l'usage des NTIC dans les nouvelles formes de mobilité (des actifs en particulier)

Dans notre mise à plat de l'usage et de la maîtrise du temps des actifs, nous avons travaillé sur l'usage des nouvelles techniques de communication dans le cadre de l'ANR Mobitic (universités Paris sud et université Paris-Est, ENST). Nous avons, en 2008, procédé à l'élaboration du questionnaire et à sa passation en vue de constituer un corpus sur l'usage des NTIC représentatif des populations françaises.

Deux thèses se penchent sur les relations entre aptitudes à la mobilité et construction ou maintenance des liens sociaux.

La thèse de L. Belton interroge le statut et le sens de la mobilité dans un contexte d'usage croissant des NTIC : elle met au cœur de l'analyse la construction et la maintenance des liens sociaux.

La thèse de C. Guillot observe et confronte les usages des différents dispositifs techniques et sociaux mis en œuvre pour maintenir, au fil de la journée et de la semaine, des liens privilégiés, alors même que les personnes sont distantes les unes des autres.

Ces travaux font suite aux questions que nous traitons dans le numéro spécial de la revue *Réseaux* sur le positionnement respectif des activités privées et professionnelles, des recouvrements et des frontières.

Enfin, une troisième question porte sur l'automobilité et la socialisation de la population adolescente. Nos travaux interrogent ici le processus de socialisation plutôt que le lien social. Dans une première approche, nous avons travaillé à une sociologie de l'adolescence qui problématise l'individuation par l'aptitude à « l'automobilité » et la capacité à lier au mieux le temps libre avec les autres temps sociaux. À partir de cet acquis, la thèse de N. Oppenchain analyse le rôle de la mobilité dans la socialisation de jeunes de quartiers difficiles (ZUS) sous l'angle du passage du registre du familial au registre de l'étrangeté. Ce travail fait l'hypothèse que le passage d'un registre à l'autre, dont la facilité marque une étape importante du processus de socialisation, peut évoluer dans le cadre d'un apprentissage des

lieux, de repérage de signes de l'urbain communs à tous les lieux. Ce travail s'articule avec une allocation post-doctorale (université de Montréal) et le projet de M.-A. Granié (INRETS-MA), intitulé « La mobilité comme lieu et facteur de la socialisation, approche 'développementale' de l'autonomisation par le déplacement ».

1.2 Mobilité organisatrice : conditions faites à la mobilité et localisations métropolitaines

À travers cette deuxième dimension de la mobilité, nous analysons les déplacements urbains et périurbains en questionnant la pérennité des schémas de développement métropolitains.

La conquête résidentielle des périphéries rurales des villes (voire de « l'entre-deux » de deux villes) est devenue possible dès lors que les moyens de déplacements disponibles ont ouvert à chacun la possibilité d'exercer ses activités dans des délais acceptables. Les acteurs collectifs (employeurs, grands 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.

Dans cette histoire récente, certains faits sont fermement établis (l'étalement résidentiel), d'autres sont largement à préciser (les localisations des acteurs collectifs). Et 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).

L'équipe s'interroge sur la pérennité de cette construction historique des métropoles. Va-t-elle se poursuivre à l'identique ou subir des transformations ? Comment les nouveaux espaces urbains seront-ils produits et pour qui ? Les marges de manœuvre des acteurs dans un contexte de rareté des ressources sont à déceler.

Nous avons valorisé les résultats obtenus avec le laboratoire d'économie des transports (LET) sur les mutations dans la mobilité domicile-travail liées au double processus de suburbanisation des actifs et des emplois, et de développement de pôles d'emplois en périphérie. Sur plusieurs agglomérations métropolitaines françaises, nous avons invalidé l'hypothèse selon laquelle la croissance de l'emploi sur des pôles secondaires périphériques favoriserait le rapprochement entre lieux d'emploi et de résidence. Nous

avons aussi confirmé la présence du double phénomène de concentration et d'étalement urbain sur sept aires urbaines françaises. Ainsi, les aires urbaines continuent à attirer des populations et des emplois qui s'étaient de plus en plus au sein de l'aire urbaine, elle-même bien souvent en extension. En outre, les aires urbaines dont l'emploi est très concentré n'apparaissent pas plus économes en kilomètres parcourus par actif que les aires urbaines dont l'emploi est plus déconcentré (contrat ADEME).

Nous avons progressé dans la compréhension des logiques de localisation résidentielle et de 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'emploi comme l'évolution des taux d'emploi 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 du 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. L'éloignement du 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, probablement pour des raisons de confort et de fiabilité du temps de

parcours (contrat FIA – Imperial College de Londres - LVMT).

Nous avons également progressé dans la compréhension des stratégies de localisation des entreprises et des services

La confrontation des résultats de notre recherche sur l'analyse des localisations de l'emploi dans la région métropolitaine montréalaise et de 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. Ces résultats confortent la thèse de l'existence d'une multi polarisation dans laquelle 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 (INRS-LASER-LVMT).

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'accessibilité 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. La stratégie territoriale des banques s'est montrée quant à elle beaucoup plus discriminante. (Recherche menée pour le compte du PUCA par le LVMT et le LabUrba de l'Institut d'urbanisme de Paris).

Dans cette veine de recherches, trois thèses en cours interrogent l'évolution conjointe de la forme métropolitaine, des réseaux de transport et des mobilités. La première fait l'hypothèse que les prolongements de lignes de métros parisiennes participent de l'élargissement de la centralité métropolitaine, dans ses fonctions et son embourgeoisement (M. Padeiro). Une autre, observant les métropoles par les temporalités événementielles, fait l'hypothèse que ces temporalités participent d'un urbanisme structurant de ces métropoles (B. Pradel). Enfin, une thèse engagée plus récemment s'interroge sur l'existence d'une forme urbaine économe en déplacements (A. Byrd).

Enfin, à travers le projet « Transports, accessibilités et développement économique local » (TADEL) soutenu par la région Île-de-France et l'ANR à travers l'institut Carnot VITRES, nous nous proposons de prolonger les

travaux comparatifs évoqués plus haut sur les agglomérations montréalaise et parisienne.

L'équipe 1 développera un modèle géostatistique générique- applicable à divers pays et à divers contextes - d'explication des variations locales d'emploi (de population ou de revenu). L'objectif de ce modèle est, entre autres, de mieux évaluer l'impact des infrastructures de transports sur l'économie des collectivités concernées.

2. Agencements de l'espace et politiques de mobilité

Responsable : Alain L'Hostis

Cette équipe a centré son projet scientifique sur l'action publique visant à articuler dynamiques des réseaux et gestion des territoires, à travers deux ensembles de recherches qui organisent ses travaux :

- le premier ensemble traite l'élaboration d'outils d'analyse, le développement de méthodes et leur mise en œuvre sur des aménagements concrets ;
- le deuxième porte sur l'analyse des processus d'action publique en tant que révélateurs des manières dont les acteurs mettent en tension les problématiques d'organisation des mobilités et d'aménagement des territoires.

Ces deux approches permettent ainsi de croiser les manières de voir et d'agir sur les interactions entre réseaux et territoires. L'espace européen – considéré dans sa totalité ou dans des sous-parties transnationales, nationales, régionales, ou urbaines – constitue le terrain privilégié des recherches de cette équipe. L'Europe est vue comme un espace culturel qui n'exclut pas que l'on s'intéresse à des espaces autres, mais en envisageant la mise en perspective ou la comparaison.

La question de l'articulation des échelles constitue en outre un cadre de référence commun à l'ensemble des chercheurs qui composent cette équipe. Elle est notamment appréhendée à partir de trois observations :

- les échelles spatiales et territoriales jouent un rôle essentiel dans la formation des interactions entre réseaux et territoires, pour l'analyse desquelles les disciplines de l'espace (géographie / aménagement / urbanisme) sont particulièrement sollicitées. À différentes échelles correspondent généralement différentes manières d'analyser et de comprendre ces interactions ;
- la mise en relation de l'individu et de la société, comme la mise en relation du local et du global, éléments clés pour la compréhension

des phénomènes urbains, sont des processus qui brouillent la différenciation des échelles ;
 - la multi-appartenance des individus et des territoires, mise en valeur par de nombreux travaux récents en géographie, en sociologie et en économie, invite par conséquent à une remise en cause des oppositions entre global et local, entre continu et discontinu, entre courte et longue distance, qui servaient de catégories d'analyse préformatées aux différents acteurs (élus, experts et techniciens, opérateurs).

Il s'agit donc de réinvestir cette thématique de l'articulation des échelles, en questionnant tout à la fois l'idée d'échelon pertinent mais aussi les critères de cohérence entre les politiques d'aménagement de l'espace et de mobilité.

Ce mode de questionnement s'applique tout particulièrement aux analyses relatives au devenir du modèle urbain polycentrique, à la ville orientée vers les transports publics, à la fabrication et à la conduite de l'action publique territoriale. Le développement urbain actuel prend les formes de la multcentralité, en mettant en relation des polarités qui auparavant fonctionnaient de manière plus autonome. Une réponse possible, face à ces évolutions, est la restructuration de l'urbanisation autour des pôles d'échanges des réseaux de transports publics, où se rencontrent les vitesses, les modes de transports, les niveaux spatiaux et territoriaux des flux. L'équipe a de ce point de vue réalisé un important travail d'analyse à la fois empirique et théorique pour le compte du « Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme » (CERTU) sur les pôles d'échange. On retrouve aussi cette interrogation tant lorsqu'il s'agit de développer la ville à l'échelle d'un quartier de gare, qu'à l'échelle d'une région métropolitaine. Dans le premier cas, la pluralité des modes et de leurs articulations visant une accessibilité multiscalair est associée au renforcement du caractère urbain des espaces publics et de la mixité des fonctions. Dans le deuxième cas, le développement métropolitain d'une région urbaine est conçu au travers d'une meilleure combinaison des modes de transport à courte, moyenne et longue portée et d'une identification de lieux de développement ou de renouvellement capables d'accueillir les fonctions urbaines qui forment la métropole.

La problématique de l'articulation des échelles constitue également un moyen pertinent pour interroger les processus d'action sur la ville, ceux qui se déploient à travers la mise en œuvre des politiques de mobilité intégrant la façon dont les espaces sont agencés et les interventions ressortissant du secteur du transport. Du point de vue de l'analyse de l'action publique, la problématique permet de

questionner les processus sociaux de la décentralisation, de la construction européenne et de la globalisation. Ainsi, dans le champ des interactions entre réseaux et territoires, les processus de transfert de compétences, de redéfinition des secteurs d'action et des territoires sont légitimés et justifiés par le souci de « se rapprocher du citoyen » ou encore de « s'adapter à la globalisation », toutes énonciations qui renvoient de manière centrale à des changements d'échelles. Et, pour cette équipe, ce sont plus que des énonciations, ce sont des mesures et des processus concrets, généralement enchevêtrés, contradictoires et conflictuels. Dans ce sens, l'objectivation et l'identification des différentes conceptions des échelles dont sont porteurs les différents acteurs qui sont analysés ou questionnés (échelles institutionnelles, sociales, fonctionnelles, identitaires, individuelles, etc.), et ce, dans des configurations de réseaux et de territoires elles-mêmes diverses (nos différents terrains d'études), construisent un cadre pertinent.

Les recherches de l'équipe 2 s'organisent autour de deux axes de recherches principaux.

2.1 Analyse morphologique et fonctionnelle de la ville : quels modes de transport pour quelles formes urbaines ?

Sur le projet « Analyses du réseau de transport aérien mondial en relation avec la position et le rôle des villes » (ANR SpanGéo), on a montré l'émergence, à côté de la hiérarchie principale des grands *hubs*, de réseaux de villes de taille plus réduite qui sont capables de développer des relations transversales et d'échapper au moins partiellement à la hiérarchie principale. Cet enseignement est de nature à soutenir des stratégies de développement urbain diversifiées qui mettent en valeur des relations largement transnationales sur des distances intermédiaires à l'échelle continentale.

Quant à l'identification d'indicateurs d'accessibilité dans la compétitivité économique, en complémentarité avec le projet franco-québécois TADEL développé par l'équipe 1 (sur la compétitivité et la cohésion des villes européennes), l'équipe 2 participe au programme « *European Spatial Planning Observation Network (ESPON 2)* », projet « *Future Orientation for Cities (FOCI)* ». Les indicateurs d'accessibilité qui sont proposés et analysés dans ce projet permettront d'apprécier la part des infrastructures de transport dans la compétitivité économique et, au-delà, aideront à identifier des réseaux de villes émergents ou des « maillons manquants » d'ensembles territoriaux polycentriques.

Sur la thématique de l'urbanisme orienté vers le rail (partenariat avec l'université technique de Munich), le projet de recherche Bahn Ville s'appuie sur des recherches actions à différentes échelles territoriales. Les terrains d'étude se situent le long du tracé de la ligne Saint-Étienne - Firminy en France et dans la Région de Francfort en Allemagne (le projet français est soutenu financièrement par le MEEDDAT, la région Rhône-Alpes et Saint-Étienne Métropole). Le travail implique des analyses morphologiques et fonctionnelles, une mise en perspective des contextes institutionnels articulant transport et urbanisme ainsi qu'une évaluation des deux projets nationaux.

Ce projet Bahn Ville 2 soulève également des questions traitées par la deuxième grande thématique de l'équipe 2 sur les politiques publiques d'aménagement et de transports publics.

2.2 Quelles politiques publiques d'aménagement et de transports publics pour une ville durable ?

La question de la coordination entre transport et aménagement de l'espace, des points de vue fonctionnel, morphologique et institutionnel, s'est posée parmi les projets traités en 2008 dans cette thématique.

La recomposition des territoires opérée par la mise en application des lois successives de la fin des années 1980 et 1990 (lois de décentralisation puis 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, et les régions. Les politiques des transports, 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. Ces politiques ont notamment été analysées au regard de l'implication grandissante des régions. Sur ce sujet, le LVMT a piloté un projet PREDIT rassemblant sept équipes de chercheurs qui s'est appuyé sur une vaste enquête comparative et pluridisciplinaire sur les régions Nord-Pas de Calais, Rhône-Alpes, Alsace, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Centre. On a montré que 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 dans les 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 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.

Dans la recherche intitulée « Transférer un modèle ? Trajectoires des politiques d'urbanisme et de transport en Suisse et en France », (financement CNRS, programme PIDUD), trois équipes (LVMT et CRETEIL pour la France, LaSUR de l'EPF Lausanne pour la Suisse) ont reconstitué les trajectoires des politiques de transport et d'urbanisme dans quatre agglomérations aux traditions et aux contextes urbains contrastés (Strasbourg et Bordeaux en France, Berne et Genève en Suisse). Elles ont analysé la manière dont les acteurs locaux appréhendent les questions relatives à la coordination urbanisme-transport, et avec quelles stratégies ils l'organisent. Cette recherche invite à relativiser le rôle des dispositifs institutionnels en tant que préalables à la mise en cohérence des politiques publiques. Par exemple, l'idée intuitive selon laquelle la sensibilité écologique plus importante en Suisse est un facteur « culturel » plutôt favorable à la mise en cohérence de ces politiques sectorielles doit être nuancée. En effet, la protection de l'environnement est ancrée dans une tradition anti-urbaine forte et s'accompagne d'un recours systématique au zonage (*cf.* protection des zones agricoles) qui se révèle peu favorable à la mixité de l'urbanisation. En définitive, la comparaison met en évidence la divergence progressive des quatre trajectoires urbaines analysées à partir d'états initiaux (à la fin des années 1960) relativement proches. Cette divergence souligne le poids des politiques passées sur les choix du présent et montre la difficulté des transferts de « bonnes pratiques », en raison de la diversité des formes et des modalités de la coordination urbanisme-transport à différentes échelles d'espace et de temps.

L'équipe 2 s'est en outre impliquée dans deux projets qui traitent de la prise en compte de dispositifs innovants dans les politiques publiques spécifiques dédiées à la mobilité durable. L'un s'interroge sur les modalités d'insertion d'un système « intermédiaire » innovant de microbus dans les politiques de déplacement ; l'autre porte sur l'optimisation de la gestion du stationnement, sous l'angle de la régulation de l'espace public (projet OPTISUR, financé par le PREDIT).

Des recherches sont également conduites sur le développement urbain dans les territoires écologiquement sensibles ou exposés aux risques. Elles font suite aux travaux d'HDR de N. Baron sur l'Algarve au Portugal et

s'appliquent, dans le cadre de l'ANR MISEEVA, à la région de Montpellier. Ces travaux intègrent des méthodes d'analyse des formes paysagères, architecturales et urbaines dans les quartiers de basse densité. Les ensembles en question s'insèrent dans un processus d'évolution structurelle de l'espace régional vers la métropolisation généralisée. Les recherches aboutissent à la mise en évidence, argumentée, de la notion d'éco-modernisation dans le sud de l'Europe avec ses caractères territoriaux propres, à savoir désenclavement et 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.

Enfin, dans un tout autre domaine, celui de la logistique urbaine durable, le projet européen BESTUFS (*BEST Urban Freight Solutions*) a permis d'identifier et d'analyser les « bonnes pratiques » en faveur d'un développement durable des transports de marchandises en ville, comparant les outils utilisés par les grandes villes européennes : planification, urbanisme, réglementation, zones environnementales, schémas d'optimisation des livraisons, gestion du trafic, partages de voirie, usage des TIC, relais-livraison du e-commerce, etc. Des travaux comparatifs sur les méthodes d'enquêtes ont été menés. Une synthèse des résultats a été publiée. Ce thème de la mobilité urbaine des marchandises a également fait l'objet d'un contrat avec l'ADEME, visant à construire un argumentaire en vue de promouvoir auprès des villes françaises les futures enquêtes nationales sur les marchandises en ville, qui nécessiteront d'identifier quatre agglomérations partenaires.

3. Économie des réseaux et modélisation offre-demande (ERMOD)

Responsable : Fabien Leurent

L'équipe ERMOD conduit des recherches sur le transport et l'occupation du sol en mobilisant plusieurs disciplines avec, principalement, l'ingénierie du trafic et des réseaux, la microéconomie, l'économie géographique et du transport, et les mathématiques appliquées (probabilités, théorie des graphes, théorie des jeux, optimisation, algorithmique).

Sur le plan méthodologique, elle mobilise et développe des outils de modélisation et elle accorde une place importante aux recueils de données (métrologie). L'analyse systémique, l'évaluation économique et l'optimisation de

système sont au cœur des pratiques de l'équipe.

Les modèles et méthodes produits par ERMOD sont utilisés dans les études d'aide à la décision. Chaque modèle s'attache à respecter la nature physique (ex : mécanisme de congestion et qualité de service en transport, qualité d'un logement) et économique des phénomènes. Pour ce faire, l'équipe intègre à ses modèles les jeux d'acteurs, les effets d'agrégation (dimension spatiale et temporelle, groupes...), les phénomènes aléatoires, et les potentialités d'optimisation pour chaque système analysé.

3.1 Métrologie et analyse systémique

Les avancées 2008 de l'équipe en métrologie et analyses systémique se déclinent en quatre résultats.

1/ En mesure des déplacements, ERMOD améliore par la modélisation une technique éprouvée à savoir les enquêtes aux « origines et destinations » effectuées localement sur un réseau.

Le modèle développé estime statistiquement de manière optimale des flux origine destination sur un territoire, à partir des données locales. 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 étant automatisé, il s'agit d'un outil technique facilement applicable dans toute étude de trafic avec prévision spatialisée.

2/ En mesure en transport routier de fret, ERMOD a conçu des questions spécifiques aux impératifs logistiques des transporteurs afin de compléter le questionnaire usuel des enquêtes en bord de route.

Utilisé par le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) du Sud-Ouest sur deux postes d'enquête en Aquitaine (A 10 et RN 10), le nouveau questionnaire révèle qu'une proportion minoritaire des poids lourds (20%) sont contraints en horaire de livraison ; que trois quarts sont en pleine charge (un quart tant en volume qu'en masse, un autre en masse seulement, le dernier en volume uniquement) ; que très peu (2%) sont exploités en relais par des conducteurs.

3/ En transport de fret et logistique : une analyse systémique a été conduite notamment sur la littérature traitant des modèles de simulation développés pour la planification dans la dernière décennie. Le système révèle deux parties relatives à l'offre et à la demande de transport, composées chacune de plusieurs couches superposées et complémentaires dans

lesquelles interviennent des acteurs économiques, des ressources et des services.

4/ Une revue bibliographique en économie géographique et en géographie économique sur les effets d'agglomération a fait apparaître trois facteurs principaux favorisant les économies d'agglomération : la massification, la variété et la proximité. Ils se combinent et se renforcent mutuellement, et se déclinent, à infrastructures publiques données, selon les divers acteurs socio-économiques : ménages, propriétaires fonciers et immobiliers, entreprises productrices de biens ou de services. Au contraire, la congestion et les nuisances environnementales exercent des « dés-économies » d'agglomération. Les formes économiques des phénomènes varient en fonction des mécanismes d'échange et de transfert entre acteurs, des instruments et des cadres de régulation.

3.2 Modèles et outils de modélisation

L'équipe a poursuivi le développement d'outils de modélisation à travers quatre avancées, qui ont fait l'objet de communications acceptées pour présentation en janvier 2009 à Washington au TRB (*Transportation Research Board*), conférence internationale majeure sur les transports :

1/ Modèle intégrant la qualité de service en transport collectif (TC) urbain. La distinction que fait un voyageur entre être assis ou debout dans le véhicule influence son choix d'itinéraire. Il est crucial de modéliser explicitement ces effets afin de bien évaluer l'utilité de certains projets de TC. Or cette évaluation détermine le choix d'adoption ou non de certains lignes de TC. Le modèle d'occupation et d'accès aux places assises, développé par l'équipe, initialement par ligne ou mission de transport, a été incorporé dans un modèle classique d'affectation du trafic aux itinéraires sur un réseau, qui recherche l'équilibre entre l'offre de transport et la demande de déplacement. L'équipe a montré, pour le prolongement de la ligne de métro 14 au-delà de la gare Saint-Lazare en Île-de-France, que le bénéfice des usagers est sous-estimé de moitié si on l'évalue par un modèle plus simpliste.

2/ Modèle testant les choix de localisation résidentielle et les effets d'agglomérations. À l'aide d'un modèle monocentrique de la ville, l'équipe a analysé sur un plan purement théorique les effets de certaines politiques de logement sur les choix résidentiels et les formes urbaines. Nous avons démontré que restreindre les dépenses de logement de tout ménage à une certaine part de son revenu permet d'améliorer l'utilité par ménage résidant, tout en favorisant la concentration

résidentielle – a priori considérée aujourd'hui comme une solution 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 pour les ménages.

3/ Modélisation du choix des horaires de départ dans les déplacements : un modèle innovant de l'équilibre offre-demande a proposé une distribution statistique théorique des horaires préférés d'arrivée (puisque les usagers calculent leur horaire de départ en fonction de l'heure d'arrivée souhaitée). Cette proposition théorique a été appliquée en partenariat avec Cofiroute sur le réseau routier de la vallée du Rhône en utilisant le simulateur d'affectation dynamique de trafic du LVMT (le LADTA). Une tarification dynamique a été proposée pour fluidifier le trafic de ce réseau lors des grandes migrations estivales.

4/ Phénomènes de congestion et information dynamique des usagers sur l'état du trafic : le modèle analytique simplifié développé par ERMOD vise à comprendre s'il est intéressant de mettre à disposition des usagers un dispositif d'information dynamique sur l'état du trafic, pour engendrer des modifications d'itinéraire et donc une réduction des congestions récurrentes ou accidentelles. Les bénéfiques sont simulés au niveau désagrégé d'un usager et au niveau collectif de l'ensemble des usagers du réseau. Ces bénéfiques dépendent du taux d'équipement des usagers, de leur volume de déplacements et de leur sensibilité à la congestion. Différents modèles de comportement ont été analysés (« d'égoïste » à « totalement coopératif »). En affectant à chaque classe d'usagers, informés ou non, un type de comportement, on obtient un « motif coopératif » du trafic. Une coopération entre les usagers informés permet d'amener le réseau à l'optimum collectif avec information, plus avantageux que l'optimum collectif sans information. Ainsi l'information dynamique constitue une voie alternative à la tarification pour instaurer l'optimum collectif – à capacité fixée.

En 2008, ERMOD a utilisé ses outils et méthodes à travers plusieurs applications et expertises.

Application du simulateur LADTA de modélisation des déplacements sur le réseau routier francilien

LADTA avait été utilisé avec succès sur le réseau routier de la vallée du Rhône. C'est sur le réseau d'Île-de-France, cent fois plus complexe, que LADTA a simulé l'équilibre dynamique du trafic routier en explicitant les phénomènes dynamiques de congestion (files d'attente). Les données statiques utilisées par

la Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France (DREIF) ont été traitées dynamiquement par le modèle sans qu'on réduise ni la dimension du réseau ni le détail des zones de demande. 1 300 zones, 40 000 sections de réseau ont ainsi été traitées simultanément par une série d'ordinateurs. La complexité d'abondance a été maîtrisée conjointement à celle de sens, inhérente à l'équilibre « offre-demande » en affectation dynamique du trafic sur un réseau.

Prospective tarifaire des déplacements en Île-de-France

Les coûts de déplacement par voyageur et par kilomètre parcouru ont été calculés pour l'Île-de-France pour l'année 2003, en fonction des modes de transport et des liaisons existantes entre Paris, petite et grande couronne. On a distingué les coûts pour un usager et pour la collectivité lesquels comprennent, outre les coûts des opérateurs de transport (recettes déduites), les coûts externes (notamment environnementaux). Pour un usager, le transport en commun (TC) est moins cher en zone centrale jusqu'à un rayon de 13 km, au-delà duquel la voiture est plus avantageuse. Mais pour la collectivité, l'avantage des transports en commun s'étend jusqu'à 18 km environ du centre : cela circonscrit le périmètre dans lequel il conviendrait d'inciter les usagers de la voiture à se reporter sur les transports en commun. Plusieurs scénarios de politique des déplacements ont été prospectés au moyen du simulateur Impact de la RATP. La modulation des tarifs de transports en commun n'a d'effet que sur une faible proportion de leur clientèle. Pour capter davantage de déplacements et spécialement des déplacements domicile-travail, seule semble efficace une réforme profonde de la structure géographique des tarifs TC, couplée à une forte évolution qualitative de l'offre TC en banlieue. Par ailleurs, la tarification de la voiture, au moyen d'un péage urbain plutôt que d'une taxe carbone, pourrait produire des reports importants ; pour l'appliquer aux usagers sans les léser, il conviendrait de leur offrir des contreparties.

Développement du modèle Pirandello

En économie appliquée du logement et du transport, l'équipe intervient en conseil scientifique auprès du Groupe Vinci dans le développement du modèle Pirandello. Pirandello est un modèle de simulation pour l'aide à la décision en planification urbaine : il traite le système de transport et le système des établissements pour les ménages et les entreprises, en supposant que les acteurs microéconomiques choisissent l'emplacement et la surface de leur établissement, conjointement avec leurs conditions de

déplacement. Le modèle concerne l'agglomération parisienne et est en cours de calibrage.

Modélisation du problème de rééquilibrage en vélos des stations Vélib'

Concernant l'optimisation de l'exploitation des systèmes de transport, l'équipe a modélisé le problème du rééquilibrage en vélos des stations Vélib' en l'absence de mouvements d'usagers. Il s'agit de trouver le meilleur équilibre à attendre à la fin de la nuit (4h), lorsque les camions de transfert préparent le *rush* matinal des usagers. L'étude de complexité a été faite, des algorithmes polynomiaux exacts ou approximatifs dans des cas particuliers ont été proposés et un schéma du type *branch-and-bound* a été décrit dans le cas général.

L'adaptation du Modèle d'analyse du transport interrégional pour des scénarios de service en Europe (MATISSE)

Ce modèle agrégé de demande des déplacements, développé par O. Morellet, a permis de mettre en évidence 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 à l'horizon de 2050).

PERSONNELS

Chercheurs (12)

AGUILÉRA Anne – INRETS
 BARJONET Pierre-Emmanuel – INRETS
 BONIN Olivier – MEEDDAT INRETS (arrivée)
 DABLANC Laetitia – INRETS
 GALLEZ Caroline
 LHOSTIS Alain
 MASSOT Marie-hélène - INRETS
 MORELLET Olivier - INRETS
 OLLIVIER TRIGALO Marianne - INRETS
 TERRAL Laurent - INRETS

CDD « trois ans »

BOZZANI-FRANC Sandra - INRETS
 THÉBERT Mariane - INRETS

Enseignants-chercheurs (11)

AGUILÉRA Vincent – École des Ponts ParisTech
 BARON-YELLES Nacima - UPEMLV
 DE CONINCK Frédéric – École des Ponts ParisTech
 GODARD Francis – UPEMLV
 KORSU Emré – UPEMLV
 LATERRASSE Jean – UPEMLV
 LEURENT Fabien - École des Ponts ParisTech
 MEUNIER Frédéric – École des Ponts ParisTech
 STRANSKY Vaclav – Université Paris 12
 WEBER Serge – UPEMLV
 WENGLANSKI Sandrine – UPEMLV

Chercheurs associés (2)

MEUNIER David (MEEDDAT)
 MOTTE Benjamin (THEMA, univ. de Bourgogne)

Chercheurs et enseignants-chercheurs invités (1)

POLESE Mario – Laser INRS Montréal

Post-doctorants (4)

CASTEX Élodie – INRETS (départ août 2008)
 CORALLI Monica – INRETS
 FARAH Mohamed – École des Ponts ParisTech (arrivée mai 2008)
 MOREL-BROCHET Annabelle – École des Ponts ParisTech

Doctorants (29)

AGENAIS Anne-Élise (soutenance début 2008)
 AW Thierno (départ fin 2008)
 AUDIKANA Ander

AUGEREAU Virginie
 BELTON Leslie
 BRETEAU Vincent
 BYRD Andrew (arrivée octobre.2008)
 COMBES François
 CONESA Alexis
 COULOMBEL Nicolas
 DELAHAYE Hélène
 DESCHAMPS Marion (départ été 2008)
 GARCIA CASTELLO Felipe José
 GUILLOT Caroline
 LE NÉCHET Florent
 LEYSENS Thomas
 LI Sheng
 LIU Kaisheng (départ fin 2008)
 NGUYEN Thai-Phu
 OPPENCHAIM Nicolas
 PADEIRO Miguel
 PINTO BALEISAN Carolina (arrivée octobre 2008)
 PRADEL Benjamin
 RITTER Éric
 SAGLIO Antoine
 SAMADZAD Mahdi (arrivée novembre 2008)
 SIMON Gwendal
 TRAN THAN Gilbert
 WAGNER Nicolas

Ingénieur de recherche (1)

CAMBON-GRAU Sophie - UPEMLV

Personnel technique (1)

PROULHAC Laurent - École des Ponts ParisTech

Personnel administratif (1)

VANHOUTTE Sandrine - INRETS

BILAN QUANTITATIF

PRODUCTION DE CONNAISSANCES

PUBLICATIONS

Articles parus dans des revues de rang A¹

AGUILERA A.

“Business travel and mobile workers”. *Transportation Research, Part A*, vol. 42, n°8, pp. 1 109-1 116

AUGEREAU V., CURIEN R., DABLANC L.

« La logistique urbaine, acquis et perspectives ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*

BELTON L.

« Rigidité ou fluidité du concept de frontière ? Le rôle du cadre spatiotemporel du travail ». *Espaces et Sociétés* (sous presse)

DABLANC L.

“Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities”. *Journal of Environmental Law*, n° 2, 22p.
doi:10.1093/jel/eqn005

LATERASSE J.

« Ville et économie : une histoire qui ne fait que commencer ? ». *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n° spécial sur « l'hégémonie urbaine », février 2008

L'HOSTIS A.

“The shrivelled USA : representing time-space in the context of metropolitanisation and the development high speeds”. *Journal of Transport Geography*, July 2008 (accepté pour publication)

FAYARD A., MEUNIER D., QUINET E.

“Motorway provision and management in France: analyses and perspectives”. *Networks and Spatial Economics* (à paraître)

MEUNIER F.

“Discrete splittings of the necklace”. *Mathematics of Operations Research*, 33, pp. 678-688

MEUNIER F.

“A combinatorial proof of a theorem of Freund”. *Journal of Combinatorial Theory, Series A*, 115, pp. 317-325

MEUNIER F.

“Combinatorial Stokes formulae”. *European Journal of Combinatorics*, 29, pp. 286-297

MEUNIER F., SEBÖ A., (2008)

Paint shop, odd cycles and necklace splitting. *Discrete Applied Mathematics* (à paraître)

PADEIRO M.

« Le métro hors les murs ; extension du réseau et occupation du sol en banlieue parisienne ». *Flux* (à paraître)

OLLIVIER-TRIGALO M.

« Politiques de transport : où en sont les régions? Actions, doctrines et institutionnalisation ». *Revue d'économie régionale et urbaine* (à paraître)

PRADEL B.

« Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics ». *Géocarrefour*, vol 82/3

STRANSKY V.

« Vers une métrique de la connexion intermodale : un essai de quantification de la cohérence entre modes de transport complémentaires ». *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°53/2008, pp. 57-90

TERRAL L., SHEARMUR R.

« Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal », *l'espace géographique*

Autres publications

Autres articles parus dans des revues avec comité de lecture

CONESA A.

« Transports et Régions métropolitaines, éléments pour une analyse territoriale et rétrospective ». *Praxis*

¹ Selon classification AERES et INRETS

<http://www.revue-praxis.fr/document.php?id=177>

DELAHAYE H.

« Sociologue en entreprise : réflexions sur la complémentarité des savoirs ». *Sociologies Pratiques*, n°16

DESCHAMPS M.

« Capitalisation immobilière et infrastructures de transport : analyse rétrospective de vingt ans de recherche sur la mesure des effets ». *RTS*, octobre

THEBERT M.

« L'automobilité sur l'agenda des élus périurbains. Quelles politiques de déplacements pour quels projets territoriaux ? ». Desjeux D. (dir.), *Consommations et Sociétés*, numéro thématique *Automobilité et altermobilité : quels changements?* (à paraître)

Articles parus dans des revues sans comité de lecture

BELTON L.

« Nouvelles technologies et modes de vie. aliénation ou hypermodernité ». *Flux*, dirigé par Philippe Moaty

LATERRASSE J.

« Grenelle de l'environnement : quels effets pour l'aménagement urbain ? ». *PCM Le Pont*, février

DELAHAYE H. et JOUFFE Y.

« Un esprit non révélé ». *EspacesTemps.net*

MOREL-BROCHET A.

Recension : M. Lussault, T. Paquot, C. Younès (dir.), *Habiter, le propre de l'humain...* Paris, La Découverte. *Espace temps.net*

PRADEL B.

Recension de Maurice Halbwachs, sociologue retrouvé. *Espace-Temps-net*, Ed. Rue D'Ulm, Marie JAISSON et Christian BAUDELLOT (dir.)

Thèses / HDR (option)

AGENAIS-GUEGUEN A.-E

La tarification des déplacements : évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île-de-France. *Thèse Université Paris-Est*, février, 400 p.

Chapitres d'ouvrage

AUGEREAU V., DABLANC L.

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 (à paraître)

CORALLI M.

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 / Éditions Yves Michel, pp. 117-133

CORALLI M.

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

KORSU E., WENGLANSKI S.

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

MASSOT M.-H., AGUILERA A.

Recompositions urbaines et distance à l'emploi. In : LACOUR C. (dir.), *Étalement urbain et ségrégation socio-spatiale*. Presses universitaires de Bordeaux

MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P.

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

OPPENCHAIM N., POURETTE D.

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

Direction d'ouvrage

DE CONINK F., DEROUBAIX J.-F.

Ville éphémère, ville durable, nouveaux usages, nouveaux pouvoirs, Éditions l'Oeil d'Or, Déc. 2008, 283 p.

ISBN : 978-2-913661-29-5

Communications avec actes

AGUILERA V, LEURENT F.

On large size problems of dynamic network assignment and traffic equilibrium: Computational principles and application to Paris road network. In: *88^e congrès du Transportation Research Board*, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

TRB # 09-1832

<http://hal.archives-ouvertes.fr:80/hal-00348411/fr/>

BELTON L.

The contemporary non-existence of the leisure-work dichotomy : topological considerations of the boundary between work and private life. In: *Forum de l'ISA*, Sept. 2008, Lisbonne (Portugal)

BONSALL P., MEUNIER D.

Analyses of actual cases of motorway toll time modulations and elements concerning the modelling of road congestion's increase. In: *Third International Conference on Funding Transportation Infrastructure*, juin 2008, Paris (France)

CHABCHOUB Y., FRICKER C., MEUNIER F., TIBI, D.

Analysis of an algorithm catching elephants of the internet, Fifth colloquium on Mathematics and Computer Science: Algorithms. In: *Trees, Combinatorics and Probabilities*, Sept. 2008, Blaubeuren, (Germany)

COULOMBEL N., DESCHAMPS M.

Les ménages arbitrent-ils entre budget logement et budget transport ? Une analyse pour la région francilienne, 2^e colloque de l'École Doctorale Ville et Environnement, PUCA : Ville éphémère, ville durable, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France), *Éditions l'Oeil d'Or*, 2008, 283p, pp. 205-218

COMBES F., DE PALMA A.

The Influence of Information Availability on Travel Demand, 88^e congrès du

Transportation Research Board, janvier 2009, Washington D.C. (USA)
TRB # 09-1026

CONESA A.

Transports métropolitains et ségrégation de l'espace par le chemin, vers une prise en compte quantitative de la desserte des réseaux, Colloque Géopoint08, 5 et 6 juin 2008, université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, Avignon (France)

DELAHAYE H.

Le bureau de poste : prisme de l'organisation spatio-temporelle des individus, 2^e colloque de l'École Doctorale Ville et Environnement, PUCA : Ville éphémère, ville durable, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France), Éditions l'Oeil d'Or, 2008, 283 p., pp. 155-168

GALLEZ C.

Enjeux, visions et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Une comparaison franco-suisse. Colloque du CNRS-PIDUD : Nord-Sud : Regards croisés sur le développement urbain durable

GUILLOT C.

Fin des routines ou autres routines ? 2^e colloque de l'École Doctorale Ville et Environnement, PUCA : Ville éphémère, ville durable, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France), Éditions l'Oeil d'Or, 2008, 283 .p, pp. 169-180

JOUFFE Y.

Ancrage et émancipation. Les deux systèmes de ressources symboliques de la mobilité des précaires flexibles. In : *Colloque de l'AISLF : mobilités, identités, altérités*, 13-14 mars 2008, Rennes (France)

LEURENT F., NGUYEN T. P.

Profit individuel et utilité collective d'un équipement d'information dynamique : modélisation probabiliste et analyse économique. Congrès ATEC 2008, Fév. 2008, France, 43 p.

CD Rom édition

<http://www.etcproceedings.org/>

LEURENT F., NGUYEN T.-P.

The value of dynamic information device to the individual user and to the traffic : a probabilistic model with economic analysis, Proceedings of the 2008 European Transport Conference, Oct 2008, Noordveijkerhoot (Pays-Bas)

CD Rom :

<http://www.etcproceedings.org/>

LEURENT F., LIU K.

On Seat Congestion, Passenger Comfort and Route Choice in Urban Transit: a Network Equilibrium Assignment Model with Application to Paris, 88^e congrès du Transportation Research Board, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

TRB # 09-1784

<http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00348513/fr/>

LEURENT F., MEUNIER F.

Optimal network estimation of origin-destination flow from link data, 88^e congrès du Transportation Research Board, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

TRB # 09-1885

<http://hal.archives-ouvertes.fr:80/hal-00348413/fr/>

LEURENT F., NGUYEN T. P.

The value of dynamic information to the individual user and to the traffic: a probabilistic model with economic analysis. Proceedings of the 2008 European Transport Conference, Oct 2008, Noordveijkerhoot, (Pays-Bas) 16 p. CD Rom edition

<http://hal.archives-ouvertes.fr:80/hal-00348522/fr/>

LEURENT F., WAGNER N.

User equilibrium in a bottleneck under multipeak distribution preferred arrival time, 88^e congrès du Transportation Research Board, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

TRB # 09-2704

<http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00348402/fr/>

L'HOSTIS A.

Mesurer l'accessibilité intermodale pour mieux relier l'organisation des réseaux et l'organisation territoriale dans la région urbaine de Lille, Conférence MobilTUM, 7-12 avril 2008, Munich (Allemagne)

MEUNIER D.

An Assessment of Recent Rail Investment Projects: the Effects of Imperfect Competition, Third International Conference on Funding Transportation Infrastructure, juin 2008, Paris (France)

MEUNIER F.

Polytopal complexes: maps, chain complexes and necklaces, Topological and Geometric Graph Theory Conference, mai 2008, Paris (France)

MEUNIER F., CHABCHOUB Y., FRICKER C., TIBI D.

Analysis of an algorithm catching elephants on the internet, Proceedings of the Fifth Colloquium on Mathematics and Computer Science: Algorithms, Trees, Combinatorics and Probabilities, Sept. 2008, Blaubeuren (Germany)

MOREL-BROCHET A.

Ancrages et mobilités : un couple révélateur des identités habitantes. Une approche biographique par les sensibilités, Colloque de l'AILSF : mobilités, identités, altérités, 13-14 mars 2008, Rennes (France)

PILLOT J.-M., CHEVREUIL M., LATERRASSE J., SIMONOT P.-Y.

Galileo-based Road network Operations & Charging-Projet Impact, SpaceShow 2008, Toulouse (France)

PRADEL B.

L'urbanisme temporaire : stimuler le social pour agir sur l'espace, 2^e colloque de l'École Doctorale Ville et Environnement, PUCA : Ville éphémère, ville durable, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne, France, Editions l'Oeil d'Or, 2008, 283p, pp.247-260

SIMON G.

Jeux d'images. Aspects symboliques de la mise en valeur du tourisme à Paris, 2^e colloque de l'École Doctorale Ville et Environnement, PUCA : Ville éphémère, ville durable, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France), Éditions l'Oeil d'Or, 2008, 283p, pp. 261-272

Contrats de recherche académique obtenus et terminés**Région Île-de-France – Programme R2DS, réseau francilien de recherche pour le développement soutenable**

Projet TADEL : transports, accessibilités et développement économique local

Institut Carnot VITRES

45 000 € HT

Projet Accessibilités métropolitaines et développement soutenable : quelles variables d'actions ?

ANR Concepts et Systèmes et Outils pour la Sécurité Globale 2008 (CSOSG)

14 6303 € HT

Projet Modélisation psychologique et prédiction des comportements individuels et collectifs dans les catastrophes urbaines (MOCA)

ESPON 2013 - fonds structurels européens

FOCI : future organisation of cities
83 000 € HT

ANIMATION DE REVUES

OLLIVIER TRIGALO M.

Corédactrice en chef de la revue *Flux*

ANIMATION DE RÉSEAUX SCIENTIFIQUES

AGUILERA V.

Coanimateur du séminaire de modélisation des transports
Université Paris-Est

LEURENT F.

Animateur du *Cluster Transport* de ParisTech et participation, à ce titre, au groupement de recherche « Mobilités » du réseau européen *Idea League*

L'HOSTIS A.

Animateur de la plate forme intégratrice Territoires locaux, aménagement de l'espace et organisation des réseaux de transports et de mobilité (PFI-INRETS)

CONGRÈS, COLLOQUES ET CONFÉRENCES

Participation orale (communication sans actes à un congrès colloque ou conférence)

AGUILERA A., LETHIAIS V.

Les relations de coopération inter entreprises: TIC versus face à face. *In : Colloque annuel de l'ASRDLF*, août-septembre 2008, Rimouski (Canada)

AGUILERA A., MIGNOT D., BLOY D., CAUBEL D., MADRE J.-L.

Mobilités, formes urbaines et ségrégation. *In : Colloque annuel de l'ASRDLF*, août-septembre 2008, Rimouski (Canada)

BELTON L.

The Contemporary Non-Existence of the Leisure-Work Dichotomy: Topological Considerations of the Boundary Between

Work and Private Life. *In : Forum de l'ISA*, septembre 2008, Barcelone (Espagne)

DELAHAYE H.

Le bureau de poste : prisme de l'organisation spatiotemporelle des individus. *In : Ville éphémère, ville durable, 2^e colloque de l'école doctorale Ville et Environnement*, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France)

DELAHAYE H.

Mobilisation des outils sociaux dans la construction des organisations temporelles de la « conduite de la vie quotidienne. *In : XVIII^e congrès de l'Association internationale des sociologues de langue française*, juillet 2008, Istanbul (Turquie)

GALLEZ C.

Recomposition intercommunale et enjeux des politiques de transports en milieu urbain. *In : Politiques de transports, prospective et outils, Colloque bilan du GO11 du PREDIT, MEEDDAT*, 28-29 janvier 2008, Paris (France)

GUILLOT C.

Fin des routines ou autres routines ? *In : Ville éphémère, ville durable, 2^e colloque de l'école doctorale Ville et Environnement*, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France)

GUILLOT C.

Les routines du quotidien. De nouvelles formes d'organisation des programmes d'activités. *In : XVIII^e congrès de l'Association internationale des sociologues de langue française*, juillet 2008, Istanbul (Turquie)

JOUFFE Y.

Ancrage et émancipation. Les deux systèmes de ressources symboliques de la mobilité des précaires flexibles. *In : Mobilités, identités, altérités, Colloque de l'ASLIF*, 13-14 mars 2008, Rennes (France)

KORSU E., WENGLANSKI S.

Distance physique, proximité sociale et inégalités devant le chômage. *In : Justice et injustice spatiales, Conférence internationale*, Université Paris X, 13-15 mars 2008, Nanterre (France)

LATERASSE J.

Peut-on concevoir une ville pour les personnes à mobilité réduite ? *In : Patrimoine et Handicaps*, février 2008, Paris (France)

LATERASSE J.

Prospective de la mobilité à l'horizon 2050. In : *Colloque Tourisme durable et patrimoine urbain*, Université européenne, juin 2008, Marne-la-Vallée (France)

MASSOT M.-H.

Formes urbaines et mobilités : les termes raisonnés du débat. In : *La ville post-carbone, mythe ou réalité ? Séminaire de l'OIRP. n°87*, 20 mars 2008

MASSOT M.-H.

Mobilités et Modes de vie Métropolitains : les tensions pour les actifs dans le cadre du développement durable. In : *Mégapoles : Transport et mobilités, confrontations, Colloque international*, 9 Avril 2008, Paris, (France)

MASSOT M.-H.

Mobilité autonome et dépendance à la voiture des adolescents franciliens. In : *Assises de la sécurité routière, Colloque du Groupe GEMA*, 2 avril, Paris (France)

MASSOT M.-H.

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)*, 7 mai, Québec, (Canada)

MASSOT M.-H.

Les leçons de l'expérience Praxitèle. In : *Regards croisés sur l'offre de véhicules en libre service, Journée d'ATEC-ITS France*, 17 octobre 2008, Versailles (France)

MASSOT M.-H.

Localisation des ménages et mobilités associées. In : *Mobilités et aménagement du territoire, Journées d'étude prospective organisées par Futuribles International*, 11 et 12 décembre, Paris (France)

MASSOT M.-H., PROULHAC L.

Mobilités et modes de vie des actifs de la métropole francilienne : 20 ans d'évolution du quotidien. In : *Colloque annuel de l'ASRDLF*, août et septembre 2008, Rimouski (Canada)

MEUNIER, F

Polytopal complexes : chains, maps and... necklaces. In : *Topological and Geometric Graph Theory, TGGT 08 Conference*, Mai 2008, Paris (France)

MOTTE B., MASSOT M.-H.

Échapper à la dépendance automobile et à la relégation dans les espaces périurbains franciliens. In : *colloque annuel de l'ASRDLF, Rimouski*, août-septembre 2008

MOREL-BROCHET A.

Ancrages et mobilités : un couple révélateur des identités habitantes. Une approche biographique par les sensibilités. In : *Mobilités, identités, altérités, Colloque*, (Rennes), MSFS, 13-14 mars 2008

OLLIVIER-TRIGALO M.

Où en sont les régions en matière de politique de transports régionales et durables ? In : *Politiques de transports, prospective et outils, Colloque bilan du GO11 du PREDIT, MEEDDAT*, 28-29 janvier 2008, Paris (France)

PRADEL B.

L'urbanisme temporaire : stimuler le social pour agir sur l'espace ». In : *Ville éphémère, ville durable, 2^e colloque de l'école doctorale Ville et Environnement*, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France)

Organisation de colloques**AGUILERA V.**

Modélisation des transports, Séminaire trimestriel, Université Paris-Est, octobre 2008, Marne-la-Vallée (France)

De CONINCK F.

Ville éphémère, ville durable, 2^e colloque de l'école doctorale Ville et Environnement, 18 janvier 2008, Champs-sur-Marne (France)

De CONINCK F., MASSOT M.-H.

La nouvelle question spatiale, ségrégation urbaine et accès à l'emploi, organisation conjointe du Colloque avec le Centre Études sur l'emploi, l'université d'Évry, l'IFU, l'ERMES Paris 2, 15 et 16 septembre 2008, Marne-la-Vallée (France)

L'HOSTIS A.

Les territoires locaux, l'aménagement de l'espace et l'organisation des réseaux de transports et de mobilité, Réseau de recherche de l'INRETS, 28 et 29 novembre, Aix-en-Provence (France)

MEUNIER F.

Recherche Opérationnelle, Séminaire international, École des Ponts ParisTech, 12 octobre, Marne-la-Vallée (France)

MASSOT M.-H.

Mégapoles : transport et mobilités, confrontations, Colloque international, 9 avril 2008, Paris (France)

MOREL-BROCHET A.

Modes d'habiter : ateliers dynamiques et pratiques résidentielles de l'urbain au rural. Responsable et animatrice du séminaire avec N. ORTAR dans le cadre du programme *Habiter en périurbain* du GIS socio économie de l'habitat, 2006 à 2009

Affiches scientifiques**AGUILERA A., MASSOT M.-H., PROULHAC L.**

Exploring the relationships between work and travel behaviour on weekdays, Paris Region, Poster pour la conférence annuelle du TRB, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

AGUILERA V.

On large size problems of dynamic network assignment and traffic equilibrium, Poster pour la conférence annuelle du TRB, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

COMBES F.

The Influence of Information Availability on Travel Demand, Poster pour la conférence annuelle du TRB, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

MASSOT M.-H.

Ville, Réseaux, Mobilités Durables au XX^e siècle, Poster pour l'exposition de la semaine du développement durable à l'École des Ponts ParisTech, sous l'égide du réseau scientifique et technique du MEEDDAT et du ministère de la recherche, avril 2008, Marne-la-Vallée (France)

MASSOT M.-H.

Les mobilités liées au travail, Fiche scientifique pour le congrès du PREDIT, 3 mai 2008

MASSOT M.-H.

La ville cohérente, Fiche scientifique pour le congrès du PREDIT, 3 mai 2008

WAGNER N., LEURENT F.

User equilibrium in a bottleneck under multipeak distribution preferred arrival time, Poster pour la conférence annuelle du TRB, janvier 2009, Washington D.C (USA)

MEUNIER F. LEURENT F.

Optimal network estimation of origin-destination flow from link data, Poster pour la conférence annuelle du TRB, janvier 2009, Washington D.C. (USA)

ACTIVITÉS DE FORMATION**ACTIVITÉS D'ENCADREMENT****Thèses en cours****Équipe 1 Mobilité et métropolisation****SIMON G.**

Naviguer dans la ville, les mobilités touristiques à Paris
UPEMLV CIFRE-RATP
F. GODARD et M.-H.-MASSOT

DELAHAYE H.

Transformation des modes de vie et transformation des guichets postaux
UPEMLV (CIFRE La Poste)
F. De CONINCK

BELTON L.

Modes de vie et mobilités dans le travail
UPEMLV (allocation couplée)
F. De CONINCK

PADEIRO M.

Analyse des relations infrastructures de transport / évolution du tissu urbain : le cas du réseau métropolitain dans la zone dense de l'agglomération parisienne.
UPEMLV (INRETS)
F. GODARD et M.-H. MASSOT

PRADEL B.

L'urbanisme temporaire : représentations sociales, usages collectifs et enjeux urbanistiques des nouveaux espaces-temps événementiels
UPEMLV (allocation MENSUR)
GODARD F. et M.-H. MASSOT

DESCHAMPS M.

Accessibilité à l'emploi et formation des prix immobiliers en région Île-de-France (arrêt de la thèse suite à embauche – juin 2008)
UPEMLV (INRETS)
M.-H. MASSOT

GUILLOT C.

Les nouvelles formes d'orchestration des différentes sphères de la vie quotidienne ; nouveaux usages des outils et services de communication
UPEMLV (allocation MENSUR)
F. De CONINCK

OPPENCHAIM N.

Les mobilités urbaines des jeunes des zones sensibles
UPEMLV (allocation couplée)
F. GODARD et M.-H. MASSOT

BYRD A.

Existe-t-il une forme urbaine économe en déplacements ?
UPE (INRETS)
M.-H. MASSOT

PINTO C.

De la mobilité internationale à la mobilité sociale : trajectoire des étudiants étrangers au seuil de la vie active
UPE
F. De CONINCK

Équipe 2 Agencements des espaces et politiques de mobilité

TRAN THANH G.

Évaluation économique et environnementale des espaces logistiques urbains : le cas de la ville de Toulouse (financement ADEME et Ville de Toulouse)
École des Ponts ParisTech
J. LATERRASSE et L. DABLANC

AUGEREAU-CHIRON V.

Transport de marchandises en ville : quel rôle pour un opérateur de transport public ?
UPEMLV (CIFRE-RATP)
J. LATERRASSE et L. DABLANC

CONESA A.

Analyse multi-échelles du système de transport collectif dans les régions métropolitaines : vers une structuration territoriale des réseaux en (financement région Nord-Pas de Calais et INRETS)
Université Lille 1
D. PARIS et A. L'HOSTIS

RITTER E.

Les conventions SNCF-Régions face au défi des nouveaux règlements européens sur les obligations de service public
UPEMLV (SNCF)
J. LATERRASSE

AUDIKANA A.

Politologie de la mobilité spatiale : le projet de grande vitesse ferroviaire "y basque"
École des Ponts ParisTech (allocation province Basque)
M. OLLIVIER TRIGALO et A. FAURE (pacte-CNRS)

LEYSSENS T.

Reconfiguration des réseaux et processus métropolitain : les enjeux des friches ferroviaires pour le renouvellement urbain.
Université de Lille 1 (INRETS)
P. MENERAULT et A. L'HOSTIS

Équipe 3 Économie des réseaux et modélisation offre demande

AW T.

Analyse des interactions transport - aménagement de l'espace : le cas de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée
École des Ponts ParisTech (INRETS)
J. LATERRASSE et F. LEURENT

GARCIA CASTELLO F.-J.

Modélisation désagrégée du choix de mode et de destination pour les voyageurs en milieu urbain
École des Ponts ParisTech (CIFRE-RATP)
F. LEURENT

LIU K.

Modélisation du choix d'itinéraire multi-modal en transport urbain de voyageurs.
École des Ponts ParisTech (Région Île-de-France)
F. LEURENT

COMBES F.

Choix du type d'envoi en transport urbain de fret : de l'analyse micro-économique à la simulation opérationnelle
École des Ponts ParisTech (ingénieur fonctionnaire du Corps des Ponts)
F. LEURENT

COULOMBEL N.

Modélisation des marchés économiques sur un territoire
École des Ponts ParisTech (ingénieur fonctionnaire du Corps des Ponts)
F. LEURENT

NGUYEN T. P.

Conception et application d'un modèle d'information routière
École des Ponts ParisTech (allocation de l'École des Ponts ParisTech)
F. LEURENT

BRETEAU V.

Analyse microéconomique de la congestion de l'espace urbain

École des Ponts ParisTech (ingénieur fonctionnaire du Corps des Ponts)

F. LEURENT

LE NECHET F.

Corrélations entre infrastructures de transport et formes urbaines à l'échelle métropolitaine

École des Ponts ParisTech (allocation de l'École Polytechnique)

J. LATERRASSE et SANDERS

LI S.

Planning and Design of Urban Transit Network

École des ponts (allocation MAE et École des Ponts ParisTech)

F. LEURENT

SAGLIO A.

Durabilité sociale, économique et environnementale des dynamiques urbaines

École des Ponts ParisTech (allocation Île-de-France)

J. LATERRASSE et J.-C. HOURCADE

SAMADZAD M.

Économétrie du choix modal en transport urbain pour les résidents franciliens

Université Paris-Est (INRETS)

F. LEURENT

WAGNER N.

Propriétés mathématiques et applications économiques : de l'équilibre dynamique du trafic routier

École des Ponts ParisTech (ingénieur fonctionnaire du Corps des Ponts)

F. LEURENT

Thèse de l'université de technologie de Compiègne

SALAÜN M.

Le métier de facteur à l'épreuve des nouvelles organisations du travail à la Poste
Thèse de sociologie, université Paris-Est soutenue le 11 juin 2008.

LATERRASSE Jean

BERGEL-HAYAT Ruth

La prise en compte de variables explicatives dans les modèles de séries temporelles : application à la demande de transport et au risque routier

Thèse de mathématiques, université Paris-Est, soutenue le 25 Juin 2008

BOCAJERO J.-P.

Évaluation économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité : les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago

Thèse de l'Université Paris-Est soutenue le 27 novembre 2008

MASSOT M.-H.

MATHON S.

Le stationnement résidentiel Le stationnement résidentiel sur l'espace public : états des lieux, problèmes et perspectives. Une application à l'agglomération lilloise

Thèse de l'Institut d'urbanisme de Paris, université Paris 12 Val-de-Marne soutenue à Créteil le 17 septembre 2008

BOCAJERO J.-P.

Évaluation économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité : les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago

Thèse de l'Université Paris-Est soutenue le 27 novembre 2008.

Participation à des jurys de thèse (hors LVMT)

AGUILERA A.

BOUZOUINA L.

Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines

Thèse de sciences économiques, mention économie des transports

Université de Lyon 2

De CONINCK F.

COLMELLERE C.

Quand les concepteurs anticipent l'organisation pour maîtriser les risques : deux projets de modifications d'installations sur deux sites classés SEVESO 2

Thèses soutenues au LVMT

GUEGUEN AGENAIS A.-E.

Les politiques tarifaires au regard des enjeux du transfert modal : évolution de scénarios d'évolution pour la région Île-de-France, 400 pages

Directeur de thèse : J. LATERRASSE

Thèse de l'université Paris-Est, février 2008

Rapports de stage scientifique

Master 1

CERQUEIRA Julien

Conception d'une interface graphique pour l'interprétation des résultats d'affectations dynamiques de trafic
Master 1 et mémoire d'ingénieur IMAC, université Paris-Est Marne-la-Vallée
Encadrant : AGUILÉRA V.

WISSEM M., REZZOUG R.

Développement d'une application de collecte d'horaires sur internet
Master 1 Informatique, université de Lille
Encadrant : L'HOSTIS A.

Master 2 Cité mobilité (CIMO) –UPE

BYRD A.

Prospective de la mobilité - modèle MATISSE
Master 2 CIMO
Encadrant : LATERRASSE J.

DANG

Application de la directive « eurovignette », Fédération nationale des travaux publics
Master 2 CIMO
Encadrant : LATERRASSE J.

HO T.C.

Berlin, Londres, Madrid, Paris : quelles politiques de mobilité pour quelle capitale ?
Master 2 CIMO
Encadrant : LATERRASSE J.

NGUYEN H.T.

Projet de développement urbain à Hanoi
EGIS mobilité
Master 2 CIMO
Encadrant : LATERRASSE J.

RAKOTONARIVO D.

Le desserrement logistique: analyse centrographique des délocalisations de terminaux de messagerie en Île-de-France depuis 30 ans
Master 2 CIMO
Encadrant : DABLANC L.

SAMADZAD Mahdi

Modélisation désagrégée du choix modal des voyageurs en Île-de-France
Master 2 CIMO
Encadrant : LEURENT F.

Master 2 Ville et projet, univ. de Lille 1

CAPELLE Geoffrey

Quelles solutions de transport durable à la périurbanisation ?

Master 2 Ville et Projets mention RESAD
Encadrant : L'HOSTIS A.

CASSETTE Pauline

Foncier et déplacements dans la métropole lilloise
Master 2 Ville et Projets mention RESAD
Encadrant : L'HOSTIS A.

MBAERT Frédéric

Cadencement du TER en Nord-Pas-de-Calais
Master 2 Ville et Projets mention RESAD
Encadrant : L'HOSTIS A.

Master of science TRADD (PFR)

KABORE P.

Définition d'un plan de déplacement entreprise pour les sites franciliens de Renault SA
Master TRADD
Encadrant : THEBERT M.

ZELEZNY R.

Pôles d'échanges en tant qu'outil d'urbanisme orienté vers le rail : état des lieux et évolution récente en France
Master TRADD
Encadrant : STRANSKY V.

Master of science MISE

PUPIN S.

Évolution de la réglementation transport au sein des activités du déchet, bouleversement culturel & accompagnement nécessaire
Master MISE
Encadrant : DABLANC L.

Cursus d'ingénieur de l'École des Ponts ParisTech ou de l'ENTPE

Stages scientifiques de 1^{re} année

BENCHIMOL M., CHAPPERT B. DE LA TAILLE A., ROBINET L.

Vélib', retour d'expérience
Stages scientifiques de 1^{re} année
Encadrant : MEUNIER F.

EL HOUDA R. et COLIN I.

Les autorités organisatrices de proximité en région Île-de-France - Bilan et enjeux
Stages scientifiques 1^{re} année
Encadrant : GALLEZ C. et THÉBERT M.

HIRTH C. et COMBEUIL A.

Sociologie des modes de vie. Les outils de gestion (Palm Pilot, Agenda papier, téléphone portable...)
Stages scientifiques 1^{re} année
Encadrant : DE CONINCK F.

Projet d'ingénieur en laboratoire (PIL)

BRODARD G.

Affectation dynamique du trafic sur un réseau de transport : application à l'Île-de-France
Projet d'Ingénieur en laboratoire
École des Ponts-ParisTech
Encadrant : AGUILERA V.

HOFLEITNER A.

Affectation statique du trafic
Projet d'ingénieur en laboratoire
École des Ponts-ParisTech
Encadrant : AGUILERA V.

Projet libre d'ingénieur (PLI)

VALENTE V.

Estimation de matrices OD par analyse de données de téléphonie mobile
Projet libre d'élève ingénieur, département VET, École des Ponts-ParisTech
Encadrant : AGUILERA V.

VIANEY S.

Approximation sous contrainte de fonctions de coût de parcours dans un réseau de transport
Projet libre d'élève-ingénieur, département VET, École des Ponts ParisTech
Encadrant : AGUILERA V.

Projet de fin d'études École des Ponts ParisTech et ENTPE

BRETIN T.

A low cost approach for the estimation of dynamic origin-destination matrices
Master of Science of Imperial College, University of London
Encadrant : AGUILERA V.

MIRALPEIX M.

Transférabilité du projet Bahn Ville (un urbanisme tourné vers le rail) à la région Urbaine de Barcelone
Double diplôme École des Ponts ParisTech et Caminos Barcelona
Encadrant : STRANSKY V.

PELATA J.

Polycentrism and Commuting Patterns. A Sustainability Assessment of Manchester and Lille Urban Structures
Master of science Transport planning and management University of Manchester / Westminster et Travail de fin d'études de l'ENTPE

Encadrants : AGUILERA A. et MASSOT M.-H.

PERRIN J.-F.

Modélisation des flux maritimes intercontinentaux de conteneurs
Projet de fin d'études d'ingénieur de l'École des Ponts ParisTech
Encadrant : LEURENT F.

RAJAH A.

Prévision des impacts sur le trafic de la maintenance des tunnels autoroutiers - Master CIMO et projet de fin d'études d'ingénieur de l'École Spéciale des Travaux Publics
Encadrant : LEURENT F.

Mastère d'Action publique (MAP)

ZELICOURT S.

Mission du master action publique, Problématique ferroviaire du Nord Isère et pays viennois
Encadrant : LEURENT F.

ACTIVITÉS D'ENSEIGNEMENT

Cours

**Licence de sociologie
UPEMLV**

Introduction à la sociologie
WENGLANSKI S.

Méthodes d'enquête quantitative
KORSU E.
BELTON L.

Analyse statistique en sociologie
KORSU E.

Sources et méthodes en sciences sociales
OPPENCHAIM N.
WENGLANSKI S.

Sociologie de la stratification
OPPENCHAIM N.

Sociologie de la modernité
OPPENCHAIM N.

Sociologie du XIX^e siècle

PRADEL B.

Sociologie du XX^e siècle

PRADEL B.

Cours de Préparation au CAPES et à l'agrégation

WEBER S. et BARON YELLES N.

Sociologie urbaineKORSU E.
WENGLENSKI S.
PRADEL B.**Licence de géographie
UPEMLV**

Introduction à la géographie

BARON-YELLES N.

Géographie économique et des transports (LH16)

BARON-YELLES N.

Cours divers

WEBER S.

**Licence (L3)
École supérieure des transports, Paris**

Méthodes statistiques appliquées aux transports

STRANSKY V.

**Licence professionnelle (L3) de l'Institut
management transport logistique (IMTL)
Université Paris 12-Val-de-Marne**

Statistique descriptive et recherche opérationnelle

STRANSKY V.

**Master Histoire
UPEMLV**

Cartographie

BARON-YELLES N.

Fonction publique

BARON-YELLES N.

**Master Cité Mobilité (CIMO) – 1^{ère} année
Responsable : N.BARON-YELLES
UPEMLV**

Cours : Différenciations sociales de l'espace

KORSU E.

Géographie urbaine et économique

BARON-YELLES N.

Logement social

BARON-YELLES N.

Introduction à l'analyse systémique et méthodes quantitatives

LATERRASSE J., STRANSKY V.

Nouvelles technologies et utilisation rationnelle de l'énergie

LATERRASSE J.

Sociologie et anthropologie urbaines, territoires de l'échange

WENGLENSKI S.

**Master Cité Mobilité (CIMO), 2^{ème} année,
spécialité Transport****École des Ponts Paristech et UPEMLV**

Responsable de la spécialité : LATERRASSE J.

Organisation et management des transports collectifs (coordinatrice)

AGENAIS A.-E.

Transport et Aménagement

LATERRASSE J.

Séminaire : Méthodes (2 semestres)

LATERRASSE J.

Modélisation de la demande en transport

LEURENT F.

Atelier / débat : SIG et transport

L'HOSTIS A.

Représentations et la régulation de la mobilité

MASSOT M.-H.

Cours et Séminaire sur la démarche de recherche

MASSOT M.-H.

Transports en Europe

STRANSKY V.

**Master Cité Mobilité (CIMO), 2^e année,
spécialité Modes de vie, lieux urbains et services
École des Ponts et UPEMLV**

Responsable de la spécialité : De CONINCK F.

Espace-temps des modes de vie et services ; lien social et lieux urbains

De CONINCK F.
MASSOT M.-H.

Action publique, institutions, territoires

BARON-YELLES N.

**Master Urbanisme et Territoires
1^{re} année
Université Paris 12-Val-de-Marne**

Introduction à l'outil statistique

STRANSKY V.

Méthodes statistiques appliquées

STRANSKY V.

**Master Conduire et évaluer les politiques publiques
Université Paris 13**

Politique des transports

THEBERT M.

**Master GSTEIP (Géomarketing), 1^{ère} année
Université Paris 12-Val-de-Marne**

Géographie de l'entreprise

TERRAL L.

**Master Ville et Projets
Université de Lille 1**

Mesure des performances territoriales des réseaux de transport

L'HOSTIS A.

Transport et aménagement dans les villes et régions urbaines

L'HOSTIS A.

**Master Fondation Renault Transport et développement durable (PFR)
École des Ponts ParisTech**

Transport et aménagement

LATERRASSE J.

Modélisation de la demande

LEURENT F.

Espaces et modes de vie

MASSOT M.-H.

**Master d'action publique (MAP)
École des Ponts ParisTech**

Encadrement d'un GAP (projets d'élèves de l'École des Ponts ParisTech)

MASSOT M.-H.

**Master of science Management des Systèmes d'information et applications géographiques (MSIAG)
École des Ponts ParisTech**

Responsable pédagogique : AGUILERA V.

Système d'information

AGUILERA V.

**Mastère spécialisé Aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine (AMUR)
École des Ponts ParisTech**

Espaces urbains et pratiques sociales

WENGLENSKI S.

Modes de vie, ville, mobilité

WENGLENSKI S.

**Mastère spécialisé transports ferroviaires et guidés (TFG)
École des Ponts ParisTech**

Approche systémique et management de projet

LATERRASSE J.

Etudes de trafic et analyse de la demande

LEURENT F.

**Cursus d'ingénieur de l'École des Ponts ParisTech
Département ville, environnement, transport (VET)**

Ingénierie des systèmes de Transport : méthodes et notions de base

LATERRASSE J.

Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux

COULOMBEL N.

COMBES F.

BRETEAU V.

Transport et usages du sol en milieux urbain et régional (cours et TD)

COULOMBEL N. (responsable de module)

COMBES F.

BRETEAU V.

Modélisation de la demande en transport
LEURENT F.

Transport urbain et interurbain
LEURENT F.

Méthodes d'analyse des systèmes territoriaux
LEURENT F.

Département management et génie industriel (MGI) École des Ponts ParisTech

Recherche opérationnelle
MEUNIER F.

Cursus ingénieur de l'École Polytechnique Majeure de mathématique École Polytechnique

Recherche opérationnelle : aspects mathématiques et applications (TD)
MEUNIER F.

École doctorale Ville et Environnement
Responsable : De CONINCK F.

Ville, crise et crash
BARON-YELLES N.

Formation continue

Interventions auprès des cadres de Peugeot SA « avenir de la mobilité »
De CONINCK F.

Interventions auprès de professionnels de l'aménagement (Agence urbanisme de Toulouse et DRE de Strasbourg)
AGUILERA A.

Formation continue des cadres du MEEDAAT (20h)
MASSOT M.-H.

PARTENARIATS INDUSTRIELS

RAPPORT DE CONTRATS

ICF La Sablière

BARON-YELLES N. *et alii*
Diagnostic socio-spatial d'une résidence de la société ICF La Sablière. Rapport intermédiaire, décembre 2008
12 000 € HT

FIA foundation – Fondation de la Fédération Internationale Automobile

MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P., PROULHAC L.
Links between daily travel times and lifestyles for active people. Rapport final
35 000 euros HT

Renault S.A.

MASSOT M.-H.
Acceptabilité par les ménages de la motorisation électrique dans leurs mobilités. Note préparatoire au montage d'un projet ANR.
10 000,00 euros HT

SNCF

DÉLAHAYE H., SALAÜN M., De CONINCK F.
Étude monographique du processus de décision opérationnel dans la SNCF. Rapports intermédiaires (mai et décembre 2008)
37 300 euros HT

PARTENAIRES CIFRE

RATP

GUEGUEN AGENAIS A.-É., thèse de doctorat soutenue en février 2008

SOUTIEN AUX POLITIQUES PUBLIQUES

RAPPORT DE CONTRATS

ANR – Programme : PREDIT, transports intelligents

FARAH M. et LATERRASSE J.

Les apports de Galiléo à la gestion du trafic et aux chaînes logistiques.
Rapport intermédiaire du contrat
GARON*OC IMPACT
73140 € HT

CNRS- 6t programme PIDUD

(Gestion : bureau d'études 6t)
GALLEZ C., THEBERT M., GUERRINHA Ch., KAUFMANN V., MAKSIM H.
Mythe et réalités de la cohérence urbanisme-transports. Comparaison de trajectoires urbaines en Suisse et en France. Rapport de convention CNRS-6t, mai 2008, 145 p

DGMT, MEEDDAT

LEURENT F.

Analyse du coût social marginal de la congestion routière, actualisation du rapport Hauteux et développements méthodologiques. Rapport intermédiaire, octobre 2008, 29 p. + annexes
18 000 € HT

DGUHC-CERTU

CASTEX E, MOTTE B., MASSOT M.-H.
Regard sur les bassins de vie d'Île-de-France et les mobilités récurrentes des périurbains francilien. Rapport intermédiaire, août 2008
7 900 euros HT

PREDIT 3 GO 2

THEBERT M.
Projet OPTISUR : Optimisation de la surveillance et du contrôle du stationnement. Rapport intermédiaire, novembre 2008
9 900 € HT

PREDIT GO1 / ADEME

KORSU E., MASSOT M.-H. ORFEUIL J.-P.
Ville cohérente : débat entre ville compacte et étalée. Rapport intermédiaire, 2008
40 000 euros HT

PUCA-LA POSTE

ROUSSET-DESCHAMPS M., TERRAL L., THIARD P.
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.
46 000 euros HT (gestion : université Paris 12)

Région Rhône-Alpes, DRAST, DDE de la Loire, EPORA, EPASE, SNCF

L'HOSTIS A. et BOZZANI-FRANC S.
(coordinateurs scientifiques)

Favoriser le développement d'un urbanisme orienté vers le rail, rapport intermédiaire du projet Bahn Ville, septembre 2008
425 000 euros HT

DÉBAT ET EXPERTISE PUBLIQUE

EXPERTISES SCIENTIFIQUES

Évaluations de réponses à appels à projets de recherche 2008 - Mairie de Paris (2)

MASSOT M.-H.

Expertises ANR Villes Durables (2)

MASSOT M.-H.

Expertises pour le GIS R2DS (2)

MASSOT M.-H.

Jury du prix 2008 du magazine *La Recherche*

MASSOT M.-H.

Jury du prix de thèse, 2008, Aydalot

MASSOT M.-H.

Évaluations de travaux de recherche pour le groupe 1 du PREDIT 3 (5 évaluations)

AGUILERA A. et MASSOT M.-H.

Coprésident du comité d'évaluation ANR villes durables

LATERRASSE J.

Expertises ANR et ANR T

LATERRASSE J.

Expertises pour le GIS R2DS – responsable du programme R2DS « ville durable »

LATERRASSE J.

Évaluations AERES de laboratoires et masters

BARON- YELLES N.

Expertises et membre du conseil scientifique Charte PNR

BARON- YELLES N.

Membre du CTHS Comité des travaux historiques et scientifiques, Section géographie environnement

BARON- YELLES N.

Membre de la Société de Géographie

BARON- YELLES N.

Membre du Conseil national français de géographie et du cercle de l'aménagement du territoire

BARON- YELLES N.

Membre du conseil scientifique du programme LITEAU du ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire

BARON- YELLES N.

Membre du comité de rédaction de la revue Territoire en mouvement

BARON- YELLES N.

PARTICIPATION À DES DÉBATS

AGUILERA A.

Lieux d'habitat et d'implantation des activités économiques. Des évolutions qui interrogent l'aménagement des métropoles. Intervention aux ateliers de l'agence d'urbanisme de Toulouse aire urbaine, 21 septembre 2008

BARON YELLES N.

Le retour du tramway. Soirée-débat grand public sur la recherche organisée par la Ville de Lisses 20 novembre 2008

LATERASSE J.

Le renouveau du tramway, Conférences de la revue *La Recherche*, Musée des Arts et Métiers, février 2008

MASSOT M.-H.

Mobilité autonome et dépendance à la voiture des adolescents. Conférence débat Les Échos, 11 octobre 2008

Ollivier Trigalo M.

Conférence sur la politique régionale de transport. *Salon des énergies renouvelables « Energaïa »*, Montpellier, décembre 2008

WEBER S.

Objectifs du millénaire 2015, intervention sur « les politiques migratoires en Europe ». Conférence ONU, programme Millenia, Liège (Belgique)

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ADEME

Agence pour la Défense de l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie

AIPCR

Association mondiale de la route

AISLF

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

CERTU

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

CIFRE

Convention Industrielle de Formation par la REcherche

CIMO

CIté et MObilité (master)

CRETEIL

Centre de recherche sur l'espace, les transports, l'environnement et les institutions locales

DATAR

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

DEST

Département Économie et Sociologie des Transports

DIACT

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

DRAST

Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques

DREIF

Direction régionale de l'équipement en Île-de-France

EDVE

Ecole doctorale ville et environnement

EST

Ecole supérieure des transports

EU

European Union

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

GRRT

Groupement de Recherche sur les Réseaux de Transport

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 Ville en Mouvement

LabUrba

Laboratoire de l'IUP, université Paris 12 Val-de-Marne. Remplace le laboratoire CRETEIL

LADYSS

LABoratoire DYnamiques Sociales et recomposition des espaces (CNRS – université Paris I)

LATTS

Laboratoire Techniques Territoires et Sociétés

LTE

Laboratoire Transports et Environnement

LVMT

Laboratoire Ville mobilité transport

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

MAP

Master d'Action Publique

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

PACA

Provence-Alpes-Côte d'Azur

PCRD

Programme Cadre de Recherche-Développement

PFI

Plate-forme Intégratrice (réseau de recherche INRETS)

PIDUD

Programme Interdisciplinaire Développement Urbain Durable

PREDIT

PRogramme national de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres

PSE

Paris School of Economics

PUCA

Plan Urbanisme Construction Architecture

R2D2

Réseau francilien de recherche sur le développement durable

RATP

Régie Autonome des Transports Parisiens

RESAD

Réseau Accessibilité Déplacement

RTE

Research in Transportation Economics

RTS

Recherche Transports Sécurité

SGE

Sciences et Génie de l'Environnement

SIG

Système d'Information Géographique

STFG

Système de Transports Ferroviaires et Guidés (mastère spécialisé)

SNCF

Société Nationale des Chemins de Fer

TIC

Technologies de l'Information et de la Communication

TRADD

Transport et Développement Durable
(master ParisTech)

UE

Union Européenne

UFR

Unité de Formation et de Recherche

UMR

Unité Mixte de Recherche

UPEMLV

Université Paris-Est Marne-la-Vallée

UT

Urbanisme et Territoires

WCTR

World Conference on Transport Research