



15^{ème} Journée doctorale en transport

Journée Eric Tabourin. AFITL.

PROGRAMME

Jeudi 24 juin 2010
9h00-17h00

Accueil et Ateliers :
Université Lumière Lyon 2
16, quai Claude Bernard
69007 Lyon

Coordonnée par :
Laboratoire d'Economie des Transports (www.let.fr)
I.S.H.
14, avenue Berthelot
69007 Lyon

PROGRAMME

**A partir de 9h00 : accueil café, croissants, thé, chocolat
(Salon des Hirondelles, salle annexe au Grand Amphi)**

9h45-10h30 : Session plénière.

Salle : Grand Amphi

Mot de bienvenue : Antoine Frémont, Président AFITL

Exposé : Charles RAUX, Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports

10h30 – 12h30 : Ateliers 1, 2, 3

Atelier 1 : Les voyageurs 1
Animé par Bruno FAIVRE-D'ARCIER
Fonction : Professeur – LET – Lyon 2
Salle : DR 20

1. La structuration d'un réseau intermodal intégré de voyageurs à l'échelle mondiale

AGERON Pierre (Pierre.ageron@univ-savoie.fr)

Université / laboratoire : Université de Savoie / EDYTEM UMR 5204

Directeur de thèse : VARLET Jean (Jean.varlet@univ-savoie.fr)

Discipline : Section 23 Géographie

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : Gateways, hiérarchie, aéroports, intermodalité, mondialisation

Résumé

Pour concilier augmentation de la demande de déplacements longue distance et promotion d'une mobilité durable, le développement de l'intermodalité-voyageurs, définie comme la possibilité, pour l'utilisateur, d'utiliser plusieurs modes de transport collectifs successivement au cours d'un même déplacement, apparaît comme un enjeu majeur.

Ainsi notre recherche doctorale vise à étudier la diffusion de l'offre d'intermodalité-voyageurs vers des lieux centraux de la mobilité contemporaine : les aéroports et à dégager la structure de ce réseau intermodal à l'échelle mondiale.

2. L'activité délibérative dans les processus de la participation du public aux choix politiques

TAFERE Ingrid (tafere@inrets.fr)

EHESS / INRETS, DEST/ EHESS, GSPR

Directeur de thèse : CHATEAURAYNAUD Francis (chateau@msh-paris.fr)

Discipline : Sociologie

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : participation, public, citoyenneté, débat public, conférence de citoyens

Résumé

L'action publique est marquée depuis une quinzaine d'années par la diffusion d'un discours sur la participation du public aux processus décisionnels, l'expérimentation de multiples dispositifs participatifs et délibératifs. La qualification des publics auxquels s'adressent les dispositifs se pose comme centrale (Fung, 2003). Certaines expérimentations promouvant le tirage au sort comme outil de sélection, tendent à renouer, en diffusant la notion de « profane », avec l'opposition classique entre citoyen ordinaire et citoyen concerné, entre intérêt général et intérêt particulier.

À partir de l'analyse d'un atelier citoyen organisé dans le cadre d'un débat public de type CNDP sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL), nous interrogerons cette notion de « citoyenneté ». D'une part, nous montrerons comment elle est mobilisée par les différents acteurs, qui conditionnent la sélection des participants, le design des dispositifs, et de fait leur impact éventuel sur le processus de décision. D'autre part, nous dépasserons cette opposition en nous penchant sur l'activité des publics au sein de deux dispositifs.

3. Transport ferroviaire et aménagement régional : la réalisation de la branche Est au sein de l'espace Rhin-Rhône

CARROUET Guillaume (guillaume.carrouet@u-bourgogne.fr)

Université / laboratoire : UNIVERSITE DE BOURGOGNE / ThéMA

Directeur de thèse : BAVOUX Jean-Jacques (jean-jacques.bavoux@u-bourgogne.fr)

Co-directrice de thèse : MANNONE-FACCHINETTI Valérie (valerie.mannone@u-bourgogne.fr)

Discipline : Géographie

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : TGV Rhin-Rhône, Métropole Rhin-Rhône, gares, aménagement régional

Résumé

La branche Est, premier maillon à trois branches du projet de LGV Rhin-Rhône, sera mise en service fin 2011 pour relier Dijon à Mulhouse en desservant les agglomérations de Besançon et de Belfort-Montbéliard. Les lignes à grande vitesse constituent des projets d'aménagement majeurs, susceptibles d'engendrer des « effets » sur les territoires desservis. Les acteurs de l'aménagement du territoire et plus particulièrement les élus locaux perçoivent les LGV comme un élément déclencheur des transformations territoriales. Une analyse de l'ensemble du système de transport est donc nécessaire puisque cette nouvelle infrastructure ne constitue pas l'unique élément susceptible d'engendrer l'apparition des « effets » territoriaux.

La branche Est traverse et dessert l'espace Rhin-Rhône. Il convient de s'interroger sur la consistance et la réalité de cet espace. L'analyse des relations entretenues entre les différents pôles est nécessaire dans l'optique de le caractériser.

Ce travail de thèse propose également de replacer la branche Est dans le contexte de réalisation d'un réseau métropolitain. L'intérêt est de montrer la place de cette LGV au sein de ce territoire en création. En complément, un intérêt est porté sur les actions menées par les acteurs de l'aménagement (valorisation des abords des gares, etc.) en réponse à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sur leur territoire.

4. Modélisation de l'offre ferroviaire sur l'aire métropolitaine lyonnaise

KHENMINGMONGKHON Thippaphone

(Thippaphone.KHENMINGMONGKHON@entpe.fr)

Université / laboratoire : Université Lyon 2 / LET-ENTPE

Directeur de thèse : BONNEL Patrick (Patrick.BONNEL@entpe.fr)

Discipline : Science Economie

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : transport ferroviaire voyageurs, offre ferroviaire, modélisation, aire métropolitain lyonnais,

Résumé

Le développement de l'offre ferroviaire péri-urbaine apparaît de plus en plus comme un enjeu important de planification tant du système de transport que de l'aménagement des territoires. C'est le cas notamment sur l'aire métropolitaine lyonnaise où le projet REAL (**Réseau** Express de l'Aire urbaine Lyonnaise) devient un élément important de réflexion de l'Interscot lyonnais. La prise en compte du fer dans la modélisation est toutefois problématique dans la mesure où il s'agit tout à la fois d'un moyen de transport spécifique mais en même temps complémentaire des modes collectifs urbains et de la voiture (pour le rabattement sur les gares). Les performances élevées du fer en termes de temps de parcours conduisent le plus souvent à une utilisation du fer beaucoup plus importante dans les simulations des modèles multimodaux que dans la réalité. La thèse vise à développer un module ferroviaire dans le cadre du modèle SIMBAD d'interaction transport-urbanisme développé au LET.

Atelier 2 : La ville
Animé par Joëlle MORANA
Fonction : MCF – LET – Lyon 2
Salle : DR 21

**1. Management des grands projets d'aménagement du territoire au Maroc:
Cas de Transport en Commun en Site Propre**

AIT BOUBKR Asmaa (Asmaa.aitboubkr@gmail.com)

Université / laboratoire : Mohammed-V-Souissi. Rabat. Maroc / Centre des Etudes
Doctorales Droit et Economie

Directeur de thèse : GABOUNE Brahim (brahim.gaboune@gmail.com)

Discipline : Sciences de Gestion

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : Management de Projet, Méthode des effets, Mactor, Tramway, Partenariat
Public Privé.

Résumé

Pour faire face aux difficultés grandissantes dans le domaine de la mobilité et, en particulier, à l'insuffisance des transports publics et les phénomènes de congestion rencontrés dans la plupart des grandes agglomérations, et tenant compte de ce que l'efficacité des transports est un facteur essentiel de compétitivité des villes, les autorités marocaines ont décidé de s'engager dans la préparation d'une politique nationale des déplacements urbains et de se lancer dans la réalisation des projets des premières lignes de Tramway dans les deux métropoles Casablanca et Rabat. Notre recherche a pour objectif de : (1) Préciser, en prenant appui sur les théories existantes, le processus décisionnel et le mode d'organisation du projet; (2) Analyser les effets socio-économiques du projet à l'aide de l'approche hybride analyse multicritère/ la méthode des effets (the wider economic benefits of transport) et (3) Analyser la nature des relations entre groupes clés de parties prenantes, surtout avec la création de nouvelles structures de gestion des projets de transport au Maroc: (PPP)

2. Modélisation de l'offre ferroviaire sur l'aire métropolitaine lyonnaise

RANDRIANTOVOMANANA Eliette (eliette_randriantovomanana@inrets.fr)

Université / laboratoire : Lyon2 / MODYS (Université) ; UMRESTTE (laboratoire
d'accueil pour l'allocation doctorale de recherche de l'INRETS)

Directeur de thèse : RABIER Jean-Claude (jean-claude.rabier@agencerecherche.fr)

Discipline : Sociologie

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : Inégalités, mobilité, risque routier, jeunes

Résumé

En France, l'effet des inégalités sociales sur le risque routier est encore très peu pris en compte dans les recherches sur les accidents de la route.

C'est ainsi que, s'inscrivant dans la cadre du projet ISOMERR-Jeunes, ma thèse de sociologie entend comprendre les liens entre inégalités sociales, inégalités territoriales, inégalités de mobilité et inégalités de risque routier chez les adolescents. Le terrain d'étude est le département du Rhône.

Le choix a été fait de s'intéresser aux collégiens afin d'approcher cette population adolescente. Après une étude pilote menée auprès d'un collège situé dans le huitième

arrondissement de Lyon, cinq autres collèges de types différenciés (public/privé, en milieu urbain/périurbain/rural) feront l'objet de l'étude. La démarche comprend : la diffusion d'un questionnaire auprès des collégiens afin d'appréhender la position socio-économique et territoriale de la famille, les pratiques de déplacements de l'adolescent, ses représentations du risque, etc. ; ensuite la réalisation de focus-group auprès de quelques groupes d'adolescents ; enfin la réalisation d'entretien avec les parents pour enrichir les informations préalablement obtenues auprès de leur(s) enfant(s).

3. Impacts des mutations socio-économiques et territoriales sur l'accessibilité francilienne : quels enjeux pour l'offre ferroviaire ?

GAGNIERE Vincent (vincent.gagniere@gmail.com)

Université / laboratoire : Université Paris 1 / Géographie-cités – équipe CRIA

Directeur de thèse : BEAUCIRE Francis (francis.beaucire@univ-paris1.fr)

Discipline : Géographie/Aménagement (Sections 23/24)

Nombre d'années en thèse : 3

Mots-clés : Rapport entreprise/université, SNCF, transport ferroviaire, Île-de-France, accessibilité

Résumé

L'objet de cette communication est de présenter comment, dans le cadre d'une thèse en entreprise à l'initiative de celle-ci, le travail de recherche doit parvenir à conjuguer les attentes opérationnelles de l'entreprise, en l'occurrence la SNCF, et les préoccupations théoriques du monde universitaire.

Dans ce but, nous nous attacherons à montrer comment nous avons tenté de concilier ces différents enjeux, à travers une présentation générale du travail de thèse, portant sur la problématique traitée, la méthodologie retenue et le plan adopté pour construire la réflexion.

4. Les territoires de la logistique métropolitaine, étude de grandes villes fluviales

PAFFONI Elsa (elsa.paffoni@inrets.fr)

Université / laboratoire : Paris-Est / SPLOTT, INRETS

Directeur de thèse : FREMONT Antoine (antoine.fremont@inrets.fr)

Co-directrice de thèse : DABLANC Laetitia (laetitia.dablanc@inrets.fr)

Discipline : Géographie

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : Port fluvial, territoire urbain, localisation, trafic, organisation spatiale

Résumé

La thèse aborde l'enjeu des ports fluviaux dans l'approvisionnement des métropoles. Face aux discours présentant le mode fluvial comme une alternative au tout-routier, on s'accorde à évaluer la réalité la pertinence de ce mode de transport dans l'approvisionnement logistique au service d'une aire urbaine.

Notre recherche réfléchit sur trois aspects : (1) le rôle du fluvial dans l'organisation des territoires logistiques en termes d'entrepôts, (2) l'évolution des activités de transport par voie d'eau des ports (volume, trafic, filière), (3) les enjeux de localisation des espaces portuaires dans l'aire urbaine face à l'organisation des flux d'approvisionnement de la ville.

Atelier 3 : Développement urbain 1

Animé par Romain PETIOT

Fonction : MCF - Perpignan

Salle : D 124

1. Métropolisation, organisation institutionnelle et gestion des réseaux de transports publics : le cas de l'agglomération azurée

COURTEIX Julian (courteix.julian@yahoo.fr)

Université / laboratoire : Université de Cergy-Pontoise / Laboratoire de géographie -

Equipe d'accueil n°4113MRTE - Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnements

Directeur de thèse : ZEMBRI Pierre (pierre.zembri@u-cergy.fr)

Discipline : Géographie et Aménagement, 23 et 24

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : développement urbain - métropolisation - réseau de transport public - organisation institutionnelle - aménagement durable - Côte d'Azur

Résumé

Le transport public (les infrastructures, le réseau, les services, les nouvelles organisations,...) peut-il avoir un rôle sur les évolutions des mobilités afin de contribuer à l'articulation des espaces métropolitains ? Une ville « fragmentée » peut-elle être durable (nous entendons « articulée ») et quel peut être le rôle du transport public et de sa gestion dans ce processus ? Le travail comporte une première phase selon laquelle nous avons établi un rappel théorique de la relation entre croissance urbaine et transport jusqu'au processus de métropolisation actuel, adossé à un diagnostic descriptif des organisations institutionnelles des aménagements azuréens en transports menant à quelle articulation spatiale des villes et à quelles nouvelles pratiques de mobilité (résidentielles, quotidiennes, commerciales,...) ? Puis, l'étude se poursuit par un travail analytique du rôle des transports publics dans la gestion de l'espace azuréen : c'est à dire l'appropriation territoriale d'un réseau de transport public voué à structurer l'agglomération azurée (par exemple le tramway) : quels possibles impacts positifs sur les mobilités résidentielles, quotidiennes, commerciales et le développement spatial ? Enfin, une troisième partie repose sur une enquête de terrain à travers les jeux d'acteurs dans la gestion globale d'un « polycentrisme linéaire » sur la Côte d'Azur. Quel type d'organisation des transports publics doit être adapté pour aménager équitablement et durablement l'ensemble azuréen ? Quelle association entre institution (gestion), transport et socio-spatial sur l'aire azurée ?

2. Les conditions de développement de la logistique fluviale urbaine. Le cas de l'Île de France

PUGNAT Jean-Baptiste (Jean-baptiste.pugnat@paris-ports.fr)

Université / laboratoire : Paris-EST / SPLOTT

Directeur de thèse : FREMONT Antoine (antoine.fremont@inrets.fr)

Co-directrice de thèse : DABLANC Laetitia (laetitia.dablanc@inrets.fr)

Discipline : Transport

Nombre d'années en thèse : 3

Mots-clés : Transport Fluvial, Logistique urbaine, transport de marchandises en ville, bateau dédié, Ports de Paris

Résumé

Les objectifs affichés par le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile de France ambitionnent un transfert de 3% des flux routiers vers les autres modes de transport. Ce qui représente un trafic d'environ 8 à 9 Mt. Ces objectifs ont d'ailleurs, depuis, été très renforcés par le Grenelle de l'environnement.

Au vu des grandes quantités de marchandises amenées à entrer quotidiennement en Ile de France et dans Paris, le Port Autonome de Paris souhaite mener une politique de diversification des trafics au profit de filières de produits manufacturés pouvant utiliser la messagerie.

Les avantages du transport fluvial ne sont pas connus. Pourtant il possède de nombreux attraits qui pourraient satisfaire de nombreux chargeurs. Sur le plan environnemental, silencieux et peu consommateur d'énergie (2,6 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier à la tonne transportée), pour une chaîne Logistique fleuve + route par rapport à la route sur l'axe Le Havre – Paris.

3. Un Essai d'Evaluation de Développement Urbain de Bogota : Transport, Criminalité et choix de Localisation

OLARTE BACARES Carlos Augusto (colarte18@hotmail.com)

Université Panthéon-Sorbonne, Paris 1 / Centre d'Economie de la Sorbonne, CES

Directeur de thèse : KOPP Pierre (pkopp@univ-paris1.fr)

Discipline : Economie – (Section 5)

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : développement urbain - Criminalité, Transports Urbains, Déploiement, Interactions Sociales, Structure Urbaine

Résumé

La présentation se centrera sur l'analyse de l'accessibilité des emplois à Bogota vis-à-vis les politiques de transports de la ville. Nous sommes en train de construire une modélisation de l'accès au marché du travail par rapport au développement des réseaux de transports urbains dans les différentes zones de la ville et surtout en prenant en compte la proximité au plus performant réseau de transport à Bogotá qui porte comme nom : Transmilenio. Nous essayerons d'analyser les effets de ce système de transport (BRT) sur les conditions d'appariement de la main d'œuvre dans la ville. Cette modélisation essaiera donc de traduire les effets du Transmilenio sur la part de l'emploi dans les zones de Bogotá auxquelles les actifs de Bogotá peuvent prétendre. Savoir à combien de postes de travail un habitant de la ville de Bogotá a accès s'il habite près ou loin de ce réseaux de transport nous semble vital pour pouvoir comprendre la structure urbaine et social de la ville. Ceci nous amènera aussi à mieux comprendre les différents comportements vis-à-vis les trajets des individus. Nous essayerons de voir le lien qui existe entre le développement de Transmilenio à Bogotá et la structure du marché du travail pour voir, si l'emploi et le niveau d'accessibilité à la zone où se trouve cet emploi travail, ont un lien direct. Cette analyse nous donnera les premières ébauches de l'actuelle configuration de la ville de Bogota par rapport à leurs réseaux de transport et sa structure productive.

12h30 – 14h30 : Lunch
(Salon des Hirondelles, salle annexe au Grand Amphi)
&
Assemblée Générale de l'AFITL

14h30 – 16h30 : Ateliers 4, 5, 6

Atelier 4 : Distribution
Animé par Antoine FREMONT
Fonction : DR – INERTS-SPLOTT
Salle : DR 20

1. Choix technologiques et modes de coordination inter-organisationnelle

MARIAUD Caroline (mariaud.caroline@gmail.com)

Université Paris 1 Panthéon Sorbonne / Centre d'Economie de la Sorbonne

Directeur de thèse : MENARD Claude (Claude.Menard@univ-paris1.fr)

Discipline : Economie

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : Chemins de fer, Changements institutionnels et technologiques,
Performance globale, Interopérabilité, Multi-principaux.

Résumé

Ce travail doctoral vise à articuler les choix technologiques faits par les acteurs ferroviaires avec les modes de coordination susceptibles d'émerger entre les organisations concernées. En effet, certains incidents, tel qu'Hatfield en 2000, suggèrent que performances technique et économique ne sont pas neutres. L'investigation porte ici sur le cas de l'Ile-de-France où la multiplicité des acteurs et des supports pèse sur l'interopérabilité technique et opérationnelle et, in fine, sur l'efficacité économique et sociale de ces réseaux. Ainsi, l'analyse des changements organisationnels et de l'imbrication des niveaux institutionnels contribue à mettre en avant des problèmes de coordination entre organisations se traduisant par des coûts de transaction élevés et une complexité des processus décisionnels. Parallèlement à cette multitude de "couches" institutionnelles, l'hétérogénéité technique et institutionnelle des activités ferroviaires pose aussi la question de la complexité horizontale du pilotage; c'est-à-dire en termes économiques, politiques et techniques. Cette complexité peut être analysée grâce aux développements récents des théories d'agence portant sur les effets des structures multi-principaux des gouvernements (Estache et Martimort (2000)) en ajoutant l'hypothèse d'une multiplicité de principaux au sein même de l'opérateur. Celle-ci étant à même d'influencer ses incitations à se coordonner avec d'autres entités quant à la technologie à adopter pour assurer la performance de l'infrastructure.

2. Le desserrement logistique des agences de messagerie en Ile-de-France et son bilan carbone

RAKOTONARIVO Dina (dina.rakotonarivo@inrets.fr)

Université Paris-Est Marne-la-Vallée / INRETS / SPLOTT

Directrice de thèse : GOUVERNAL Elisabeth (elisabeth.gouveral@inrets.fr)

Co-directrice de thèse : DABLANC Laetitia (laetitia.dablanc@inrets.fr)

Discipline : Transport

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : Messagerie, desserrement, logistique, bilan carbone, CO2

Résumé

Ces dernières années, en Ile-de-France, on assiste à une multiplication des entrepôts et des plates-formes logistiques en grande couronne. C'est le cas notamment des agences de messagerie qui ont commencé depuis quelques années à quitter la zone urbaine de Paris et proche banlieue pour se délocaliser dans les banlieues plus éloignées : l'évolution historique (1974 – 2008) de leur localisation vient de faire l'objet d'une analyse détaillée (Rakotonarivo, 2008).

Nous appelons ce mouvement centrifuge de la localisation des entrepôts, des plates-formes logistiques et des agences de messagerie le « desserrement logistique ». Ce desserrement est relativement plus important que ne l'est celui des emplois en général (c'est-à-dire les clients et destinataires des envois de messagerie). Il y a ainsi éloignement relatif entre les terminaux de messagerie et les lieux de collecte et destination des colis : il y a donc, en zone métropolitaine, accroissement des camions-km.

L'objectif de ce travail de thèse est de dresser un bilan carbone détaillé du « desserrement logistique » des agences de messagerie. Il s'agira d'un bilan carbone comparé pour les deux périodes 1974 et 2008.

Avant d'entamer ce calcul du bilan carbone, une analyse historique préalable du secteur est nécessaire pour comprendre les différentes évolutions qui ont eu lieu ces dernières années.

Cette présentation se focalise sur les premières avancées de la thèse sur l'évolution du marché de la messagerie et de l'express en France depuis les années 1990 : évolution du secteur et des principaux acteurs, évolution de la clientèle, évolution de l'organisation du plan de transport.

3. La Poste et les transports : une approche historique

HENRI Camille (camille.henri@live.fr)

Université / laboratoire : Institut Urbanisme de Paris / Lab'Urba

Directeur de thèse : SAVY Michel (savy@enpc.fr)

Co-directrice de thèse : LEROUX Muriel

Discipline : Transport

Nombre d'années en thèse : 1

Mots-clés : transport, La Poste, réseau, messagerie, multimodalité

Résumé

Cette étude porte sur l'observation de la Poste en tant que transporteur et s'intéresse au développement d'une partie de ses activités hors du monopole, celles liées à la messagerie. Cette catégorie d'objets postaux volumineux a été retenue pour aborder ces questions liées au transport, à la nature de ce transporteur particulier et aux relations entretenues avec le monde qui l'entoure. Ces recherches permettent de relier « activités postales » et « activités de transport » ; elles révèlent ainsi le clivage historique qui existe entre ces deux sphères. Elles s'appuient sur l'étude de l'organisation de la pyramide postale, sur l'évolution de sa fonction de transporteur et le caractère original de la Poste où monopole et concurrence coexistent, mais aussi sur l'analyse des relations entretenues par cette dernière avec le monde des transports : rapports partenariaux et concurrentiels.

4. Amélioration de la prise en compte de la dynamique urbaine dans le modèle à quatre étapes

CABRERA Jorge (Jorge.cabrera@entpe.fr)

Université Lumière Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports

Directeur de thèse : BONNEL Patrick (Patrick.bonnel@entpe.fr)

Discipline : Transport

Nombre d'années en thèse : 3

Mots-clés : Prévision demande de transports, urbain, modèle a quatre étapes

Résumé

Le modèle gravitaire de distribution est une pièce bien connue du modèle à quatre étapes. Malgré cela, il convient de remarquer que la littérature qui lui est consacrée traite essentiellement d'aspects théoriques (modèle descriptif ou normatif, justification économique) et méthodologiques (méthodes de calibration) alors que les considérations empiriques sont étudiées moins fréquemment.

Une des raisons qui expliquent cette carence est la difficulté de se procurer les données nécessaires à la calibration du modèle, notamment les données relatives au temps de parcours entre les origines-destinations.

La présente étude est empirique. L'objectif est de mettre en évidence l'impact des évolutions du système urbain sur les paramètres du modèle de distribution gravitaire. Nous comparons les paramètres issus de la calibration du modèle à partir des données des enquêtes ménages déplacements réalisées sur l'agglomération lyonnaise en 1985, 1995 et 2006 à ceux issus de population synthétiques, constituées par tirage aléatoire, conservant la même structure que celle de 1995.

Atelier 5 : Les marchandises
Animé par Jean DEBRIE
Fonction : Chargé de Recherche – INRETS-SPLOTT
Salle : DR 21

1. Scénarios de gestion durable de la logistique urbaine : construction et évaluation dans le modèle FRETURB

HENRIOT Frédéric (Frederic.HENRIOT@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Université / laboratoire : Université de Lyon / Laboratoire d'Economie des Transports

Directeur de thèse : CROZET Yves (yves.crozet@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Discipline : Sciences économiques

Nombre d'années en thèse : 4

Mots-clés : marchandises en ville, aide à la décision, scénarios, durabilité, modélisation

Résumé

Pour arriver à faire de FRETURB (actuellement logiciel d'aide au diagnostic) un outil de simulation des changements pouvant intervenir dans le transport de marchandises en ville, nous avons choisi de jouer sur les leviers du modèle existant. La recherche se penche donc sur la création d'indicateurs génériques, clefs d'entrée élémentaires pour la simulation. Elle touche

- les innovations propres à la logistique urbaine (mode d'organisation, implantations) : calcul des clefs de substitution d'un mode de transport à l'autre, d'une solution logistique à l'autre,
- l'évaluation des solutions innovantes en « vraie » grandeur, au-delà de l'expérimentation ponctuelle,
- l'évolution prévue des différents véhicules, de leur coût d'usage notamment.

Ainsi, le modèle apportera sur la logistique urbaine une vision systémique, géographique et temporelle, ouvrant la voie à une simulation lisible, et permettant de proposer des mesures d'incitation ciblées aux acteurs de l'aménagement urbain.

Cette recherche s'achève par la construction de quelques scénarios contrastés de mise en œuvre de politiques urbaines de transport de marchandises. Un test est réalisé sur le territoire francilien, plus précisément sur le périmètre de l'agglomération urbaine de Paris.

2. La ville comme système complexe : interactions sociales, transports et émergence des formes urbaines.

LEMOY Rémi (remi.lemoy@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Université de Lyon / Laboratoire d'Economie des Transports

Directeur de thèse : RAUX Charles (charles.raux@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Co-directeur de thèse : JENSEN Pablo (pablo.jensen@ens-lyon.fr)

Discipline : Economie / Physique

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : Multi-agent, économie urbaine, valeur du temps, aménités, polycentrisme

Résumé

Le modèle standard de l'Economie Urbaine (Alonso, Muth, Mills) décrit analytiquement un équilibre statique de la localisation des ménages. On présente un modèle multi-agents qui atteint cet équilibre d'une manière dynamique. Il permet de simuler l'évolution d'une ville en combinant des agents hétérogènes (selon les revenus et les préférences pour les aménités), un coût temporel de transport et diverses localisations d'aménités. On explore les conditions permettant d'aboutir à des patterns résidentiels et de structure sociale de la ville non triviaux.

3. Pertinence Spatiale, et Efficacité Economique du Corridor Logistique Douala-Bangui

YEREMI Sidoine (Yeremi_sidoine@yahoo.fr)

Université / laboratoire : UNIVERSITE DU HAVRE / CIRTAL, UMR CNRS IDEES

Directeur de thèse : STECK Benjamin (benjamin.steck@univ-lehavre.fr)

Co-directeur de thèse : CARLUER Frédéric (carluer@free.fr)

Discipline :

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : Transport, Economie, Logistique, Marchandises, Transit

Résumé

Les pays en voie de développement rencontrent de nombreux problèmes avec les ressources publiques insuffisantes face à des besoins croissants de biens publics et de la stabilisation de l'élargissement de l'espace budgétaire. La sous-région de l'Afrique centrale est confrontée aux mutations de l'environnement économique caractérisé par la libéralisation commerciale et les zones d'intégrations qui impliquent la poursuite de la transition fiscale.

Les enjeux spatio-économiques nous permettront de comprendre les variations des activités économiques, les délais de transmissions qui peuvent se révéler sensiblement différents tout au long de la chaîne logistique. En outre, le concept de recette fiscal-douanière recouvre un large éventail de taxes dont les diverses assiettes ne sont pas affectées dans la même mesure par les à-coups conjoncturels économiques et fiscaux.

Notre problématique axée sur le corridor Douala-Bangui, nous permettra de cerner les enjeux économiques, fiscaux, douaniers et logistiques afin d'envisager comment réduire la dépendance financières? Les facteurs clés de succès pour une minimisation de l'économie Centrafricaine.

Atelier 6 : Développement urbain 2
Animé par Charles RAUX
Fonction : Ingénieur de Recherche – LET – Lyon 2
Salle : D 124

1. Scénarios de mobilité durable à l'échelle européenne sous contrainte du facteur 4 : horizon 2050

BOUVARD Aline (aline.bouvard@let.ish-lyon.cnrs.fr)
Université de Lyon / Laboratoire d'Economie des Transports
Directeur de thèse : CROZET Yves (yves.crozet@let.ish-lyon.cnrs.fr)
Discipline : Sciences économiques
Nombre d'années en thèse : 2
Mots-clés : Modélisation, prospective, formes urbaines, changement climatique, émissions de CO2

Résumé

La France, s'est donné un objectif, à l'horizon 2050, de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990. Sans reprendre précisément cette valeur (facteur 4 à l'horizon 2050), de nombreux pays industrialisés, notamment en Europe, se sont également donnés des objectifs quantitatifs de réduction des émissions de CO2. Dans cette perspective, la thèse propose un élargissement du travail réalisé par le LET et ENERDATA dans le rapport de recherche récemment rendu à l'ADEME et à la DRAST (janvier 2008). Dans ce travail, le modèle TILT (Transport Issues in the Long Term) donne des indications sur les trafics et les émissions de CO2 pour la France. Même s'il tient compte des trafics internationaux, maritimes et aériens, le modèle TILT se limite pour l'heure aux trafics domestiques français. Dans la ligne de la thèse préparée par Hector Lopez-Ruiz, il s'agit pour nous d'élargir et d'enrichir le modèle TILT pour l'étendre à l'échelle européenne et aider ainsi à la construction de scénarios de mobilité durable, voyageurs et marchandises, à l'échelle du continent

2. Mutualiser les flux de passagers et marchandises en milieu urbain. Contribution au développement d'une méthodologie d'aide à la décision pour les collectivités territoriales. Application aux villes moyennes

TRENTINI Anna (anna.trentini@eigsi.fr)
Ecole des mines de Paris / EIGSI de La Rochelle
Directeur de thèse : MOLET Hugues (molet@ensmp.fr)
Co-directeur de thèse : MALHENE Nicolas (Nicolas.malhene@eigsi.fr)
Discipline : Science de gestion
Nombre d'années en thèse : 2
Mots-clés : mobilité urbaine, mutualisation des flux de passagers et de marchandises, logistique urbaine, planification de la demande de transport.

Résumé

La mobilité urbaine est clairement identifiée aujourd'hui comme étant la mobilité en milieu urbain des biens et des personnes. Si les passagers ont connu l'effervescence scientifique pour la planification des transports, il demeure une composante encore trop méconnue qui celle du

transport de biens. Par ailleurs, intuitivement, les deux flux s'influencent mutuellement puisqu'ils utilisent la même infrastructure. Alors, pour une autorité organisatrice des transports, l'objectif est, à termes, de rationaliser les flux de passagers et marchandises pour réduire la congestion, la pollution et la consommation d'énergie. Par conséquent, les services techniques de déplacements des villes s'interrogent sur les méthodes et outils pour pouvoir intégrer ces deux types de flux lors de la prise de décisions liées à la mobilité urbaine. L'intervention se propose : (1) de convaincre l'interlocuteur de la nécessité d'orienter les efforts collectifs vers le développement des systèmes de gestion intégrés des systèmes de transport, qui prennent en compte les flux de passagers et de biens ; (2) de présenter les premiers éléments fondamentaux d'une méthodologie de planification de la demande de transport urbain, afin de mettre en place un système urbain de transport global assurant les déplacements de passagers et de marchandises.

3. Fabrique et pratiques du stationnement: freins et leviers pour un aménagement urbain durable.

BUHLER Thomas (thomas.buhler@scet.fr)

Université / laboratoire : INSA de LYON / EVS (UMR 5600) équipe EDU

Directeur de thèse : DELEUIL Jean-Michel (HdR) (jean-michel.deleuil@insa-lyon.fr)

Co-directrice de thèse : BUHE Catherine (catherine.buhe@univ-savoie.fr)

Discipline : Section 24 : Aménagement de l'espace, urbanisme

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : Stationnement, report modal, durabilité, perceptions, rationalités de l'utilisateur

Résumé

L'hypothèse que nous formulons dans le cadre de ce doctorat est la coexistence de formes différentes de rationalités dans la fabrique et dans les pratiques sociales de la mobilité urbaine. Ceci semble lié à l'existence de deux phénomènes qui relèvent du monde de l'usage. Tout d'abord la perception de l'environnement urbain par l'individu (dont le "territoire perçu") joue un rôle-clé dans l'usage automobile, ainsi que dans les arbitrages effectués (comme celui du choix modal, par exemple). Un second phénomène semble également très pertinent lorsqu'il s'agit de questionner l'usage de l'automobile en ville, à savoir l'existence de ce que Raymond Boudon appelle une "rationalité axiologique" (fondée sur des valeurs). En effet, nous posons ici l'hypothèse que l'homme n'entreprend des actions, ne fait des choix que parce qu'il entend un argumentaire qui "fait sens" pour lui. Ainsi l'individu aurait de "*bonnes raisons de*" croire en des choses même si ces croyances ne peuvent être démontrées mathématiquement (précisément que l'automobile fait gagner du temps, pour reprendre un article célèbre de Vincent Kaufmann). Questionner ces argumentaires revient alors à comprendre le registre axiologique, ou registre de valeur accordé à tel ou tel choix (modal ou autre). Afin de pouvoir tester ces hypothèses qui sous entendraient une différence de rationalité entre la planification et l'usage des transports urbains, il apparaît pertinent de questionner les "experts de l'usage," à savoir les usagers eux-mêmes.

4. Analyse et modélisation des réseaux de transports en commun

SAUVAGE Frédéric (frederic.sauvage@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Université / laboratoire : Université de Lyon / Laboratoire d'Economie des Transports

Directeur de thèse : RAUX Charles (charles.raux@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Discipline : Section 24 : Économie des transports

Nombre d'années en thèse : 2

Mots-clés : transport en commun, aménagement du territoire, mesure de performance, Lyon

Résumé

Aujourd'hui, l'amélioration des transports en commun est une nécessité pour l'accroissement de la mobilité des populations. La voiture ne représente plus la solution idéale à l'accroissement de mobilité dans les zones urbaines à cause notamment de la congestion. Les transports en commun doivent être capables de présenter une alternative performante afin de limiter le nombre de trajets réalisés en voiture.

Une première partie présentera succinctement un état de l'art des transports en commun dans les grandes villes.

La seconde partie concernera la ville de Lyon, (1^{ière} ville de province en termes de mobilité en transport en commun, source : « Enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise ») son contexte et ses problématiques. Une typologie du réseau lyonnais sera présentée.

Des perspectives d'analyse de données sur le réseau de transport en commun lyonnais seront présentées.

16h30 – 17h00 : Clôture (Grand Amphi)
