

---

**Rapport d'activité 1998-2002**

**et**

**Programme scientifique 2003-2006**

---

---

## **II - Dossier scientifique**

L'actuelle direction du LET (Y. CROZET directeur, D. MIGNOT directeur adjoint), est en place depuis le premier janvier 1997. Dès son installation, et comme indiqué dans le rapport d'activité établi il y a quatre ans, elle a tenu à réaffirmer le double ancrage du LET. Plus précisément, il s'agissait de rééquilibrer nos priorités entre, d'une part l'implication, traditionnellement forte, notamment via les contrats de recherche, dans le secteur des transports et de l'aménagement ; et, d'autre part, une insertion, à consolider, dans les milieux de la recherche. Il ne s'agissait en aucune manière d'abandonner ce qui fait notre raison d'être et notre réputation auprès de nos interlocuteurs traditionnels. Nous revendiquons notre statut de laboratoire d'économie sectorielle, mais nous savons fort bien qu'à ce titre même, nous devons en permanence confronter la pertinence de nos recherches aux outils et méthodes produits par d'autres équipes. Cela sous la forme traditionnelle dans les milieux scientifiques : communications et publications, sans oublier la formation des doctorants. Les pages qui suivent présentent les principaux résultats de cette politique :

- D'abord sous la forme d'un rapport scientifique concis pour souligner les principales tendances, forces et faiblesses (**II.1**) ;
- Nous présentons ensuite le bilan chiffré des publications de différents types, de l'insertion internationale et des contrats de recherche (**II.2**) ;
- Les principaux axes de la politique scientifique des années 2003-2006 sont enfin détaillés (**II.3**). Ces développements s'inscrivant dans une évidente continuité avec le point II.1, les deux textes peuvent se lire à la suite l'un de l'autre, sachant que les deux font des références directes aux publications répertoriées dans le point II.2.

### **II.1 – Rapport scientifique concis**

En tant que laboratoire d'économie sectorielle, le LET était, et est toujours, profondément impliqué dans les milieux du transport et de l'aménagement du territoire, aussi bien du côté de la recherche (GDR, PCRD, PREDIT<sup>1</sup>...) que pour l'aide à la décision des multiples acteurs de ce champ (Union européenne, Etat, collectivités locales, firmes publiques et privées). C'est d'ailleurs la raison pour laquelle notre UMR relève d'une triple tutelle : CNRS, Ministère des Universités via l'Université Lyon2, mais aussi Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports (MELT) via l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE) où est implantée une partie de l'équipe de recherche. A cette triple tutelle administrative, s'ajoute un double ancrage disciplinaire puisque nous dépendons de la section 37 et de la section 39 du CNRS, ce qui transparaît dans la liste des publications. En termes de CNU, les enseignants chercheurs et chercheurs du LET relèvent pour leur grande majorité soit de la section 05 (sciences économiques) soit de la section 24 (aménagement et espace).

---

<sup>1</sup> Programme de recherche sur les transports terrestres

---

---

Dans ce genre de situation, caractérisée par de multiples ancrages et des liens étroits avec les professionnels d'un secteur, il existe un risque de déconnexion avec les milieux académiques. Il s'était traduit, au milieu des années 90, par quelques signaux inquiétants du côté de l'indicateur que constitue le nombre de publications dans divers supports et notamment dans les revues à comité de lecture (12 publications dans le rapport de 1995). Les rapports de recherche et autres travaux appliqués de modélisation semblaient prendre le pas sur le reste, au risque, réel, de substituer insensiblement une activité d'expertise à un véritable travail de recherche. Ayant pris conscience de ce risque, nous nous sommes donné des objectifs de publication. Dans ce rapport succinct, nous allons donc faire le point sur ce thème crucial des publications (II.1.1), en relation avec les principales thématiques de recherche définies il y a quatre ans (II.1.2). Nous rappellerons quelques éléments généraux particulièrement représentatifs de notre activité, notamment l'activité internationale (II.1.3).

### **II.1.1 Les publications : une montée en régime qui appelle une montée en gamme**

A la suite du constat de carence établi au milieu des années 90, il a été demandé à chaque chercheur ou enseignant chercheur permanent de publier dans les quatre années du contrat au moins 4 papiers dans l'ensemble que constituent les revues à comité de lecture (**P**) et les communications avec actes (**C**). Les ouvrages, chapitres d'ouvrage et publications dans d'autres revues, sont considérés ici comme subsidiaires (mais non secondaires !) : ils apportent un plus sans être au cœur de notre ambition.

Au vu des objectifs fixés, le ratio nombre de publications sur nombre de personnes concernées est satisfaisant. Si l'on compte le nombre de publications dans ces deux catégories<sup>2</sup>, nous aboutissons à un total de 115 qui, ramené au stock moyen de chercheurs ou enseignants chercheurs permanents (28 y compris les chercheurs associés) nous situe tout près de l'objectif de quatre publications par personne. Si l'on ajoute à cela les autres publications (Articles dans les revues scientifiques et professionnelles, ouvrages et chapitres d'ouvrage), qui atteignent un total de 89, nous pensons qu'un seuil a été franchi, dans le bon sens.<sup>3</sup>

Un fait significatif mérite d'être souligné : parmi les 31<sup>4</sup> personnes censées publier, on observe une assez grande homogénéité de contribution. Dans la seule liste des articles dans les revues à comité de lecture, nous trouvons 22 noms (19 dans la liste réduite de P1 à P20) et ce total monte à 29 si l'on y ajoute les communications publiées dans des actes. Cela témoigne d'une prise de conscience individuelle et collective dont nous nous félicitons. D'autant que les rares personnes absentes, ou faiblement présentes, dans les publications, sont généralement très impliquées dans les relations que notre laboratoire entretient avec les formations liées à notre spécialité. Sans l'excuser, ceci explique sans doute cela, et éclaire le fait que nous souhaitons compter ces personnes comme membres du laboratoire à part entière.

Si les résultats signalés ci-dessus sont un acquis, nous savons néanmoins que des progrès sont encore nécessaires. La culture de la publication, qui tend à se répandre progressivement dans le laboratoire, doit se conforter et monter progressivement en gamme. Elle doit

---

<sup>2</sup> En comptant ainsi (total des publications P + C au numérateur sur stock de personnes censées publier au dénominateur), on neutralise les effets faussement multiplicatifs des publications avec plusieurs auteurs.

<sup>3</sup> D'autant qu'à cela s'ajoutent les rapports officiels, et rapports de recherche internationaux et nationaux, soit un total de 74 rapports

<sup>4</sup> Le nombre de personnes, membres permanents, appelées à publier durant les quatre années du contrat est de 31, mais compte tenu des mutations (1), départ à la retraite (1), ou décès (1), qui ont donné lieu à trois recrutements, c'est un stock de 28 personnes qui doit servir de dénominateur au ratio des publications par tête.

---

---

impérativement s'orienter, lorsque c'est possible, vers des revues plus généralistes d'une part, et vers les revues étrangères d'autre part, spécialisées ou généralistes. Le rapport sur les perspectives 2003-2006 (II.3) présente nos orientations sur ce point, largement fondées sur le rajeunissement de l'équipe. Ce dernier, déjà amorcé, doit se faire sans casser la dynamique interne et la qualité des relations de travail, lesquelles jouent un rôle clé dans notre capacité à répondre à des sollicitations de plus en plus nombreuses, notamment en matière d'aide à la décision publique (modélisation, évaluation...). Nous savons qu'une équipe de recherche comptant près de trente chercheurs et enseignants-chercheurs permanents, et associée depuis plus de 30 ans au CNRS (1971), ne se renouvelle pas en un tournemain. Mais le processus est en route, ce que nous souhaitons aussi montrer en soulignant quelques éléments saillants de notre activité des quatre dernières années. Au passage, nous indiquerons quelques références chiffrées des publications les plus représentatives.

### II.1.2 Méthodologies et thématiques de recherche

La recherche, mais aussi sa diffusion et sa valorisation prennent dans notre laboratoire des formes qui, sans être très spécifiques, méritent d'être rappelées car elles éclairent nos orientations passées, y compris sous la forme des inflexions qui se sont dessinées récemment.

- La principale forme de notre recherche se situe dans la réalisation de modèles en réponse à des questions vives du monde du transport. C'est ainsi qu'après avoir depuis longtemps investi le champ des transports urbains de personnes (modèles Quinquin et Gros Quinquin, modèle Stratégique, **RN7**, **RN15**) nous nous sommes également orientés vers les transports de marchandises, pour les trajets interurbains (Modèle Quinquinfret, **C35**) et pour les livraisons de marchandises en ville (Modèle Freturb, **C58**, **RN3**, **RN4**). Ce travail de modélisation se fait bien sûr en réponse à des contrats, notamment pour le dernier nommé, dont les prolongements mobilisent aujourd'hui plusieurs membres du laboratoire. Mais une autre source de modèles se trouve dans les thèses qui, pour certaines d'entre elles (**TH6**, **TH9**, **TH10**, **TH11**, **TH12**, **TH13**), intègrent explicitement cet objectif. Ce dernier se confirme dans les nouvelles orientations de modélisation qui nous sont suggérées par nos interlocuteurs traditionnels (CNRS SHS et CNRS SPI, ADEME, MELT, PREDIT) via les financements de thèse et les contrats de recherche. Ils nous demandent en effet de travailler plus précisément sur la relation entre transport et énergie, via la prise en compte des comportements des ménages (budgets temps, distances parcourues, modes de vie...).
- Une autre mission, assez spécifique, du LET, concerne le travail d'évaluation. Sous ce terme générique se trouvent d'abord des travaux assez étroitement économiques, directement associés au calcul économique et se rattachant donc plutôt à l'évaluation *a priori* (**P1**, **P5**, **P23**, **P37**, **P45**, **P53**, **P54**). S'ils se présentent parfois comme un prolongement de la modélisation, ils n'y sont pas forcément liés quand il s'agit par exemple d'une évaluation des coûts externes du transport (**P4**, **P8**, **P29**, **C18**, **C46**). Cet exemple illustre une autre tendance de la recherche en matière d'évaluation : la prise en compte de critères plus variés et non systématiquement monétaires. Cela concerne aussi bien l'élaboration d'indicateurs de la mobilité durable que l'évolution des formes urbaines et la métropolisation (**P9**, **P12**, **P46**, **C9**, **C43**).

Pour répondre aux demandes qui nous sont adressées en matière de modélisation et d'évaluation, et pour le faire en fonction des priorités de recherche que nous nous sommes fixées, nous avons mis en place deux structures souples de mobilisation des énergies :

---

- Les projets mobilisateurs, qui correspondent à des questions vives situées en tête de notre agenda de recherche. Ils regroupent un nombre élevé de personnes, d'autant qu'il est possible d'être membre, à titre principal ou secondaire, de plusieurs projets mobilisateurs. Les contrats de recherche que nous acceptons doivent s'inscrire dans ces projets mobilisateurs, ce à quoi veillent les responsables de projet. Il en va de même des sujets de thèse (5 à 6 nouveaux doctorants par an en additionnant les divers types de financement).
- Les domaines constituent un autre mode d'organisation de notre travail. Ils renvoient à des champs pour lesquels nous souhaitons effectuer une veille scientifique car, comme nous le verrons en II.3, il peut en émerger des problématiques nouvelles.

Le lecteur trouvera en annexe de ce dossier scientifique une présentation succincte des travaux des projets mobilisateurs et domaines, pour le passé et le futur. Pour demeurer succinct, le tableau synthétique de la page suivante rappelle les principales thématiques, leurs publications les plus significatives et le nom des participants.

### Présentation synthétique des thématiques de recherche

Thématiques de recherche	Principales publications	Répartition des chercheurs et enseignants-chercheurs permanents par projet mobilisateur et domaine
<b>Projets mobilisateurs</b>		<i>en gras centre d'intérêt principal</i>
Simulation de stratégies à long terme de la mobilité durable	<b>P1, P5, P23, P37, P45, P50, P53, P54 TH6,TH9,TH11,TH13,</b>	O. Andan, A. Bonnafous, <b>P. Bonnel</b> , B. Faivre d'Arcier, <b>D. Patier</b> , <b>C. Raux</b> , <b>J.L. Routhier</b> , B. Schéou, E. Tabourin
Dynamique de localisation des activités	<b>P9, P12, P46, C9, C42, RSP 29, CI62, HDR2, HDR3, TH1, TH11</b>	<b>D. Bloy</b> , <b>M.A. Buisson</b> , D. Bouf, J.M. Cusset, <b>D. Mignot</b> , <b>E. Tabourin</b> , O. Andan, J.L. Routhier, P. Pochet
Transport et environnement	<b>P4, P8, P29, C18, C45, C46, O6, RO3&amp; 5, TH7</b>	D. Bouf, <b>Yves Crozet</b> , L. Guihéry, <b>J.P. Nicolas</b> , Ch. Raux,
Equité et acceptabilité des politiques de transport	<b>P7, P11, P40, P49, P50, P52, C19, C20, C55, TH14, RSP 28</b>	Ch. Ambrosini, A. Bonnafous , P. Bonnel, <b>D. Bouf</b> , <b>G. Claisse</b> , Y. Crozet, <b>L. Guihéry</b> , <b>D. Mignot</b> , Ch. Raux, P. Pochet, L. Diaz-Olvera, O. Klein, D. Plat
Approches expérimentales des comportements de déplacement	<b>P6, P47, C5, C27, C37,C51, HDR1, TH12,CI29, CI31, CI33, CI40, RN5</b>	<b>O. Andan</b> , D. Bouf, Laurent Denant-Boémont, <b>B. Faivre d'Arcier</b> , S. Hammiche, Ch. Raux,

Domaines		
Transports et développement	<b>P13, P14, P15, TH4, TH5, RSP33, RI6, RI7</b>	<b>J. M. Cusset</b> , <b>L. Diaz Olvera</b> , <b>D. Plat</b> , <b>P. Pochet</b> , <b>A. Adolehoume</b>
Techniques, communication et société	<b>P24, P28, P42, C12, C41, C42, TH8, RSP 12</b>	<b>G. Claisse</b> , <b>O. Klein</b> , <b>J.P. Bonaïti</b>

Transports marchandises	de	<b>P19, P27, C3, C48, C49, C58, RSP31, RSP37, O13, O17, O18, RN3</b>	<b>A. Bonnafous, M. Bernadet, Cl. Jafflin, J.C. Lasserre, D. Patier, J.L. Routhier</b>
Transport aérien transport ferroviaire	et	<b>P31, P32, C6, C8, C14, C40, C45, RSP 10, RSP 11, RN10, RN14, RN16</b>	<b>A. Bonnafous, D. Bouf, Y. Crozet, L. Guihéry</b>

### II.1.3 L'internationalisation : un choix ancien et renouvelé

Dans le domaine des transports comme dans les autres, la recherche se décline de plus en plus dans une perspective internationale. Même si l'abondance des opportunités au sein même de l'Hexagone représente objectivement une forme de handicap, nous avons depuis longtemps développé une activité internationale, dont certaines formes méritent pourtant d'être renforcées.

- La forme la plus élémentaire d'insertion internationale consiste à **participer aux principaux réseaux de recherche du domaine**. C'est ainsi que nous sommes étroitement associés, depuis sa naissance, à la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (WCTR<sup>5</sup>) qui réunit tous les trois ans, à l'échelle mondiale, un millier de chercheurs du secteur (Lyon 1992, Sydney 1995, Anvers 1998, Séoul 2001). Des membres du LET ont été distingués à quatre reprises lors des WCTR successives par l'attribution de prix (awards) à des chercheurs ou docteurs pour la qualité de leur communication. Nous participons également aux autres grands colloques internationaux du secteur, notamment dans les pays anglo-saxons (Grande-Bretagne, Etats-Unis, Australie, voir les communications à l'AET, à l'IATB) ou francophones (CODATU, ASRDLF, Journées de la proximité .....). Nous développons également une coopération étroite avec les pays d'Afrique subsaharienne via le réseau SITRASS au bénéfice duquel nous organisons chaque année une université d'été qui accueille une vingtaine de cadres africains. L'ensemble de ces implications sera maintenu dans les années qui viennent, à travers la mise en place, dans le cadre de la WCTRs, d'un réseau d'excellence sur le modèle proposé dans le 6<sup>o</sup> PCRD.
- **Les programmes de recherche européens (PCRD)** sont un autre lieu de partage de nos recherches avec nos homologues de l'Union Européenne. Tout naturellement, nous nous sommes donc impliqués activement dans plusieurs *consortia* dans le cadre des programmes suivants : EUROTOLL (1996-1999) sur les péages interurbains ; PATS (1998-2000) sur l'acceptabilité des péages ; IMPROVERAIL (2000-2002) sur l'amélioration de la productivité dans le secteur ferroviaire ; TRANSECON (2001-2003) sur l'évaluation des systèmes de transport urbains. Nous poursuivrons bien sûr cette politique dans le cadre du 6<sup>o</sup> PCRD, d'autant que le dernier Livre Blanc de la commission européenne sur les transports invite à accentuer les inflexions des politiques de transports en faveur d'une mobilité durable. Cette insertion a favorisé le développement de nos publications dans les revues non francophones.
- **Les publications dans les revues étrangères** à comité de lecture sont au nombre de 17 depuis 1998 (dont 14 dans des revues en langue anglaise) sur un total de 54 (P). Le même ratio d'environ 1/3 se retrouve dans les communications avec actes (C), dont 21 sur 64 sont en langue anglaise. C'est une proportion en augmentation par rapport au dernier rapport d'activité, mais nous devons encore nous renforcer dans ce domaine. C'est un objectif à notre portée puisque la fréquentation des colloques internationaux a fortement

<sup>5</sup> Depuis 1992, le LET assure le secrétariat permanent de la WCTR society.

---

progressé : 75 communications internationales (CI) en quatre ans, dont les trois quarts en langue anglaise. Il est donc nécessaire de pratiquer plus systématiquement la proposition des communications dans les revues en langue anglaise. Nous avons pour cela fait le choix, coûteux, de proposer aux auteurs de recourir systématiquement à des traducteurs professionnels, qualifiés de « native speakers » par nos évaluateurs, pour faire traduire les textes envoyés aux revues. Pour cette internationalisation accrue de nos publications, nous comptons en particulier sur la jeune génération, tant les effets d'âge, et de génération, sont importants dans ce domaine. Ce point central de notre politique pour la période 2003-2006 est développé en II.3.

---

#### **II.1.4 Deux missions dérivées de notre travail de recherche : documentation et formation**

- Notre centre de documentation, dont la base de plus de 20 000 références est accessible directement sur notre site web (<http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let>), est une ressource unique en France pour la littérature spécialisée, en langue française et anglaise. A ce titre, le CNRS nous a dotés d'un poste d'ingénieur d'études et d'un poste d'assistante ingénieur, auquel nous avons ajouté, sur nos ressources propres, un mi-temps de documentaliste. Grâce à ce service, nous sommes en contact permanent avec l'ensemble des chercheurs et acteurs du monde des transports en France et à l'étranger, et aussi avec les étudiants. Ce travail de documentation est étroitement associé aux efforts de mutualisation qui se développent au sein de l'Institut des Sciences de l'Homme (ISH) de Lyon, et à terme au réseau des maisons des sciences de l'homme, en cours de constitution. Ce souci de rapprochement avec d'autres équipes de SHS et de mutualisation des moyens sera un des thèmes majeurs des prochaines années via le développement que nous souhaitons, de plates-formes techniques.
- La formation peut être considérée comme une production jointe à notre activité de recherche, et à son prolongement en termes de documentation. Le DEA d'Economie des transports et deux DESS (Transport et logistique industrielle et commerciale ; transports urbains et régionaux de personnes) nous permettent de transférer quasiment instantanément nos travaux, aux étudiants mais aussi aux milieux scientifiques et professionnels qui nous accompagnent dans ce travail de formation<sup>6</sup>. Pour développer cette dernière et l'adapter à de nouveaux métiers, nous sommes à l'origine, avec le laboratoire ERIC (Equipe de recherche en ingénierie de la connaissance), d'un projet d'école d'ingénieurs au sein de l'Université Lyon 2 (Informatique, Logistique, Réseaux). Par ailleurs, nous avons été invités à organiser pour les fonctionnaires de l'Unité 4 de la DG TREN à Bruxelles une formation spécifique : « Urban Transport Issues – Training courses ».

---

<sup>6</sup> Nous animons aussi une maîtrise (transport et aménagement du territoire) et nous sommes liés assez étroitement au département Transport et Logistique de l'IUT Lumière Lyon2 et à la Voie d'approfondissement Transport de la 3<sup>ème</sup> année à l'ENTPE.

---

---

---

### Quelques indications sur l'utilisation des crédits

Le budget du LET s'élève annuellement et en moyenne sur les quatre dernières années à 588,5 milliers d'euros (KE) si l'on ne tient pas compte des salaires versés aux personnels permanents. Ce total se décompose ainsi :

	<b>Kilo euro</b>
- dotation de fonctionnement et d'équipement du CNRS :	29,0 KE
- dotation de fonctionnement et d'équipement du Ministère des Universités	42,5 KE
- dotation de fonctionnement et d'équipement du MELT :	67,0 KE

**Total des dotations annuelles : 138,5 KE**

Ces sommes sont utilisées pour le fonctionnement quotidien (téléphone, photocopies, papeterie, achats de documentation) et surtout pour l'équipement (informatique, y compris les logiciels, reprographie, mobilier). Ces dépenses de fonctionnement et d'équipement sont réparties sur les deux sites du laboratoire.

A cet ensemble récurrent, s'ajoutent les recettes des contrats de recherche pour un total annuel moyen de **450 KE**

- Les recettes des contrats de recherche servent à financer l'embauche de contractuels et vacataires (300 KE), y compris pour notre centre de documentation. Il faut aussi compter avec les frais de déplacement (100 KE) et les frais directement liés aux contrats (documentation, logiciels, bases de données, achats de matériels spécifiques).
-

---

## II.2 - Bilan quantitatif sur les quatre dernières années

Le bilan quantitatif se présente en six grands ensembles utilisant des références chiffrées :

- Le premier comprend les publications internationales et nationales dans les revues à comité de lecture (**P**) ;
- Le second regroupe les communications publiées dans les actes de colloque (**C**),
- Le troisième indique les conférences internationales avec statut d'invité (**I**),
- Le quatrième regroupe les autres publications où sont distingués les thèses (**TH**) et habilitations à diriger les recherches (**HDR**), les publications dans les autres revues scientifiques ou professionnelles (**RSP**), les ouvrages (**O**), chapitres d'ouvrage (**CO**) et rapports officiels (**RO**) ;
- Le cinquième s'intéresse aux activités internationales résumées ici sous la forme des communications dans un contexte international (**CI**) et des rapports de recherche internationaux, notamment dans le cadre des programmes européens (**RI**) ;
- Le sixième présente l'ensemble des rapports de recherche nationaux (**RN**).

### II.2.1 Les publications dans les revues à comité de lecture <sup>7</sup>

En nous inspirant de la fiche synthétique proposée par la section 37 du comité national, nous avons classé en deux groupes les publications :

- De **P1 à P20**, celles que nous considérons comme les plus représentatives de notre programme scientifique passé et de notre insertion internationale et nationale, respectivement pour la section **37 (P1 à P10)** et pour la section **39 (P11 à P20)**
- De **P21 à P 54**, les autres publications dans les revues à comité de lecture

---

**P1** BONNAFOUS A. (1999), « Infrastructures publiques et financement privé : le paradoxe de la rentabilité financière », *Revue d'Economie Financière*, n° 51, janvier, pp. 157-166, Editions de l'AET.

**P2** BONNEL P., CHAUSSE A. (2000), « Urban travel: Competition and pricing », *Transport Reviews*, Vol. 20, n° 4, pp. 385-401, Taylor & Francis Ltd.

**P3** BOUF D., PEGUY P.-Y. (2001), « Is yardstick competition desirable for western European railways ? » *International Journal of Transport Economics*, Vol. XXVIII, n° 2, pp. 205-227, Ed de l'université la Sapienza.

**P4** CROZET Y., MARLOT G. (2001), « Péage urbain et ville durable : figures de la tarification et avatars de la raison économique », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, pp. 79-113, Ed de l'AFITL.

**P5** DENANT-BOEMONT L., HAMMICHE S. (2000), « Gains d'information du décideur public et valeur d'option des grands projets d'infrastructure », *Economie et Prévision*, n° 143-144, pp. 139-153, la Documentation Française.

---

<sup>7</sup> On trouvera dans cette catégorie l'ensemble des articles publiés dans les revues à comité de lecture, numérotés de P1 à P54, le nom des auteurs membres du LET est souligné

---

- 
- P6** FAIVRE D'ARCIER B., ANDAN O., RAUX C. (1998), « Stated Adaptation Surveys and Choice Process : Some Methodological Issues », *Transportation*, Vol. 25, n° 2, pp. 169-185, Kluwer Academic publishes.
- P7** GUIHERY L. (2002), « Fédéralisme fiscal en Allemagne : quelle réforme de la péréquation financière allemande ? », *Economie Publique*, « Aspects financiers et fiscaux de l'économie publique locale », n°8, 2001/2, pp. 1-34 Ed. De Boeck Université.
- P8** NICOLAS J.-P. (2000), « Analysing road traffic influences on air pollution : how to achieve sustainable urban development », *Transport Reviews*, Vol. 20, n°2, pp. 219-232, Taylor & Francis Ltd.
- P9** PEGUY P.Y. (2001) « Modèles économétriques des configurations des aires urbaines françaises », *Cahiers d'économie et sociologie rurales*, n°58-59, pp. 223-259, Editions de l'INRA.
- P10** PLAT D., RAUX C. (1998), « Frontier impedance effects and the growth of international exchanges: an empirical analysis for France », *Papers in Regional Science*, Vol. 77, n°2, pp. 155-172, Regional Science Association International (RSAI) - Springer Verlag.
- P11** BONNAFOUS A., MASSON S.,(2002), « Politique des transports et équité spatiale », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, (à paraître), Ed. de l'Association des Directeurs d'Instituts et des Centres Universitaires d'Etudes Economiques Régionales (ADICUEER).
- P12** BUISSON M.-A., MIGNOT D., AGUILERA-BELANGER A. (2001), « Métropolisation et polarités intra-urbaines : le cas de Lyon », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 2, pp. 271-296.
- P 13** CUSSET J.-M., HAI L. D. (2001), « Transport and Environment in Hanoi: attitudes and opinions towards environmental policy measures », *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies* (Japon), Vol. 4, n° 5, pp. 71-87.
- P14** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2000), « Immobiliers ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou », *Revue Canadienne d'Etudes du Développement/Canadian Journal of Development Studies*, Vol. XXII, n° 1, pp. 115-134; Ed de l'Université d'Ottawa.
- P15** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2000), « Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey », *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 329-340, Belin - RECLUS.
- P16** KLEIN O. (2000), « Des "districts industriels" à la "proximité" : l'analyse critique de la communication au-delà de la métaphore spatiale ? », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 2, pp. 281-300.
- P17** KLEIN O. (1998), « Les modifications de l'offre de transport : des effets automatiques à l'innovation socio-technique - l'exemple de la grande vitesse », *Espaces et Sociétés*, n° 95, pp. 95-126, l'Harmattan.
- P18** LASSERRE J.-C. (1999), « Pour comprendre la stagnation et les mutations des trafics sur le Saint-Laurent : une évaluation comparée des portes continentales nord-américaines », *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 43, n° 118, pp. 7-42, Université Laval (Québec) – Presses de l'Université Laval
- P19** PATIER D. (1998), « Les camionnettes de livraison dans les rues de Bordeaux. De nouvelles études de déplacements urbains », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°78, mars.
- P20** SCHEOU B. (1998), « L'estimation de la population totale à un niveau communal : utilisation d'une fonction de densité exponentielle négative », *L'Espace Géographique*, n° 4, pp. 301-316, Berlin - RECLUS
-

- 
- P21** ARABEYRE-PETIOT A. (1999), « Le rôle des liaisons interurbaines dans l'arbitrage métropole-système productif localisé. Cas de la sous-traitance aéronautique dans le Sud-Ouest de la France », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 36, pp. 43-67, Editions de l'AFITL.
- P22** BONNAFOUS A. (2000), « Saturation de la route et report sur le rail », *Annales des Ponts et Chaussées*, nouvelle série, n° 96, octobre, pp. 4-10, Elsevier.
- P23** BONNEL P. (2000), « Une mesure dynamique des relations entre transports collectifs, étalement urbain et motorisation. Le cas de Lyon, 1976-1995 », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 38, pp. 19-44, Ed. de l'AFITL.
- P24** BONNEL P., LE NIR M. (1998), « The quality of survey data: telephone versus face-to-face interviews », *Transportation*, Vol. 25, n 2, pp. 147-167, Kluwer Academic Publishers.
- P25** BUISSON M.-A., ROUSIER N. (1998), « L'internationalisation des villes : métropolisation et nouveaux rapports ville-région », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 2, pp. 163-184, Ed. de l'ADICUEER.
- P26** BURMEISTER A., KLEIN O. (1999), « Introduction : Vers un renouvellement des approches ? », in BURMEISTER A. et KLEIN O. (éds.), dossier thématique « *Les interactions Transport-Espace* », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 36, 112 p., pp. 5-10.
- P27** CHOLEZ C. (à paraître en mai 2002), « Cheminer dans la ville, cheminer dans sa vie. Pratiques et trajectoires professionnelles des chauffeurs-livreurs en milieu urbain », *Espace et Sociétés*, n°108-109, 15 p., L'Harmattan.
- P28** CLAISSE G. (2000), "Identités masculines et féminines au téléphone. Des rôles, des pratiques, des perceptions contrastés", *Réseaux*, Vol. 18, n° 103, pp. 51-90, CNET - Hermès Science Publications.
- P29** CLÉMENT L., CROZET Y., GAMBARD J.-M. (1999), "Valuation of Road Pricing on Selected European roads, Social cost and sustainable mobility", *New Economic Studies*, Vol. 7, novembre, pp. 135-159, Physica-Verlag.
- P30** CROZET Y., GUIHERY L. (2001), "La responsabilité publique en amont des choix collectifs : les économistes sur la piste du "politique"", *Politiques et Management Public*, septembre, Vol. 19, n° 3, pp. 37-54, Ed. de l'Institut de Management Public (Paris).
- P31** CROZET Y., HEROUIN E. (1999), « Le transport régional de voyageurs : régionalisation et nouvelles incitations à la performance ferroviaire », *Politiques et Management Public*, Vol. 17, n° 3, septembre, pp. 171-193, Ed. de l'Institut de Management Public (Paris).
- P32** CROZET Y. (1998), « Mondialisation de l'économie et renouvellement du concept économique de nation », *Etudes Internationales*, Vol. XXIX, n° 2, juin, pp. 225-238, Presses de l'Université Laval (Québec).
- P33** DENANT-BOÈMONT L., MILLS G. (1999), « Urban light-rail: Inter-modal competition or coordination? », *Transport Reviews*, Vol. 19, n° 3, July-Sept., pp. 241-254, Taylor & Francis Ltd.
- P34** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2001), « Dépenses de transport des ménages en Afrique subsaharienne. Méthodes et mesures appliquées au cas de Niamey », *Recherche Transport Sécurité*, n° 72 (juillet-septembre), pp. 19-36, Elsevier.
- P35** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1999), « Mobilité quotidienne des citoyens à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou », *Revue Tiers Monde*, t. XL, n° 160, septembre-décembre, pp. 829-848, PUF.
- P36** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1999), « Mobilité de quartier, mobilité de ville ? Les déplacements quotidiens des pauvres à Ouagadougou et Bamako », *NETCOM*, Vol. 13, n° 1-2, novembre, pp. 143-163.
- P37** DURAND S. (2001), "L'analyse et la modélisation spatiales des transports de marchandises par la méthode des coefficients structurels", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, pp. 87-114, Ed. de l'AFITL.
-

- 
- P38** GUIHÉRY L. (2001), « An Economic Assessment of German Fiscal Equalization Schemes Since 1970: What Prospects for a Unified Germany ? », *Public Finance and Management*, Vol. 1, n° 4, pp. 393-419, Southern Public Administration Education Foundation (Harrisburg, USA).
- P39** GUIHÉRY L. (1998), « Le budget social de la RFA à la lumière des enseignements de la théorie du fédéralisme fiscal : contradiction ou confirmation du modèle ? », *Politiques et Management Public*, Vol. 16, n° 2, juin, pp. 95-127, Ed. de l'Institut de Management Public (Paris).
- P40** GUIHÉRY L., PEREZ M. (1998), « Régionalisation du transport ferroviaire régional de voyageurs : l'intrusion des problématiques fédérales dans l'économie des transports », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 33, pp. 147-180, Ed. de l'AFITL.
- P41** HAMMICHE S. (1998), "Consistency in rail investment choices : the case of French "rail-motorway" socio-economic returns", *International Journal of Transport Economics*, Vol. XXV n° 3, october, pp. 337-351, Ed. de l'Univ. La Sapienza (Rome).
- P42** KLEIN O. (2001), "La genèse du TGV, une innovation contemporaine du fordisme", *Innovations – Cahiers d'Economie de l'Innovation*, n° 13, pp. 111-132, L'Harmattan.
- P43** LASSERRE J.-C. (2000), « Les ponts terrestres nord-américains, concurrents ou compléments du canal de Panama ? », *Acta Geographica*, n° 121, pp. 112-122.
- P44** LEE-GOSSELIN M., BONNEL P., RAUX C. (1998), « Guest Editorial », *Transportation*, Vol. 25, n° 2, pp. 121-127, Kluwer Academic Publishers.
- P45** MASSON S. (1998), « Interactions entre système de transport et système de localisation, de l'héritage des modèles traditionnels à l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 33, pp. 79-108, Ed. de l'AFITL.
- P46** MIGNOT D. (1999), « Métropolisation et nouvelles polarités : le cas de l'agglomération lyonnaise », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 36, pp. 87-112., Ed. de l'AFITL.
- P47** PETIOT R., (2002) « Répression du stationnement frauduleux et congestion routière urbaine, une approche théorique », *Revue d'économie régionale et urbaine*, à paraître
- P48** POCHET P., CUSSET J.-M. (1999), « Cultural barriers to bicycle use in West African cities. The case of Bamako and Ouagadougou », *IATSS Research*, Vol. 23, n° 2, octobre, pp. 43-50, Int. Assoc. of Traffic & Safety Sciences (Tokyo).
- P49** RAUX C., SOUCHE S. (2001), « Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? Le cas de TEO a Lyon », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 40, pp. 27-52, Ed. de l'AFITL.
- P50** RAUX C., SOUCHE S. (2001), « L'acceptabilité des changements tarifaires dans le secteur des transports : comment concilier efficacité et équité ? », *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n° 4, pp. 539-558, Ed. de l'ADICUEER.
- P51** SANTI G. (1999), "Unbalanced Development and National Public Transfers in the French Context", *Public Finance*, pp. 235-252. Vol. 2 n° 52, 1997 (published 1999), pp. 235-252.
- P52** SANTI G. (1998), "Transferts publics et répartition spatiale de la population", *Revue Française de Finances Publiques*, n°61, février, pp. 121-141.
- P53** SCHEOU B. (1998), « Modélisation des déplacements domicile-travail en milieu péri-urbain : le cas de la région lyonnaise, » (résumé de thèse), *CYBERGEO : Revue Européenne de Géographie*, n° 60, juillet, 12 p. ([www.cybergegeo.presse.fr/reseaux/texte1/scheou/rescygeo.htm](http://www.cybergegeo.presse.fr/reseaux/texte1/scheou/rescygeo.htm))
- P54** RAUX C., ANDAN O. 2002. Les péages urbains. Comment peuvent-ils satisfaire une politique d'agglomération ? *Recherche, Transports, Sécurité* (à paraître) 20 p
-

---

## II.2.2 Les communications avec actes <sup>8</sup>

- C1** ADOLEHOUME A., KEITA B., PEGUY P.-Y., RIZET C. (2000), « Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne synthèses thématiques », in *Actes du colloque SITRASS 5, Les projets sectoriels des Transports en Afrique sub-saharienne*, Cotonou, coll. SITRASS, 420 p., pp. 139-155.
- C2** ADOLEHOUME A., « Les micro-entreprises de transport collectif urbain à Abidjan, Bamako, Sarari et Nairobi : Faits et enseignements. Actes SSATP-MU Comité d'orientation , Accra avril 2001.
- C3** AMBROSINI CH. SEGALOU E., (2001) « Synthèses des débats thématiques » in Patier D. (éd.), *L'intégration des marchandises dans le système des déplacements urbains, Acte du colloque organisé dans le cadre des XIII<sup>e</sup> entretiens Jacques Cartier*, Montréal 2000, LET, Collection Etudes et Recherches, n°15, pp. 73-81, 171-179, 295-308, 329-334.
- C4** AMBROSINI Ch. (1999), « Vers la définition de nouveaux services pour les transports de marchandise en ville », in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp. 559-572
- C5** ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B. (2001), "Exploring the Process of Driver Route Choice for Regional Trip", in D. HENSHER (éd.) *Travel Behaviour Research, the Leading Edge*, IATBR, Oxford, Pergamon, pp. 753-768.
- C6** BAUMSTARK L., (2001), A « *Pioneering Country in Public Transport – Sweden* », Baumstark Luc, *Regulating network utilities in the EEC*, Conference Nuffield College, Oxford, July 3-4 2000 in, C. HENRY – M.MATHEU , (ed)., Oxford University Press.
- C7** BAUMSTARK L., BONNAFOUS A. (2000), « La relecture théorique de Jules DUPUIT par Maurice Allais face à la question du service public », in P. DOCKES (dir.), *Les traditions économiques françaises, 1848-1939*, Paris, Editions du CNRS, pp. 397-415.
- C8** BAUMSTARK L., BONNAFOUS A. (1999), « User Charges for Railway Infrastructure », in *ECMT Round Table 107*, Paris, OECD Publications, pp. 47-100.
- C9** BELANGER A., BLOY D., BUISSON M.-A., CUSSET J.-M., MIGNOT D. (2000), « Localisation des activités et mobilité, synthèse », in *Actes du colloque Changer de regard sur le périurbain*, 8 juin 2000, Région Urbaine de Lyon, Charbonnières-les-Bains, pp. III.9.1-III.9.7.
- C10** BONNAFOUS A (2000). " Enjeux et acceptabilité des Projets sectoriels des transports (PST) en Afrique sub-saharienne " *Actes du Séminaire International des Transports en Afrique Sub-Saharienne (SITRASS V) : Les projets sectoriels des Transports en Afrique sub-saharienne*, Cotonou, coll. SITRASS, pp. 9-14.
- C11** BONNAFOUS A. (1999), « Research and Transport Policy », in ECMT, *Transport Economics Research and Policymaking*, Paris, OECD Publications, pp. 127-134.
- C12** BONNEL P. (à paraître à l'été 2002), « Postal, telephone and face-to-face surveys: how comparable are they? » in P. STOPHER, P. JONES (éds.), *Proceedings of the International Conference on Transport Survey Quality and Innovation*, Kruger Park (South-Africa), 5-10 August 2001, Elsevier, p.21.
- C13** BONNEL P. (1999), « A dynamic measurement of the links between public transport, urban sprawl and vehicle ownership: Lyon in the period 1976-1995 », *European Transport Conference*, Cambridge (UK) 27-29 septembre, *Seminar F, Transportation planning methods*, pp. 331-349.
- C14** BOUF D., CROZET Y., GUIHÉRY L., PÉGUY P.-Y., (1999), « Compared performance of Railways companies in Europe », *Proceedings of seminar A, Operating railways for Traffic Growth and Profit*, European Transport Conference, 27-29 september 1999, Cambridge (UK), pp.45-59.

---

<sup>8</sup> Les communications avec actes sont ci-dessous numérotées de C1 à C61. Certaines communications ont été transformées en chapitres d'ouvrage et figurent dans cette catégorie

---

- 
- C15** CLEMENT C., DILLE B. (à paraître au 1<sup>er</sup> trim. 2002), « Durée de résidence et mobilité urbaine quotidienne dans le quartier d'habitation à Niamey et à Konni (Niger) », in F. DUREAU, J.-P. LEVY (éds), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions. Actes du Colloque Villes et Mobilités*, LOUEST, Nanterre, 23-24 septembre 1999, 23 p., Paris, l'Harmattan.
- C16** CLEMENT C. (2000), « Les pauvres dans leur quartier d'habitation : localisation, fréquentations et représentations » in O. DIAZ G. PALOMAS, Ch. JAMET (Eds), *Urban transportation and Environment. Proceedings of the International Conference CODATU IX, Mexico, 11-14 avril*, Rotterdam, Brookfield, pp. 735-740.
- C17** CLEMENT C. (1998), « Représentations spatiales, mobilités urbaines quotidiennes et migrations à Niamey (Niger) », in P. FREEMAN, C. JAMET (éds.) *Urban Transport Policy. A sustainable development tool, proceedings of the international conference CODATU VIII*, Rotterdam, Balkema, pp. 657-662.
- C18** CROZET Y. (2001), "Les effets externes du transport : quelle harmonisation des préférences collectives en Europe", in J. THEYS (dir.), *L'environnement au XXI<sup>e</sup> siècle*, volume III, *Démocratie et politique à long terme*, GERMES, pp. 295-311.
- C19** CROZET Y. (2000), « Jacques RUEFF et les institutions : un rendez-vous manqué », pp. 635-648, in P. DOCKES (dir.), *Les traditions économiques françaises, 1848-1939*, Paris, Editions du CNRS, pp. 635-648.
- C20** CROZET Y. (2000), "Du péage urbain à la tarification des déplacements : peut-on sortir des ambiguïtés ?", in C. ABRAHAM, A. BONNAFOUS, D. CHABANOL, M. CHABERT, Y. CROZET, C. DALMAIS (éds), *Péage et financement d'infrastructures en milieu urbain*, Lyon, LET, coll. Etudes & Recherches, n° 13, pp. 231-247.
- C21** CROZET Y. (1998), « Grande transformation ou alliage sans formule précise », in J.-M. SERVET, J. MAUCOURANT, A. TIRAN (Eds.), *La modernité de Karl Polanyi*, Paris, L'Harmattan, pp. 193-203.
- C22** CROZET Y. (1998), « Financement et tarification de la route : vers de nouvelles logiques ? », in ENPC (éd.) *Le financement de la route, construction, entretien, exploitation*, Symposium international du 4-5-6 nov. 1998, Paris, Presses de l'ENPC, pp. 273-284.
- C23** CUSSET J.-M. (1998), « Accessibilité à la ville et besoins de mobilité en périphérie. Le cas de Ouagadougou », in P. FREEMAN C. JAMET (eds.) *Urban Transport Policy. A sustainable development tool, proceedings of the international conference CODATU VIII*, Rotterdam, Balkema, pp. 689-694.
- C24** DENANT-BOÈMONT L., HAMMICHE S. (1999), « Irreversibility and flexibility in Public Investment Choice », *European Transport Conference*, Cambridge (UK) 27-29 sept., *Seminar F, Transportation planning methods*, pp. 251-263.
- C25** DENANT-BOÈMONT L. (1999), « Dynamique temporelle des grands projets d'infrastructure et évaluation économiques des irréversibilités », in O. KLEIN (éd.) *Temps, irréversibilités et grands projets d'infrastructure*, Actes du colloque du 5 mars 1998, Lyon, LET, coll. Etudes & Recherches, n° 11, 143 p., p. 47-66.
- C26** DENANT-BOÈMONT L., HAMMICHE S. (1999), « La concurrence-risque entre le rail et la route dans les choix d'investissement publics », in ENPC (éd.) *Le financement de la route, construction, entretien, exploitation*, Symposium international du 4-5-6 nov. 1998, Paris, Presses de l'ENPC, pp. 297-308.
- C27** DENANT-BOÈMONT L., PETIOT R. (1998), « Information value and Transport sequential decision making - a theoretical outlook, some experimental data », in ENPC (éd.) *Le financement de la route, construction, entretien, exploitation*, Symposium international du 4-5-6 nov. 1998, Paris, Presses de l'ENPC, pp. 273-284.
- C28** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P. (2000), « Dépenses de transport des ménages dans les villes d'Afrique subsaharienne », in O. DIAZ G. PALOMAS, Ch. JAMET (éds), *Urban transportation*
-

- 
- and Environment. Proceedings of the International Conference CODATU IX, Mexico, 11-14 avril 2000*, Rotterdam, Brookfield, pp. 717-722.
- C29** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2000), « Etalement urbain et mobilité à Niamey », in O. DIAZ G. PALOMAS, Ch. JAMET (Eds), *Urban transportation and Environment. Proceedings of the International Conference CODATU IX, Mexico, 11-14 avril 2000*, Rotterdam, Brookfield, pp. 723-728.
- C30** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2000), "Accès à la ville et pauvretés à Niamey", *Cahiers de l'Association Tiers-Monde* n° 15, Actes des XVèmes journées sur le développement, Université D'Artois, EREIA, INRETS-TRACES, PRELUDES, pp. 47-54.
- C31** DIAZ OLVERA L., SHARMA A.K. (1999), "Comparative study of urban mobility in Sub-Saharan and Asian cities: issues and priorities in policy formulation", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science. Cette communication a reçu le Prix du Transport Urbain de la 8<sup>ème</sup> WCTR, pp 391-40.
- C32** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998), « La voiture au quotidien : réalités contrastées, rêve partagé », in P. FREEMAN , C. JAMET (eds.) *Urban Transport Policy. A sustainable development tool, proceedings of the international conference CODATU VIII*, Rotterdam, Balkema, pp. 589-594.
- C33** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998), « Les multiples visages de la mobilité féminine dans les villes d'Afrique subsaharienne », in P. FREEMAN, C. JAMET (eds.) *Urban Transport Policy. A sustainable development tool, proceedings of the international conference CODATU VIII*, Rotterdam, Balkema, pp. 663-668.
- C34** DILLE B. (2000), "De l'adaptabilité des services aux infrastructures : le cas du transport en commun dans une ville moyenne du Niger", *Cahiers de l'Association Tiers-Monde* n° 15, Actes des XVèmes journées sur le développement, Université D'Artois, EREIA, INRETS-TRACES, PRELUDES, pp. 141-148.
- C35** DILLE B. (1998), « Les kabu-kabu de Konni : facteurs de développement ou solution temporaire ? », in P. FREEMAN, C. JAMET (eds.) *Urban Transport Policy. A sustainable development tool, proceedings of the international conference CODATU VIII*, Rotterdam, Balkema, pp. 361-366.
- C36** DURAND S. (1999), "Interregional commodity flow modelling: comparative analysis and application of the structural coefficients method and gravity model", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp 199-211
- C37** FAIVRE D'ARCIER B. (2000), "Hypothetical Situations : The Attempt To Find New Behavioral Hypotheses in Transport Surveys: Raising the Standard", in *Transportation Research Circular E-C008*, II-L 1-18, TRB, Washington DC.
- C38** FAIVRE D'ARCIER B. (2000), "L'évaluation des politiques publiques", in G. PEYRETTI , T. PROST (dir.), *Une décennie de génie urbain*, Lyon, CERTU, coll. Débats, n°26, pp. 135-140.
- C39** FAIVRE-D'ARCIER B., MIGNOT D. (2001), "Pertinence des méthodes d'évaluation des projets d'infrastructures de transport pour l'aide à la décision et transférabilité à d'autres domaines", in *Evaluation et Gouvernance, Actes du Colloque de la Société Française d'Evaluation*, Université de Bretagne, pp. 328-335.
- C40** GUIHÉRY L., WITBREUK Mark (1999), "Fiscal federalism and regionalization of transport policy in Europe", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp 445-458
- C41** KLEIN O. (1999), « Les permanences de la grande vitesse » , in O. KLEIN (Éd.) *Temps, irréversibilités et grands projets d'infrastructure*, Actes du colloque du 5 mars 1998, coll. Etudes & Recherches, n°11, LET, Lyon, pp. 115-143.
-

- 
- C42** KLEIN O., HOUÉE M. (1999), "Atlantic-TGV and mobility trends: the influence of crises and of mode competition", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp 693-706.
- C43** MIGNOT D. (2001), « The location of dynamic activities in the metropolitan area of Lyon », in *Actes du séminaire franco-coréen Grande vitesse et développement*, Séoul, Corée, 27 juillet 2001, pp. 85-103.
- C44** MIGNOT D. (2000), « Quelle prise en compte de l'environnement dans la décision publique en matière de transport ? », in *Evaluation des politiques publiques en France et en Europe : acquis et défis de la prochaine décennie*, *Actes du Colloque inaugural de la Société Française d'Evaluation*, Marseille, 4-5 juin 1999, pp. 45-46.
- C45** MOLIN B. (1998), « Les marchés respectifs des liaisons directes et de l'exploitation en hub », in « *Les aéroports de demain* », *Actes des dixièmes entretiens Jacques Cartier*, Lyon, Collections études et recherches n°8, LET, Lyon, pp. 75, 102
- C46** NICOLAS J.-P. (1999), "Circulation routière et évolution des nuisances sonores", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp 197-211.
- C47** NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H. (2000), "Concevoir des indicateurs de mobilité durable : l'exemple de l'agglomération lyonnaise" in *Evaluation et Gouvernance, Actes du Colloque de la Société Française d'Evaluation*, Université de Bretagne, pp. 282-296.
- C48** PATIER D., DUFOUR J.-G. (1999), « The french experimental and research program, the Bordeaux Survey and findings », in *Freight Transport and the city*, ECMT Round Table 109, OECD Publications, pp.33-39.
- C49** PATIER D. (1999), "Spécificité et régularité des déterminants de la logistique urbaine ; vers une méthode globale", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp 573-586
- C50** PEGUY P.-Y. (2000), « Performance des entreprises de transport ferroviaire en Afrique subsaharienne », *Actes du Séminaire International des Transports en Afrique Sub-Saharienne (SITRASS V) : Les projets sectoriels des Transports en Afrique sub-saharienne*, Cotonou, Bénin, pp.235-245.
- C51** PETIOT R., DELVERT K. (1999), "Behavioral response to traffic variability: an experimental outlook on road pricing as willingness to pay for certainty", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp. 323-336.
- C52** POCHET P., ROUTHIER J.-L. (à paraître au 1<sup>er</sup> trim. 2002), « Mobilité résidentielle et allongement des distances de migrations alternantes dans la région urbaine de Lyon », in F. DUREAU, J.-P. LEVY (éds), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions. Actes du Colloque Villes et Mobilités*, LOUEST, Nanterre, 23-24 septembre 1999, 19 p., Paris, l'Harmattan.
- C53** POCHET P. (1998), « Changes in urban travel behaviour of elderly people », in J. de D. ORTUZAR, D.A. HENSHER, S.R. JARA-DIAZ (eds.), *Travel Behaviour Research: Updating the State of Play*, Oxford, Pergamon, pp. 299-316.
- C54** POCHET P. (1998), « Mobilité quotidienne et accès à la voiture à l'âge de la retraite : les évolutions de ces deux dernières décennies à travers les enquêtes-ménages lyonnaises », in INRETS (éd.), *La ville des vieux, recherche sur une cité à humaniser*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, coll. Territoires, pp. 196-206
- C55** RAUX C., SOUCHE S. (2000), « Acceptability factors to transport policy changes », *European Transport Conference, Proceedings of Seminar C*, Vol. P438, Homerton College Cambridge, pp.167-178.
-

- 
- C56** RAUX C., ANDAN O. (1999), "Road use conflicts: tolling strategies to preserve accessibility", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp353-366.
- C57** RAUX C., ANDAN O., GODINOT C. (1998), « The simulation of behaviour in a non-experienced future : the case of road-pricing », in J. de D. ORTUZAR, D.A. HENSHER, S.R JARA-DIAZ (eds.), *Travel Behaviour Research: Updating the State of Play*, Oxford, Pergamon, pp. 67-86.
- C58** ROUTHIER J.-L., AUBERT P.-L. (1999), "FRETURB, un modèle de simulation des transports de marchandise en ville", in H. MEERSMAN, E. VAN DE VOORDE, W. WINKELMANS (eds), *World Transport Research, Selected Proceedings from the 8th WCTR*, Antwerp, Belgium, 12-17 July 1998, Elsevier Science, pp 531-544.
- C59** SAHABANA M. (2001), " Les parcs-relais de l'agglomération lyonnaise : Gorge de Loup" et L. Bonnevey et "Les parcs-relais marseillais", in *Actes du Séminaire Hiérarchies, fonctionnalité et aménagement urbain des pôles d'échange*, 31 mai 2001, Association Villes et Territoires Méditerranéens, pp. 25-32 et pp. 33-38.
- C60** SCHEOU B. (1998), « Circuler en Rhône-Alpes en 2020 : enjeux et scénarios », in *Rhône-Alpes en 2020, une prospective*, Hors Série n°1, Editions de l'Observatoire Européen de Géopolitique pp. 29-55.
- C61** VU THI H., SCHMITT M. (1998), « Singularité et adaptation des opérateurs de transports publics à Ho Chi Minh Ville », in P. FREEMAN, C. JAMET (eds), *Urban Transport Policy. A sustainable Development Tool, Proceedings of the international Conference CODATU VIII*, Rotterdam, Balkema, pp. 995-1004
-

---

### **II.2.3 Les conférences Invités dans les congrès internationaux**

**I.1 BONNAFOUS A.**, (2001), *The conditions for the Revival of Rail Freight*, Papier invité au Congrès mondial sur le Transport ferroviaire (AICC, UIC et CEMT), Vienne, 25-28 septembre 2001, publié dans Rail international, Juin-Juillet 2001

**I.2 BONNAFOUS A.**, (2000), *New Perspectives for Funding Public Transport*, Conférence internationale de l'UITP, The challenge of urban mobility, Mexico 10-11 avril 2000, Proceedings CD, UITP, Bruxelles, 2000,

**I.3 BONNAFOUS A.** (1999), *Research and Transport Policy*, Papier invité à la conférence internationale sur la recherche et la politique des transports, publié in Transport Economics Research and Policy Making, ECMT, OCDE Publications, Paris, pp 127-134

**I.4 BONNAFOUS A., BAUMSTARK L.** (1999), *Users Charges for Railway Infrastructures*, Papier invité à la table ronde 107 de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, publié in ECMT Round table 107, OECD publications, Paris pp. 47-100

**I.5 BONNEL P.** (2001) *Postal, telephone and face-to-face surveys: how comparable are they?"* P. STOPHER, P. JONES (éds.), papier invité à International Conference on Transport Survey Quality and Innovation, Kruger Park (South-Africa), 5-10 August 2001, 21p

**I.6 CROZET Y** (2001) *Du réductionnisme à l'universalisme : ambitions et contradictions de la culture économique*, Papier invité aux Cinquièmes rencontres internationales de Carthage, mai 2001, 12 pages,

**I.7 CROZET Y** (2002) *Addiction to car : foundations and treatment*, Papier invité à au colloque ECOMM2002, responsible mobility, active partner ship, Gand, 16 mai 2002, 13 pages

**I.8 MIGNOT D.** (2001) *La croissance éclatée des villes*, papier invité au séminaire Dinamicas metropolitanas y estructuracion territorial, Université Autonome Métropolitaine de Mexico, 30 p.

**I.9. PATIER D., DUFOUR J.G. P** *Freight Transport and The City*, Papier invité à la table ronde 109 de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, publié in ECMT Round table 109, OECD publications, Paris pp. 29-99

---

---

## II.2.4 Les autres publications

Dans cet ensemble, nous avons distingué plusieurs catégories afin de tenir compte de la multiplicité des supports d'une part et de la diversité de nos missions d'autre part. On trouvera donc ci-dessous :

- Les thèses et habilitations, numérotés respectivement de TH1 à TH13 et de HDR1 à HDR3 ;
- Les publications dans les autres revues, scientifiques et professionnelles, numérotées respectivement de RSP1 à RSP34 ;
- Les ouvrages et chapitres d'ouvrage, numérotés respectivement de O1 à O12 et CO1 à CO36 ;
- Les rapports officiels pour lesquels nous sommes directement sollicités par les organismes éditeurs, numérotés de RO1 à RO5.

### Thèses et habilitations à diriger des recherches

#### *Habilitations à Diriger des Recherches*

**HDR1 FAIVRE D'ARCIER B.** (1998), *Evaluation des politiques de transport et préférences individuelles*, Synthèse de travaux pour le diplôme national d'Habilitation à la Direction de Recherche, Université Lumière Lyon 2, 100 p. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de Lyon) Marc BONNEVILLE (Université Lumière Lyon 2), G. DUPUY (Université Paris X), M. LEE-GOSSELIN (Université Laval, Québec), Ph. MATHIS (Université F.Rabelais, Tours), D. PUMAIN (Université Paris I).

**HDR2 MIGNOT D.** (2000), *La croissance éclatée des villes*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lumière Lyon 2, 163 p. Jury : A. BAILLY (Université de Genève), A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), M.-A. BUISSON, G. JOIGNAUX (INRETS-TRACE), C. LACOUR (Université Bordeaux IV).

**HDR3 TABOURIN E.** (2001), *L'étalement urbain : un défi pour les transports - Localisations des Activités et des Résidences sur les Territoires et Inductions Spatialisées des Trafics en 2020 : le modèle LARTIST appliqué à la région lyonnaise*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lumière Lyon 2. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de LYON), Y. CROZET (Université Lumière Lyon 2), G. DUPUY (Université Paris X), J.-P. ORFEUIL (Université Paris XII), F. SCHERRER (Université Lumière Lyon 2). 375 pages

### THESES

Deux thèses soutenues en 1997 ont été récompensées :

- En 1998, Prix de Science Régionale Philippe AYDALOT décerné par l'ASRDLF à Laurent GUIHERY pour sa thèse *Fédéralisme fiscal et redistribution : fondements et enseignements du fédéralisme allemand* (ex æquo avec F. RYCHEN de l'Université d'Aix-Marseille 2)
-

---

- En 1999, Prix de Droit et d'Economie du Transport Aérien et spatial de L'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace décerné à Bénédicte MOLIN pour sa thèse *Eléments d'économie des réseaux "hub and spokes" aériens. Expérience américaine, perspectives européennes.*

**TH1** AGUILERA-BELANGER A. (2001), *Localisation des services aux entreprises et dynamiques intramétropolitaines. Le cas de Lyon*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 261 p. + annexes. Jury : A. BAILLY (Université de Genève), A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), M.-A. BUISSON, C. LACOUR (Université Montesquieu Bordeaux IV), D. MIGNOT (ENTPE). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH2** BAUMSTARK L. (1998), *Tarifification de l'usage des infrastructures et théorie de l'allocation optimale des ressources. De la logique de la couverture des coûts à la logique de la révélation des préférences*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 357 p. Jury : M. BERNADET (Université Lumière Lyon 2), A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), Y. CROZET (Université Lumière Lyon 2), A. MORCHEOINE (ADEME), D. BUREAU (Ecole Polytechnique), B. BELLOC (Université de Toulouse), F. LEVEQUE (Ecole des Mines). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH3** BECKERICH Ch. (2000), *Biens publics et valorisation immobilière*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 290 p. Jury : M.-A. BUISSON, A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), F. GARDES (Université Paris 1), G. GILBERT (ENS Cachan) et A. GUENGANT (Université de Rennes) Mention très honorable avec les félicitations du jury. Cette thèse a obtenu le prix de l'Association des Etudes Foncières.

**TH4** CLEMENT C. (2000), *Espaces de vie, espaces en ville. Parcours migratoires, représentations et pratiques de l'espace urbain à Niamey*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 287 p. + annexes. Jury : A. BAILLY (Université de Genève), M. BERNADET (Université Lumière Lyon 2), G. CLAISSE (ENTPE), Ph. GERVAIS-LAMBONY (Université Paris X), X. GODARD (INRETS) et D. PLAT (ENTPE). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH5** DILLE B. (2000), *Frontière et développement régional. Impacts économique et social de la présence de la frontière Niger-Nigeria sur le développement de la région de Konni*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 297 p. Jury : M. BERNADET (Université Lumière Lyon 2), G. CLAISSE (ENTPE), E. GREGOIRE (IRD), X. GODARD (INRETS), D. PLAT (ENTPE), G. COURADE (Université Paris I, IEDES). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH6** DURAND S. (2001), *Analyse et modélisation spatiales à long terme du transport national de marchandises*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 448 p. + annexes. Jury : M. BEUTHE (Facultés Universitaires Catholiques de Mons), A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), F. DAMETTE (Géographe), T. SAINT-JULIEN (Université Paris I), et M. SAVY (ENPC). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH7** HIRON B. (1999), *L'évaluation du coût du bruit en milieu urbain : méthode des prix hédonistes et méthode d'évaluation contingente*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2. Mention très honorable. Jury : Y. CROZET (Université Lyon 2), J.P. ORFEUIL (Université Paris XII), N. SOGUEL (IDHEAP – Suisse), J. LAMBERT (INRETS), I. MALEYRE (Université Paris XII°)

**TH8** KLEIN O. (2001), *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 308 p. Jury : M. BASSAND (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne), Y. CROZET (Université Lumière Lyon 2), P. FLICHY (Université de Marne-la-Vallée), G. JOIGNAUX (INRETS), F. PLASSARD (CNRS). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH9** KOMAROV K. (2001), *Une modélisation de l'arbitrage entre voiture particulière et transport collectif : application à la ville de Kharkov (Ukraine)*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), Y. CROZET

---

---

(Université Lumière Lyon 2), M. IVALDI (Université de Toulouse I) et Ph. MATHIS (Université François Rabelais, Tours). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH10** MASSON S. (2000), *Les interactions entre système de transport et système de localisation en milieu urbain et leur modélisation*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2. Jury : A. BONNAFOUS (Université Lumière Lyon 2), B. FORTIN (Université Laval, Canada), F. GARDES (Université Paris I), J.-P. ORFEUIL (Université Paris XII) et A. DE PALMA (Université de Cergy-Pontoise). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH11** PEGUY P.-Y. (2000), *Analyse économique des configurations urbaines et de leur étalement*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 379 p. + annexes. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), F. GARDES (Université Paris 1), H. JAYET (Université de Lille 1), D. PUMAIN (Université Paris I), F. SCHERRER (Université Lumière Lyon 2), B. SCHMITT (INRA). J.M. HURIOT (Université de Bourgogne). Mention très honorable avec les félicitations du jury. Cette thèse a obtenu le prix de Science Régionale Philippe AYDALOT décerné par l'ASRDLF (ex æquo avec J. VICENTE du LEREPS, Université de Toulouse I)

**TH12** PETIOT R. (2000), *La fraude au stationnement - Enjeux et analyse économique des comportements*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 311 p. + annexes. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), Y. CROZET (Université Lumière Lyon 2), L. DENANT-BOEMONT (Université Rennes I), J.-Y. LESUEUR (Université Lumière Lyon 2), M. WILLINGER (Université Louis Pasteur Strasbourg I) et R. ARNOTT (Boston College). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

**TH13** SEGONNE C. (1998), *Comportement de choix d'itinéraires. Le cas des automobilistes marseillais confrontés au péage urbain de financement*. 250p. + annexes. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), André DE PALMA (Université de Cergy), C. ABRAHAM (Président de la Société Marseillaise du Tunnel Prado-Carénage)), B. BRESSE, B. FAIVRE D'ARCIER (Université Lyon 2), E. QUINET (Ecole des Ponts et Chaussées).

**TH14** SOUICHE S. (2002), *Economie du bien-être et liberté. Le cas du péage urbain et de son acceptabilité*, Thèse pour le Doctorat de Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, 366 p. + annexes. Jury : A. BONNAFOUS (IEP de Lyon), Y. CROZET (Université Lumière Lyon 2), G. GILBERT (ENS Cachan), T. KIRAT (CNRS), G. POLLET (IEP de Lyon). Mention très honorable avec les félicitations du jury.

---

---

## Autres revues scientifiques ou professionnelles

- RSP1** BAUMSTARK L. (2001) "Analyse économique et développement durable dans le secteur des transports: le rapport Boiteux II", *Les Annales des Mines*, coll. Responsabilité et Environnement, n° 24, Octobre pp.55-65, Ed. Estra.
- RSP2** BERNADET M. (1999), *Les dépenses touristiques des Français et des non-résidents en France métropolitaine*, Paris, Observatoire National du Tourisme, 31 p. + annexes.
- RSP3** BERNADET M. (1999), « Le transport de marchandises en ville », *Transports*, n° 393, janvier-février, pp.43-54, Ed. Techniques et Economiques.
- RSP4** BERNADET M. (1998), « La crise des régimes de transit en Europe », *Transports*, n° 392, novembre-décembre, pp. 381-389.
- RSP5** BONNAFOUS A. (2001), « Crise des transports publics : des issues possibles », *Economie et Humanisme*, n° 359, décembre-janvier, pp. 27-31.
- RSP6** BONNAFOUS A. (2001), " The Conditions for the Revival of Rail Freight ", *Rail International*, june-july, pp. 16-23.
- RSP7** BONNAFOUS A. (2000), "Les plans d'ajustement structurel de transport en Afrique subsaharienne", *Informations et commentaires*, n° 112, pp. 11-15, Ed. de l'Association Pour un Nouveau Développement.
- RSP8** BONNAFOUS A. (2001), « Entre expansion et congestion », *Les Cahiers de Médiologie*, n° 12, novembre (n° sur le thème de l'automobile), pp. 163-173, Gallimard.
- RSP9** BONNEL P. (2001), « Compte rendu du colloque « International Conference on Transport Survey Quality and Innovation », *Recherche Transport Sécurité*, n°72, Elsevier.
- RSP10** CROZET Y., LAWSON F. (2000), « La commercialisation des créneaux aéroportuaires : une fausse bonne idée ? », *Transports*, n° 399, janvier-février, pp. 26-35.
- RSP11** CROZET Y. (2001), "Réforme et concurrence dans le transport ferroviaire européen : bilan et perspectives", *Annales des Mines, série Réalités industrielles*, février, pp. 27-35. Ed. Eska.
- RSP12** CROZET Y., JOIGNAUX G. et MUSSO P. (2001), "Réseaux et territoires : la construction d'une problématique", *Territoires 2020, Revue d'études et de prospective de la DATAR*, n° 3, 1<sup>er</sup> semestre, pp. 101-114., Ed. DATAR.
- RSP13** CROZET Y. (1998), « Efficacité et solidarité : une complémentarité au coeur de l'action publique », *Informations et commentaires*, n° 102, janv.-mars, pp. 31-37, Ed. de l'Association Pour un Nouveau Développement.
- RSP14** CUSSET J.-M. (2000), "Les transports urbains en Asie du Sud-Est : enjeux et perspectives", *Informations et commentaires*, n° 112, pp. 51-59, Ed. de l'Association Pour un Nouveau Développement.
- RSP15** CUSSET J.-M., GODARD X., SCHMITT M. (1998), « Nouvelles tendances du transport urbain au Viêt-nam dans le contexte de la transition », *Ouverture économique*, n° 2, Ed. des Statistiques du Viêt-nam, pp. 58-77 (publication bilingue).
- RSP16** DENANT-BOEMONT L., RAUX C. (1998), « Vers un renouveau des méthodes de calcul économique ? », *Metropolis*, n° 106-107, pp. 31-36, juin.
- RSP17** DIAZ OLVERA L. (2001), « Villes africaines les enjeux de la mobilité », *Economie et Humanisme*, n° 359, décembre-janvier, p. 12.
-

- 
- RSP18** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1999), « Movilidades urbanas de los pobres en dos capitales de Africa subsahariana », *ScriptaNova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, n° 48, 9 p. <http://www.ub.es/geocrit/sn-48.htm>
- RSP19** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2000), "Transport et pauvreté dans les villes d'Afrique subsaharienne", *Informations et commentaires*, n° 112, pp. 43-50, Ed. de l'Association Pour un Nouveau Développement.
- RSP20** DURAND S. (2002), « Bilan environnemental du transport de marchandises en ville : comparaison entre véhicules thermiques et véhicules électriques », *Transport Environnement Circulation* (TEC), janvier.
- RSP21** GUIHERY L. (2000), « Une évaluation économique des effets redistributifs de la péréquation financière », *EUREG. Revue Européenne de Développement Régional*, n° 8, pp. 33-40.
- RSP22** GUIHERY L. (1999), « Fédéralisme fiscal et fonction de redistribution : entre centralisation et décentralisation », *Cahiers du CUREI*, Y. ECHINARD (Éd.), *Sans fédéralisme budgétaire, l'Union Monétaire Européenne est-elle viable ?*, n° 13, avril, pp. 33-52.
- RSP23** GUIHERY L. (1999), « Quelle réforme pour le fédéralisme financier allemand ? », *Regards sur l'Economie Allemande*, n° 43, octobre, pp. 9-17.
- RSP24** GUIHERY L. (1998), « Préférences individuelles et choix collectifs en cette fin de siècle : les valeurs de K.J. ARROW et J.-M. BUCHANAN », *Problèmes Economiques*, n° 2258, pp. 14-17, reprise d'un article paru dans *Economie et Humanisme*.
- RSP25** GUIHERY L. (1998), « Le secteur des Transports en Allemagne », *Regards sur l'économie Allemande* n° 37 (1<sup>ère</sup> partie) et 38 (2<sup>ème</sup> partie), septembre et octobre, pp. 18-40 et pp. 15-38.
- RSP26** LASSERRE J.-C. (1998), « Voies navigables, voies d'avenir », *Le Monde Diplomatique*, janvier 1998, janvier p. 6.
- RSP27** LASSERRE J.-C. (1998), « Transport fluvial et aménagement », *Naturellement*, n° 58, pp. 13-14.
- RSP28** MIGNOT D. (2001), "Des tarifs très sociaux dans les transports urbains ?", *Fondations*, numéro spécial " Mixité, mobilité, pour quelle cité ? ", n° 13, octobre, pp. 47-55.
- RSP29** MIGNOT D. (1998), « Emergence de pôles secondaires au sein de l'agglomération lyonnaise », *Journal du pôle de compétence en urbanisme*, octobre, pp. 3-4.
- RSP30** NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H. (2001), « Quels Indicateurs pour une mobilité durable ? », *Economie et Humanisme*, n° 359, décembre-janvier, pp. 16-18.
- RSP31** PATIER D., DABLANC L. (2001), « Les rythmes urbains des marchandises », *Transport Environnement Circulation*, n° 166, juillet-août, pp. 2-14.
- RSP32** PEGUY P.-Y. (2000), "Les programmes d'ajustement sectoriel transport en Afrique Subsaharienne : le cas des entreprises de transport ferroviaire", *Informations et commentaires*, n° 112, pp. 16-22, Ed. de l'Association Pour un Nouveau Développement.
- RSP33** PEGUY P.-Y. (1998), « Les réformes des entreprises de transport ferroviaire en Afrique subsaharienne », *Rail International*, n° 11-12, pp. 25-33.
- RSP34** PEGUY P.-Y. Transport et développement : au-delà d'une simple question de conjonction de coordination.- Revue UE - ACP. 9 p. (à paraître en 1998).
- RSP35** PETIOT R. (à paraître en 2002), "Faut-il renforcer la répression du stationnement frauduleux ?" *Transports*.
- RSP36** RAUX C., MARLOT G. (2001), "Transport et effet de serre : un système de permis négociables appliqué aux automobilistes", *Transports*, n° 407, mai-juin, pp. 157-164.
- RSP37** ROUTHIER J.-L. (2001), « La desserte des marchandises, noyau dur de la circulation routière en ville », *Economie et Humanisme*, n° 359, décembre-janvier, p. 48.
-

---

**RSP38** ROUTHIER J.-L. (à paraître en 2002), « Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine », *2001 PLUS*, 60 p. environ, Ed. DRAST.

## Ouvrages

- O1** ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B., LEE-GOSSELIN M. (éds) (2000), *L'Avenir des Déplacements Urbains / The Future of Urban Trips*, Lyon, LET, coll. Etudes & Recherches, n° 12, 2 tomes, 220 et 223 p
- O2** BERNADET M. (1998), *Les transports en France - Repères chiffrés tirés des comptes des transports de la Nation*, Paris, Economica, 148 p.
- O3** BERNADET M. (à paraître au 1<sup>er</sup> semestre 2002), *Les dispositifs statistiques d'observation de l'activité touristique : présentation et évaluation*, Paris, Observatoire National du Tourisme, 150 p. environ.
- O4** BONNEL P., CABANNE I., MASSOT M.-H. (à paraître courant 2002), *Evolution de la part de marché des transports collectifs : quelles perspectives pour les politiques de déplacements urbains ?*, La Documentation Française, 57 p .
- O5** BONNEL P., CABANNE I. (2000), *Mesure de l'effet de différents facteurs du partage modal dans les transports urbains, étude sur l'agglomération lyonnaise*, Lyon, LET, coll. Etudes & Recherches n° 14, 101 p.
- O6** CAURET L., CROZET Y., DARBERA R., FAUDRY D., GOLOVTCHENKO N., MIRABEL F., NICOLAS J.-P., SIMON B., ZELEM M.-C. (2001), *Parc automobile et effet de serre*, Les Cahiers du CLIP, n° 12, Editions du CNRS, 95 p.
- O7** CROZET Y., ABDELMALKI L., DUFOURT D., SANDRETTO R. (2001), *Les grandes questions de l'économie internationale*, 2<sup>e</sup> édition entièrement revue, Paris, Nathan, 448 p.
- O8** CROZET Y., BOLLIET D., FAURE F. et FLEURY J. (2000), *Les Grandes Questions de la Société Française*, Paris, Nathan, 356 p.
- O9** CROZET Y., NIVEAU M. (2000), *Histoire des faits économiques contemporains*, Paris, PUF, collection Quadrige, 847 p., novembre.
- O10** CROZET Y. (1998), *Inflation ou déflation : du dilemme aux arbitrages intergénérationnels* (3<sup>ème</sup> édition refondue), Paris, Nathan, 208 p.
- O11** GUIHERY L. (2001), *Economie du Fédéralisme. Quelle Constitution pour l'Europe ?*, Paris, L'Harmattan, coll. Questions Contemporaines, 155 p.
- O12** NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H., cartographie N. OVTRACHT (2001), *Indicateurs de mobilité durable : application à l'agglomération lyonnaise*, Recherche pour le compte de Renault, Lyon, LET, coll. Etudes & Recherches, n°16, 128 p.
- O13** PATIER D., ROUTHIER J.-L., SEGALOU E., ALLIGIER L. (en collaboration avec B. GERARDIN) (2000), *Diagnostic du transport de marchandises dans une agglomération*, Document technique n°1, Paris, Editions DRAST, juin, 80 p. + CD Rom.
-

- 
- O14** PATIER D. (éd.) (2001), *L'intégration des marchandises dans le système des déplacements urbains*, Actes du colloque réalisé dans le cadre des XIII<sup>èmes</sup> Entretiens Jacques Cartier, Montréal 2000, LET, coll. Etudes et Recherches, n°15, 358 p.
- O15** PATIER D. (éd.) (1998), *Les aéroports de demain*, Actes du colloque de décembre 1996, X<sup>èmes</sup> entretiens Jacques Cartier, LET, coll. Etudes & Recherches, n° 8, juillet, 370 p.
- O16** RENAUD J.-F., TABOURIN E. (1998), *Les grandes fonctions économiques : la production et les dépenses*, Editions Ellipses, 348 p.
- O17** SEGALOU E., ROUTHIER J.-L., DURAND S. (2001), *Mesurer l'impact du transport de marchandises en ville ? - Le modèle de simulation FRETURB (version 1)*, Paris, Editions DRAST, 104 p.
- O18** SUSTRATE V., DUFOUR J.-G., PATIER D., BROWNE M., LINDKVIST A., SWAHN H., (1999), *Freight Transport and the city*, ECMT Round Table n° 109, Paris, OECD Publications, 234 p.

### Chapitres d'ouvrage

- CO1** AMBROSINI Ch., PATIER-MARQUE D., ROUTHIER J.-L. (1998), « Le prédiagnostic et le diagnostic », in CERTU-ADEME (eds.) *Plans de déplacement urbain - Prise en compte des marchandises*, Lyon, pp. 27-77.
- CO2** ANDAN O., TABOURIN E. (1998), « Croissance et recomposition socio-économiques des espaces urbains », in D. PUMAIN, M.-F. MATTEI (éds.), *Données Urbaines tome 2*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 471 p., pp. 273-285.
- CO3** BECKERICH Ch. (1999), "Le prix des biens immobiliers et l'offre de biens publics locaux : un état de l'art de la capitalisation", in F. CALCOEN et D. CORNUEL (dir.), *Marché immobilier, segmentation et dynamique*, ADEF, pp. 27-64.
- CO4** BERNADET M. (2000), « Les professions du transport », in *Traité d'entreprise industrielle*, Paris, Ed. Techniques de l'Ingénieur, 9 p. (numérotées AG 8020-1 à AG 8020-9).
- CO5** BONAÏTI J.-P. (2000), « La combustion en lits fluidisés : émergence, auto-organisation et hybridation d'une nouvelle technologie », in B. BOURGEOIS, D. FINON et J.-M. MARTIN (dir.), *Energie et changement technologique : une approche évolutionniste*, Paris, Economica, pp. 65-98.
- CO6** BONNAFOUS A., TABOURIN E. (1998), « Modélisation de l'évolution des densités urbaines », in D. PUMAIN, M.-F. MATTEI (éds.), *Données Urbaines tome 2*, Paris, Anthropos, coll. Villes, pp. 167-180.
- CO7** BONNEL P., POCHET P. (à paraître au 1<sup>er</sup> trimestre 2002), « Méthodologie de décomposition des effets », in Y. BUSSIERE, J.-L. MADRE (éds), *Villes et développement*, Paris, L'Harmattan, 19 p.
- CO8** BONNEL P. (1998), « La qualité des données d'enquêtes déplacements : téléphone versus face à face », in G. BROSSIER, A.-M. DUSSAIX (éds.), *Approches nouvelles en Sondages*, Paris, Dunod, pp. 323-342.
- CO9** BONNEL P. (1998), « Politiques de déplacements urbains dans les villes européennes », in D. PUMAIN, M.-F. MATTEI (éds), *Données Urbaines tome 2*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 471 p., pp. 127-138.
- CO10** BUISSON M.-A. (1999), « De la métropole d'équilibre à la métropole en réseau », in C. LACOUR, S. PUISSANT (éds), *La métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures*, Paris, Anthropos, Coll. Villes, 190 p., pp. 115-152.
-

- 
- CO11** CLAISSE G. (1998), « La galassia multimediale, Logiche e prospettive di equipaggiamento delle famiglie », in L. FORTUNATI, *Telecommunicando in Europa*, Ed. Franco Agnelli, Collana di sociologia, pp. 55-104.
- CO12** CROZET Y. (1998), « Proximité et effets externes », in J.-M. HURIOT (éd.), *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Anthropos, coll. villes, pp. 79-88.
- CO13** CUSSET J.-M., BAMAS S. (à paraître 1<sup>er</sup> trim. 2002), "Mobilité urbaine et intégration des deux roues dans une politique intermodale : le cas de Hanoi " in Y. BUSSIERE, J.-L. MADRE (éds), *Villes en développement*, Paris, L'Harmattan.
- CO14** DIAZ OLVERA L., GODARD X. (à paraître en mars 2002), "P comme Pauvreté", in X. GODARD (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Ed. Karthala, 14 p.
- CO15** DIAZ OLVERA L.; KANE C. (à paraître en mars 2002), "M comme Marche à pied", in X. GODARD (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 15 p.
- CO16** DIAZ OLVERA L., PLAT D. (à paraître en mars 2002), "M comme Mobilité ou les déplacements urbains au quotidien", in X. GODARD (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 16 p.
- CO17** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (à paraître au 1<sup>er</sup> trimestre 2002), « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines », in Y. BUSSIERE, J.-L. MADRE (éds), *Villes et développement*, Paris, L'Harmattan, 17 p.
- CO18** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (à paraître au 1<sup>er</sup> trimestre 2002), « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey », in Y. BUSSIERE, J.-L. MADRE (éds), *Villes et développement*, Paris, L'Harmattan, 20 p.
- CO19** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998), *Villes africaines au quotidien. Mobilité quotidienne et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Lyon, LET, coll. Etudes & Recherches, n° 9, 170 p.
- CO20** DILLE B. (à paraître en mars 2002), « K comme Konni ou la mobilité dans les villes moyennes », in X. GODARD (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 10 p.
- CO21** GUIHERY L. (2001), " Quelle réforme pour le fédéralisme financier allemand ? ", in I. BOURGEOIS (éd.), *Allemagne 2001 : regards sur une économie en mutation*, CIRAC éditions, 412 pages, pp. 15-38.
- CO22** GUIHERY L., VAN DER HOEK P. (2001), "Finances publiques locales aux Pays-Bas et en Allemagne : quel arbitrage en autonomie locale et solidarité nationale ?", in R. LE DUFF, J.-J. RIGAL, G. SCHMIDT, *Démocratie et Management Local*, Paris, Dalloz, pp. 333-360.
- CO23** GUIHERY L., SCHMITT V. (1999), « Que reste-t-il de la " Soziale Marktwirtschaft " allemande - ou Economie Sociale de Marché - à l'heure de l'Euro ? », in B. GAZIER, J.-L. OUTIN, F. AUDIER (éds), *L'Economie Sociale*, Paris, L'Harmattan, pp. 405-420.
- CO24** HOUEE M., KLEIN O. (1999), "L'espace-temps des territoires Atlantiques", in A. PENY, S. WACHTER, *Les vitesses de la ville*, La-Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 131-155.
- CO25** LEVY I., SANTI G., THOMAS O. (1998), « La notion de proximités urbaines : quels apports ? », in J.-M. HURIOT (ed.), *La ville ou la proximité organisée*, Paris, Anthropos, coll. villes, pp. 199-209.
- CO26** MARLOT G., PERL A., (1998) *Lyon's urban transportation policy and the air quality problem : a policy network approach.*- in W. GRANT, A. PERL (Eds.), "Improving urban air quality : the contribution of institution building", Aldershot, Edward Elgar, pp. 107-126.
- CO27** MIGNOT D. (à paraître au 1<sup>er</sup> sem. 2002), « La croissance éclatée des villes », à paraître en espagnol *Dinamicas metropolitanas y estructuracion territorial*, D. VILLARAEAL (ed) Autonome Métropolitaine de Mexico, 30 p. environ.
-

- 
- CO28** PEGUY P.-Y., GOFFETTE-NAGOT F., SCHMITT B. (2000), « L'étalement urbain », in C. BAUMONT, P.-P. COMBES, P.-H. DERYCKE, H. JAYET (Eds), *Economie géographique - Approches théoriques et empiriques*, Paris, Economica, pp. 241-276.
- CO29** PLAT D., POCHET P. (à paraître en mars 2002), « D comme Dar es Salaam ou les dangers du désengagement public », in X. GODARD (éd.), *Les Transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 10 p.
- CO30** PLAT D. (à paraître en mars 2002), "V comme Voiture ou le rêve contrarié ", in X. Godard (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 8 p.
- CO31** POCHET P. (à paraître en mars 2002), « V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines », in X. GODARD (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 14 p..
- CO32** SAHABANA M. (à paraître en mars 2002), "G comme Gare Routière, ou l'intrusion de la mobilité interurbaine dans les villes", in X. GODARD (éd.), *Les transports urbains en Afrique de A à Z*, Paris, Karthala, 10 p.
- CO33** TOILIER F. (1998), « Facteurs de l'étalement urbain », in M. COHEN DE LARA, D. DRON, *Evaluation économique et environnement dans les décisions publiques*, Paris, La Documentation Française, Rapports officiels, pp. 351-357.

## Rapports officiels

- RO1** BONNAFOUS A. (PRES.) BAUMSTARK L., LAPEYRE J. (RAPPORTEURS). (1999), *2000-2006 : Quelles priorités pour les infrastructures de transports ? Atelier sur les orientations stratégiques de la politique des transports et leurs implications à moyen terme*, Paris, Commissariat Général du Plan, 240 p.
- RO2** BONNAFOUS A. (prés.) BAUMSTARK L., LAPEYRE J. (RAPPORTEURS). (1998), *Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015 : Ateliers sur les orientations stratégiques de la politique des transports et leurs implications à moyen terme. Réflexions préparatoires aux schémas de services collectifs de transport et au contrat de plan Etat-Régions*. Paris, Commissariat Général du Plan, 88 p.
- RO3** BRUN G., NICOLAS J.-P. (rapporteurs), BONNAFOUS A. (prés.) (1998), *Les transports et l'environnement - vers un nouvel équilibre*, Rapport au Conseil National des Transports, Paris (voir rubrique ouvrages).
- RO4** POCHET P., SCHEOU B. (rapporteurs) SOULAGE F. (prés.) (2002), *Le tourisme à l'âge de la retraite*, Rapport pour le Conseil National du Tourisme, Section Emploi Formation Recherche, 213 p., à paraître à La documentation Française.
- RO5** RAUX C., FRICKER E. (rapporteurs), BONNAFOUS A. (prés.), (2001), *L'effet de serre et les transports : les potentialités des permis d'émission négociables*. Rapport au Conseil National des Transports. Paris, 117 p. (en ligne : <http://www.cnt.fr>).
-

---

## II.2.5 Les activités internationales

Les choix stratégiques passés et futurs en matière d'activité internationale sont présentés dans les parties II.1 et II.3. Nous y renvoyons donc le lecteur qui y trouvera notamment la référence des contrats européens. Les données présentées ci-dessous ne comportent donc que les rapports de recherche et les communications réalisés dans un cadre international.

### Rapports de recherche internationaux

- RI1** ADOLEHOUME A., BLOY E., BONNAFOUS A. (2000), *Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transports urbains en Afrique subsaharienne : le cas des gbakas à Abidjan*, Document de travail SSATP n°45, Banque Mondiale, Washington, 97 p.
- RI2** ADOLEHOUME A., NIATY-MOUAMBA M., PEGUY P.-Y., SCHEOU B. (1998), *La problématique de l'Initiative de Gestion Routière : le marché des études institutionnelles et des consultants en Afrique francophone*, Rapport pour la Banque Mondiale.
- RI3** BERNADET M. (1999), *Rapport sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports*, Rapport pour la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), 12 p.
- RI4** BERNADET M. (1998), *Les réformes de la réglementation concernant les transports routiers de marchandises en Europe*, Rapport pour la CEMT, 46 p. (version française).
- RI5** BONNEL P., JULIEN H. (1999), *Etude de prévision du trafic voyageur de la future ligne de train à grande vitesse Lyon-Turin*, Cahier des charges techniques, pour le compte du GEIE ALPETUNNEL, 14 p.
- RI6** CUSSET J.-M., BLOY E., TOUNKARA A. (2000), *Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Tome II : le cas de Bamako*, Document de travail SSATP n°49, Banque mondiale, région Afrique, Washington, 70 p.
- RI7** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., CUSSET J.-M. (1998), *Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements urbains à Dar es Salaam*, LET, rapport pour l'Institut Français de Recherche en Afrique, 49 p.
- RI8** EUROTOLL\_Project (avec la participation de A. BONNAFOUS, Y. CROZET, C. RAUX) (1998), *Proceedings of Seminar on Tolling Strategies and Experiences*, Commission of the European Communities, EUROTOLL-Project PL n°95216, 40 p.
- RI9** EUROTOLL\_Project (avec la participation de C. RAUX) (1998), *Deliverable M1. Model Structure Approach for Assessment of Short-term TDM Strategies*, Commission of the European Communities, EUROTOLL-Project PL n°95216, 98 p.
- RI10** EUROTOLL Project (avec la participation de Y. CROZET, L. GUIHÉRY, E. LE VAN, C. RAUX) (1999), *Deliverable R4, Feedback of Case Studies Results : Information, External Effects and Congestion Management*, Commission of the European Communities, EUROTOLL-Project PL n°95216, 97 p.
- RI11** EUROTOLL Project (avec la participation de Y. CROZET, L. GUIHÉRY, E. LE VAN, G. MARLOT) (1999), *Deliverable R6, Evaluation of global economic effect*, Commission of the European Communities, EUROTOLL-Project PL n°95216, 68 p.
-

- 
- RI12** EUROTOLL Project (1999) (avec la participation de O. ANDAN, Y. CROZET, L. GUIHÉRY, E. LE VAN, G. MARLOT, C. RAUX), *Deliverable R1, Strategic Pricing, Road Demand and Optimisation of Transport Systems*, Commission of the European Communities, EUROTOLL-Project PL n°95216, 132 p.
- RI13** GODARD X., DIAZ OLVERA L. (2001), *Pauvreté et transports urbains. Expérience française et villes en développement*, rapport pour la Banque Mondiale dans le cadre de l'Urban Transport Strategy Review, SITRASS, Lyon, 109 p. <http://wbln0018.worldbank.org/transport/utsr.nsf/>
- RI14** PATS Project (avec la participation de C. RAUX et S. SOUCHE) (1999), *Pricing Acceptability in the Transport Sector. Deliverable 1 : State of the Art Synthesis on Price Acceptability*, Commission of the European Communities, Directorate-General for Transport DG VII-E, 86 p.
- RI15** PATS Project (dir. : C. RAUX et avec la participation de O. ANDAN, S. SOUCHE et L. GUIHÉRY) (2000), *Pricing Acceptability in the Transport Sector. Deliverable 2 : Socio-Economic Principles for Price Acceptability* Commission of the European Communities, Directorate-General for Transport DG VII-E, 119 p.
- RI16** PATS Project (avec la participation de C. RAUX et S. SOUCHE) (2000), *Pricing Acceptability in the Transport Sector. Deliverable 3 : Empirical Studies on Price Acceptability*, Commission of the European Communities, Directorate-General for Transport DG VII-E, 139 p.
- RI17** PATS Project (avec la participation de C. RAUX, O. ANDAN et S. SOUCHE) (2001), *Pricing Acceptability in the Transport Sector. Deliverable 4 : Design of Alternative Solutions for Pricing Packages*. Commission of the European Communities, Directorate-General for Transport DG VII-E, 36 p.
- RI18** PATS Project (avec la participation de C. RAUX, O. ANDAN, S. SOUCHE et L. GUIHÉRY) (2001), *Pricing Acceptability in the Transport Sector. Final Report : Recommendations on Transport Pricing Strategies*, Commission of the European Communities, Directorate-General for Transport DG VII-E, 67 p.
- RI19** RAUX C. (2001), *The Use of Transferable Permits in Transport Sector*, rapport pour l'OCDE (Direction de l'Environnement), 49 p.
-

---

**Communications internationales (principalement en langue étrangère (anglaise) ou en langue française dans quelques cas (colloques internationaux).**

**Lorsque les communications ont été reprises dans des actes publiés après la conférence, elles ne sont pas présentes ici.**

- CI1** AGUILÉRA-BÉLANGER A., ARABEYRE-PETIOT A. (2001), « Transports infrastructures and intrametropolitan location of business services : the case of the metropolitan area of Lyon », *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 14 p.
- CI2** AMBROSINI C., ROUTHIER J.-L. (2001), “Objectives, methods and results of surveys carried out in the field of urban freight transport : an international comparison”, *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 20 p.
- CI3** ARABEYRE-PETIOT A., GIRET A. (2001), “The spatial distribution of the French regional airports: concentration versus spreading?”, *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 18 p.
- CI4** BAUMSTARK L., GUIHÉRY L. (1999), « Railway Reform in France : Current Developments », *International Conference on Regulatory Reforms in the Railway Sector*, Stockholm School of Economics, 14 juin.
- CI5** BECKERICH Ch. (1998), « La capitalisation de l’offre de biens publics locaux : une application à l’offre de transport à Lyon », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 27 p.
- CI6** BENACCHIO M., GUIHÉRY L., KOMAROV K., MUSSO E. (2001), "Italian and French Experiences in Mediterranean and South European Transport System : which relevancy for Ukraine?", *Sixth International Scientific Conference on The Problems of Economic Integration of Ukraine in the European Union*, Yalta-Phoros, 26–28 September, 28 p.
- CI7** BERNADET M. (2001), « Les activités économiques "sensibles" au tourisme », à paraître (en anglais) courant 2002 dans le Vol. 2 des *Enzo Papers on measuring the economic significance of tourism*, Publications de l’OMT, 10p.
- CI8** BERNADET M. (2000), « Les politiques européennes de transport et les besoins d’informations statistiques », communication au colloque *Les statistiques communautaires du transport à l’aube du troisième millénaire* CEIES et EUROSTAT, Madrid, 30-31 octobre, 12 p. (version française).
- CI9** BONNAFOUS A. (2001), “Transport infrastructures and private financing : a profitability rate paradox”, *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 8 p.
- CI10** BONNAFOUS A. (1998), « Modélisation séculaire du marché des transports de marchandises (Modèle S.D.-FRET) », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 14 p.
- CI11** BONNEL P., CABANNE I. (2000), "A method for breaking down and measuring the effects of correlative explanatory variables. An application to the effects of urban sprawl, car ownership and transport supply on change in the market share of public transport", *European Transport Conference*, Cambridge, 11-13 sept., 20 p.
- CI12** BONNEL P., CABANNE I. (2001), “Effects of correlative explanatory variables: break down and measurement method.application on the evolution of public transport share urban sprawl, car ownership and transport supply effects”, *9<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Séoul, 22-27 July, 21 p.
- CI13** BONNEL P., CABANNE I. (2000), "A dynamic measurement of relation between public transport share, urban sprawl, car ownership and transport supply - Lyon, 1976-1995", *9<sup>th</sup> International Association for Travel Behaviour Research Conference (IATBR)*, Gold Coast, Queensland (Australia), 2-7 July, 21 p.
-

- 
- CI14** BONNEL P. (1998), "Movilidad en la conurbación de Lyon," *Jornadas sobre la Encuesta Domiciliaria de Movilidad en la Comunidad de Madrid-1996, Experiencias en ciudades europeas*, Madrid, 5-6 mayo, 23 p.
- CI15** BONNEL P. (1998), « Localisation des activités et partage modal - Tentative de quantification des effets de l'étalement urbain sur le partage modal », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 20 p.
- CI16** BOUF D., PÉGUY P.-Y. (2001), « Is yardstick competition desirable for western European railways ? », *9<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Seoul, July 22-27, 18 p.
- CI17** BOUF D., PÉGUY P.-Y. (2001), " Vertical separation of railways and opportunism ", *TREBDO 7, Conference on competition and ownership in land passenger transport*, Molde (Norvège), 25-28 juin, 15 p.
- CI18** BOUF D., PÉGUY P.-Y., CROZET Y., GUIHÉRY L. (2000), "Competition and network hierarchy" au *3<sup>rd</sup> KFB Conference*, Stockholm School of Economics, 13-14 juin, 20 p.
- CI19** BOUF D. (1999), « Segregation and travel time », *46th North American Meetings of the Regional Science Association International*, Montréal, 12-14 novembre.
- CI20** CHOLEZ C. (2001), « Constraints and know how oh the delivery man in urban areas », *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 20 p.
- CI21** CHOLEZ C. (2001), " Les territoires des chauffeurs-livreurs ", *The Third Congress on Proximity " New Growth and Territories "*, Paris, 13-14 décembre, 17 p.
- CI22** CLAISSE G. (2000), « Les incidences des TIC sur les mobilités professionnelles : des mutations organisationnelles et normatives ». *Colloque Weniger Verkehr dank Telekommunikation : Chance oder Illusion?*, Verkehr und Umwelt, NFP 41, Berne (Suisse), 24 mars
- CI23** CLEMENT C. (1998), « Parcours migratoires et mobilité urbaine quotidienne en Afrique de l'ouest », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 21 p.
- CI24** CROZET Y. (2001), "Du réductionnisme à l'Universalisme : ambitions et contradictions de la culture économique", *5<sup>o</sup> Rencontres internationales La culture de l'économie*, Académie de Carthage, Tunisie, le 11 mai.
- CI25** CROZET Y., MARLOT G. (2001), "Congestion and road pricing : where is the "bug"?", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27.
- CI26** CROZET Y., GUIHÉRY L., PEGUY P.Y., BOUF D. (2000), "Market, hierarchies and tracks : Railway Reform in Europe", *Third kfb conference*, Stockholm School of Economics, Stockholm, Juin
- CI27** CUSSET J.-M. (2001), « Sustainable transport and social acceptability of policy measures : the case of Hanoi », *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27.
- CI28** DABLANC L., SEGALOU E. (2001), " La notion de proximité dans l'organisation des déplacements d'achat : nouveaux comportements, nouveaux services, nouvelles régulations ", *The Third Congress on Proximity " New Growth and Territories "*, Paris, 13-14 décembre, 29 p.
- CI29** DELVERT K., DENANT-BOÈMONT L., PETIOT R. (2001), "What Could Experimental Economics bring to Transport Policy Assessment? Some Evidences", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 18 p.
- CI30** DELVERT K. (2000), "Demand stochasticity due to heterogenous trip patterns in a polycentric metropolitan area. A bayesian congestion model", *9<sup>th</sup> International Association for Travel Behaviour Research Conference (IATBR)*, Gold Coast, Queensland (Australia), 2-7 July, 13 p.
- CI31** DENANT-BOÈMONT L., HAMMICHE S. (2000),. « Microeconomic choice of road hauliers between rail and road transport: An experimental setting », *IATBR 2000 Conference*, Gold Coast (Australia), 2-7 Juillet, 18 p.
-

- 
- CI32** DENANT-BOÈMONT L., PETIOT R., DELVERT K. (2000), "Is flexibility in choice option valuable?", *9<sup>th</sup> International Association for Travel Behaviour Research Conference (IATBR)*, Gold Coast, Queensland, (Australia), 2-7 July, 15 p.
- CI33** DENANT-BOÈMONT L., DELVERT K., PETIOT R. (1999), « Information provision and flexibility in transport choice: an experimental study », *Colloque 1999 European Regional Meeting, Economic Science Association, IREPD*, Grenoble, 7-8 oct., 18 p.
- CI34** DENANT-BOÈMONT L., HAMMICHE S. (1998), « Irréversibilités des choix d'investissement public : analyse comparative d'un projet d'autoroute ferroviaire et d'un projet autoroutier entre Lyon et Avignon », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet.
- CI35** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2001), « Mesurer les dépenses de transport des ménages en Afrique subsaharienne. Une application au cas de Niamey », *9<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Séoul, 22-27 juillet, 18 p.
- CI36** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998), « Entre accaparement et partage, la voiture dans deux capitales africaines », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet 18 p
- CI37** DURAND S. (2001), "Long-run spatial modelling of commodity transport by the method of structural coefficients: the QuinQuin Multiregional Freight model", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, 22-27 juillet.
- CI38** DURAND S., MASSON S. (2001), "TELESCOPAGE: multi-scale combining model of simulation in a conurbation", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27.
- CI39** FAIVRE D'ARCIER B., MIGNOT D. (1998), « Using Economic Calculation as a simulation tool to Assess Transport Investments », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 11 p.
- CI40** FAIVRE D'ARCIER B., MIGNOT D. (2001), "Assessing the Sensitivity of Public and Private Rates of Return of a Road Project to Seven Key Parameters", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 20 p.
- CI41** GIRET A. (2001), "A coordination of high speed train and flight schedules in Lyon Saint-Exupéry airport (France). What consequences for the passenger traffic per mode and for bimode?", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 24 p
- CI42** GRAND L., LOMBARD J., MAROTEL G. (1998), « Territoires des entreprises de transport routier de marchandises », *8th World Conference on Transport Research*, Anvers.
- CI43** GUIHÉRY L. (2001), "Universal Mobile Telecommunication System (U.M.T.S.) in Europe : Failure of Public Policy, both at European Union and Member States Levels ?", *International Atlantic Economic Conference*, Philadelphia, Pennsylvania, 11-14 October.
- CI44** GUIHÉRY L. (2001), "From Natural Monopoly to Regionalization of Regional Railway Networks", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 18 p.
- CI45** GUIHÉRY L. (2001), « Réseaux ferroviaires régionaux et décentralisation : quels enjeux pour les politiques publiques locales ? », *Forum 2001 de l'Economie* organisé conjointement par la Région Rhône-Alpes, la Municipalité de Shanghai et l'Université de Shanghai, 28-30 mai
- CI46** GUIHÉRY L. (1999), « Future of Railway Transport in Europe », communication au colloque *Social Change and Sustainable Transport* organisé par la Fondation Européenne pour la Science (ESF) et la U.S. Science Foundation (NSF), University of California at Berkeley, 10-13 mars.
- CI47** GUIHÉRY L. (1999), « Regional Policy in the European Union and the Theory of Fiscal Federalism : Outlook for the New Structural Funding Programme 2000-2006 » *46th North American Meetings of the Regional Science Association International*, Montréal, 12-14 nov.
- CI48** HIRON B. (1998), « De l'évaluation contingente à l'analyse contingente », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 12 p.
-

- 
- CI49** HIRON B. (1998), « La méthode des prix hédonistes appliquée aux nuisances des modes de transport, de la théorie à la pratique dans le contexte français », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 16 p.
- CI50** KLEIN O. (2001), « Temporalités sociales, distance et moyens de transport rapides/ Social Perception of Time, Distance and High Speed Transportation », *The Third Congress on Proximity "New Growth and Territories"*, Paris, 13-14 décembre, 17 p.
- CI51** KLEIN O. (1999), « Le fait local contre le fait social », *2<sup>èmes</sup> Journées de la Proximité*, Toulouse, 19 et 20 mai, 20 p.
- CI52** KLEIN O. (1998), « Transport, Space, Society: from Determinism to social and technical Innovation - The Example of the High-speed Technology », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet, 20 p.
- CI53** KLEIN O., HOUÉE M. (1998), «The methodology of before/after mobility surveys questioned : the case of 1989/1993 survey about Atlantic-TGV», *8th World Conference on Transport Research*, Anvers, 12-17 juillet, 19 p.
- CI54** KOMAROV K., GUIHÉRY L. (2000), "Nearly 10 years of independence in Ukraine : How to stop the vicious circle of « negative stability » ?", *Colloque International Réflexion sur l'intégration de l'Ukraine dans l'union Européenne*, Phoros, Ukraine, septembre.
- CI55** LASSERRE J.-C. (1998), « Les évolutions contrastées des trafics fluviaux sur les systèmes du Saint-Laurent et du Mississipi », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet.
- CI56** LASSERRE J.-C. (1998), « Pour une évaluation comparée des portes continentales d'Amérique du Nord », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet.
- CI57** MASSON S. (2001), «A long-run strategic and dynamic model of urban travel : an application on Lyons conurbation – Principles and lessons», *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 22 p.
- CI58** MASSON S. (2001), "The interactions between transport and land-use and their modelization", *17th Pacific Conference, Regional Science Association International*, Portland, Oregon, USA, June 30- July 4.
- CI59** MASSON S., PEGUY P.-Y. (1998), « Croissance urbaine et système de transport : analyse et modélisation - application à la région de Lyon (France) », *8<sup>ème</sup> Conférence Mondiale de la Recherche sur les Transports*, Anvers, 12-17 juillet.
- CI60** MIGNOT D. (2001), Dépendance et autonomisation des pôles : Le cas de l'agglomération lyonnaise, *XXXVIIe Colloque de l'ASRDLF*, Bordeaux, 3-5 septembre, 18 p
- CI61** MIGNOT D. (2001), " Mobility and High Poverty ", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 19 p
- CI62** MIGNOT D., BUISSON M.-A., AGUILÉRA-BÉLANGER A. (2000), « Dynamic activities and the formation of urban subcenters : the case of the metropolitan area of Lyon », *6th World Congress of the RSAI « 2000: Regional Science in a Small World »*, Lugano (Suisse), 16-20 mai, 19 p.
- CI63** PATIER D. (2001), « Tools for a prospective analysis in order to improve urban logistics », *9<sup>th</sup> World Conference on Transport Research*, Seoul, 22-27 juillet, 18 p
- CI64** PATIER D., DABLANC L., COUTELLE C. (2001), "The local authorities viewpoint – the case of French Cities", *Distribution forum 24h Economy 24h Transport, Nightmare or solution ?* Baveno, Septembre, pp. 23-46.
- CI65** PATIER D. (1999), « How to improve urban logistic ? », *First international conference on City Logistics*, Cairns (Australie), 12-14 juillet, 14 p.
- CI66** PATIER D. (1998), « Urban goods surveys in France and lessons learnt » *Colloque Urban freight transport*, COST 321, Rome, 29-30 janvier, 15 p.
-

- 
- CI67** PATIER D. (1998), "The french Town Surveys and their finding", *Journée Ville et transport de marchandises*, Bienne, CH., le 21 avril, dans le cadre du COST 321 (collectif Suisse).
- CI68** PÉGUY P.-Y. (2000), « Economics of spatial patterns : the case of French metropolitan areas », *Canadian Regional Science Association 2000<sup>th</sup> Meetings*, Toronto, June 2-4, 23 p.
- CI69** PETIOT R. (2001), " On-street parking fees, optimal fines and individual decision-making ", *9th World Conference on Transport Research*, Séoul, July-22-27, 18 p.
- CI70** PÉGUY P.-Y. (1999), « Patterns of locations in metropolitan areas : the case of France », *46th North American Meetings of the Regional Science Association International*, Montréal, 12-14 nov., 22 p.
- CI71** RAUX C. (2000), "Acceptability factors and behavioural reactions to transport policy changes", *9<sup>th</sup> International Association for Travel Behaviour Research Conference (IATBR)*, Gold Coast, Queensland, (Australia), 2-7 July, 15 p.
- CI72** ROPELE F. (1998), « Cities Structure and featuring of suburban Centers », colloque de la *Regional Science Association International*, Coimbra (Portugal), 18 au 20 juin, 21 p.
- CI73** ROUTHIER J.-L. (2001), "A method of survey and modelling to understand the urban goods movement", *BESTUFS Conference*, Barcelone, 29-30 mars, 8 p.
- CI74** ROUTHIER J.-L. (1998), « Modelling urban goods flows in France » *Colloque Urban freight transport*, COST 321, Rome, 29-30 Janvier, 15 p
-

---

## II.2.6 Les contrats de recherche nationaux

- RN1** AGUILERA-BELANGER A., BLOY D., BUISSON M.-A., CUSSET J.-M., MIGNOT D. (1999), *Localisation des activités et mobilité*, Rapport final pour la DRAST, 300 p.
- RN2** AMBROSINI Ch., ARABEYRE A., DENANT-BOEMONT L., FAIVRE D'ARCIER B., GUIHÉRY L., HAMMICHE S., HAUSBERG Ch. (2001), *Mise en oeuvre du calcul économique appliqué aux infrastructures de transport terrestre- Pratiques actuelles et questions méthodologiques dans quelques pays industrialisés*, rapport pour la DAEI, MELTT, 100 pages + CD Rom.
- RN3** AMBROSINI Ch., PATIER D., ROUTHIER J.-L. (1999), *Transports de marchandises en ville, Résultats de l'enquête quantitative réalisée à Dijon*, rapport pour le compte du Ministère des Transports (DRAST-DTT) et l'ADEME, 120 p.
- RN4** AMBROSINI Ch., PATIER D., ROUTHIER J.-L. (1999), *Transports de marchandises en ville, Résultats de l'enquête quantitative réalisée à Marseille*, rapport pour le compte du Ministère des Transports (DRAST-DTT) et l'ADEME, 120 p.
- RN5** ANDAN O., FAIVRE D'ARCIER B. (2000), *Les comportements de choix d'itinéraire route/ autoroute pour les déplacements régionaux (50 à 200 km)*, rapport de synthèse final pour le compte du SETRA, Lyon, LET, 68 p.
- RN6** ANDAN O., POCHET P., ROUTHIER J.-L., SCHEOU B. (1999), *Stratégies de localisation résidentielle des ménages et mobilité domicile-travail*, rapport final pour le compte de la DRAST dans le cadre du PREDIT, LET, Lyon, 175 p. + annexes.
- RN7** AUBERT P.-L., GABELLA C., RAUX C., TABOURIN E. (1998), *Les prévisions de trafics urbains et interurbains de voyageurs et de trafics marchandises à l'horizon 2015. Comparaison des simulations issues de différents modèles*, rapport de recherche pour le Commissariat Général du Plan, 110 p.
- RN8** BONNAFOUS A. (dir.), DURAND S. (1998), *Simulation de scénarios "maîtrise modale" par le modèle quinquin fret*, Etude pour le compte du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Lyon, LET.
- RN9** BONNAFOUS A., HAMMICHE S. (2000), *Analyse bibliographique de l'autoroute ferroviaire*, étude réalisée pour la Direction des Routes, 20 p.
- RN10** BONNAFOUS, A., CROZET Y., LEVEQUE F., MOLIN B., (1999) *Les créneaux aéroportuaires : droit de propriété, affectation et tarification*, Etude pour Aéroports de Paris, LET et CERNA, 220p.
- RN11** BONNEL P. (1999), *LYON 21 Étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour l'agglomération lyonnaise*, LET, rapport d'étape pour le compte de l'INRETS, Lyon, 126 p.
- RN12** BONNEL P., GABET P. (1999), *Mesure de l'effet de l'évolution des localisations et de la motorisation sur la part de marché des transports collectifs*, LET pour le compte du PREDIT, 156 p. (rapport provisoire).
- RN13** BONNEL P., CAUBEL D., DEVAL E., MIGNOT D. (2001), *Lyon 21, étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense lyonnaise*, rapport intermédiaire, pour le compte de la Région Rhône-Alpes et de l'ADEME, LET-ENTPE, Lyon, 89 p.
- RN14** BOUF D., CROZET Y., GUIHÉRY L., PEGUY.P.Y., (2000), *Performances comparées des exploitants ferroviaires européens*, rapport pour le Commissariat général du Plan. 165p
-

- 
- RN15** CABANNE I., DURAND S., HENNEBELLE P.-Y., MASSON S., ROUTHIER J.-L., SALIOU E. (2000), *Télescopage : modèle de simulation des trafics de marchandises et de personnes locaux et interurbains dans un espace région-ville*, Rapport final pour le compte de l'ADEME dans le cadre du PREDIT 1999-2000, LET-ISIS-CETE de Lyon, 170 p.
- RN16** CROZET Y., HAUSBERG Ch., HEROUIN E. (1999), *L'expérience de régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs*, rapport pour la Direction de la Prévision du Ministère des Finances. 95p.
- RN17** CROZET Y., CHI A., FAIVRE D'ARCIER B. (2001), *Etude sur quelques variables stratégiques pour la SNCF*, rapport pour la Direction de la stratégie de la SNCF, 50 p.
- RN18** CUSSET J.-M. (2000), *Les transports urbains de Hanoi dans une perspective de développement durable*, Rapport de recherche 1999-2000, perspectives pour 2001, pour le compte du CNRS, 60 p.
- RN19** DENANT-BOEMONT L. (dir.), DELVERT K., PETIOT R. (1999), *Eléments d'évaluation des politiques de transport : une approche par l'économie expérimentale*, recherche menée en collaboration avec M. WILLINGER, K. BOUN-MY, et A. ZIEGELMEYER, rapport DRAST, PREDIT 1996/2000, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
- RN20** DIAZ OLVERA L., MIGNOT D., PLAT D. (1998), *Les transports dans l'est lyonnais. Eléments de cadrage pour une meilleure prise en compte des personnes à faible revenu*, Rapport pour UNI-Est, 38 p. + annexes.
- RN21** DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1999), *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, LET, 124 p. + annexes.
- RN22** DURAND S., MASSON S., ROUTHIER J.-L., HENNEBELLE P.-Y., SALIOU E. (1998), *TELESCOPAGE - modèle de simulation des trafics de marchandises et de personnes locaux et interurbains dans l'espace région-ville*, Plaquette de présentation, ISIS, CETE de Lyon, LET, 45 p.
- RN23** FAIVRE D'ARCIER B., MARLOT G., PEGUY P.Y., BONNAFOUS A., *Conditions et pertinence du financement des infrastructures autoroutières au niveau régional – les mécanismes de financement des projets et les variables clés de la rentabilité des investissements*, rapport d'étape pour la direction des Transports et des Communications du Conseil Régional Rhône-Alpes, Janvier 2002, 60 p.
- RN24** GODARD X., DIAZ OLVERA L., DIENG A., KANE C. (2001), *Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement*, Rapport pour le compte du Ministère des Affaires Etrangères, SITRASS, 114 p.
- RN25** JOLY I., CROZET Y., BONNEL P., RAUX C. (2002), *La "Loi" de Zahavi, quelle pertinence pour comprendre la contraction ou la dilatation des espaces-temps de la ville ?*, rapport pour le compte du Plan Urbanisme Construction Architecture, 103 p.
- RN26** LE VAN E., GAMON V. (dir. : P. BACOT (CERIEP), Y. CROZET (LET) ; coord. générale de la recherche : ISIS, P.-Y. HENNEBELLE, J.-M. JARRIGE) (1999) *Les bilans de l'article 14 de la LOTI : Raisons d'une mise en œuvre discrète*, rapport final pour le compte du PREDIT.
- RN27** LICHERE V., RAUX C., PETIOT R. (2000), *Modélisation des contraintes de stationnement*, rapport final pour la Direction des Transports Terrestres, SEMALY-LET.
- RN28** MIGNOT D. (dir.), ROSALES-MONTANO S., HARZO Ch., CHOLEZ C., CLERGET M.-P., CUSSET J.-M., DIAZ OLVERA L., DEGUILHEM Y., LAINÉZ V., PAULO Ch., PELOT V. (2001), *Mobilité et Grande Pauvreté*, Recherche financée par la DRAST (Ministère de l'Équipement) e l'Union des Transports Publics dans le cadre du programme PREDIT-PUCA, LET, Observatoire Social de Lyon, Agence d'Urbanisme de Lyon, 223 p.
- RN29** MOLIN B. (1998), *Eléments pour une prospective du transport aérien européen*, Rapport de recherche pour le compte de la DATAR, Programme 1996-2000, Groupe de Prospective Réseaux de Transport et Desserte du Territoire, 60 p.
-

- 
- RN30** NICOLAS J.-P., CROZET Y., GINETTI L. (1998), *Les émissions de polluants atmosphériques et de dioxyde de carbone des automobiles. Bilan des progrès technologiques entre normes officielles et standards des constructeurs*. Rapport pour l'ARC Ecodif Transports, décembre, 21 p.
- RN31** NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H., cartographie N. OVTRACHT (2001), *Construction et évaluation d'indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise, Méthodologie et résultats*, LET, APDD, Recherche pour le compte de Renault, 235 p.
- RN32** NICOLAS J.-P., POCHET P., POIMBOEUF H., cartographie N. OVTRACHT (2001), *Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise, Rapport de synthèse*, LET, APDD, Recherche pour le compte de Renault, 48 p.
- RN33** RAUX C., MARLOT G. (2000), *Application des permis négociables dans le secteur des transports*. Rapport pour le GDR OIKIA. LET, Lyon, 72 p.
- RN34** RAUX C. (1998), *Développement d'un modèle stratégique de simulation des déplacements. Tests de sensibilité, erreurs et incertitudes liées à la prévision*, LET, SEMALY, 64 p.
- RN35** RAUX C., TABOURIN E. (1998), *Les prévisions de trafics urbains et interurbains de voyageurs et de trafics marchandises à l'horizon 2015, Comparaison de simulations issues de différents modèles*. Rapport pour le compte du Commissariat Général du Plan. Interface Transport, Lyon, 110 p.
- RN36** ROSALES S. (dir.), PROUVOT M., VERNIERE B., MIGNOT D. (2000), *Stratégies de localisation des services aux ménages et conséquences sur la mobilité dans la Région Urbaine de Lyon*, 2 tomes, recherche pour le PREDIT, Lyon, Agence d'Urbanisme de l'agglomération lyonnaise, LET, IUL, pag. mult. Ce rapport a obtenu le Prix du PREDIT 2001, « Territoires, villes et déplacements ».
- RN37** ROUTHIER J.-L., SEGALOU E., ARAUD C. (2001), *Données nécessaires au bilan environnemental du transport de marchandises en ville - Bordeaux, Marseille et Dijon*, rapport final pour l'ADEME et EDF, 110 p.
- RN38** SEGALOU E. (2001), *FRETURB : Le module de génération au lieu d'achat des flux d'auto approvisionnement des ménages*, Rapport d'étape pour le compte de l'ADEME et de la DTT, 30 p.
- RN39** TABOURIN E. (1998), *Simulations du financement des transports collectifs urbains : le modèle QUINQUIN actualisé à l'horizon 2005 sur l'agglomération lyonnaise*, recherche pour le SYTRAL et le Grand Lyon, 50 p + annexes.
- RN40** ZHANG C., MERCIER S., BONNEL P. (2001), *Définition d'une typologie de la mobilité adaptée à la modélisation de la demande*, ISIS, LET, rapport pour la DRAST, programme PREDIT, 114 p.
-

---

## **II.3 – Déclaration de politique scientifique pour la période 2003– 2006**

Dans les années à venir, nous comptons profiter d'un certain rajeunissement, déjà amorcé, de l'équipe, tant au niveau des maîtres de conférences et chercheurs que des professeurs et personnes habilitées à diriger les recherches, pour poursuivre le travail engagé. La politique scientifique des années 2003-2006 s'inscrit donc dans une évidente continuité que nous allons détailler dans les pages qui suivent. Nous commencerons par souligner comment nous espérons conforter la relève des générations. Puis, nous présenterons les principales thématiques de recherche qui, elles aussi, se renouvellent progressivement dans le sillage de ce qui devient un leitmotiv dans le secteur : la mobilité durable. Au-delà des effets de mode, nous sommes ainsi invités, par ceux là même qui sollicitent notre travail, à chercher dans de nouvelles directions.

### **II.3.1 Conforter la relève des générations**

Les équipes de recherche sont périodiquement confrontées à la question de la relève des générations. Lorsque, comme c'est le cas pour le LET, quelques fondateurs ont joué pendant plusieurs décennies, et jouent encore, un rôle primordial, se pose inévitablement un problème au moment de la relève. Cette question a été clairement évoquée au sein du laboratoire pour la simple raison que plusieurs départs à la retraite ont eu lieu durant les quatre dernières années (1PR, 1MCF, 1IR) et que trois au moins sont prévus sur la période 2003-2006 (1Pr, 1DR, 1IR). Une politique de long terme a donc été mise en place et sera poursuivie.

- La première composante de cette politique consiste à inciter fortement les chercheurs permanents à la soutenance de diplômes d'habilitation à diriger les recherches (1 HDR dans la période 1994-1998, 4 dans la période 1999-2002). Nous disposons maintenant d'un total de 8 personnes habilitées. Les prochaines habilitations, déjà programmées, nous permettront de remédier aux départs à la retraite et de diversifier les possibilités d'encadrement de doctorants. Sans présager des évolutions futures, il va de soi que nous disposons ainsi d'un vrai vivier pour développer nos activités et faire émerger, le temps venu, une nouvelle équipe de direction. Si le renouvellement passe évidemment par la promotion et la qualification des permanents, elle exige aussi l'intégration de jeunes, directement issus du doctorat. Depuis 1998, 6 de nos docteurs (sur un total de 8 qualifiés par le CNU) ont été recrutés comme maîtres de conférences, 2 à l'Université de Lyon2, 1 à l'IEP de Lyon, et 3 dans d'autres universités (Perpignan, Quimper, Reims). Nous souhaitons bien sûr poursuivre ce mouvement, sous la contrainte, évidente, du rythme, indépendant de notre volonté, des ouvertures de postes dans les universités. L'expérience montre en effet que la jeune génération est plus rodée à la logique des communications et publications, notamment dans les colloques internationaux.
  - C'est aussi par le biais des nouvelles générations de docteurs et d'habilités que nous souhaitons renforcer notre insertion dans les réseaux les plus stimulants pour nous. C'est ainsi que deux de nos docteurs ont reçu (en 1998 et en 2001) le prix Philippe Aydalot, attribué chaque année par l'Association Régionale de langue française (ASRDLF) dont nous organiserons le colloque annuel en 2003. C'est également dans le domaine de l'économie spatiale et par le biais de jeunes collègues, que nous sommes partie prenante
-

---

du nouveau GDR ASPE, qui vient d'être lancé sous la direction d'Hubert Jayet. Nous savons, pour avoir été membres des GDR EVER, OiKA et TRANSPACE, que ce type de réseau peut être fécond. Il nous ouvre à des logiques et des points de vue qui dépassent les approches essentiellement fondées sur les transports, telles que nous les développons depuis de nombreuses années dans le cadre des programmes de recherche PREDIT (Programme de recherche sur les transports terrestres) ou PUCA (Plan urbanisme construction architecture). Nous allons aussi inciter nos jeunes maîtres de conférences à demander une délégation au CNRS afin de conforter leur maîtrise de nouveaux outils et les aider à lancer de nouvelles thématiques de recherche. Nous souhaitons ainsi que soit fait de façon plus étroite le lien entre l'économie des transports et certaines sous disciplines de la science économique (économie industrielle, économie publique, économie spatiale) et de la géographie (géographie économique, géographie urbaine, cartographie...)

### **II.3.2 L'intégration de la Jeune Equipe Lyon 2 « Droit des transports »**

Nos thématiques de recherche vont également s'étoffer par l'intégration de collègues juristes issus de la jeune équipe « Droit des Transports », créée à l'Université Lyon2 pour le contrat 1999-2002. Le travail conduit par cette équipe depuis un peu plus de trois ans a montré que le champ des transports nécessitait des recherches juridiques spécifiques. Comme les demandes auxquelles répond cette équipe sont souvent assez étroitement liées à celles qui nous sont adressées, il nous a semblé logique de leur proposer une intégration au sein de notre UMR. Le droit des transports apparaîtra ainsi comme un domaine de recherche à part entière.

### **II.3.3 Le renouvellement des thématiques et des équipes de travail**

Au cours des quatre dernières années, le LET était structuré en 5 projets mobilisateurs et 4 domaines de recherche (voir § II.1.2). Pour la période 2003-2006, nous conserverons les mêmes principes d'organisation tout en faisant évoluer les thématiques en fonction des transformations du champ scientifique qui est le nôtre.

- Les projets mobilisateurs sont légèrement reconfigurés et deviennent 6 au lieu de 5. Cela provient essentiellement de la montée en puissance des recherches sur les transports de marchandises en ville. Par ailleurs, les évolutions récentes et prévisibles dans la régulation des industries de réseau, en général et dans le secteur des transports (ferroviaire, aérien, système autoroutier...) nous invitent à lancer un nouveau projet mobilisateur sur la question de la régulation, tarification et évaluation. Les quatre autres projets mobilisateurs prolongent des projets existants, en modifiant éventuellement le titre.
  - Les domaines de recherche correspondent à des thématiques traditionnelles de notre laboratoire et sur lesquelles nous sommes conduits à un travail de veille. Il est en effet important de disposer d'un « fond de jeu » qui nous permette de ne pas perdre de vue des questions qui, comme nous venons de le voir, peuvent à un moment ou l'autre servir de base à un nouveau projet mobilisateur. Nous conserverons cinq domaines de recherche. Là aussi, apparaît d'abord une évidente continuité (transport et développement ; transports interurbains de marchandises ; Techniques, communications et sociétés, qui prend une nouvelle vigueur avec le développement des NTIC...) mais émergent aussi de nouveaux domaines (droit des transports, et mesure des préférences). Dans ce dernier domaine, nous souffrons de deux départs (une mutation et un départ à la retraite) qui nous obligent à
-

ralentir notre investissement dans ce champ. Mais nous espérons que de prochains recrutements lui redonneront de la vigueur. Nous avons fait des demandes en ce sens auprès du CNRS, en jouant sur la mutualisation possible avec d'autres équipes de recherche au sein de l'ISH.

**Nouvelle organisation en Projets mobilisateurs et domaines pour 2003-2006**

	<b>Publications ou communications internationales récentes</b>	<b>Répartition des chercheurs et enseignants-chercheurs permanents par projet mobilisateur et domaine</b>
<b>Projets mobilisateurs</b>		<i>en gras centre d'intérêt principal</i>
Modélisation de la mobilité	<b>CI 38, CI 41, CI 57, CI 58</b>	<b>P. Bonnel</b> , D. Patier, <b>Charles Raux</b> , <b>Jean-Louis Routhier</b> , B. Schéou,
Métropolisation	<b>P9, CI 1, CI 60, CO27</b>	<b>D. Bloy</b> , D. Bouf, J.M. Cusset, <b>D. Mignot</b> , <b>N.Ovtracht</b>
Transport et environnement	<b>RN31, RN32, CI 25, CI 27,</b>	D. Bouf, <b>Yves Crozet</b> , Bruno Faivre d'Arcier, <b>J.P. Nicolas</b> , Ch. Raux,
Equité et acceptabilité des politiques de transport	<b>P.30, P49, P50, CI 61</b>	Ch. Ambrosini, A. Bonnafous , P. Bonnel, <b>D. Bouf</b> , <b>G. Claisse</b> , Y. Crozet, <b>L. Guihéry</b> , <b>D. Mignot</b> , Ch. Raux, P. Pochet, L. Diaz-Olvera, O. Klein, D. Plat
Transports de marchandises en ville	<b>CI 12, CI 20, CI 21, CI 63, CI 64, CI 67, CI 73, CI 74</b>	C. Ambrosini, <b>D. Patier</b> , <b>J.L. Routhier</b>
Politique des transports : Régulation, Tarification, Evaluation	<b>P3, C6, CI9, CI 16, CI 17, CI 26, CI 44, CI 46</b>	<b>A. Bonnafous</b> , <b>D. Bouf</b> , <b>L. Baumstark</b> , <b>Y. Crozet</b> , Bruno Faivre d'Arcier, L. Guihéry, P.Y. Péguy, <b>D. Mignot</b>

<b>Domaines</b>		
Transports et développement	<b>CI 27, CI 35, RI 13</b>	<b>A. Adolehoumé</b> , <b>J. M. Cusset</b> , <b>L. Diaz Olvera</b> , P.Y Péguy, <b>D. Plat</b> , <b>P. Pochet</b>
Techniques, communication et société	<b>CI 43, CI50</b>	<b>G. Claisse</b> , <b>L. Guihéry</b> , <b>O. Klein</b> , <b>JP Bonaïti</b>
Droit des transports		<b>I. Bon-Garçin</b> , <b>F. Durieux</b> , <b>V. Soubise</b>
La mesure des préférences	<b>CI 29, CI30, CI40</b>	<b>B. Faivre d'Arcier</b> , <b>S. Hammiche</b>
Logistique et transport interurbain de marchandises		<b>C. Ambrosini</b> , <b>M. Bernadet</b> , <b>C. Jafflin</b> ,

---

ANNEXES :

Projets mobilisateurs et domaines :

Les programmes de recherche 1999-2002  
et leur évolution pour 2003-2006

1) Simulation de stratégies à long terme de la mobilité durable :  
un projet mobilisateur centré sur la modélisation de la mobilité

Bilan

Le projet mobilisateur « Simulation de stratégies à long terme de la mobilité durable » se situe au cœur des savoir-faire du laboratoire en matière de modélisation et au centre de la thématique générale de la mobilité durable. Cette approche vise à articuler, dans le cadre de modèles économétriques, les évolutions comportementales, les transformations des localisations des activités et de l'espace urbain (en lien avec le projet « Dynamique de localisation des activités »), les tendances socio-démographiques et la nature de l'offre de transport. Couplée avec les méthodes d'évaluation socio-économique, l'évaluation de stratégies de développement durable permet d'en éclairer les conséquences en termes d'allocation de ressources et de redistribution entre les différents agents concernés. C'est ainsi que, sur la période 1998-2000, deux grandes thématiques ont été poursuivies ou développées dans le cadre de ce projet :

- La thématique de la modélisation des systèmes de déplacements urbains : la poursuite de la modélisation stratégique d'agglomération (**RN33, RN34, RN35, RN39, CI58**) et l'application de ces modèles dans le cadre de l'évaluation ou de simulations de politique de péages urbains (**P50, P54**) ; l'achèvement du programme « Télescopage » de modélisation des flux à l'échelle de la région-ville (**P53, C60, CI37, RN15, RN22**) ; la modélisation de la contribution de l'étalement urbain, de la motorisation et de l'offre de transport à l'évolution de la part de marché des transports collectifs (**P23, C13, CO7, CI2, CI3, CI4, CI5**).
  - La thématique de l'évaluation : le développement des méthodes d'évaluation et d'outils de simulation **ad hoc** à travers la prise en compte de l'incertitude et du risque dans le calcul économique appliqué aux investissements de transport (**P1, P5, P41, C36, C37, CI33, CI34, CI39, CI40, RN2, HDR1**) ; l'évaluation socio-économique d'un scénario radicalement différent de partage modal dans les déplacements urbains « Lyon 21 » (**RN11, RN13**) ; en lien avec le projet environnement, la recherche sur les Indicateurs de Mobilité Durable (**C44, C47**).
-

---

## Perspectives

Les perspectives de ce projet mobilisateur, qui conserve son orientation générale, sont d'accentuer les activités de modélisation d'une part, et de méthodologie d'évaluation d'autre part, sans toutefois perdre de vue leur intégration dans des outils communs de diagnostic socio-économique de politiques de mobilité durable. **(CI 38, CI 41, CI 57, CI 58)**

Les limites rencontrées dans nos précédentes expériences en matière de modélisation, que ce soit pour les outils économétriques ou pour la prise en compte des déterminants de la mobilité à long terme, nous incitent à poursuivre plus avant dans cette voie. C'est ainsi que nous sommes engagés dans une recherche sur la simulation de la dynamique des systèmes de déplacements urbains, qui vise à développer une plate-forme méthodologique reliant différentes « briques » de modèles (socio-démographiques, motorisation, mobilité, localisations d'activités, choix modal, etc.). Parallèlement deux thèses ont été lancées sur le thème du découplage transport-énergie d'une part, et de la contraction et dilatation des espaces-temps de la ville.

Concernant les méthodes d'évaluation, le renouveau des procédures avec le rapport Boiteux (CGP, 2001) et l'évolution du contexte institutionnel, marqué par le développement du partenariat public/privé pour le financement des infrastructures, conduit à mettre l'accent sur deux questions : la première concerne une ingénierie financière visant à mieux maîtriser les risques et incertitudes dans les montages financiers impliquant plusieurs acteurs ; la seconde se focalise sur la prise en compte des divergences d'objectifs entre les partenaires (publics et/ou privés) sur la mesure de la rentabilité et de l'utilité sociale de projets, au travers d'une identification des variations de surplus des agents.

---

---

## 2) De la « Dynamique de localisation des activités » à la « métropolisation » :

### un projet mobilisateur qui articule formes urbaines et mobilité

#### Bilan

La réflexion entreprise au LET au début des années 1990 sur les Nouvelles Villes Internationales en Europe a permis d'analyser le processus de métropolisation et de préciser les modalités de cette concentration des activités sur certains pôles (**P25**). Par la suite, une recherche prospective sur les villes françaises à l'horizon 2010 nous a permis de mettre en évidence l'importance de l'écart entre la sensibilisation des experts au problème de la concentration urbaine et leur incapacité à admettre des interventions susceptibles de limiter durablement la croissance de l'agglomération parisienne.

Cette recherche mettait en exergue, d'un côté la concentration dans les pôles déjà les plus développés et l'accroissement des disparités spatiales tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle urbaine ; et de l'autre l'incapacité, réelle ou ressentie, à remédier à ces inégalités. Un axe de recherche a donc été développé sur l'articulation entre développement urbain à l'échelle métropolitaine et les transformations intra-urbaines et plus particulièrement sur la localisation des activités (**P12, P46, C9, C43, RSP 29, CI62**).

Il a ainsi été possible de retracer l'évolution de la répartition des activités sur la grande agglomération lyonnaise (au sens d'un périmètre de 45 kilomètres autour de Lyon). On constate que la concentration s'accroît globalement sur l'agglomération, que les industries comme on pouvait s'y attendre ont plutôt tendance à quitter le centre pour la première couronne puis la première couronne pour la deuxième. Les activités tertiaires (**TH1, CI1**), qui, bien sûr, ont tendance à se concentrer, apparaissent de manière non négligeable en périphérie, ce qui est relativement nouveau. En ce qui concerne plus précisément les stratégies de localisation des établissements, nous avons également pu montrer que les activités « motrices » industrielles et de services aux entreprises participent à cette concentration en des pôles privilégiés.

Les questions pointées dans ces travaux portent donc sur la mise en évidence et l'explication des phénomènes de concentration et de métropolisation ainsi que sur l'analyse des stratégies des acteurs face à ces évolutions. Une conclusion ressort nettement de ces recherches. C'est une tendance qui semble inéluctable à la concentration, à l'étalement urbain (**TH11, HDR3, CI68**) et à la ségrégation spatiale (**HDR2**). Elle rejoint en cela nombre de travaux sur la question.

#### Les perspectives

La rétrospective des recherches réalisées dans le cadre du projet mobilisateur « localisation » nous conduit à proposer quatre pistes principales de recherche sur les dynamiques de multipolarisation des métropoles.

- La première concerne une analyse comparative des structururations urbaines dans de grandes métropoles. L'enjeu est tout à la fois d'identifier les formes urbaines et de les relier aux dynamiques des activités. Une recherche comparative sur la permanence des
-

---

formes urbaines est ainsi engagée, dans le cadre d'une collaboration avec l'Université Autonome Métropolitaine à Mexico (**CO27**).

- La seconde piste de recherche a trait à la nature des pôles secondaires (**CI60**). Sont-ils caractérisés par des dynamiques d'autonomisation ? Quelles entreprises participent à ces dynamiques ? Des secteurs d'activités particuliers participent-ils à l'autonomisation ou à la structuration du territoire ? Peut-on affiner les relations de concurrence/complémentarité avec le centre ? C'est bien de la nature même des formes polycentriques qu'il est question ici.
  - La troisième concerne les territoires délaissés. A côté des territoires qui se développent, une analyse plus fine des territoires souvent définis « en creux » est également à faire. Quelles sont les raisons de la fuite non compensée des activités économiques ? Quels seraient les atouts de ces territoires ? Ce champ est encore largement vierge pour ce qui concerne les territoires intra-urbains. Enfin, au delà de ces travaux sur l'identification et la caractérisation des localisations et de leurs évolutions, et sur les caractéristiques de la métropolisation, le questionnement nous semble également devoir être orienté d'un côté sur les leviers de commande concernant ces localisations, et de l'autre sur l'impact de ces mesures sur les modes de vie.
  - Le quatrième axe de recherche porte ainsi sur les relations entre formes et mobilité. La ville étalée est-elle si génératrice de mobilité ? Une organisation de type polycentrique permettrait-elle de mieux gérer la croissance prévisible des trafics ? Autant de questions qui nécessitent de revisiter tant les modèles de localisation (**P9**) que les modèles de trafic et surtout l'interface entre les deux types de modèles. Une recherche démarre sur le sujet, en collaboration avec l'INRETS.
-

---

### 3) Transport et environnement :

#### un projet mobilisateur orienté vers l'aide à la décision publique

##### Bilan

La problématique centrale du projet mobilisateur « Transports et Environnement » renvoie à la pertinence des mesures mises en œuvre dans le domaine des transports pour améliorer leur impact environnemental. Cette approche comporte deux facettes complémentaires, avec l'évaluation des impacts environnementaux d'une part et les politiques de régulation envisagées d'autre part.

Les questions d'évaluation sur la nature et la hauteur des enjeux constituent un préalable indispensable, qui ont été à l'origine de la création du projet durant les années 90, et qui continuent de faire l'objet d'un suivi approfondi (**P4, P8, P29, C18, C46, TH7, RO3, RN30**, « Bilan de 10 ans de recherche en matière de monétarisation des effets de la pollution atmosphérique », recherche en cours dans le cadre du Prédit, en collaboration avec l'Inrets et le Certu). Durant ces quatre dernières années, ce thème de l'évaluation s'est également enrichi des réflexions autour du développement durable, avec notamment l'idée de prise en compte simultanée des dimensions économique, environnementale et sociale pour considérer un système de transport. Ceci a conduit à l'élaboration d'indicateurs de mobilité durable appliqués à une agglomération (**C47, RSP30**).

Les politiques à mettre en œuvre constituent le second volet du projet. Nos réflexions ont essentiellement été orientées sur les moyens de diminuer les émissions de polluants atmosphériques des transports, ayant un impact local et régional ou renforçant l'effet de serre. Les mesures susceptibles de faire évoluer le parc automobile ont pu être explorées (**O6**) ainsi que des solutions innovantes comme les permis d'émissions négociables appliqués au domaine des transports (**CO26, RO5, RI19, RN32**).

##### Perspectives

Dans les années qui viennent, l'orientation du projet sur les problématiques d'effet de serre d'une part et de développement durable d'autre part va se confirmer. Le travail d'élaboration d'indicateurs de mobilité durable va entrer dans une phase d'application, avec la simulation de politiques alternatives de transports et la comparaison de l'évolution des différents indicateurs retenus (**CI 25, CI 27, RN31, RN32**). Par ailleurs, en lien avec le projet mobilisateur Modélisation, une étude poussée de la relation entre transport et énergie nous est demandée par le département SPI du CNRS, en relation avec d'autres équipes sectorielles (IEPE à Grenoble, CIRED à Paris). Enfin un projet d'ouvrage sur le thème « Urban Transport and the environment » est actuellement en cours, comparant les impacts environnementaux des transports dans plusieurs pays occidentaux (France, Angleterre, Allemagne, Japon et Etats-Unis).

---

---

## 4) Équité et acceptabilité des politiques de transport : un projet mobilisateur en réponse à une nouvelle demande sociale

### Bilan

La relation entre le secteur des transports et les principes d'équité et de justice sociale est complexe car les impacts sociaux, inégalités interindividuelles, et spatiaux, inégalités inter-régionales, des politiques de transport sont difficiles à appréhender et à évaluer. L'objectif de cet axe est de mettre en exergue une question essentielle et constante des thématiques de recherche en économie des transports, principalement lorsque l'on traite des politiques tarifaires. Un groupe de travail a été mis en place au LET pour fédérer les contributions des différents chercheurs sur ces thématiques transversales, au sein desquelles se situe aussi la question de l'accessibilité et du droit au transport pour les plus démunis. Trois grandes questions ont été abordées, donnant lieu à un ensemble de travaux et publications :

- L'équité et les déplacements urbains en orientant le débat sur la tarification des voiries urbaines, les péages, les logiques de péréquation tarifaire, de gratuité des transports en commun, le problème du stationnement, ... : **P4, P29, C20, RN28.**
- L'équité face aux réseaux de transports spatialisés et les critères d'équité spatiale et d'accessibilité à travers une analyse des notions de droit au transport, de redistribution inter-régionale des richesses, d'inégalités de dessertes et leurs conséquences en termes de mobilité et d'accessibilité : **P11,**
- L'acceptabilité des mesures de péage, en particulier urbain, et la perception des inégalités : **TH14, RI15 à RI18, CI71**
- L'analyse des politiques de redistribution de richesses qui sont étroitement liées au débat sur la génération des inégalités : **P7, P32, P40, P52**

### Les perspectives

La question de l'équité débouche assez naturellement sur celle des politiques publiques. Comme l'a fait remarquer A. Sen, le caractère multidimensionnelle de l'équité fait que lorsque l'on choisit de veiller à plus d'équité dans un domaine, c'est souvent au détriment d'un autre. Loin de se cantonner à une logique d'imprécation, la réflexion sur l'équité renvoie à une recherche sur les choix collectifs et l'émergence des préférences collectives (**P.30**). En réponse à diverses commandes, émanant notamment du PUCA (Plan urbanisme construction architecture) et du PREDIT, nous poursuivons nos travaux dans deux grandes directions :

- d'une part la question de l'accessibilité à la mobilité pour les plus pauvres (**CI61**) ;
  - d'autre part la question des différents types d'objectifs que l'on se donne en matière d'équité (**P49, P50**).
-

---

## 5) Transport de marchandises et logistique urbaine :

### Un « Projet mobilisateur » issu du « Domaine » Transport de marchandises.

#### Bilan

La problématique des marchandises en ville a été développée au laboratoire à partir de 1993. Le thème qui n'est véritablement pris en compte par le législateur et par les collectivités locales que depuis 96 a longtemps souffert d'invisibilité pour les acteurs urbains comme du désintérêt des chercheurs. Cependant ses enjeux se situent à la croisée des trois thématiques clés de l'économie des transports que sont la localisation des activités, la logistique et la mobilité durable.

L'équipe qui s'est progressivement développée sur ce thème comprend actuellement deux allocataires en thèse, deux ingénieurs de recherche, un maître de conférences, deux attachées de recherche contractuelles en année post-doctorale, dont une sociologue. Cette mobilisation a permis de dégager plusieurs éléments d'innovation :

- Dans un premier temps (1994-1997), une méthode d'enquêtes quantitatives originale appliquée sur trois villes de tailles différentes a permis, pour la première fois en France, de constituer une base de données cohérente des flux de marchandises en milieu urbain. Cette méthode a permis de forger la première base de données française sur l'organisation des transports de marchandises à l'échelle d'une agglomération.
  - L'analyse de ces enquêtes a été rapprochée de travaux plus qualitatifs (1998-2001), ce qui a permis une amélioration substantielle de la connaissance de l'organisation et de la formation des flux de transport de marchandises en milieu urbain (**P19, RSP31, RSP37, RN3, RN4**) ainsi que des trajectoires professionnelles des chauffeurs livreurs en milieu urbain (**P27, CI20, CI21**). Une méthode de production d'un bilan environnemental des transports de marchandises en ville (pollution et bruit) a également été élaborée (**RN36, RSP20**).
  - Sur la base des déterminants des comportements des opérateurs de transport, ont été mis au point les outils de diagnostic et de modélisation qui faisaient défaut dans ce domaine mal connu. Dans un premier temps, un support méthodologique pour les collectivités en charge des Plans de Déplacements Urbain, auquel le LET a contribué, a été largement diffusé par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (**CO1**). Un second ouvrage distribué par le Ministère de l'Équipement du Transports et du Logement à plus de mille exemplaires a permis une large diffusion de nos travaux auprès des collectivités et des principaux responsables économiques et institutionnels français (**O13 + CD-Rom**). La méthode a été utilisée par plus d'une dizaine de villes françaises et elle a été confrontée aux démarches d'autres villes européennes au sein de divers réseaux de compétence (**O18, C3, CI2, CI65, CI66, CI67, C48, C49**). Le modèle analogique et systémique de simulation du transport de marchandises en milieu urbain FRETURB a ainsi été développé (**C58, O17 + CD-Rom, CI73, CI74**). La confrontation des flux de livraisons avec les déplacements des particuliers pour effectuer leurs achats en lien avec l'urbanisme commercial permet ainsi
-

---

de mesurer l'impact des flux de biens sur l'occupation de la voirie - circulation et stationnement en pleine voie – et l'environnement (**RN37**).

Un effort important de diffusion de la connaissance de ce secteur mal connu des acteurs institutionnels locaux et de valorisation des méthodes et outils élaborés au sein du LET a ainsi été réalisé autour du concept émergent de logistique urbaine (**RSP37**).

## Perspectives

Si la démarche de modélisation des comportements engagée apparaît relativement robuste, la simulation des effets des diverses mesures de politique publique sur le système de transport trouve rapidement ses limites, car les mécanismes de décision restent encore mal connus à l'échelle urbaine. C'est pourquoi nos efforts pour les années à venir s'orientent dans les directions suivantes :

- l'analyse des mutations de la logistique urbaine en lien avec les nouvelles formes de commerce - commerce électronique, livraison ou portage à domicile (thèse en cours),
  - l'amélioration des connaissances sur les atouts et contraintes du transport pour compte propre qui est actuellement mal connu (bien que représentant la moitié des opérations de livraisons ou enlèvement d'une agglomération). Pour ce faire, nous prévoyons d'analyser les jeux d'acteurs dans la prise de décision dans quelques filières logistiques types .
  - le développement d'un processus de simulation des mutations logistiques, des politiques de transport, d'aménagement et de réglementation sur l'occupation de la voirie par les transports de marchandises en ville au sein du modèle Freturb. Ce processus s'appuie en particulier sur l'observation d'une vingtaine d'expérimentations en cours de réalisation en France dans le cadre du PREDIT.
  - la mise au point d'une méthode de production de données généralisable pour la réalisation d'un bilan environnemental du TMV.
  - enfin, un travail sociologique est engagé sur les territoires socio-productifs de différents acteurs de la logistique du compte propre et du compte d'autrui.
-

---

## 6) Politique des transports : régulation, tarification, évaluation : un projet mobilisateur issu des domaines transports aérien et ferroviaire

### Bilan

Au cours des quinze dernières années, les industries de réseau ont fait l'objet de mutations considérables. Ces mutations, longuement analysées dans de nombreuses instances nationales et internationales, peuvent s'expliquer par les innovations technologiques et les attentes des clients industriels mais aussi des ménages, ou encore par la crise de l'action publique nationale traditionnelle menée dans les pays occidentaux. Ces derniers font face à l'élargissement de l'espace marchand et à l'accroissement du poids des acteurs privés. Il en résulte une internationalisation des acteurs et une intégration des marchés d'un côté ; et une régionalisation et décentralisation des politiques publiques de l'autre. A ces éléments, il faut ajouter pour l'Europe l'irruption de la Commission qui, faute de pouvoir utiliser les leviers économiques que les Etats membres ne souhaitaient pas transférer, s'est retranchée derrière le droit de la concurrence pour favoriser l'émergence d'un marché unique européen. Ces évolutions moins rapides dans le secteur des transports aériens que dans le domaine du transport ferroviaire, mais la tendance est bien la même. C'est pourquoi nous avons lancé il y a quelques années des recherches sur les mutations de ces deux secteurs (**P31, P32, C39, C44, RSP 10, RSP 11, RN10, RN13, RN15**)

S'il est vrai que ces réformes ont été menées dans une période de crise de l'action publique, crise que les courants politiques libéraux ont su exploiter, il serait toutefois vain de réduire les logiques économiques à l'œuvre dans ces secteurs à cette seule analyse. De la même manière, les difficultés rencontrées aujourd'hui par de nombreuses entreprises des secteurs aériens et ferroviaires devraient pas réjouir les courants politiques les plus conservateurs qui voient là la démonstration du bien-fondé de leurs critiques radicales et l'occasion de prôner des politiques de retour en arrière. La théorie du balancement n'est pas pertinente. D'une part, elle fait croire qu'il y aurait un début et une fin dans ce processus, alors que la situation actuelle, si l'on veut bien la considérer objectivement, paraît très différente de celle du début des années 80, et d'autre part, et surtout, elle occulte le véritable défi auquel font face toutes les autorités publiques. C'est pour prendre la pleine mesure de ces enjeux, analytiquement assez proches dans la plupart des industries de réseau, que nous avons décidé de transformer ce domaine de recherche en projet mobilisateur. La déréglementation de ces secteurs, y compris dans les pays les plus libéraux, s'est en effet accompagnée d'innovations institutionnelles considérables par lesquelles, paradoxalement, la puissance publique a cherché à se donner de nouvelles marges de manœuvre. Les raisons explicites et implicites en sont très nombreuses et ces interventions sont de type très diverses (**P3, C6, C14**).

### Perspectives

Parler de nouvelles régulations n'est toutefois pas forcément le terme le mieux adapté pour rendre compte de la diversité des outils qui ont été mis en place. Ce qu'on peut observer aujourd'hui dans les secteurs les plus avancés (télécommunications, énergie...), c'est que les acteurs économiques, libérés des contraintes qui étaient les leurs, depuis leurs origines pour certains, ont accéléré le processus de disqualification de certains outils traditionnels de gestion publique.

---

---

De nombreux exemples comme la faillite apparente du secteur ferroviaire anglais, l'écroulement du système électrique californien, les phénomènes de concentrations massives auxquels on assiste aussi bien dans le secteur aérien que dans les télécommunications... laissent les décideurs politiques, et plus globalement, les acteurs économiques dans une grande incertitude sur la capacité des institutions mises en place récemment à préserver un espace de cohérence suffisant pour que les marchés qu'on a voulu favoriser puissent fonctionner correctement. Ces questions sont nouvelles et doivent être traitées comme telles.

L'interrogation fondamentale que posent ces évolutions, c'est que ces dernières ouvrent un espace dans lequel tout reste possible en matière d'organisation industrielle. Il semble que certains Etats aient souhaité, par la déréglementation, provoquer une recomposition du paysage industriel, or les faits montrent que celle-ci leur a totalement échappée. Néanmoins, du côté des acteurs industriels, les choix stratégiques restent encore très contraints par l'environnement politique et institutionnel. Bref, les mécanismes de marché s'interprètent dans un environnement institutionnel donné qui résulte d'interactions permanentes entre les acteurs industriels d'un côté et les acteurs politiques de l'autre et que personne ne maîtrise vraiment. Nous souhaitons donc profiter de cette nouvelle thématique pour nous rapprocher de certains courants académiques de l'économie contemporaine : économie publique, économie industrielle, économie néo-institutionnaliste (**CI9, CI16, CI17, CI18, CI26, CI44, CI45, CI46**)

---

---

## 7) Du projet mobilisateur « Approches expérimentales des comportements de déplacement » au domaine « Mesure des préférences »

### Bilan

Le développement et l'application de méthodes issues de l'économie et de la psychologie expérimentales permettent de pousser plus avant la connaissance des mécanismes des comportements décisionnels en transport. Ce programme vise à développer des méthodologies aptes à identifier et anticiper les réactions des usagers à des changements des conditions de transport, à confronter des modèles théoriques à l'observé, et à élaborer de nouvelles hypothèses de théorie des comportements. La thématique de l'analyse et de la simulation des comportements de déplacements : le développement de méthodologies, issues de l'économie et de la psychologie expérimentales, aptes à identifier et anticiper les réactions des usagers à des changements des conditions de transport, à confronter des modèles théoriques à l'observé, et à élaborer de nouvelles hypothèses de théorie des comportements (**P6, P47, C5, C27, C37, C51, HDR1, TH12, CI29, CI31, CI33, CI40, RN5**).

La première orientation a été d'étudier les **apports de l'économie expérimentale au domaine des transports**. L'ouverture de ce nouveau champs de recherche au Laboratoire a donné lieu prioritairement à un travail de « survey » sur les méthodes de type « préférences révélées », "préférences déclarées", "jeux de simulation" et "économie expérimentale", de façon à identifier les domaines d'analyse les plus pertinents dans le champs des transports et d'envisager une synergie entre les différentes méthodes (**RN18**). Cette recherche se poursuit dans le cadre d'une deuxième phase donc l'objectif est de développer un modèle original de congestion testé expérimentalement. Production de connaissances sur les comportements des agents et tests d'hypothèses en vue d'une élaboration théorique constituent les deux objectifs de l'activité de recherche envisagée. De premiers jeux expérimentaux sur les choix dynamiques de transport ont été réalisés, dans lesquels le niveau d'information du joueur varie au cours du temps, et plusieurs thèses ont été engagées sur ce thème des approches expérimentales et ont donné lieu à diverses publications : la fraude au stationnement (**TH12, RSP35**), la valeur de l'information et les situations de congestion (**C27, C51, C130, C132, C133**), le choix modal en marchandises (**C131**), le rôle de l'économie expérimentale pour l'évaluation des politiques de transport (**C129**).

Le deuxième axe de recherche a porté sur le **développement des méthodes d'enquêtes interactives de réponses déclarées**. Initiés il y a quelques années, en réponse aux questions soulevées par la mise en place de nouvelles politiques de transport (instauration de péages urbains, attitudes des ménages vis-à-vis de la voiture électrique), les travaux portant sur les méthodes d'enquêtes interactives de réponses déclarées ont donné lieu à un effort méthodologique important pour explorer l'évolution des comportements de déplacement. Dans la phase actuelle, l'objectif a été d'utiliser de telles approches dans un domaine où les fonctions d'utilité classiques, utilisées pour la modélisation de la demande de transport, se sont révélées inefficaces pour apprécier le comportement de certains segments de demande. Un contrat de recherche sur la compréhension des mécanismes de choix entre route et

---

---

autoroute pour les déplacements régionaux (contrat avec le SETRA, Ministère des Transports) a été l'occasion de définir un protocole validé pour la construction des scénarios du jeu de simulation et pour l'analyse des réponses comportementales déclarées par les répondants (**P6, C5, C37, RN5**).

Parallèlement, une thèse a été engagée sur l'utilisation de la méthode des préférences déclarées sur le développement d'une tarification différenciée dans le transport public, en lien avec le développement de la billettique dans les réseaux.

## Perspectives

Les acquis résultant de l'expérience du Laboratoire dans le domaine des méthodologies d'enquête et les demandes croissantes (PREDIT, Rapport Boiteux) pour disposer de données fiables sur la monétarisation des effets non marchands pour l'évaluation des nouvelles politiques et la mobilité durable, incitent à se pencher sur l'apport des méthodes de préférences déclarées. Très pratiquées dans le monde anglo-saxon, ces techniques économétriques bénéficient de peu d'intérêt en France.

L'objectif de ce projet émergent est de développer la compétence du Laboratoire dans ce domaine, en l'enrichissant des connaissances acquises sur les comportements de mobilité et les techniques d'enquêtes qualitatives, afin de développer des outils rigoureux et validés de mesure des préférences individuelles, données fondamentales pour apprécier les réactions aux nouvelles politiques durables de transport. La pertinence des hypothèses pourra être validées expérimentalement, le LET participant au développement d'une salle d'expérimentation dédiée aux sciences sociales au sein de l'Institut des Sciences de l'Homme à Lyon.

Ce projet s'inscrit en complémentarité des projets portant sur la modélisation et l'évaluation des projets et politiques de transport. Il suppose cependant une montée en puissance progressive, notamment par le biais d'un renfort en économétrie, et pour la conception assistée par ordinateur des dispositifs d'enquête.

---

---

## 8) Transports et développement :

### un domaine où notre savoir faire reste très sollicité

#### Bilan

Dans ce domaine de recherche qui s'accompagne d'activités d'expertises et de transfert de connaissances tant en formation initiale (**TH4, TH5**) que via le réseau SITRASS, les travaux menés depuis 1998 concernent essentiellement deux grands ensembles géographiques (**C28**).

Les pays d'Afrique sub-saharienne sont engagés dans des processus d'ajustement structurel, avec de multiples effets, tant du côté de l'offre de transport que de la demande (**C1, C10**). Des réformes radicales ont bouleversé le financement et l'organisation des marchés de transport. De nouveaux opérateurs ont émergé et la frontière entre sphères publique et privée a été redessinée (**C33**). Le secteur du transport de marchandises a été libéralisé et des restructurations (mises en concession, privatisations...) ont atteint en particulier les modes ferroviaire et routier (**C50, RSP32**). En ville, les entreprises artisanales occupent l'espace laissé vacant par les sociétés structurées (**R11, R16**). Simultanément, la dégradation de la situation économique, liée pour partie aux contraintes de l'ajustement, pèse de plus en plus sur le niveau de vie des citoyens (**P34, C24**) et complique encore l'accès aux modes mécanisés (**P49, C018**). Les processus d'individualisation se sont renforcés, au risque d'aggraver, par l'affaiblissement des solidarités traditionnelles, la situation des individus les plus démunis, femmes (**P14**), anciens villageois (**C14**) et plus généralement pauvres (**P36, RI13**)... Alors que les villes connaissent toujours un étalement rapide, le risque est celui de la fragmentation et de la ségrégation urbaines (**P15, RI7**).

Dans un contexte économique différent, les processus de libéralisation en cours en Asie du Sud-Est tendent, là aussi, à remodeler en profondeur les systèmes de transport urbain, en favorisant un développement incontrôlé de la motorisation en deux-roues, alors même que les pouvoirs publics souhaitent promouvoir les transports collectifs (**RSP12**). Différentes recherches menées au Viêt-nam, dans le cadre notamment du PICS 160 du CNRS, s'attachent, en s'appuyant sur des enquêtes originales, à évaluer la durabilité de ces politiques (**P13, RSP13**).

#### Perspectives

Plusieurs travaux seront poursuivis à court et moyen terme : analyse plus fine des effets de la crise sur la place du transport dans les budgets des ménages, conséquences environnementales des politiques de transport par prolongement des travaux menés à Hanoi sur Ho Chi Minh Ville, effets de la déréglementation sur les entreprises ferroviaires... Transversalement, la réflexion sur l'amélioration des méthodes d'enquête déjà ébauchée (**RN20**) s'alimentera d'analyses comparatives entre enquêtes-mobilité et enquêtes-consommation. Mais de nouvelles questions seront également abordées dans les prochaines années. Citons-en quatre. L'individualisation des pratiques de déplacement favorisée par la crise peut-elle être conciliable avec le maintien dans les villes africaines de solidarités communautaires fortes ? La généralisation de l'artisanat ne s'est-elle pas faite au détriment des conditions d'emploi des travailleurs du secteur, ce qui remettrait en cause la durabilité de tels systèmes de transport urbain ? Quelles adaptations (institutionnelles, techniques, tarifaires...) permettraient à des

---

---

systemes de transport de masse de répondre aux besoins de populations non solvables ? Enfin, plus spécifiquement sur les terrains asiatiques, quelle peut être l'incidence de l'intervention de l'expertise étrangère sur le développement de l'expertise locale en matière urbaine ?

---

---

## 9) Techniques, communication et société : un domaine où s'impose la nouvelle donne des NTIC

### Bilan

La relation entre transports et télécommunications est ancienne. En première approximation, les moyens de communication sont un moyen de transport parmi d'autres. De ce réductionnisme découle souvent l'idée suivante : le transport d'informations, source de rupture majeure, remplacerait le déplacement de personnes et de marchandises. Or cette problématique de la substitution a surtout donné lieu dans les années 80 à des erreurs de prospective. On pourrait alors supposer que ce paradigme de la substitution a vécu. L'explosion récente de l'Internet et des technologies nomades, le développement des nuisances liées à la croissance des trafics motorisés et la montée des préoccupations liées aux objectifs de développement durable semblent pourtant lui donner un second souffle.

Cependant, la diffusion des TIC comporte probablement beaucoup plus de risques de développement des trafics, soit la continuité, que d'opportunités de maîtrise des mobilités. En effet, la communication nourrit la communication. Dès qu'il devient possible de communiquer de plus en plus loin et de plus en plus facilement, il devient essentiel de pouvoir se déplacer de plus en plus loin et de plus en plus facilement. Ainsi, le téléphone a érudé certains déplacements, mais il en a généré de nombreux autres.

- Comme technologie de commutation, les TIC, tout comme la grande vitesse ferroviaire, induisent un élargissement dans le temps et dans l'espace des opportunités d'interrelations économiques et sociales. **(P42, C12, C41, C42, TH8, RSP 12)**
- Comme technologies d'organisation et de gestion des activités elles favorisent une plus forte réactivité et flexibilité de la mobilité associée à ces activités.
- Comme technologies nomades elles participent au processus de réenchantement de la mobilité, à la revalorisation du temps de la mobilité. **(P28, C41)**

### Perspectives

Ce qui vaut pour les personnes vaut aussi pour les marchandises, sachant que la logique propre des systèmes de transport (baisse des coûts par massification) se traduit par des mécanismes de polarisation, aux conséquences spatiales importantes : renforcement des tendances à l'agglomération des activités aux lieux d'interconnexion, dispersion – diffusion de certaines autres et différenciation de l'espace urbain.

Le secteur des transports est donc largement concerné par la vague d'innovations dans le secteur des NTIC, qui l'affecte de multiples façons.

- Le suivi en temps réel de sa commande sur Internet est un exemple de l'intrusion directe des technologies NTIC auprès du consommateur dans le secteur des messageries express.
-

- 
- De même, la commande directe en ligne de son billet SNCF, sur Internet, et le suivi de l'offre ferroviaire quotidienne, notamment en cas de perturbation, sont d'autres exemples de l'apport des NTIC dans le monde du transport.
  - Le développement du e-commerce bouleverse l'organisation de la logistique dans la mesure où les gains en termes d'efficacité – baisse des coûts et réduction du temps de traitement d'une commande en ligne - peuvent être annulés par une mauvaise desserte logistique, ou des retards de livraison.

Forts de ces interactions entre le secteur des transports, la localisation des firmes et des ménages, et les NTIC, un groupe de réflexion s'est constitué pour tenter de rendre intelligible les mutations du secteur des transports et de la logistique liées au développement des NTIC. Une montée en puissance de ce groupe en termes de publications est attendue rapidement (participation au GDR TIC, projet RIAM, réseau RNRT,...). Ce groupe est évidemment en relation avec le groupe sur la livraison des marchandises en ville (**C145**).

---