

## *Bibliographies du CRDD*

### ***La recherche dans le domaine de la mobilité et des transports***

*Rapports des programmes de  
recherche du ministère 2010-2012*

*Octobre 2012*



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie

Ce catalogue présente une sélection des rapports de recherche traitant des transports et de la mobilité, financés par le ministère de l'écologie et versés au CRDD.

Les documents présentés dans cette bibliographie sont consultables au CRDD.

---

### **CRDD - Centre de ressources documentaires du développement durable**

Commissariat général au Développement durable  
Tour Voltaire 01-18  
92055 La Défense cedex  
Tél. 01 40 81 17 92/93

[crdd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:crdd@developpement-durable.gouv.fr)

Ouvert de 9h à 17h30

**Site et base de données (65 000 références) :**  
[www.crdd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.crdd.developpement-durable.gouv.fr)

## Généralités

- 20265 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, COMPLEXIO  
DEYRIS (Jean Louis), GACOGNE (Valérie), SALINI (Patrice)  
**Le projet SAMBA. Prospective et scénarios technologiques dans le domaine du transport de fret : quelles méthodes pour une aide à la décision publique ? Juin 2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/41217>  
Paris, Predit, 2011 - 98 p., ann., bibliogr.  
*Rapport final*
- Cette étude repose sur la mise en œuvre comparative de plusieurs méthodes d'investigation prospective en vue de construire des scénarii technologiques innovants, à un horizon de 30 ans et plus, pour le transport de fret. Les quatre approches méthodologiques retenues sont utilisées à des fins de complémentarité et dans un souci de transversalité : TST, analyse morphologique et systémique, méthode Pat-miroir et analyses de type Delphi. Ce projet entend in fine fournir aux décideurs publics un instrument pour engager dans la durée des décisions sur la base d'une préfiguration de systèmes de transport durables, dont l'intervention publique peut favoriser l'émergence.*
- 19329 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation  
**Le livre des projets. Carrefour à mi-parcours du PREDIT 4.**  
Paris, Predit, 2011 - 332 p., fotogr., graph.
- Ce livre regroupe la synthèse des 67 projets de recherche sélectionnés pour leurs qualités scientifiques et leurs impacts au regard des thématiques prioritaires du programme, dont les 18 projets primés par cette édition 2011. Les travaux présentés ont été soutenus par les financeurs engagés dans le protocole d'accord du Predit : ministère de l'Écologie, Fonds unique interministériel pour les projets des pôles de compétitivité, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, Agence nationale de la Recherche, OSÉO.*
- 19507 MINISTERE DE L'ECOLOGIE, MINISTERE DE L'ECONOMIE, MINISTERE DE  
L'INDUSTRIE, MINISTERE DE LA RECHERCHE, AGENCE NATIONALE DE LA  
RECHERCHE, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE,  
OSEO  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation  
LEONARD (Jean-Louis)  
**Predit 4 - Programmation 2008-2012. Rapport à mi-parcours.**  
Paris, Predit, 2011 - 37 p., ann.
- Le quatrième programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres - Predit 4 - a été lancé en mai 2008 pour cinq ans. Ce rapport à mi-parcours dresse un bilan de l'avancement du programme, de ses engagements budgétaires et des actions menées dans les six groupes opérationnels.*
- 18954 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction  
de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
ANTONI (Jean-Philippe)  
**Modéliser la ville. Formes urbaines et politiques de transport.**  
Economica, 2010 -  
*Méthodes et approches*
- Pour de nombreux acteurs, impliqués professionnellement ou politiquement dans les problématiques de la ville et de son aménagement, il est devenu clair que la planification de l'urbanisation ne peut être déconnectée des politiques de transport : elles interagissent l'une sur l'autre et doivent être considérées ensemble, ce qui nécessite de les formaliser sous la forme d'un système.*

*Dans ce contexte, c'est véritablement à la question de la modélisation du système-ville, envisagé à travers sa forme et ses politiques de transport, que cet ouvrage souhaite apporter une contribution : celle de la recherche française actuelle dans ce domaine. L'ouvrage présente douze modèles de la ville, issus du monde de la recherche académique, de bureaux d'études ou d'organismes privés impliqués dans les questions d'aménagement du territoire, regroupés en deux parties.*

*La première présente une série de modèles qui prennent en compte de manière combinée la question des déplacements quotidiens et des localisations résidentielles et d'entreprises, selon des échelles et des temporalités différentes, dans une philosophie qui peut s'assimiler à celle des modèles LUTI (Land-Use and Transportation Integrated models), dont ils offrent une adaptation au cas français sur plusieurs terrains d'étude.*

*La deuxième partie regroupe des modèles fondés sur l'analyse des transports et de l'urbanisation : ils prennent en compte les interactions de ces deux dynamiques, mais se distinguent par une approche centrée sur des questions plus particulières, souvent innovantes, parfois très théoriques, qui offrent autant d'ouvertures pour de nombreux développements futurs. Ainsi, chacun de ces modèles s'attache à la question des mobilités ou de l'évolution de l'occupation du sol en ouvrant de nouvelles voies, tant sur le plan formel, que sur celui des thématiques qu'ils explorent et de leurs implications en matière d'aide à la décision pour la planification urbaine et les politiques de transport.*

*Les questionnements auxquels cet ouvrage tente de faire face, les méthodes qu'il apporte à la simulation de processus complexes, les résultats prometteurs qui s'y esquissent, les domaines nouveaux qui y sont explorés, tant d'un point de vue pratique que théorique, montrent que la recherche ouvre des voies et des chemins qui se croisent et permettent de mieux considérer la question de l'urbanisation et des politiques de transports qui s'y associent, proposant des solutions pour envisager plus concrètement la mise en place d'un développement durable des territoires et des systèmes urbains.*

## Aspects économiques

- 20214 INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX  
AGUILERA (V), ARON (M), FARHI (N), LEBACQUE (JP)  
**Modélisations des réseaux de transport. Actes du groupe de travail 2008.**  
Bron, IFSTTAR, 2012 - 132 p., bibliogr., graph., schémas  
Collections de l'INRETS N° 132

*Quatre présentations de 2008 du séminaire "Modélisation des réseaux de transport" de l'Ifsttar et de l'école des Ponts-Paritech sont réunies ici.*

*A partir de l'hypothèse que le conducteur adapte son temps inter-véhiculaire à un temps cible, fonction de la vitesse, S. Lassarre, A. Tordeux et M. Roussignol ont conçu un modèle de poursuite à temps inter-véhiculaire adaptatif.*

*Pour évaluer l'utilité de l'information dynamique - tant pour l'usager que pour la collectivité - F. Leurent et Thai-Phu Nguyen ont développé des modèles analytiques et des simulations. Les modèles de transport de marchandises sont maintenant bien spécifiques.*

*F. Leurent et F. Combes présentent les avancées de ces modèles relatives à la représentation de l'offre, de la demande, du choix des acteurs, de l'activité sectorielle.*

*M. Aron et R. Seïdowsky présentent des indicateurs visant à décrire le risque routier selon les conditions de trafic.*

- 20371 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS  
FAIVRE D'ARCIER (Bruno)  
**Mesure de la performance des lignes de transport public urbain. Projet APEROL. Amélioration de la performance économique des réseaux par l'optimisation des lignes. Mai 2012.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40676>  
Paris, Predit, 2012 - 102 p., tabl., bibliogr., graph.  
*Rapport final*

*Les transports publics urbains font aujourd'hui face à de nouvelles difficultés de financement, résultant de l'accroissement de l'offre, afin de favoriser la réduction de l'usage de la voiture en ville. Bien que le développement des transports en commun en site propre dans les grandes villes de province ait fortement revalorisé l'image de ce mode de transport, l'augmentation des coûts de production du service, la hausse modérée de la fréquentation et la faible contribution des usagers, conduisent à aggraver la charge récurrente de couverture des déficits d'exploitation pour les Autorités Organisatrices. L'hypothèse principale de cette recherche consiste à affirmer que c'est au niveau du design des réseaux que les gains potentiels seront les plus importants, comparativement à la maîtrise des coûts unitaires de production ou à l'accroissement des tarifs. C'est la raison pour laquelle l'analyse de la performance doit être menée au niveau de chaque ligne, en recherchant les facteurs explicatifs d'une bonne efficacité commerciale. Il reste cependant nécessaire de garder à l'esprit les « missions » confiées au transport public (rôle social, décongestion, amélioration de l'environnement, cohérence transport/urbanisme), afin de ne pas tomber dans une simple rationalisation économique qui serait contraire aux objectifs de politique publique visés par les AOT. Il est donc indispensable de coupler l'optimisation économique des lignes avec la notion d'efficacité, c'est-à-dire de degré d'atteinte des objectifs des politiques publiques. Ce rapport propose une méthodologie d'analyse de la performance des lignes de bus, sur la base d'indicateurs relatifs à l'offre, à l'efficacité commerciale et à l'efficacité en termes de politiques publiques, afin d'aider à une certaine optimisation de l'offre sous contraintes.*

20340

CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, ALLEMAGNE Karlsruhe institute of technology

**11ème séminaire francophone Est-Ouest de socio-économie des transports. 24-25 mai 2012. KIT (Karlsruher Institut für Technologie, Karlsruhe, Allemagne). Transport, énergie, localisation. Analyses, outils et perspectives d'avenir.**

**A - 1ère journée.- 348 p.**

**B - 2ème journée.- 386 p.**

Contributions durant ce séminaire :

1ère journée :

- BRUN (Gérard).- La coopération francophone en socio-économie des transports.
- MITUSCH (Kay).- Questions actuelles en politique des transports en Allemagne.
- SANCHEZ (Jean-François).- La recherche en transport en France.
- LIEDTKE (Gernot).- Modélisation de la répartition spatiale des nœuds de réseaux en logistique.
- PEREZ (Marc).- Modélisation de l'accessibilité piéton au sein et vers un nouveau projet urbain : application des logiciels VP/TC aux flux piétons.
- WETTIG (Andreas).- Modélisation des coûts du TER en attribution directe et en délégation de service public sur l'exemple de la ligne Colmar-Metzeral.
- PENY (André).- Quelles leçons tirer des contraintes énergétiques pour les exploitants de transport en commun ?
- HERRGOTT (David).- Calculer les coûts d'habiter et de se déplacer, une approche expérimentale et prospective par les enquêtes ménages-déplacements.
- ENSSLEN (Axel), BABROWSKI (Sonja), JOCHEM (Patrick), FICHTNER (Wolf).- Existe-t-il des différences d'acceptation des véhicules électriques entre la France et l'Allemagne ? Premiers résultats de l'analyse scientifique du test de flotte "Cross border mobility for electric vehicles" (CROME).
- WINDISCH (Elisabeth).- L'impact des politiques publiques sur la demande privée en véhicules électriques. Une analyse socio-économique.
- MOUSSEAU (Benjamin).- Modélisation de l'impact des politiques locales : optimisation du développement des véhicules électriques.

2ème journée :

- CHANARD (Camille).- Des indicateurs pour la prise en compte de l'énergie dans les stratégies de localisation des activités et de l'habitat urbains. Une utilisation de MobiSim dans l'agglomération de Besançon.
- ZERGUINI (Serge).- PROSPEG : modèle de prévision de l'occupation du sol pour la prospective énergétique et les émissions des GES à l'échelle de l'agglomération.
- SCHMITZ (Frédéric).- Évolution des émissions de CO2 liées aux déplacements domicile-travail des frontaliers travaillant au Luxembourg.
- TORDEUX (Antoine).- Estimation des émissions de polluants et de la consommation de carburant du trafic routier.
- BURGAT (Martin).- Présentation de l'agence de notation European TK'Blue, agence de notation extra-financière relative à l'empreinte environnementale des choix logistiques.

- BOUBAKOUR (Farès).- Organisation et financement des transports urbains collectifs métro/tramway en Algérie : quel arbitrage face à des contraintes structurelles ?
- TAXILTARIS (Christos).- Les transports collectifs urbains en Grèce face à la crise économique et financière.
- BRES (Antoine), MANDEL (Klaus).- Les formes urbaines dispersées au filtre des mobilités durables.
- ZELEZNY (Richard).- La prise en compte d'un urbanisme orienté vers le tramway dans différents contextes : une approche comparative franco-tchèque.
- ENAUX (Christophe).- Usage des modes de déplacement et représentations énergétiques : quels articulations ?
- GUIHERY (Laurent).- Les transports régionaux ferroviaires de voyageurs dans la région de Leipzig : enseignements pour une ouverture des services TER à la concurrence en France.  
Paris, Systra, 2012 - bibliogr., cartes, schémas, graph., tabl.  
*Colloque*

*Ce séminaire s'est articulé autour de 4 sessions sur les thématiques suivantes :*

- *Aspects de la recherche en Allemagne et en France ;*
- *L'avenir des déplacements : politiques, prévision, prospective ;*
- *L'aide à la décision ;*
- *Questions urbaines.*

- 20208 AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE  
ASSOCIATION POUR LA RECHERCHE ET LE DEVELOPPEMENT DES METHODES ET  
PROCESSUS INDUSTRIELS  
FAUCHEUX (Laurent), GLACHANT (Matthieu), THIBAUT (Marie Laure)  
**Le déploiement des infrastructures de charge de véhicules électriques et hybrides rechargeables : une approche économique. Décembre 2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40981>  
Paris, Armines, 2011 - 80 p., graph., tabl., bibliogr., ann.  
*Rapport final*

*L'objectif de cette étude économique est d'analyser les politiques publiques et privées (dans le domaine de la standardisation notamment) qui permettraient de déployer rapidement les infrastructures de charge à un coût minimal pour la société. Cette analyse a permis de produire des résultats selon trois axes : le calibrage de l'infrastructure de recharge, l'organisation de la recharge publique et la standardisation.*

- 19517 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
CANADA Ecole polytechnique Montréal, PROGRAMME DE RECHERCHE ET  
D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
**Dixièmes rencontres francophones Est-Ouest de socio-économie des transports. Montréal, 1-5 juin 2011.**  
<http://www.polymtl.ca/mobilite/apropos/10eSeminairefrancophone.php>  
Paris, Predit, 2011 - 536 p., schémas, graph., ill., bibliogr., tabl., cartes  
*Séminaire*

*Ce séminaire s'est décliné autour de quatre thèmes :*

- *l'état de la recherche en transport et les nouvelles tendances au Canada, en France et dans le monde ;*
- *tendances, prévision et prospective ;*
- *connaissances, outils d'aide à la décision et politiques de transport ;*
- *questions urbaines.*

- 19261 INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE  
L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX, LABORATOIRE TRANSPORTS  
ENVIRONNEMENT  
LAMBERT (Jacques), LELONG (Joël)  
**Le tramway, un mode de transport durable pour la ville ? Journées spécialisées - 27-28 novembre 2008, Lyon. Brochure + cédérom.**  
Bron, IFSTTAR, 2011 - 12 p.  
*Journée d'étude Actes INRETS N° 128*

*Ces journées ont permis de débattre des enjeux économiques, environnementaux et sociétaux du tramway à partir de résultats d'études menées sur les villes comme Grenoble, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes et Paris. Les exposés ont abordé successivement les enjeux des projets de tramway, les effets du tramway sur le cadre de vie et le tramway en tant qu'outil au service du développement urbain durable.*

- RMT10-005 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE LABORATOIRE D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS, SUISSE Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, CENTRE D'ÉCONOMIE DES RESSOURCES NATURELLES, INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE Département Economie et Sociologie des Transports BONNAFOUS (Alain), BOUCQ (Elise), HIVERT (Laurent), GLACHANT (Matthieu), KAUFMANN (Vincent), GOYON (Marie), MADRE (Jean-Louis), ORTAR (Nathalie), WINGERT (Jean-Luc), VINCENT (Stéphanie)  
**Pétrole, mobilité, CO<sub>2</sub> : les politiques publiques et l'automobilité face à la variation des prix du pétrole.- Rapport final.**  
2010

*Ce rapport de recherche aborde, sous les angles économiques, sociaux et politiques, la question des effets de la variation des prix du pétrole sur la mobilité, et indirectement sur les émissions de CO<sub>2</sub>.*

*La première partie s'intéresse au contexte de la production pétrolière et de la rareté probable liée à la logique du "peak oil". Ce contexte énergétique est ensuite relié aux phénomènes de saturation et de substitution que l'on observe dans la mobilité des personnes.*

*La seconde partie se concentre sur la question de l'automobilité. Elle observe d'abord les comportements des ménages tels que les révèle le panel "Parcauto", puis étudie la question de la tarification et de la taxation de l'automobilité.*

*La troisième partie aborde la question sociale. Quelles évolutions des modes de vie, des structures et des pratiques familiales se cachent derrière les grandes tendances observées dans les deux premières parties ? Un détour par la Suisse permet de comprendre à la fois les tendances générales des pays européens développés et les spécificités suisses. Une approche microsociologique est ensuite présentée, qui s'intéresse aux ménages vivant dans les zones péri-urbaines, pour lesquels la mobilité reste souvent un casse-tête.*

*La quatrième partie est consacrée à la question des inégalités et de l'équité. La voiture a longtemps été un facteur de réduction des inégalités, est-ce toujours vrai ? Et si la tarification de la voirie routière devait se développer, par exemple sous la forme du péage urbain, peut-on identifier les gagnants et les perdants ?*

- PREDIT0117-1 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DU TERRITOIRE, COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE CHANEL (Olivier), FABUREL (Guillaume)  
**Environnement (I) dans la décision publique. Refonder l'évaluation socio-économique pour des politiques de transport plus durables.**  
Economica, 2010

*Les relations transports et environnement ont considérablement évolué ces dernières années. Les manifestations les plus visibles à ce jour relèvent tant de la taxe carbone, du bonus/malus écologique... que des concertations territoriales pour les projets d'équipement. Le calcul socio-économique fut logiquement mobilisé pour évaluer les nuisances environnementales, mais ces évaluations n'ont que peu irrigué la prise de décision, elle-même soumise à des évolutions de fond : territorialisation, institutionnalisation du débat public et quête de compromis par le développement durable.*

*L'ouvrage confronte les réflexions de chercheurs de champs différents et d'acteurs de secteurs et institutions multiples sur l'appropriation des méthodes d'évaluation socio-économique de l'environnement. Partant d'un inventaire actualisé des méthodes et données disponibles sur les coûts environnementaux des transports, il offre ensuite des clés pour comprendre les enjeux, limites et perspectives de telles évaluations. Elles pourraient s'avérer, sous conditions, le vecteur de négociations et de compromis entre acteurs, en vue de politiques de transport plus durables.*

## Mobilité

- 20339 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, UNIVERSITE Cergy-Pontoise, UNIVERSITE CATHOLIQUE Louvain, ETATS-UNIS Université Washington, PAYS-BAS Université libre d'Amsterdam  
PICARD (Nathalie)  
**Trajets et mobilité des ménages : choix individuels et collectifs. 6 avril 2012.**  
**A - Rapport final.- 101 p.**  
**B - Annexes.- 289 p.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40705>  
Paris, Ministère de l'écologie, 2012 - tabl., bibliogr., ann. h.t., graph.  
*Rapport final*
- Ce projet porte sur les choix de mobilité des ménages, en particulier, les choix de localisation résidentielle et professionnelle, les trajets effectués et les boucles de déplacements. Différents modèles théoriques et empiriques sont développés afin d'étudier les interactions au sein des ménages liées aux choix de mobilité observés, à court terme (déplacements quotidiens) comme à long terme (mobilité résidentielle et professionnelle). Une attention particulière est portée à l'analyse dynamique boucles de déplacements (enchaînement des trajets), en lien avec les emplois du temps de chaque membre du ménage. Ceci permettra d'éclaircir les déterminants des choix effectués, et de s'interroger sur l'optimalité des choix des ménages en termes de distance parcourue et de contraintes liées à l'emploi du temps.*
- 20192 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS  
BONNEL (Patrick), BOUZOUINA (Louafi), CABRERA (Jorge), CORSATEA (Téodora), NICOLAS (Jean-Pierre), PLUVINET (Pascal), TOILIER (Florence), ZUCCARELLO (Philippe)  
**Projet SIMBAD 2. Une analyse temporelle de long terme permettant de mieux simuler les mobilités pour une agglomération durable. Août 2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40702>  
Paris, Ministère de l'écologie, 2011 - 197 p., bibliogr., ann., graph., tabl.  
*Rapport final*
- Le projet SIMBAD (Simulation des MoBilités pour une Agglomération Durable) a pour objectif de développer un modèle prospectif permettant de rendre compte des dimensions environnementales, économiques et sociales des mobilités urbaines impactées par différentes politiques de transport et d'urbanisme appliquées localement, au niveau du bassin de vie d'une agglomération.*
- La seconde phase du projet, intitulée « SIMBAD 2 », a pour objectif de prolonger et d'améliorer les développements déjà réalisés, notamment en explorant les problèmes d'analyse des dynamiques temporelles des différents sous-systèmes modélisés :*
- *simuler les dynamiques comportementales au sein du modèle à 4 étapes appliqué sur une longue durée ;*
  - *proposer un modèle de développement urbain qui rende compte de manière correcte des évolutions de l'usage des sols sur l'aire urbaine de Lyon ;*
  - *caler sur le long terme les modules de localisation des établissements et des ménages mis en œuvre dans SIMBAD grâce à URBANSIM ;*
  - *développer un module « Fer » prenant en compte les déplacements ferrés régionaux, qui représentent un enjeu fort pour la politique d'offre de transport des années à venir.*
- Ce rapport rend compte des travaux réalisés dans ce cadre et propose quatre chapitres qui traitent chacun d'un thème particulier de manière autonome destinés à la rédaction d'articles précis.*
- 20147 AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE  
**Les systèmes de mobilité pour les biens et les personnes. Feuille de route stratégique.**  
<http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=24277>  
Angers, ADEME, 2011 - 40 p., graph., schémas, tabl.



*Pour répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'aux enjeux sociaux et territoriaux d'une mobilité durable pour tous, il convient de considérer les nouvelles mobilités, les nouveaux usages de l'automobile tout en optimisant le système complet et en exploitant le potentiel offert par les technologies de l'information et le géopositionnement satellitaire. L'objet de cette feuille de route est de promouvoir la réalisation de démonstrateurs et d'expérimentations de nouvelles solutions de mobilité pour les personnes et les marchandises sur les différents types de territoires : urbain, périurbain et rural. Sont concernés les déplacements quotidiens des personnes et l'acheminement des biens jusqu'au consommateur final.*

- 19213 AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE, BEAUVAIS CONSULTANTS  
**Relation entre consommation d'énergie pour les déplacements et distance à la commune-centre de l'aire urbaine ou densité de population de la commune de résidence.**

Tours, Beauvais consultants, 2011 - 25 p., tabl., graph., cartes

*Cette expertise, présentée en deux études, tente de déterminer la corrélation existant entre la consommation d'énergie des ménages et par habitant lors de déplacements, soit avec l'éloignement de la commune-centre d'une aire urbaine, soit en fonction de la densité de population de la zone de résidence. Elle estime les consommations des voitures et des transports collectifs et non celles liées au transport des marchandises ou au logement.*

- 19568 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
 UNIVERSITE Rennes, ESPACES ET SOCIETES, ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE Strasbourg, ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE Nantes

ALBISSER (Eric), DEPEAU (Sandrine), LEDUC (Thomas), LUCKEL (Frédéric), PIOMBINI (Arnaud), WOLOSZYN (Philippe)

**PIRVE AMBIOFLUX. Caractérisation interdisciplinaire et intersectorielle des attracteurs paysagers des ambiances piétonnes du quartier de HautePierre à Strasbourg. Mai 2011.**

<http://eso.cnrs.fr/spip.php?article612>

Rennes, Espaces et sociétés, 2011 -  
*Rapport final*

*Ce projet de recherche exploratoire Ambioflux propose d'étudier la question du ressenti des ambiances urbaines en situation de mobilité douce (déplacement piéton) dans le contexte de requalification de la ville par le projet urbain.*

*En formalisant les aspects environnementaux, écosystémiques, psychologiques et anthropologiques des flux de déplacements piétons, cette recherche se donne pour mission d'affiner l'outillage méthodologique des ambiances en exploitant les capacités sémantiques d'un outil de géomatique spécifique, GearScape, dans le but d'intégrer très en « amont », en phase de conception, le ressenti d'un piéton en situation de mobilité.*

- 19438 MINISTERE DE L'ECOLOGIE, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation  
 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, MINISTERE DE LA CULTURE Direction de l'architecture et du patrimoine., GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT, UNIVERSITE Paris-Est, INSTITUT PARISIEN DE RECHERCHE ARCHITECTURE URBANISME SOCIETE

LAISNEY (François)

**Atlas du tramway dans les villes françaises.**

Paris, Recherches, 2011 - 422 p., cartes, photogr., lexique, plans, bibliogr.

*Atlas*

*L'atlas expose, de manière détaillée, l'apparition sur le territoire français de 28 réseaux contemporains de tramway en relatant les conséquences induites sur la mobilité urbaine et l'espace public.*

- 19136 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
HERAN (F)  
**La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain.**  
Paris, Economica, 2011 - 217 p., bibliogr., tabl., cartes, graph., schémas  
*Méthodes et approches*
- Cet ouvrage présente les travaux français et étrangers sur l'effet de coupure en milieu urbain. Il explique pourquoi la monétarisation de cette nuisance est si difficile, élabore des outils concrets d'analyse et de cartographie, révèle le rôle clef de la vitesse qui en est à l'origine, souligne les effets pervers des solutions sectorielles à courte vue, en préconisant au contraire une approche intégrée réconciliant la voie et la ville.*
- RMT10-004 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
ECOLE D'ARCHITECTURE Paris-Belleville, INSTITUT PARISIEN DE RECHERCHE ARCHITECTURE URBANISME SOCIETE  
BOWIE (Karen), GRILLET-AUBERT (Anne), GUTH (Sabine), LAISNEY (François), BAZAUD (Colas), CLEMENT (Pierre)  
**Architectures du transport 2008-2009. Rapport final.**  
2010 -  
*Rapport Mobilités et développement durable*
- Le projet de recherche Architectures du transport 2008-2009, dans la prolongation de travaux déjà réalisés par les équipes de l'IPRAUS portant sur les liens entre la mobilité et les formes architecturales et urbaines, comprend deux grands objectifs qui se décomposent en quatre tâches ou missions.*  
*L'essentiel du rapport est constitué par la présentation de l'étude Mobilités et politiques de mobilités. Synthèse des résultats de recherche du Predit 3 : bilan prospectif, un état des lieux de la réflexion sur la mobilité durable, décomposée en trois parties. La première est constituée par le texte rédigé par A. Grillet-Aubert et K. Bowie, analysant les recherches du PREDIT 3 dans la perspective d'en dégager un bilan prospectif. La deuxième présente les séminaires qui ont été organisés parallèlement à l'élaboration de ce bilan. Une bibliographie générale constitue la troisième et dernière partie de l'étude Mobilités et politiques de mobilités. Synthèse des résultats de recherche du Predit 3 : bilan prospectif, un état des lieux de la réflexion sur la mobilité durable. Dans le deuxième grand chapitre du rapport de recherche, est présenté le référentiel en ligne Mobilité et Projet (encyclopédie critique de l'architecture du transport). Il s'agit d'un outil destiné aux chercheurs et concepteurs, dont l'objectif est de mettre en relation l'analyse critique des projets d'architecture ou urbains significatifs en matière de mobilité et de transport avec les problématiques et les concepts qui mobilisent la recherche scientifique sur ce sujet (accessibilité, durabilité, mixité, etc.). Enfin, des séries de fiches signalétiques sont proposées en fin de volume sous forme d'annexe, ainsi que la reproduction de documents produits par les Éditions Recherche annonçant la prochaine parution de l'ouvrage dirigé par Fr. Laisney, Atlas du tramway dans les villes françaises.*
- RMT10-003 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
UNIVERSITE DE BOURGOGNE, UNIVERSITE DE FRANCHE-COMTE, CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, THEMA, LABORATOIRE THEORIE DES MUTATIONS URBAINES  
FRANKHAUSER (Pierre), TANNIER (Cécile), HOUOT (Hélène), VUIDEL (Gilles)  
**Développement urbain fractal sous contraintes d'accessibilités. Modèles et outils d'aide à la décision pour l'aménagement urbain.**  
2010 -  
*Rapport Politiques de transport*
- Problématique*  
*Ce projet fait suite à une recherche financée par le PREDIT intitulée « Vers des déplacements périurbains plus durables Proposition de modèles fractals opérationnels d'urbanisation » (Dir. P. Frankhauser Participants : H. Houot, C. Tannier et G. Vuidel). Cette recherche préliminaire, réalisée entre juillet 2005 et juin 2007, a posé les bases conceptuelles du présent projet et ses principes méthodologiques.*

*Le concept d'aménagement proposé s'appuie sur une logique fractale dans le but d'assurer une bonne accessibilité à la fois aux aménités urbaines offertes par la ville centre et les pôles d'attractivité secondaires (bourgs centres), et aux aménités rurales (accès direct visuel et physique aux espaces naturels ou agricoles), tout en minimisant la fragmentation des espaces non bâtis. L'objectif est de limiter certains effets négatifs de l'étalement urbain, notamment le nombre et longueur des déplacements en automobile.*

- INRETS-  
ACTES127-1
- PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, FONDATION SECURITE ROUTIERE  
INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE  
GRANIE (Marie-Axelle), AUBERLET (Jean-Michel)  
**Piéton (le) : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche. 2ème colloque francophone de la plate-forme intégratrice COPIE, novembre 2009, Lyon.**  
INRETS, 2010 -  
*Congrès Actes INRETS*

*Les nouveaux enjeux de la marche imposent une meilleure compréhension de cette activité, de son ancrage dans les modes de vie et de ses rapports à l'environnement urbain. L'ouvrage examine les comportements des piétons, les facteurs contraignant la marche et les éléments de vulnérabilité. Ils mettent en lumière les aménagements urbains qui permettraient d'améliorer l'accessibilité et de rendre à l'espace public les conditions nécessaires à la cohabitation des différents modes de déplacement.*

- 18739
- PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
WIEL (Marc)  
**Étalement urbain et mobilité.**  
Paris, Documentation française (La), 2010 - 86 p., bibliogr., ann., tabl.  
*Le point sur  
Transports Recherche Innovation*

*Illustré par une quinzaine de recherches, cet ouvrage précise les définitions et caractéristiques de l'étalement urbain. Il propose ensuite une analyse systémique dans laquelle la mobilité joue un rôle facilitateur de l'étalement, en affirmant cependant le rôle central de l'habitat et de l'aménagement. Enfin, il passe en revue les politiques et régulations possibles en montrant qu'aucune mesure isolée ou sectorielle ne peut s'avérer réellement efficace.*

## **Sécurité du transport**

- 20342
- CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, UNIVERSITE Bordeaux, UNIVERSITE Caen  
TAILLARD (Jacques), CAPELLI (Aurore), SAGASPE (Patricia), FABRIGOULE (Colette), LALLEMAND (Stéphanie), LEGER (Damien), ELBAZ (Maxime), PHILIP (Pierre), DAVENNE (Damien), LERICOLLAIS (Romain), DENISE (Pierre), GAUTHIER (Antoine)  
**KILLSLEEP. Contre-mesures à la somnolence au volant et prédictions des réponse en fonction des différences inter-individuelles. Études des effets de la lumière bleue et de l'activité physique sur les performances de conduite de nuit. (Countermeasures of sleepiness at the wheel and prediction of responses according to interindividual differences. Effects of blue light and physical activity on the nocturnal driving performance).**  
**A - Rapport en français.- 59 p.**  
**B - Rapport en anglais.- 63 p.**  
Paris, Predit, 2012 - bibliogr., graph., tabl.  
*Rapport final*

*La somnolence induite par privation de sommeil est responsable de nombreux accidents de la circulation et il devient nécessaire de développer des contre mesures permettant de combattre cette somnolence. Deux nouvelles pistes peuvent être envisagées : l'introduction d'un lampe émettant une lumière bleue dans l'habitacle ou la pratique d'une activité physique modérée avant la conduite. En effet l'exposition à la lumière bleue ou la réalisation d'une activité physique modérée améliore la vigilance nocturne.*

*Au sein de ce projet, deux études ont été réalisées pour vérifier soit l'effet de l'exposition continue à la lumière bleue soit l'effet d'une activité physique modérée de 20 minutes et pratiquée avant la conduite sur les performances de conduite nocturne chez des sujets jeunes et matures privés de sommeil. Les effets de ces deux contre-mesures potentielles ont été comparés de façon randomisée et contrôlée à une contre-mesure reconnue (la prise de 200 mg de caféine) et un placebo (café décaféiné). L'étude portant sur l'effet de la lumière bleue a été réalisée en condition écologique (conduite réelle sur autoroute) et l'étude portant sur l'effet de l'activité physique a été réalisée sur simulateur de conduite.*

*L'exposition continue à la lumière bleue améliore l'aptitude à la conduite nocturne aussi bien qu'une prise de caféine chez les sujets de tout âge. L'exposition continue à la lumière bleue est donc une contre-mesure embarquée et préventive à la somnolence au volant induite par une privation de sommeil. Une activité physique modérée pratiquée avant améliore les performances de conduite nocturne sur simulateur chez les sujets matures. En revanche l'activité physique nocturne diminue les performances de conduite chez les sujets jeunes. Ces deux contre-mesures testées de façon occasionnelle n'affectent pas le sommeil qui suit l'exposition.*

*D'autres études sont nécessaires pour augmenter la tolérance de la lumière bleue et de valider l'activité physique modérée chez les sujets matures en condition écologique.*

- 20216 INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX  
BERTHELON (C), GINEYT (G)  
**Effets de faibles doses d'alcool sur les situations de conduite simulées.**  
Bron, IFSTTAR, 2012 - 58 p., bibliogr., graph., schémas  
Collections de l'INRETS N° 285

*L'alcool et la fatigue sont des causes d'accidents prépondérantes. Ces deux facteurs peuvent engendrer des troubles de vigilance dont les conséquences sur la sécurité sont considérées comme un problème majeur de santé publique. Afin de quantifier les effets délétères de l'alcool sur le comportement de conduite, une expérimentation a été réalisée pour définir les seuils de dégradations produits par différentes doses d'alcool. Seize participants ont participé à une expérience randomisée, en simple aveugle, croisée et contrebalancée, composée de quatre sessions expérimentales. Chaque session correspondait à un taux d'alcoolémie (0 ; 0,3 ; 0,5 et 0,8 gramme par litre de sang) et était composée de trois situations de conduite sur simulateur : "suivi de véhicule", "monotone type autoroutière", "urbaine avec scénarios d'accident". Les résultats témoignent d'une dégradation plus importante pour les taux d'alcoolémie les plus élevés. Ces résultats peuvent servir de référence pour mesurer l'effet d'autres psychotropes sur la conduite et sont susceptibles d'être mis en relation avec ceux obtenus en condition de privation de sommeil.*

- 20010 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, DIRECTION DE LA SECURITE ET DE LA CIRCULATION ROUTIERE  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
CARNIS (Laurent), MIGNOT (Dominique)  
**Pour une économie de la sécurité routière. Émergence d'une approche pour l'élaboration de politiques publiques.**  
Paris, Economica, 2012 - 198 p., bibliogr., tabl., graph.  
Méthodes et approches

*Les dix contributions qui composent cet ouvrage montrent l'importance des acteurs, qu'ils soient chercheurs, industriels ou dirigeants d'école de conduite, dans la lutte contre l'insécurité routière. La politique de la sécurité routière doit aussi composer avec les territoires : leurs agencements institutionnels, leurs populations et leurs infrastructures. Enfin, il s'agit d'aider à la décision publique en élaborant des outils et méthodes, notamment sur la base des valeurs tutélaires (valeur du temps, valeur de la vie humaine), pour évaluer les politiques publiques.*

- 20346 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX, LABORATOIRE VILLE MOBILITE TRANSPORTS, UNIVERSITE Angers  
BARJONNET (Pierre), GEZENTSVEY LAMY (Michelle), MORES (Celai), PARAN (Françoise), CESTAC (Julien), DELHOMME (Patricia), EGIDO (Angel), POLLET (Maxime)  
**PETRIS. Perception des risques dans les moyens de transport en France et en Norvège. juin 2011.**  
Paris, Predit, 2011 - 341 p., tabl., graph., bibliogr.  
*Rapport final*
- Dans la partie WP1, sont décrits les résultats d'une enquête sur la perception des risques effectuée auprès de conducteurs d'autobus de la RATP ; outre les résultats qu'elle apporte sur le sentiment d'insécurité des personnels et les difficultés qu'ils rencontrent dans leur travail, cette enquête permet de comparer les inquiétudes et les préoccupations des chauffeurs à celles des usagers (l'enquête auprès des usagers a été publiée dans le rapport de mi-parcours).*
- La partie WP2 s'appuie sur les résultats d'un état de l'art que l'on trouve dans le rapport précédent pour engager, d'une part, une étude qualitative par entretiens auprès d'une population restreinte d'usagers des transports à Paris (transports individuels et collectif) et, d'autre part, une étude quantitative sur un échantillon représentatif de parisiens (700 personnes interrogées). Ces études visent à mesurer l'influence de la perception du risque sur le choix et l'utilisation des moyens de transport ; elles visent également à présenter et à valider un modèle prédictif de la fréquentation des moyens de transport selon le risque perçu.*
- Le WP3 continue d'analyser le contenu de la presse écrite en recherchant la place du risque dans les compte rendus, son importance, la façon dont la question est traitée, les modalités de présentation des accidents et des agressions ; utilisant des méthodes lexicographiques. Le WP3 met bien en évidence les préoccupations de chaque support, ses centres d'intérêt et l'image qu'il souhaite donner de la sécurité et du risque.*
- 20345 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX, UNIVERSITE Caen, UNIVERSITE Strasbourg, CETE Méditerranée, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
FLEURY (Dominique), PEYTAVIN (Jean-François), GODILLON (Sylvanie), VALCKE (Quentin), SAINT-GERAND (Thierry), MEDJKANE (Mohand), ANGER (Mathilde), BENSALD (Karim), PROPECK (Eliane), MILLOT (Marine)  
**Projets urbains de cohérence fonctions / réseaux. Projet L'espace des risques routiers - E2R. Mars 2011.**  
Marne la Vallée, IFSTTAR, 2011 - 204 p., ann., graph., cartes, tabl.  
*Rapport final*
- En France, la conception d'une réelle stratégie centrée localement sur le pilotage de l'action par la sécurité, n'est pas développée, même si les plans de déplacements urbains ont aussi pour objectif de l'améliorer. S'intéresser à la prise en compte de la sécurité dans une stratégie d'action d'aménagement oblige à connaître les risques encourus par des populations, des modes et des territoires. Une telle analyse demande un diagnostic préalable.*
- La première phase du projet E2R étudie les risques de différents modes. Plusieurs rapports thématiques ont ainsi été publiés sur la sécurité des bicyclettes, des deux-roues à moteur, des véhicules lourds. Les réflexions sur l'objectif "Zéro tué usagers vulnérables" d'autre part ont amené les chercheurs à approfondir la question des outils d'information géographique, pour représenter les analyses faites sur le risque des territoires, mais également spatialiser les discours des interlocuteurs et contribuer ainsi à approfondir leurs propres analyses.*
- 20344 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE  
HADDAK (Mouloud), POCHET (Pascal), LICAJ (Idlir), RANDRIANTOVOMANANA (Eliette), MOUTENGOU (Elodie)  
**Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes. ISOMERR - Jeunes. Août 2011.**  
Bron, LET, 2011 - 62 p., bibliogr., tabl., graph.  
*Rapport final*

*Le risque d'accident routier touche fortement les populations adolescentes, notamment les garçons, avec un pic d'accidents masculin situé entre 14 et 20 ans et un pic féminin entre 20 et 24 ans. L'objectif de cette recherche exploratoire est de rapprocher risque routier et données de mobilité (exposition au risque) pour mieux comprendre le risque routier à l'adolescence et les inégalités sociales et socio-territoriales vis-à-vis de ce risque. L'étude porte ainsi sur les liens existant entre risques d'accidents et caractéristiques contextuelles, familiales et individuelles des adolescents et l'hypothèse de risques routiers plus élevés chez les 14-17 ans résidant dans des zones défavorisées.*

- 20343 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
UNIVERSITE Strasbourg, CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE,  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES  
MEYER (Franck), WILLINGER (Rémy)  
**Projet C.C.A.R. : Critère de blessure de la colonne cervicale sous choc arrière.**  
- 1 : **Rapport sur la validation in vivo du MEF de la colonne cervicale.- 46 p., 08/07/2011.**  
- 2 : **Rapport sur la qualité de la corrélation blessure critère obtenue dans les critères actuels.- 29 p., 01/04/2010.**  
- 3 : **Rapport sur la modélisation des accidents au moyen du MEF du système tête-cou.- 10 p., 31/01/2011.**  
- 4 : **Rapport sur l'établissement d'un nouveau critère de lésion basé sur la modélisation EF. Comparaison avec les critères existants et intégration.- 12 p., 29/05/2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40486>  
Paris, Predit, 2011 - 99 p., tabl., graph., bibliogr.  
*Rapport final*

*En cas de choc arrière à vitesse modérée la protection de la colonne cervicale reste un problème aigu avec des conséquences humaines et financières lourdes. De nombreux projets se sont intéressés à ce problème de « whiplash », terme anglo-saxon pour « coup du lapin », et force est de constater que de nombreuses blessures de ce type subsistent et qu'il n'y a pas de consensus à ce jour ni sur le mannequin de test à utiliser en choc arrière ni sur le critère de lésion à retenir lors de l'optimisation de l'ensemble siège appui-tête. Ainsi, les normes dans ce domaine ont beaucoup de mal à se stabiliser et l'évaluation de siège automobiles vis-à-vis de ce type de chargement sont largement discutés.*

*La méthode proposée repose sur l'utilisation intensive d'un Modèle Eléments Finis (MEF) détaillé de la colonne cervicale disponible à l'Université de Strasbourg (Unistra). Du point de vue de son organisation, le projet s'articule autour de trois tâches : La première s'intéresse à la validation in vitro et in vivo du MEF du cou en situation d'impulsion arrière sur la base de la cinématique de la tête. La seconde tâche consiste en la reconstruction de 86 accidents réels, particulièrement bien documentés, de chocs arrière avec le MEF du cou. L'ensemble des paramètres intra cervicaux et intra cérébraux ont été calculés afin de préparer la dernière tâche qui consiste à extraire les paramètres les plus pertinents en lien avec l'apparition des lésions. Ainsi chaque paramètre calculé lors de la simulation numérique des accidents a été considéré comme un candidat potentiel pour l'établissement du critère de lésion. Chaque paramètre a finalement été corrélé à la survenue des blessures afin de tenter d'établir la courbe de risque et de chiffrer la qualité de la régression.*

- 20302 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE, REGION  
Haute-Normandie  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, COMMUNICATION TRACKING SERVICES  
BRIERE (Xavier)  
**GOST. Géolocalisation, optimisation, sécurisation du transport de conteneurs. 24 mars 2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/41056>  
Le Havre, CTS, 2011 - 356 p., tabl., schémas, bibliogr., ann.  
*Rapport final*

*L'objet de ce projet de recherche est l'utilisation d'une plate-forme d'inter-médiation couplée à des solutions technologiques permettant le suivi et la sécurisation du transport de conteneurs. L'objectif était de concilier l'établissement du plan d'expédition prévu (de bout en bout), en assurant son suivi physique et administratif ; et d'assurer la conformité en temps réel en fonction des informations de traçabilité remontées (avec les interventions éventuelles pour se prémunir des dysfonctionnements et de tous risques de défaillances). Cette plate-forme sera alimentée par différents systèmes d'information existants (système portuaire, solutions logicielles pour le transit et la traction portuaire, ...), bénéficiera de remontées d'information terrain (balise GPS/GPRS, informatique embarquée, RFID,...) et sera sécurisée. La dimension communautaire sécurisée et interconnectée de cette plate-forme permettra une meilleure synchronisation entre les différents acteurs de la chaîne, de responsabilité reconnue. Des gains de productivité seront obtenus sur différents maillons de la chaîne (la RFID facilitera les échanges sur un terminal portuaire par exemple) ainsi que sur l'ensemble de la chaîne de transport (traçabilité complète d'un transport multimodal).*

- 19267 INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX  
GUILBOT (Michèle)  
**La pluridisciplinarité au service d'une meilleure compréhension de l'insécurité routière. Actes des séminaires du département Mécanismes d'accidents - volume 3.**  
Bron, IFSTTAR, 2011 - 156 p., bibliogr., schémas, fig.  
Séminaire Actes INRETS N° 130

*Cet ouvrage présente les réflexions menées lors du séminaire sur l'intérêt de l'analyse pluridisciplinaire de l'accident. Il se décline autour de la diversité des compétences mises en jeu pour comprendre le processus accidentel, en tenant compte des différentes composantes du système de circulation routière : l'homme, le véhicule et l'environnement routier (système HVE).*

- 19263 INSTITUT FRANCAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS DE L'AMENAGEMENT ET DES RESEAUX  
MUHLRAD (Nicole)  
**Systèmes de gestion de la sécurité routière. Une méthode de diagnostic adaptable aux pays à faibles ou moyens revenus.**  
Bron, IFSTTAR, 2011 - 182 p., schémas, bibliogr., ann., lexique  
Synthèse INRETS N° 60

*La méthodologie présentée dans cet ouvrage offre une structure logique pour l'analyse des politiques de sécurité routière à l'échelle d'un pays ou d'une ville. Elle se fonde sur une expérience de terrain acquise en Europe occidentale autant que dans des pays à faibles et moyens revenus et s'adapte donc à ces différents contextes.*

- 19260 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
**Transports terrestres : de la sécurité à la qualité. Livre blanc pour la recherche 2010-2015.**  
Paris, Documentation française (La), 2011 - 88 p., ann., bibliogr.  
*Livre blanc Transports Recherche Innovation*

*L'ouvrage présente les avancées de la recherche dans le cadre du groupe opérationnel 2 du PREDIT sur la qualité et la sécurité des systèmes de transports en ce qui concerne autant les personnes que le fret. Il s'articule autour des cinq thématiques suivantes : la gestion des mobilités et du trafic ; l'accessibilité, l'ergonomie et le confort ; la sécurité et la fiabilité dans les domaines routier et ferroviaire ; la sûreté.*

- RMT10-002 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSEES, ERDYN CONSULTANTS  
GALLENNE (Marie-Line), ALGARRA (Lionel)  
**Animation scientifique SARI (Surveillance Automatisée de la Route pour l'Information des conducteurs et des gestionnaires). Rapport final de la tranche 1**  
LCPC, 2010 -  
*Rapport Technologies et sécurité*

*Pour réduire l'accidentalité des routes de rase campagne où se produisent environ 2/3 des accidents, SARI a mis au point des moyens de diagnostic à bas coût, pour détecter et localiser les zones les plus dangereuses selon un type de risque, analyser les comportements des conducteurs sur ces zones, afin de leur délivrer une information efficace : pertinente selon l'état instantané de la route, précise et a conduit à réduire leur vitesse ou à les repositionner sur leur voie. Ces dispositifs ont été accompagnés de méthodes d'évaluation notamment des acceptabilités par les conducteurs (humaine et sociale) et par les gestionnaires (économique et juridique).*

*Les 3 thèmes techniques se sont attachés à traiter des risques différents d'utilisation de la route :*

- RADARR, pour les ruptures de tracé, là où le conducteur doit adapter sa vitesse ;
- IRCAD complémentaire au thème précédent, pour les risques liés aux conditions météorologiques dégradées (pluie, vent) ;
- VIZIR, pour les ruptures de visibilité et de lisibilité, ainsi que trois types situations routières interurbaines : carrefours, virages et hauts de côte en ligne droite.

*Le 4ème thème transversal a associé des sciences humaines et sociales pour évaluer les acceptabilités des solutions proposées du point de vue des gestionnaires routiers et des conducteurs.*

- 19264 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE  
CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE Département Economie et Sociologie des Transports  
GAUDRY (Marc), LAPPARENT (Matthieu de)  
**La modélisation structurelle des bilans nationaux de l'insécurité routière. Un état de l'art.**  
Bron, INRETS, 2010 - 144 p., bibliogr., tabl., graph.  
Synthèse INRETS N° 62

*Les auteurs montrent que l'analyse des bilans nationaux de sécurité routière doit porter non seulement sur l'évolution des chiffres mais aussi sur les changements de tendances des divers indicateurs. Les deux types de modèles décrits permettent de caractériser ces évolutions : individuel et agrégé. Il s'agit de définir les causes des accidents de la route, d'essayer de les comprendre et de les prévoir. De nombreux tableaux et graphiques montrent l'évolution et la variation des chiffres.*

## Réduction de la pollution de l'air

- 20202 ERDYN CONSULTANTS, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
**Pollution de l'air et transports terrestres. Dix ans de recherche.**  
Paris, Documentation française (La), 2012 - 83 p., ann., tabl.  
Synthèses

*Malgré des efforts considérables pour réduire la pollution qu'il engendre, le secteur des transports terrestres est encore responsable pour une large part de la mauvaise qualité de l'air qui nous environne. Mieux connaître ces pollutions et leur devenir mais aussi accompagner les innovations technologiques pour garantir la sécurité sanitaire des citoyens est au cœur des travaux du programme de recherche Primequal piloté par le ministère en charge de l'écologie et l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). Dix ans de travaux montrent le chemin parcouru.*



- 19555 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
BEAUVAIS CONSULTANTS, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS  
LES TRANSPORTS TERRESTRES, KCW, RAIL CONCEPT  
BEAUVAIS (Jean-Marie), GAUDREMEAU (Julien), GUYON (Gérard), WETTIG (Andreas)  
**Impact de l'ouverture à la concurrence dans le transport régional ferroviaire de voyageurs sur la consommation d'énergie et sur les émissions de carbone. 25 février 2012.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/syntheseProjet.fo.jsessionid=C36DC35D0353E484FCBB42431190EF91?cmd=edit&inCde=40983>  
Paris, Beauvais consultants, 2012 - 248 p., bibliogr., tabl., graph., photogr.
- Le projet de loi Grenelle 2 offre la possibilité d'une ouverture à la concurrence dans le transport régional de voyageurs. Reste à savoir si cette mesure peut conduire à une réduction des consommations d'énergie et des émissions de carbone.*  
*Il ressort de cette recherche que l'ouverture à la concurrence dans le transport régional ferroviaire de voyageurs aurait un impact favorable sur les consommations d'énergie (selon les scénarios l'économie varie de 38.000 à 155.000 t équivalent pétrole par an) et sur les émissions de carbone (selon les scénarios la réduction varie de 134.000 à 546.000 t équivalent CO2 par an).*  
*Au niveau de la ligne Colmar-Metzerai, le montant de la subvention que la Région verse au transporteur serait allégée de 25% et ceci malgré une augmentation de l'offre ferroviaire de 47%.*
- 20141 CGDD Délégation au développement durable Mission prospective, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE  
INSTITUT DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES RELATIONS INTERNATIONALES,  
INSTITUT D'ETUDES POLITIQUES  
BARBIER (C), CORDELIER (M), DOBRE (M), EMELIANOFF (C), MOR (E)  
**Prospective des modes de vie urbains et Facteur 4 (2050) PROMOV. Présentation des scénarios.**  
Paris, Ministère de l'écologie, 2011 - 40 p.
- La division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 impose une mutation profonde des villes, en particulier des formes urbaines et des modes de vie, éléments structurants de l'empreinte énergétique et environnementale des villes. Le projet de recherche PROMOV vise en premier lieu à analyser l'évolution des modes de vie urbains, inducteurs de comportements générateurs de gaz à effet de serre, et à identifier les variables-clés de cette évolution. Cette étude présente cinq scénarios de modes de vie à l'horizon 2050 avec pour chacun l'évaluation de leur impact en termes de consommations d'énergie et d'émissions de CO<sub>2</sub>.*
- 20127 MINISTERE DE L'ECOLOGIE, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation  
PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, NETWORK OF EUROPEAN TRANSPORT RESEARCHERS  
ARTOUS (Antoine), SALINI (Patrice), VANEL (Sandrine)  
**Commeator Messagerie et Ville post-carbone. 6 octobre 2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/41214>  
NETR, Gex, 2011 - schémas, graph., tabl.  
*Rapport final*
- La recherche concerne le devenir de messagerie (au sens large) dans la distribution urbaine « propre » et son avenir dans l'hypothèse de scénarios dits « ville post-carbone ». Cette étude est centrée sur le marché de la messagerie hexagonale (messagerie classique, express, colis), en ajoutant toutefois le « colis postal » (Coliposte) qui est le principal opérateur dans le colis, et dispose, en ville, d'un réseau de distribution spécifique. Dans cet ensemble, la messagerie (au sens large) atteint 38 % des flux de transport de marchandises en ville et la messagerie urbaine représentant donc environ 1,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> de véhicules de transport de fret.*

- 19403 CGDD Délégation au développement durable Mission prospective, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES ET SOCIOLOGIQUES ET DE GESTION, AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE, E&E CONSULTANT, UNIVERSITE CATHOLIQUE Lille  
AUBREE (L), BONDUELLE (A), METIVIER (S)  
**Lille Bas Carbone. Rapport final.**  
Paris, Ministère de l'écologie, 2011 - 103 p., bibliogr., cartes, graph., tabl., ann.
- Ce rapport présente les résultats d'une recherche conduite dans le cadre du programme "Repenser les villes dans une société post-carbone". Le projet Lille Bas Carbone (LBC) montre la difficulté du passage à une société bas carbone, notamment sous l'angle des inégalités sociales face au changement climatique. A partir d'une représentation de la division des émissions de gaz à effet de serre dans la métropole lilloise, le Facteur 4, il décrit les conséquences prévisibles sur les ménages, en termes d'habitat et de transports. Il présente l'exemple de deux catégories de population menacées : ménages précaires face aux dépenses de chauffage, ménages habitant des zones peu denses face au déclin de l'usage de la voiture individuelle. Il évalue l'importance actuelle de la précarité ainsi que la contribution des différentes classes de revenus aux émissions de gaz à effet de serre puis tente d'identifier les évolutions aux horizons 2020 et 2050 en considérant trois scénarii contrastés.*
- 19249 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET COMMUNAUTAIRES, CGDD Direction de la recherche et de l'innovation  
MALJEAN DUBOIS (S), ROGER (A)  
**L'implication des entreprises dans les politiques climatiques. Entre corégulation et autorégulation.**  
Paris, Documentation française (La), 2011 - 212 p., graph., bibliogr.  
*Monde européen et international*
- Responsabilité sociale de l'entreprise, normalisation et certification, compensation volontaire et finance carbone, accords volontaires, approches sectorielles à l'échelle internationale : autant de dispositifs permettant d'impliquer les entreprises dans les politiques climatiques, relevant plutôt de la régulation, de la corégulation ou même de l'autorégulation. Qu'apportent ces approches novatrices par rapport à l'approche réglementaire classique ? Quelles sont les difficultés rencontrées et quelle est l'effectivité de ces nouveaux instruments ? Oppositions, substitution, complémentarité, anticipation, mise en oeuvre : comment ces dispositifs s'articulent-ils avec les instruments classiques du "droit imposé" ? Telles sont les questions abordées lors d'un séminaire organisé à Aix-en-Provence en mai 2010 par le CERIC et l'IDDRI dans le cadre d'un programme de recherche financé par le programme GICC (Gestion et impacts du changement climatique) du ministère de l'Ecologie, et dont cet ouvrage publie les actes.*
- 19073 CGDD Délégation au développement durable Mission prospective, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE, BEAUVAIS CONSULTANTS, AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION DE TOURS  
**Axes de progrès - Vers un schéma de cohérence territoriale Facteur 4. Quels leviers locaux pour une agglomération post-carbone ? Scénario 2020-2030. Rapport final.**  
Paris, Ministère de l'écologie, 2011 - 91 p., tabl., graph., cartes, photogr.
- L'objectif de la recherche est de se mettre en marche vers une division par 4 des émissions de GES en 2050 par rapport à 1990, et ceci en s'appuyant au maximum sur les ressources d'un territoire donné. L'étude porte sur un territoire de projet en cours de réflexion, celui du SCOT de l'agglomération tourangelle .  
Différents pas-de-temps sont considérés : 2006 (année d'état des lieux des émissions des GES), 2010-2020 et enfin 2020-2030.  
L'approche se veut transversale. Les thèmes de la maîtrise de l'étalement urbain, des nouveaux modes d'habiter, de travailler, de se déplacer, de consommer, à travers leur traduction spatiale sont structurants et incontournables ; sont aussi explorés la gestion des sols, la place et le rôle donnés à la végétation, aux milieux naturels et aux espaces agricoles. Les questions sous-jacentes à cette recherche sont les suivantes :  
- Quelles sont les pistes de progrès, les opportunités à saisir et les freins à dépasser pour atteindre le Facteur 4 ?  
- Quelles formes urbaines et organisations spatiales sont les moins émettrices de gaz à effet de serre ?*

- 19598 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE,  
INSTITUT DE VEILLE SANITAIRE, UNIVERSITE Lyon  
CHIRON (Mireille), ANZIVINO-VIRICEL (Lucie), TIEULENT-LORTET (Joannie)  
**Evaluation des expositions à la pollution atmosphérique liées à la circulation routière dans l'étude InciTra sur les malformations congénitales et la pollution atmosphérique. Janvier 2010.**  
Paris, INRETS, 2010 - 51 p., graph., tabl., bibliogr., ann.  
*Rapport final*
- L'étude consiste à utiliser un modèle de dispersion des gaz d'échappement des véhicules (ExTra) à 620 femmes enceintes participant à une étude cas-témoins sur les malformations congénitales urinaires (étude InciTra, dirigée par Sylvaine CORDIER). Son but est d'évaluer rétrospectivement leur exposition à la pollution issue du trafic, en prenant les NOx comme indicateur.*
- Pour chaque femme et chacun de ses lieux de séjour (domicile et lieu de travail) la composante de fond et la composante locale de l'indice sont calculés. La première correspond à des teneurs mesurées ou modélisées de la pollution de fond aux NOx, la seconde à la pollution issue du trafic local. L'indice global ExTra (calculé à l'aveugle sur le statut cas ou témoin) est une moyenne pondérée sur le temps passé au travail (le cas échéant) et à domicile. Il est exprimés en teneur moyenne de NOx (microg/m3) sur la période d'intérêt de 4 mois (début de grossesse) pour chaque femme. La moyenne est à 46 +/- 36 microg/m3, la médiane 40, les premiers et troisième quartiles à 20 et 60, le maximum à 331. Une analyse univariée puis multivariée ne montre aucun lien entre cette exposition et l'incidence des malformations urinaires congénitales.*
- 18761 PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS  
TERRESTRES, DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION, CGDD Direction  
de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DE CACHAN, UNIVERSITE Cergy-Pontoise, THEMA,  
UNIVERSITE CATHOLIQUE Louvain, ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES  
PALMA (André de), HOUARD (Jacques), PROOST (Stef),  
**Gestion du transport et de la mobilité dans le cadre du changement climatique. Projet carbone.**  
**A -Tome 1 : Rapport final.- 92 p.**  
**B -Tome 2 : Annexes.- 231 p.**  
Paris, Predit, 2010 - ann., tabl., graph., bibliogr., web
- Cette étude traite de l'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub> de mesures politiques dans le domaine du transport. La première partie est un rappel du contexte général autour de la prise en compte du changement climatique. La partie suivante est consacrée aux aspects macro-économiques et précise les scénarios et les choix politiques de coopération internationale. L'efficacité des mesures fiscales et de l'imposition de normes sur les carburants, sur la demande de voitures est ensuite examiné. Enfin, ce rapport porte un regard urbain, notamment sur la tarification du transport routier et les impacts sur les émissions de CO<sub>2</sub>, et un regard interurbain avec l'étude de cas, la modélisation et l'analyse de projets d'infrastructures favorisant le report vers des modes de transport moins polluants.*

## Logistique

- 20266 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
GROUPE SAVE, LOGPRO CONSEIL, SOCIETE D'ETUDES TECHNIQUES ET  
ECONOMIQUES, INSTITUT DU DROIT INTERNATIONAL DES TRANSPORTS, SOGET,  
FONDATION SEFACIL, ASSOCIATION DES UTILISATEURS DU NET, RESEAU FERRE  
DE FRANCE, CCI Deux Sèvres, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION  
DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES  
CZECZKO (François-Arnaud), DEUTSCH (Jean-Pierre)  
**P2MS Plateforme multimodale multiservices sécurisée. 3 novembre 2011.**  
**- Rapport final.- 168 p.**  
**- Fiche résumé.- 6 p.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40763>  
Paris, Predit, 2011 - 168 p., tabl., ann., graph., cartes  
*Rapport final*

*L'objectif de cette étude fut d'étudier la faisabilité d'une plateforme multimodale, multiservices sécurisée en pré et post acheminement de zone portuaire. Cette plateforme permet de gérer de façon sécurisée des flux physiques et des flux d'information dans le cadre d'un programme de développement durable au service de :*

- *la mutualisation des moyens et des services.*
- *l'optimisation des moyens alternatifs de transport (rail, fleuve ou cabotage comme moyen intermodal).*
- *la maîtrise des nuisances environnementales (Diminution de la circulation PL en agglomération. CO<sub>2</sub>, bruits etc.).*

*Il s'agissait de définir un modèle appliqué entre le Grand Port Maritime de La Rochelle et la Plateforme Niort Terminal (CCI des deux Sèvres).*

*Les résultats obtenus ont permis de dégager une solution globale de gestion sécurisée des flux (physiques et d'informations), reposant sur une proposition d'aménagement modulaire de la Plateforme Niort Terminal non seulement en termes d'infrastructures physiques, d'équipement, mais aussi en termes de structure d'informations et d'échange d'informations, de cadre juridique, de niveau de sûreté-sécurité.*

- 20269 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE OSADIL CONSULTING, BUFFARD LOGISTIQUE, EURODECISION, CENTRE D'ETUDE ET DE RECHERCHE EN ECONOMIE ET GESTION LOGISTIQUE, LABORATOIRE D'INFORMATIQUE DU TRAITEMENT DE L'INFORMATION ET DES SYSTEMES BACCOUCHE (Mohamed)  
**Projet SYSLOG : Gestion en temps réel du transport "In land" multimodal des conteneurs. 20 mai 2011.**  
 Paris, Predit, 2011 - 90 p., schémas  
*Rapport final*

*L'objectif de SYSLOG est de développer un système logiciel intelligent dynamique sécurisé d'aide à la décision logistique mis à disposition des différents acteurs de la chaîne de valeur (agent maritime ou consignataire, transitaire, manutentionnaire, transporteur,...), accessible via le Web. Ce système comprend des fonctions d'aide à la décision dans lesquelles l'optimisation des ressources, processus métiers et flux représentent des enjeux de qualité de service (satisfaction des clients), économiques (rationaliser les coûts) et sociaux (satisfaction des agents).*

- 20264 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, JONCTION, CENTRE DE RECHERCHE SUR LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE, SOGARIS, AMENAGEURS ET DEVELOPPEURS EN FRANCE MOREL (Christian), FOESSEL (Jean-Louis), RIPERT (Christophe), BOUDOUIN (Daniel), CAPO (Claire), WAGENHAUSEN (Falk), GUILLET (Chantal), PAULIAC (Nathalie)  
**Projets immobiliers intégrant la logistique urbaine (PILU) : comment associer la logistique à d'autres fonctions urbaines pour une ville durable ? 12 juillet 2011.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40754>  
 Aix en Provence, Sogaris, 2011 - 91 p., fotogr., ann., tabl.  
*Rapport final*

*Le but de ce projet est de favoriser une meilleure acceptabilité de la fonction logistique en milieu urbain. La démarche consiste, alors, à "désemmurer" la logistique urbaine de bâtiments dédiés, à favoriser l'usage mixte des lieux, et à s'assurer de l'intérêt d'un tel dispositif pour l'ensemble des acteurs concernés.*

- 20263 CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, ECOLE DES MINES Saint Etienne, JONCTION, SOGARIS, CLUSTER PACA LOGISTIQUE FEILLET (Dominique)  
**Plates-formes en centre-ville pour la logistique urbaine : étude sur la ville de Marseille. Projet PLUME. Janvier 2010 - Septembre 2011.**  
 - **Rapport.- 90 p.**  
 - **Synthèse.- 6 p.**  
<http://www.predit.prd.fr/predit4/syntheseProjet.fo.jsessionid=9762FAAA8B05D38D9C4BDF4A6276961A?cmd=edit&inCde=40326>  
 Paris, Predit, 2011 - 90 p., bibliogr., ann.  
*Rapport final*

*La question centrale autour de laquelle s'est articulé le projet PLUME est le retour des investissements de circulation des marchandises dans les centres-villes. Le projet s'est ainsi intéressé à évaluer l'intérêt de la mise en œuvre de systèmes de distribution urbaine à partir de ZLU (Zones Logistiques Urbaines), dans le cadre d'activités de messagerie et messagerie express.*

20268

CGDD Direction de la recherche et de l'innovation, MINISTERE DE L'ECOLOGIE  
ECOLE DES MINES Paris, CANADA Université Laval Montréal, SUISSE Ecole  
polytechnique fédérale de Lausanne, PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION  
DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES, CANADA Centre interuniversitaire de  
recherche sur les réseaux d'entreprise la logistique et le transport  
BALLOT (ERIC), GLARDON (Rémy), MONTREUIL (Benoît)

**OPENFRET : contribution à la conceptualisation et à la réalisation d'un hub rail-route de l'internet physique. Avril 2010.**

**A - Rapport.- 127 p.**

**B - Synthèse.- 4 p.**

<http://www.predit.prd.fr/predit4/projet/40764>

Paris, Ecole des mines, 2010 - bibliogr., schémas, graph., tabl.

*Rapport final*

*Cette étude OpenFret traite de la question de la multi modalité (rail-route) dans le transport des marchandises dans le cadre d'une mutation de l'organisation logistique dans son ensemble. Cette mutation aurait pour objectif de passer d'une logistique de marchandises largement fragmentée et dédiée, à une logistique de conteneurs modulaires, durables, intelligents et routés dans un système de prestations logistiques universellement interconnectées : un Internet « Physique».*