

| | |
|---|---------------------------------|
|  COMITE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE | RAPPORT DE SECTION |
| Section du Comité national : 39 | Session : Printemps 2015 |
| Intitulé de la section: Espaces Territoires Sociétés | |
| Objet de l'évaluation : <i>Avis de pertinence sur un renouvellement d'association au CNRS</i> | UMR5593 (LET, Charles RAUX) |

Appréciations générales et recommandations de la section :

Ce rapport a été établi après délibérations de la section, sous la responsabilité de son président, à partir des appréciations des rapporteurs et des observations et recommandations de la section.

Les avis émis par les sections ne préjugent pas de la décision qui sera prise par la direction du CNRS.

Le LET - laboratoire d'économie des transports - a été créé en 1979. Il s'agit d'un des principaux laboratoires français en matière d'analyse des transports et de la mobilité en lien avec la société et les territoires et est reconnu en tant que tel à l'échelle internationale. Il est placé sous trois tutelles : le CNRS, l'Université Lyon 2 (désormais l'Université de Lyon dans la future COMUE) et l'ENTPE (Ecole Nationale des Travaux Publics d'Etat). Au CoNRS l'unité est rattachée à la section 39 « Espaces, territoires et sociétés » et en second à la section 37 « Economie et Gestion ». Le laboratoire est membre de deux écoles doctorales de l'Université de Lyon : l'Ecole Doctorale « Sciences Economiques et de Gestion » et l'Ecole Doctorale « Sciences sociales » (pour le doctorat « Géographie, Aménagement, Urbanisme »).

Implantée sur 2 sites (à l'université Lyon 2 au sein de l'Institut des Sciences de l'Homme (ISH-MSH Lyonnaise) et à l'ENTPE à Vaulx-en-Velin, l'unité regroupe 32 titulaires (10 enseignants-chercheurs de l'université Lyon 2 et de l'IEP, 11 chercheurs de l'ENTPE et du CNRS et 11 ITA) et 14 doctorants en 2014. Avec un ancrage pluridisciplinaire en économie (10 chercheurs), en aménagement-urbanisme (8 chercheurs), et plus modestement en finance-management (2 chercheurs), anthropologie-ethnologie (1) et science politique, le LET a des effectifs stables. Au cours du contrat quinquennal, 6 départs (5 enseignants-chercheurs de Lyon 2 (retraite, mutation, changement de laboratoire), 1 chercheur CNRS en disponibilité) ont été compensés par 5 arrivées (1 enseignant-chercheur de Lyon 2, 2 de l'IEP, 1 chercheur ENTPE et 1 ITA CNRS). Le personnel CNRS comprend 2 chercheurs (économie et aménagement-urbanisme), 4 ITA (2 en BAP F pour le centre de documentation du LET, 2 en BAP D en économie des transports et en géomatique) L'équipe est renforcée par de nombreux personnels contractuels (20 post-doc sur la période 2009-2014). Le LET vit toutefois une transition démographique majeure (départs en retraite des membres fondateurs spécialistes de l'économie des transports et de logistique urbaine) ; les postes sont renouvelés avec des chercheurs en économie aux spécialités plus larges autour de l'action publique et des mobilités.

Les tutelles soutiennent par des locaux, dotations, personnels l'unité. Les dotations des 3 tutelles (116 000 euros, dont 29 000 du CNRS) représentent 19 % du budget de l'unité en 2013, le budget reposant à plus de 80 % sur des ressources contractuelles (3,8 millions d'euros entre 2009-2014, provenant du MEDDE, de l'ANR, de la Commission européenne, de la Région Rhône-Alpes et de l'ADEME).

Sur un « positionnement de niche », centré sur un objet et pluridisciplinaire, le LET est reconnu en économie des transports avec une forte capacité d'expertise, une activité

contractuelle importante et un rôle majeur en matière de formation. Le transport et la mobilité constituent le thème structurant du LET, qu'il soit appréhendé comme objet en soi ou comme point d'entrée privilégié pour aborder des sujets plus larges relatifs aux territoires et à leurs acteurs. Le champ scientifique du laboratoire couvre : l'analyse et la modélisation de la mobilité spatiale des personnes et des biens, « ancrée » dans un cadre résidentiel pour les personnes, en interaction avec la localisation des ménages et des activités au quotidien ; l'analyse et l'évaluation des politiques publiques de transport et d'aménagement de l'espace, à travers par exemple les questions d'allocation optimale des ressources, de stratégie des acteurs, d'incitations comportementales ou encore d'équité ou d'inégalités. La recherche a été et est par nature pluri voire interdisciplinaire : elle mobilise les différentes disciplines qui mettent tout autant l'espace que l'individu et la société au cœur de leurs problématiques.

Deux axes thématiques ont structuré le dernier contrat :

- Le premier, intitulé « Recomposition des mobilités et des territoires », couvrait les travaux visant à comprendre et analyser les comportements de mobilité et de localisation des activités, les processus de décision et les stratégies des acteurs y afférant, dans un contexte de montée des contraintes sur la mobilité.
- Le second, intitulé « Nouveaux défis et instruments de l'action publique », couvrait les travaux autour de l'évaluation des politiques de régulation dans les transports et l'aménagement, en termes d'efficacité économique et d'équité sociale et spatiale, ainsi que la conception et les processus d'émergence de ces politiques de régulation.

En outre, un troisième axe, méthodologique, organisé autour des « Méthodes de production de données et outils de modélisation spatiale », avait pour mission d'alimenter les deux axes thématiques en outils et modèles, tout en interagissant avec eux.

L'activité de l'UMR se répartit en 50% de « recherche purement académique » (production scientifique, rayonnement, attractivité académiques) ; 20% au titre des « interactions avec l'environnement », c'est-à-dire la valorisation et l'expertise vers les milieux socio-économiques ce qui explique l'importance des contrats du laboratoire et les interventions dans les débats publics relatifs aux infrastructures de transport, 10% au titre de l'appui à la recherche et 20% au titre de la formation (masters, doctorats et élèves-ingénieurs de l'ENTPE). Ceci se traduit par une production importante et différenciée.

Ainsi le bilan quantitatif des publications de l'entité est très bon ; les chercheurs du LET ont très nettement augmenté leurs publications et ont surtout doublé leurs publications ACL par rapport à la précédente période même si une montée en gamme peut être attendue dans le champ de l'économie et de l'aménagement au regard des objectifs stratégiques annoncés.

Plusieurs plateformes de modélisation et simulation sont développées au LET. La plus anciens, le modèle de simulation du transport de marchandises en ville FRETURB, lié à la méthodologie des enquêtes sur les transports de marchandise en ville (ETMV) est désormais un produit logiciel (20 nouvelles licences vendues depuis 2009, version Freturb V3.1 ©), mis en œuvre sous dans des dizaines de villes en France, Belgique, Suisse et au Portugal et dans divers projets de recherche partenariaux (ANR, FUI, Europe).

La plateforme MOSART (MODélisation et Simulation de l'Accessibilité aux Réseaux et aux Territoires) combine un Système d'Information Géographique et un modèle transport. Appliquée à l'aire urbaine de Lyon, MOSART permet de simuler des scénarios de politiques de transport et d'aménagement du territoire urbain et leurs impacts en termes d'accessibilité avec prise en compte des différents sous-ensembles de réseaux transport et de localisation des services socio-économiques qui composent le système urbain et une restitution des résultats avec une cartographie dynamique/webmapping (utilisation du TGIR Huma-Num).

Des modèles plus récents, avec une modélisation LUTI (Land Use and Transport

Interactions) multi-agents, sont développés : le modèle d'interaction transport-urbanisme SIMBAD (Simulation des MoBilités pour une Agglomération Durable), objet d'un partenariat avec l'entreprise ForCity pour la poursuite du développement, ou encore un modèle en open accès STG-Sim pour l'estimation des impacts des politiques de mixité commerciale sur ces déplacements d'achats.

Le Let a également une forte activité documentaire. Il est membre contributeur de la base documentaire en transport ITRD/TRID (Transport Research International Documentation), dispose d'un centre de documentation, spécialisé dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire avec 12 000 documents, accessible à la communauté de recherche et usagers spécialisés avec un catalogue en ligne par l'ISH (<http://smultidoc.ish-lyon.cnrs.fr/>). Il édite le journal du laboratoire Les Nouvelles du LET (2 fois/an)

En termes de réseaux académiques, le LET a su construire une image forte à l'international et il est impliqué dans plusieurs collectifs de recherche (World Conference on Transport Research Society WCTRS, ASRDLF) et certains de ses membres ont reçu plusieurs prix scientifiques. Il a porté ou participé à 7 projets ANR et dix projets européens (7ème PCRD, dont un EraNet). Le LET a organisé 6 événements scientifiques majeurs et ses chercheurs sont membres de plusieurs comités éditoriaux.

Le projet présenté confirme le positionnement de niche, en privilégiant les questions de transport et de mobilité comme points d'entrée de thématiques plus larges. Il affirme le caractère pluridisciplinaire du laboratoire, en l'ancrant explicitement dans deux champs disciplinaires, ce qui se traduit par le changement de nom proposé (LAET, Laboratoire Aménagement Economie Transports). Ce positionnement multidisciplinaire rejoint une pratique reconnue dans la plupart des pays, à savoir la constitution d'équipes du type « Institute of Transport Studies » autour de plusieurs disciplines des SHS voire en conjonction avec les sciences pour l'ingénieur. L'organigramme scientifique sera modifié à la marge pour prendre en compte l'entrée de nouveaux outils et sources d'informations dans le champ des Transport Studies (big data, TIC etc.) et l'importance de la construction de la connaissance et des savoirs autour des transports et de la mobilité. Cette évolution vers l'aménagement devra pouvoir s'appuyer des collaborations solides et des recrutements nouveaux tout en maintenant l'ancrage en économie. Le projet est ambitieux et judicieux, comporte un certain nombre de défis à relever.

Trois axes structureront la stratégie scientifique : Axe « Interactions mobilités territoires » ; Axe « Régulation, concurrence, performance, incitations, évaluation » ; Axe « Nouvelles connaissances de la mobilité ». Ils restent le mode essentiel de mobilisation des chercheurs malgré l'implication transversale dans de nombreux projets et programmes et ont conduit à formaliser le rôle de responsable d'axe, adoptée en assemblée générale de l'UMR. Sur le plan de la gouvernance un « Codir », composé du directeur, du directeur-adjoint, des responsables des trois axes et des responsables des principaux diplômés dans lesquels l'UMR est impliquée, complète ce dispositif. Le LET envisage une implication forte dans les dispositifs de formation (masters, doctorats et ingénieurs). Compte tenu des évolutions du site lyonnais est envisagé un rapprochement avec l'IEP de Lyon qui demande cependant à être plus étayé (deux EC de l'IEP sont membres du LET). En matière de stratégie à l'international, le LET envisage de renforcer son positionnement actuel auprès de plusieurs collectifs (d'ores et déjà certains de ses membres ont intégré les comités scientifiques de plusieurs instances) et a déjà une politique active en matière d'attractivité.

En résumé, le LET est un laboratoire qui, sur la base d'un bilan très positif, a encore renforcé son positionnement de niche dans le paysage académique européen et international dans le domaine des Transport Studies. Sa stratégie qui consiste à embrasser le modèle d'un Institute of Transport Studies en explicitant une dimension aménagement et urbanisme apparaît fondée et répond aux orientations stratégiques de la section. La nouvelle entité dénommée LAET pourra s'appuyer sur des compétences foncières et

reconnues académiquement, une très bonne insertion dans des réseaux scientifiques et un savoir-faire reconnu et plébiscité par les acteurs économiques et institutionnels. La stratégie envisagée contient cependant quelques risques. Sur un plan opératoire le LAET devra veiller dans le contexte lyonnais (COMUE) à affirmer son positionnement à l'interface de trois tutelles, à consolider ses liens avec les composantes pédagogiques actuelles, à clarifier, voire à développer des relations nouvelles avec d'autres composantes du site notamment dans les domaines de l'économie et de l'aménagement-urbanisme. Concomitamment, le LAET devra faire face à un enjeu majeur, celui du renouvellement des cadres pionniers du laboratoire et donc veiller aux recrutements qui seront effectués dans cette perspective en cohérence avec le double affichage économie-aménagement.

Avis très favorable à l'association

Le 23 juillet 2015,
Denis Eckert,
Président de la Section 39.

| AVIS DE PERTINENCE DU SOUTIEN DU CNRS AUX UNITES | |
|---|----------------------------|
| X | Avis très favorable |
| | Avis favorable |
| | Avis défavorable |
| | Avis réservé |
| | Pas d'avis |