

THÈSES
2012 | 2013



COMMUNAUTÉS
DE RECHERCHE
ACADÉMIQUE
RhôneAlpes



INNOVATIONS,
MOBILITÉS, TERRITOIRES
ET DYNAMIQUES URBAINES



Édito

.....



L'ARC 7 a pour objectif de créer du lien entre les disciplines scientifiques, mais aussi entre le monde de la recherche et la diversité des acteurs socio-économiques concernés par son champ d'intervention (collectivités territoriales, associations, entreprises...). Dans cet esprit, il propose une perspective de recherche organisée de trois strates thématiques et problématiques entretenant elles-mêmes des interactions :

Le premier niveau est intitulé « Territoires en mouvement/territoires et mouvements : pour une approche située et contextualisée du processus de métropolisation ». Ce socle problématique entend donner de l'importance aux dimensions spatiales et temporelles des sociétés humaines, en s'attachant aux territoires conçus à fois comme cadre, support et enjeu des problématiques de mobilité plus particulièrement interrogées par les axes 2 et 3.

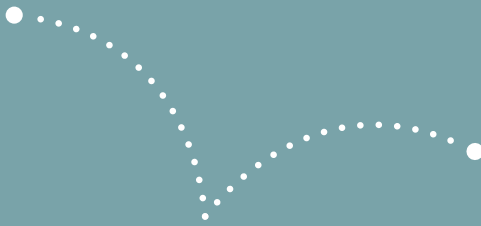
Le 2^{ème} niveau, intitulé « Mobilité et flux, connaître et agir ensemble : pour des organisations innovantes », aborde les problématiques de mobilité dans l'espace relatives aux individus et aux organisations collectives formelles ou informelles. L'objectif est de comprendre quels modes d'organisation se mettent en place, s'inventent ou sont à inventer afin de gérer, de valoriser et d'absorber des flux aussi bien matériels (individus, matières, marchandises...) qu'immatériels (données, informations...) de plus en plus complexes, interdépendants et interconnectés aux niveaux local, régional, national ou mondial.

Enfin, le dernier niveau, intitulé « Transports et développement durable : pour une approche multidimensionnelle des innovations techniques et fonctionnelles », traite des questions des transports en associant étroitement sciences pour l'ingénieur et sciences humaines et sociales. Il propose de rentrer par les questions générales (quels réseaux ? quelles attentes ? quelles pratiques ? quels services ?) pour traiter celles plus précisément liées aux véhicules et à la motorisation.

Ces trois axes nous permettent de sélectionner des projets de thèse innovants, qui répondent à des impératifs de partenariat avec des acteurs socio-économiques privés ou publics.

.....

Grégoire Feyt, Responsable scientifique de l'ARC 7



Sélectionner des projets innovants

L'ARC 7 a pour ambition de rapprocher des disciplines allant des sciences humaines et sociales aux sciences pour l'ingénieur, pour travailler ensemble sur les mobilités des personnes, des marchandises, des informations... Un phénomène qui traduit et produit des évolutions profondes dans l'organisation et le fonctionnement des territoires, des acteurs économiques ; des individus et des groupes sociaux.

La multiplicité, la diversité et l'enchevêtrement des domaines et enjeux concernés rendent particulièrement complexe l'approche scientifique des processus, acteurs et temporalités à l'œuvre. Les disciplines potentiellement mobilisées sont de fait extraordinairement diverses, depuis les sciences de l'homme, à travers par exemple l'anthropologie ou la linguistique, jusqu'aux sciences pour l'ingénieur en rapport avec l'aménagement et la gestion urbaine et territoriale (transports, énergie, déchets, TIC...) en passant par les sciences sociales (économie, géographie, histoire, sociologie...) et les sciences de gestion et de l'information (système d'information, logistique, management...). L'ARC 7 doit ainsi offrir à la fois le cadre et l'opportunité de croiser ces disciplines au service d'enjeux scientifiques et sociaux d'intérêt général.

INFOS PRATIQUES

**ARC 7
INNOVATIONS,
MOBILITÉS, TERRITOIRES
ET DYNAMIQUES
URBAINES**

**PACTE-Territoires
Cité des territoires
14 bis, avenue Marie Reynoard
38100 Grenoble**
*Email : arc7@diffusion.rhonealpes.fr
Web : www.arc7-territoires-mobilites.rhonealpes.fr*

.....

.....

Nos compétences et objectifs

L'ARC 7 propose aux chercheurs d'aborder ces interrelations du point de vue de l'innovation. En effet, face à des mutations diverses (économiques, institutionnelles, politiques, sociales, culturelles, technologiques) et très largement imprévisibles à moyen et long terme, les acteurs sociaux et territoriaux sont de plus en plus confrontés à la nécessité de faire différent et différemment.

Dans ce contexte, l'innovation ne peut plus, comme dans le domaine technologique, être conçue comme « une invention qui rencontre un besoin », mais comme un besoin social -explicite ou latent- qui convient de mieux formaliser avant de tenter d'y apporter des réponses qui non seulement *marchent* mais *servent*, c'est à dire soient compréhensibles et appropriables par les acteurs et usagers, y compris par ceux parfois culturellement ou géographiquement éloignés des lieux et des cultures d'innovation.

En donnant à l'ARC l'ambition de lier innovations, mobilités, territoires et dynamiques urbaines, la région Rhône-Alpes a souhaité fédérer des thématiques jusqu'alors réparties dans différents clusters et les accrocher de manière plus solide à la demande socio-économique et territoriale.

Dans cette perspective, les chercheurs issus de disciplines diverses, impliqués dans l'élaboration du programme plurianuel, ont choisi de structurer l'ARC 7 autour de trois axes que les projets soutenus doivent permettre, autant que possible, d'articuler :

Axe 1 : le territoire conçu dans ses dimensions (géographique, temporelle, sociale, fonctionnelle, culturelle,...) ;

Axe 2 : la mobilité appréhendée dans toutes ses formes (des hommes, des marchandises, des idées), modalités (spatiale, temporelle, organisationnelle...) et conséquences (territoriales, sociales, environnementales...);

Axe 3 : l'innovation pensée et mise en œuvre aussi bien dans ses manifestations technologiques que sociales et organisationnelles en vue d'améliorer le fonctionnement des territoires tant métropolitains que ruraux.

.....

Mots-clés

Mobilité des personnes, des biens, des idées, des informations, métropolisation, urbanisation, développement territorial, transports, réseaux, méthodes et outils pour la décision et la gestion des territoires et des mobilités.

.....

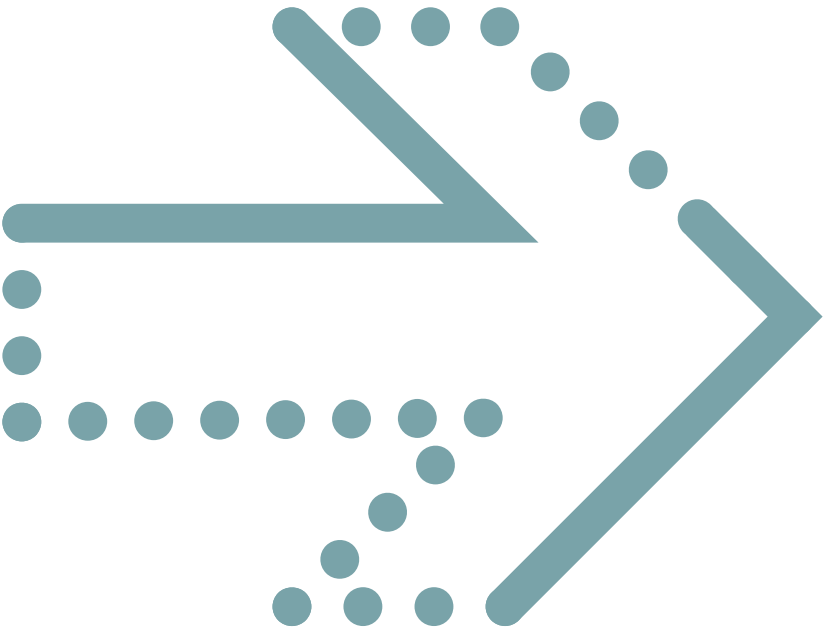
.....



33

Laboratoires





2012

.....

Index

- 8** Réseaux socio-interactifs ambiants pour lutter contre l'isolement des personnes âgées
- 9** Mesure de la mobilité urbaine pour une cartographie des services aux citadins
- 10** Régulation de trafic urbain multimodal : une modélisation multi-agents
- 11** La perception des impacts environnementaux liés au trafic routier selon les conditions société économiques (santé et exposition)
- 12** Mobilités résidentielles et politiques de logement dans les villes en crise urbaine. Le cas de Detroit (USA) et Saint-Etienne (France)
- 14** Territorialités du mouvement et du franchissement : les artistes et leur créativité face à l'évolution du cadre institutionnel européen
- 16** Les collaborations entre action publique locale et universités : quels enseignements sur leurs évolutions respectives, quelles potentialités pour renforcer le travail en commun ?
- 18** Transport ferroviaire régional et mobilité urbaine durable en Rhône-Alpes
- 19** Etude et mise en œuvre d'une approche « Bottom-Up » à base d'agent pour la gestion des commandes des entrepôts mutualisés dans un environnement ambiant et collaboratif

.....

Réseaux socio-interactifs ambiants pour lutter contre l'isolement des personnes âgées

.....

DOCTORANTE

Zeina Torbey

DIRECTRICE DE THÈSE

Sonia Ben Mokhtar

LABORATOIRE

Laboratoire d'Informatique
en Images et Systèmes
d'Information LIRIS UMR 5205
(UCBL, INSA, Lyon 2, CNRS)

PARTENAIRE

TUMBUP SAS

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Personnes âgées, Lien social,
Traitement de données,
Protection des données,
Dispositifs mobiles

.....

Les progrès récents dans les domaines des réseaux sans fil et de la microinformatique ont profondément modifié notre rapport à l'information numérique, contribuant à la réalisation du concept d'informatique diffuse dans laquelle l'utilisateur est au centre de la collecte et du traitement des données. Dans le cadre de ce projet nous nous intéressons au développement de systèmes socio-interactifs ambiants pour lutter contre l'isolement des personnes âgées.

En France, plus de 13,5 millions de personnes ont plus de 60 ans. D'ici 2050, elles devraient être 20 millions, soit un tiers de la population. Des personnes qui se retrouvent souvent isolées après le départ de leurs enfants ou le décès d'un conjoint.

C'est à partir de ce constat qu'a commencé l'étude de verrous scientifiques qu'il est nécessaire de relever pour le développement d'un système d'accompagnement des personnes âgées qui permettrait de les mettre en relation avec d'autres personnes vivant à proximité et partageant leurs centres d'intérêts, afin de lutter contre leur isolement.

Grâce au système que nous souhaitons développer, les personnes recevraient des recommandations de deux types : d'une part la recommandation d'événements culturels (ex. projection dans un cinéma ou un théâtre de quartier, petit concert) se passant à proximité de leur domicile et d'autre part la recommandation de personnes de leur voisinage intéressées par des activités similaires. Un lien a été tissé avec l'entreprise Tumbup, spécialisée dans les systèmes de recommandations, pour leur envoyer, via des dispositifs mobiles, les programmes culturels de leur ville susceptibles de les intéresser. Les premiers verrous identifiés par Zeina Torbey, concernent la dissémination efficace de données dans les systèmes mobiles dits «tolérants aux délais». L'accent est particulièrement mis sur la protection des données privées des personnes utilisant le système.

.....

Mesure de la mobilité urbaine pour une cartographie des services aux citoyens

.....

DOCTORANTE

Trista Lin

DIRECTEUR DE THÈSE

Hervé Rivano

LABORATOIRE

Centre d'Innovation en Télécommunications et Intégration de services (CITI)
EA 3720 équipe Urbanet (INSA)

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Mobilité, Réseaux d'information, Capteurs urbains

.....

Quand la population urbaine augmente, elle apporte de la croissance économique mais induit également une mobilité urbaine plus importante.

Le premier problème est la congestion du trafic qui est causée par la recherche de stationnement libre. Grâce à la technologie des smartphones, les conducteurs peuvent désormais obtenir les informations liées au trafic par le biais des applications mobiles. Ces informations sont détectées par des capteurs urbains installés dans la route, sur les véhicules de transports en commun et sur les espaces de stationnement. Elles seront envoyées ensuite par un « réseau de capteurs urbains » reliés entre eux, par des technologies de communication sans fil. Afin de fournir des informations précises en temps réel aux citoyens, ces capteurs doivent se connecter au réseau fréquemment (au maximum toutes les 60 secondes). De plus ils doivent pouvoir rester opérationnels sur de longues durées (plus de 20 ans) du fait de leur implémentation. Par conséquent, la durée de vie du capteur, la connectivité réseau entre ces capteurs et l'infrastructure urbaine sont les trois critères les plus importants pour maintenir ce système de services urbains. Or, la connectivité via la technologie de radio sans fil est très gourmande en énergie. Il est donc nécessaire de concevoir un protocole réseau qui fasse un compromis entre la consommation (en éteignant le système de radio sans fil) et la fréquence de mise à jour des informations (en le rallumant). Le sujet de recherche porte sur l'étude de l'impact de la mobilité des véhicules sur les quantités d'information qui circulent sur le réseau, et de trouver la meilleure méthode pour offrir un service urbain, ayant la meilleure durée de vie possible.

.....

Régulation de trafic urbain multimodal : une modélisation multi-agents

.....

DOCTORANT

Matthis Gaciarz

DIRECTEUR DE THÈSE

Samir Aknine

LABORATOIRE

Laboratoire d'Informatique en Images et Systèmes d'Information LIRIS UMR 5205 (UCBL, INSA, Lyon 2, CNRS) équipe GRAMA

PARTENAIRE

GRETTIA

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Gestion trafic urbain,
Communication inter véhicule,
Intelligence artificielle,
Système multi-agent

.....

Réguler le trafic de manière à avantager les bus en ville rendrait ceux-ci plus efficaces, et donc plus attractifs.

Il est possible de leur donner la priorité aux intersections, mais ce n'est pas suffisant en raison de la congestion causée par les autres véhicules. Il est donc nécessaire de gérer le trafic de l'ensemble des véhicules sur le réseau.

Notre approche tire parti des capacités de communication toujours plus évoluées des véhicules, en développant des méthodes issues de l'intelligence artificielle distribuée (systèmes multi-agents) pour mettre au point une stratégie de régulation en temps réel. Cette stratégie permet de prendre en compte les besoins des différents acteurs du réseau, en particulier des bus, et de trouver un compromis satisfaisant.

.....

Fiche 4

La perception des impacts environnementaux liés au trafic routier selon les conditions socio économiques (santé et exposition)

DOCTORANTE

Sarah Mahdjoub-Assaad

DIRECTEUR DE THÈSE

Mouloud Haddak

LABORATOIRE

UMRESTTE UMR T 9405
(UCBL, IFSTTAR)

PARTENAIRE

GATE LES (UJM)

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Santé-environnement,
Perception, Cadre de vie,
Usages, Catégories sociales

Les transports routiers sont responsables de nombreux impacts environnementaux. Ces impacts peuvent avoir des conséquences plus ou moins graves sur la santé des populations. Par ailleurs, certaines populations sont plus exposées que d'autres à ces impacts. La littérature nous montre que les populations défavorisées sont plus susceptibles d'être exposées à ces impacts.

Mais les populations ont-elles conscience de l'existence de ce phénomène sanitaire ? Quel est leur niveau de connaissance sur ces nuisances et leurs impacts sur leur santé ? Quelle en est leur perception ?

Notre objectif principal est de comprendre comment les usagers, les ménages du département du Rhône, appréhendent, synthétisent ou hiérarchisent les différents impacts dus aux transports routiers et s'ils les intègrent dans leur critère de choix de cadre de vie et de pratiques de mobilité.

Mobilités résidentielles et politiques de logement dans les villes en crise urbaine. Le cas de Detroit (USA) et Saint-Etienne (France)

.....

DOCTORANT

Henri Briche

DIRECTEUR DE THÈSE

Gilles Pinson

LABORATOIRE

TRIANGLE UMR 5206 (ENS, IEP
Lyon, Lyon 2, UJM, CNRS)

PARTENAIRE

EVS UMR 5600

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Détroit, Saint-Etienne,
Crise urbaine,
Désindustrialisation, Politique
urbaine, Mobilité résidentielle,
Politique de peuplement,
Inégalités urbaines

.....

Ce travail de thèse a pour objet l'étude de deux villes caractérisées par des crises urbaines aigües : Detroit aux Etats-Unis et Saint-Etienne, en France.

Ces deux villes sont en effet marquées par un contexte particulier issu d'une transition postindustrielle manquée : dépopulation sévère depuis plusieurs décennies, augmentation du nombre de résidents au chômage, concentration des minorités ethniques dans le centre-ville dégradé, ségrégation résidentielle entre ville-centre et banlieues, ou encore fragmentation politique entre les municipalités composant l'ensemble métropolitain. Confrontées à cette crise sous-jacente depuis la désindustrialisation, ce type de ville a développé différentes politiques urbaines afin d'en limiter les effets dévastateurs et renverser la dynamique de décroissance urbaine.

Il s'agit alors d'analyser les multiples politiques de rénovation urbaine, principalement orientées vers le logement, mises en place par ces deux villes sous l'angle des mobilités résidentielles des habitants. Cette perspective adoptée permet de répondre à la question suivante : pour quel type de ménage les politiques urbaines des villes en crise sont-elles destinées ? L'hypothèse de départ de ce travail stipule que toute politique urbaine a pour référent un profil d'habitant sélectionné selon des considérations ethniques, sociales, économiques ou générationnelles ; ce qui a été baptisé « politique de peuplement » en science politique.

Analyser les politiques de rénovation urbaine comme des « politiques de peuplement » requiert ainsi de regarder le peuplement de ces villes. La démarche entreprise ici questionne donc les effets de ces politiques de logement sur les minorités ethniques qui composent la grande majorité de ces deux villes. En regardant où, comment et pourquoi les habitants de ces deux villes se déplacent dans l'espace urbain, il est possible d'évaluer l'impact de la rénovation urbaine sur les habitants de ces villes précarisées: a-t-elle un effet correctif des inégalités ? Accentue-t-elle la ségrégation entre quartiers et résidents ? Ou ses effets sont-ils nuls sur le destin résidentiel des habitants ?

La comparaison menée entre la France et les Etats-Unis permet d'ancrer ces questionnements dans deux contextes bien distincts. Detroit incarne le modèle urbain américain par excellence : si les politiques urbaines se sont concentrées sur le centre économique de la ville et sur quelques quartiers adjacents, c'est avant tout en faisant appel aux capitaux privés et plus généralement aux mécanismes de marché que Detroit a construit sa rénovation urbaine. A Saint-Etienne, c'est au contraire l'empreinte de l'Etat français que l'on retrouve derrière toute opération. Le recours à l'investissement public et à l'intérêt général a ainsi modelé les politiques urbaines depuis plus d'un demi-siècle. Néanmoins, les premiers résultats issus de l'analyse des mobilités résidentielles des minorités tentent à démontrer que, malgré des stratégies urbaines distinctes, ces deux villes ne remettent pas en cause les inégalités urbaines structurelles qui touchent en premier lieu les classes populaires, majoritaires à Detroit et Saint-Etienne.

.....

Territorialités du mouvement et du franchissement : les artistes et leur créativité face à l'évolution du cadre institutionnel européen

.....

DOCTORANT

Fabien Barthelemy

DIRECTEUR DE THÈSE

Anne-Laure Amilhat Szary

LABORATOIRE

PACTE UMR 5194 (UPMF, IEP
Grenoble, UJF, CNRS)

PARTENAIRE

TRIANGLE UMR 5206 (ENS, IEP
Lyon, Lyon 2, UJM, CNRS)

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Mobilité des artistes,
Inter culturalité, Territorialité,
Altérité, Mondialisation
de la culture

.....

Derrière les concepts affichés par ce titre de thèse se trouve une étude géographique de la mobilité internationale des artistes.

Cette recherche part du constat que nous vivons dans un monde où la mobilité s'accélère et se généralise. En effet, selon le géographe Rémi Knafou, la planète serait «nomade», peuplée par ceux que le sociologue Alain Tarrius appelle «les fourmis de la mondialisation». Ces individus mobiles évoluent dans un espace qui peut être considéré tour à tour comme «lissé» ou «strié» selon les termes du philosophe Gilles Deleuze: lissé par les flux incessants d'hommes, de capitaux et d'informations ou bien strié par les réseaux, les territoires et leurs frontières dont on peut se demander si elles s'effacent devant cette mobilité. Dans tous les cas, la mobilité des hommes, a fortiori lorsqu'elle est internationale, interroge sur les échanges provoqués ou non, sur la relation à l'autre et à l'ailleurs qui se produit au cours des voyages, sur la manière dont ces hommes, de plus en plus mobiles, pratiquent le mouvement et construisent de nouveaux rapports aux territoires, de nouvelles territorialités, entre déplacement et ancrage.

Les artistes sont des professionnels dont les nombreuses caractéristiques en font des indicateurs pertinents pour répondre à ces interrogations. Ils voyagent depuis plusieurs siècles entre les cours européennes, les ateliers des grands maîtres et, plus récemment, les festivals internationaux. Cette mobilité internationale apparaît dans les discours des artistes comme une nécessité pour pratiquer leur activité artistique, tant pour créer que pour diffuser leur art; entrer en contact avec d'autres publics, d'autres cultures, d'autres arts, d'autres institutions, autrement dit avec diverses formes d'altérité.

Ce sont, en particulier, les artistes rhônalpins du secteur du spectacle vivant qui font l'objet de l'analyse. Il s'agit, en s'appuyant à la fois sur la base de données des voyages artistiques financés par le FIACRe, sur un corpus d'entretiens d'artistes et d'opérateurs culturels et enfin sur une observation in situ de deux compagnies en voyage, d'étudier la relation des artistes à l'espace, aux lieux, aux territoires et à l'altérité dans le cadre de leur mobilité. Pour cela, c'est l'hypothèse d'un nomadisme artistique qui va être examinée en confrontant les pratiques et les discours des artistes, d'une part, et en replaçant cette mobilité dans le cadre institutionnel des réseaux de soutien à la mobilité, d'autre part. Ainsi, entre les tournées planétaires de compagnies reconnues et des résidences ponctuelles d'artistes locaux dans les réseaux français à l'étranger, il s'agira de montrer en quoi ces artistes jouent des rôles de passeurs, d'ambassadeurs ou encore de nomades, mettant en lumière l'évolution de la mondialisation par la culture.

.....

Les collaborations entre action publique locale et universités : quels enseignements sur leurs évolutions respectives, quelles potentialités pour renforcer le travail en commun ?

.....

DOCTORANT

Yoann Morin

DIRECTEUR DE THÈSE

Bernard Pecqueur

LABORATOIRE

PACTE UMR 5194 (UPMF, IEP
Grenoble, UJF, CNRS)

PARTENAIRE

GATE LES (UJM)

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Collectivités territoriales,
Université, Coopération,
Acculturation, Valorisation
universitaire, Action publique

.....

Les collectivités territoriales qui produisent l'action publique locale entrent en dialogue de plus en plus régulièrement avec les Universités. Ce dialogue s'instaure d'une part parce que les universités ont un poids grandissant comme acteurs de la définition des politiques de vie étudiante, d'aménagement, de transports et de stratégie urbains ou de développement économique et de soutien à l'emploi. D'autre part, il s'établit dans le cadre réglementaire des schémas de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation que les Régions et autres niveaux de collectivités sont maintenant tenus d'élaborer.

Mais, au-delà de ce dialogue centré sur directement ou indirectement sur les politiques d'enseignement supérieur - recherche, la collaboration entre ces deux mondes nous semble revêtir d'autres enjeux. En effet, l'ensemble des collectivités territoriales, bien qu'ayant un poids croissant en matière d'aménagement et de développement de tout(s) leur(s) territoire(s), font face à la fois à des mutations fortes et à une crise de légitimité. Ainsi, la thèse vient interroger la mobilisation et la valorisation des ressources universitaires au service d'une action publique conjointe – avec ses 1,8 millions d'agents – d'innover, dans ses champs d'intervention variés.

Cette préoccupation vient trouver un écho dans les missions assignées à l'université et notamment la mission de valorisation réaffirmée dans la loi Enseignement Supérieur Recherche du 22 juillet 2013. Une partie du travail de collecte de données a donc consisté à dresser, à l'aide d'un questionnaire, un panorama le plus large possible des pratiques et non-pratiques de coopération entre les universités et leurs professionnels et les professionnels de deux types de « collectivités » : l'intercommunalité d'une part, les Pays de type loi Voynet d'autre part. Ce travail est complété par une série d'entretiens permettant d'apprécier les représentations associées à ce type de pratiques, mais également d'interroger les universitaires avec qui les fonctionnaires territoriaux ont pu coopérer.

Les 350 réponses m'ont permis de remarquer combien les cadres territoriaux se considèrent tenus d'innover dans le cadre de leur métier ; et ce même s'ils appréhendent la notion d'innovation de manière plurielle. Néanmoins et malgré ce premier constat, moins d'un tiers a déjà travaillé avec le monde de la recherche malgré des besoins en termes d'apports conceptuels et théoriques reconnus par près des deux tiers.

Un des constats phares de cette démarche a été de constater que l'acculturation entre les deux mondes opère par pas successifs. En effet, les personnes ayant déjà collaboré avec des formations universitaires (via l'accueil de stagiaires ou d'ateliers) ou avec le monde de la recherche sont celles qui se sentent le plus en demande de liens plus affirmés avec le monde académique.

Une seconde phase du travail consiste donc en l'étude de structures d'interface organisant la mise en relation entre les deux mondes, comme par exemple, la Conférence Permanente du Développement Territorial en Wallonie afin d'enrichir la thèse et son format académique, de préconisations vis-à-vis de décideurs universitaires et territoriaux.

Enfin, d'un point de vue plus académique, l'idée est de voir comment ces coopérations entre monde universitaire et monde territorial permettent de lire et d'analyser des mutations à l'œuvre dans la production et la légitimation de l'action publique locale mais également de réinterroger la notion de valorisation universitaire.

.....

Transport ferroviaire régional et mobilité urbaine durable en Rhône-Alpes

.....

DOCTORANT

Emanuel Bougna

DIRECTEUR DE THÈSE

Yves Crozet

LABORATOIRE

Laboratoire d'Economie des Transports LET UMR 5593 (Lyon 2, ENTPE, CNRS)

PARTENAIRE

EDEN

DURÉE DE LA THÈSE

2012-2015

MOTS CLÉS

Productivité, Compétitivité, Transport ferroviaire, Transport de passager, Economie, Tarification

.....

Le transport ferroviaire régional de voyageurs s'est beaucoup développé en France depuis le lancement de la régionalisation dès la fin des années 90. Cette évolution s'est accompagnée d'un effort de financement public sous forme de subvention d'exploitation, de compensation de tarifs sociaux et de subvention d'investissement en matériel roulant. Ce financement est majoritairement assuré par l'Etat (environ 73% en 2009) et pour le reste par la région qui est l'autorité organisatrice des transports.

Le transport ferroviaire de voyageur demeure donc une activité qui vit grâce aux subventions. Du point de vue commun ce mode de transport rassemble tous les critères de la durabilité, c'est-à-dire bon pour l'environnement, pour l'équité sociale et pour le développement économique. Le système ferroviaire Français n'est pas en bonne santé, sa productivité, sa compétitivité mais aussi sa qualité et ses coûts sont interpellés. La question de la soutenabilité de ce système reste donc un enjeu important pour l'autorité publique, mais aussi pour l'union Européenne. Afin de rendre le système ferroviaire plus efficace et durable, il est nécessaire de s'intéresser au fonctionnement de celui. A cet effet plusieurs aspects vont être développés :

- D'un point de vue économique, quels sont les facteurs qui permettent de réduire les coûts de production de ce secteur ? L'enjeu est double : tout d'abord cette question permettra de montrer que le ferroviaire est capable de générer des fonds pour son auto financement mais aussi elle va nous permettre de mesurer l'efficacité économique de ce secteur.
- Quel niveau de production faut-il atteindre pour minimiser les coûts de ce secteur ? Il s'agira pour nous de montrer en quoi la réalisation des économies d'échelles peut un être un atout pour ce secteur.
- Quel système de tarification faut-il mettre en place ?
- D'un point de vue des pouvoirs publics, quelle architecture permet de maîtriser voir de minimiser les coûts de ce secteur ?

Pour atteindre ces objectifs, nous utiliserons les outils d'analyses économétriques (modélisation et estimation des frontières de coûts), des séries temporelles et les outils d'aide à la décision.

Fiche 9

Etude et mise en œuvre d'une approche « Bottom-Up » à base d'agent pour la gestion des commandes des entrepôts mutualisés dans un environnement ambiant et collaboratif

DOCTORANT

Mourad Makaci

DIRECTRICE DE THÈSE

Karine Evrard Samuel

CO-DIRECTRICE DE THÈSE

Valérie Botta-Genoulaz

LABORATOIRE

CERAG UMR 5820 (UPMF, CNRS)

DURÉE DE LA THÈSE

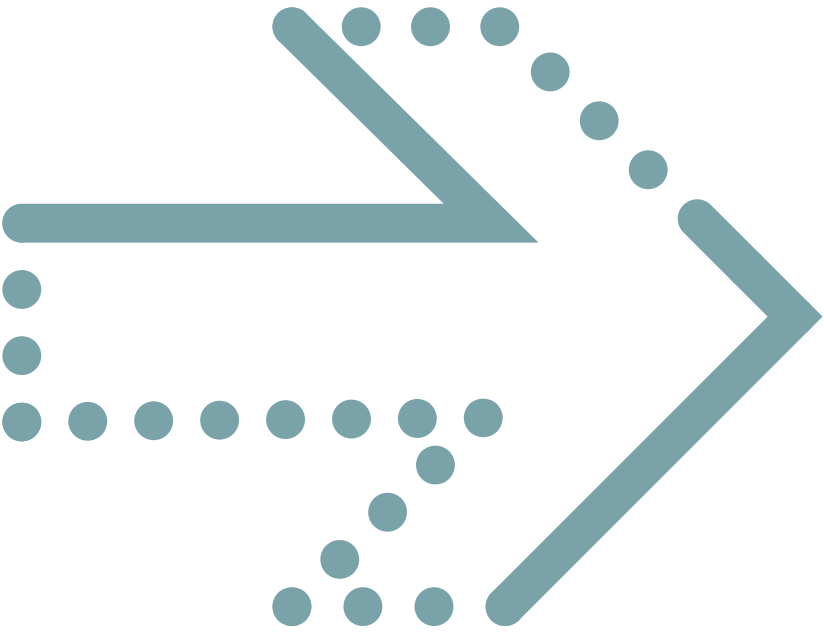
2012-2015

MOTS CLÉS

Chaîne logistique, Entrepôt mutualisé, Mutualisation logistique

Les plates-formes d'entrepôt collaboratif ou mutualisé sont aujourd'hui considérées comme des solutions très prometteuses, en réponse à la demande volatile du marché et à la recherche d'optimisation et de performance dans les chaînes logistiques multi-acteurs.

La multiplication de projets récents de mise en œuvre de ce concept par des acteurs de la grande distribution comme Wal-Mart, Carrefour ou Tesco confirment cette tendance. Ce travail de thèse aborde le concept de mutualisation logistique comme une forme de collaboration entre les acteurs d'une même chaîne logistique. Ce concept est récent et fait à ce jour l'objet de peu de travaux de recherche. La mutualisation logistique peut être définie comme un accord de partenariat qui consiste à mettre en commun des moyens physiques, des systèmes d'information et des compétences dans le but d'obtenir à long terme des gains économiques, écologiques, financiers et/ou d'image. Le cadre de cette coopération peut revêtir des formes juridiques et organisationnelles variables en fonction de la nature des parties, des moyens et des produits ou services. L'objectif de la thèse est de comprendre les enjeux de la mise en place d'entrepôts mutualisés, afin de faire émerger des évolutions technologiques qui permettront aux acteurs concernés de développer des projets de mutualisation tout en étant conscients des difficultés, mais aussi en disposant de tous les leviers nécessaires pour assurer leur réussite. Les apports de ce travail intéresseront aussi bien le monde académique compte tenu du peu de connaissances actuelles sur le sujet, que le monde industriel qui peine aujourd'hui à développer des solutions pérennes par manque de vision globale de l'ensemble des enjeux de la mutualisation logistique.



2013

.....

Index

- 22** Développement d'un modèle transport régional - quelle représentation du ferroviaire ?
- 24** Modélisation multi-agents et approche auto-organisationnelle pour la régulation coopérative du trafic
- 25** Sécurité urbaine en situation transfrontalière : enjeux de coopération métropolitaine régionale et internationale. Perspectives comparatives sur le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise
- 26** Innovations de services de mobilité urbaine à l'aide de technologies NFC (Near Field Communication) et choix de business models pour une plate-forme multi-services durable pour le citoyen Rhône-alpin
- 27** Optimisation conjointe des flux et des stocks pour la distribution urbaine, dans un contexte dynamique, incertain et respectueux de l'environnement
- 28** Transports en commun, mutations spatiales et pratiques sociales à Shanghai (1881-1995)
- 29** Vers la ville post-carbone : une première approche de la qualité urbaine à travers la marche à pied
- 30** Un train d'avance ? Le tramway, le train-tram et le transport urbain par câble : des interfaces entre innovations techniques et stratégies territoriales à travers les expériences de Grenoble et Saint-Etienne
- 31** L'espace lyonnais représenté à l'usage des voyageurs aux époques moderne et contemporaine, histoire et construction de l'image d'un territoire, 17-20^e siècles
- 32** Nouvelles proximités récréatives en Rhône-Alpes : Créativité et habitabilité
- 33** « Le processus de métropolisation "au concret", les transformations de la politique des transports dans deux territoires en recomposition : Lyon et Marseille »
- 34** Mobilités, reconversion, adaptation : trajectoires comparées de territoires désindustrialisés (Bas Oisans, Maurienne, Haute Durance)

.....

Développement d'un modèle transport régional - quelle représentation du ferroviaire ?

.....

DOCTORANTE

Hélène Bouscasse

DIRECTEUR DE THÈSE

Patrick Bonnel

LABORATOIRE

Laboratoire d'Economie des Transports - LET - UMR 5593 (Lyon 2, ENTPE, CNRS)

PARTENAIRES

CETE, RRA, DREAL, PST

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Transport ferroviaire, Transport multi-modal, Modèle économique, Usages, Offre/demande

.....

Le coût économique et social des infrastructures de transport, ainsi que la nécessité de s'adapter à la demande des usagers, font de la prévision des flux de déplacements un véritable enjeu de politique publique. Cet enjeu dépasse l'échelle des agglomérations. Ainsi, en Rhône-Alpes, les interactions entre espaces de vie justifient la construction d'un modèle de transport multi-modal à l'échelle régionale. Un tel modèle est utile pour prévoir la demande suite par exemple à une modification de l'offre de transport (collectif ou routière) ou à une modification de la population et de l'occupation du sol.

L'échelle régionale, novatrice pour ce type de modèle, pose la question de l'intégration du mode ferroviaire, tout à la fois complémentaire et concurrent des autres modes de transport individuels et collectifs. La Région Rhône-Alpes est engagée avec l'État depuis fin 2012 dans un processus de production de données sur la demande de déplacements à l'échelle de l'ensemble de la Région devant déboucher sur la production d'un modèle de transport régional à l'horizon 2017.

La thèse s'intéresse à une brique du modèle : l'intégration du train et de ses spécificités. Il s'agit notamment de comprendre pourquoi les habitants de la région Rhône-Alpes prennent (ou ne prennent pas) le train et comment ils se déplacent en train (à quelle gare ils se rendent, par quel moyen de transport, etc.).

Choisir de se déplacer en train est une question de coût, mais aussi de confort, d'horaires, etc. A ces caractéristiques de l'« offre » s'ajoutent des caractéristiques individuelles, plus ou moins observables, qui jouent un rôle prépondérant dans le choix : un jeune célibataire ne se déplace pas de la même façon qu'une mère de famille ; un fêru de voiture prendra moins facilement le train qu'un écologiste convaincu.

Des méthodes qualitatives couplées à des méthodes quantitatives permettent de comprendre ces choix. Des entretiens individuels et des focus groups nous renseignent ainsi sur les perceptions individuelles, en particulier dans le contexte régional et permettent d'adapter les enquêtes quantitatives en conséquence.

Ensuite, les analyses statistiques permettent par exemple d'estimer en quoi la mise en place du cadencement (i.e. le passage des trains à heure fixe) influence le choix de transport ou encore quelle valeur monétaire est accordée à un gain de 10 minutes de trajet. L'interprétation de ces estimations peut également être approfondie au regard des entretiens qualitatifs qui permettent de les illustrer, de les contextualiser et de prendre un certain recul.

.....

Fiche 2

.....

Modélisation multi-agents et approche auto-organisationnelle pour la régulation coopérative du trafic

.....

DOCTORANT

Maxime Gueriau

DIRECTEUR DE THÈSE

Nour-Eddin El Faouzi

LABORATOIRE

Laboratoire d'Ingénierie
Circulation Transports - LICIT
(ENTPE, IFSTTAR)

PARTENAIRES

AREA, CORALY, LIRIS-CNRS

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Gestion du trafic, Communication
véhicule-infrastructure, Système
multi-agent décentralisé,
Auto-organisation

.....

Les systèmes coopératifs dans les transports permettent la communication et l'échange d'informations entre les véhicules et l'infrastructure. Il est attendu de l'introduction d'un nouveau type de véhicule coopératif, une meilleure gestion dynamique du trafic sur les routes urbaines.

Ce travail de thèse s'inscrit dans l'optique du déploiement futur de ces technologies dans de tels systèmes complexes aux multiples niveaux d'interactions qui nécessitent le développement de mécanismes de contrôle.

L'objectif de ce travail de thèse de doctorat est de proposer une modélisation multi-agents du couplage dynamique des différentes dynamiques du système (flux physique, flux informationnel, flux de contrôle, etc.). Ceci en vue de parvenir à un contrôle décentralisé des systèmes de transport coopératifs basé sur les concepts d'émergence et d'auto-organisation introduits à un niveau microscopique.

.....

Sécurité urbaine en situation transfrontalière : enjeux de coopération métropolitaine régionale et internationale. Perspectives comparatives sur le cas de l'agglomération franco-valdo-genevoise

.....

DOCTORANTE

Sarah Girard

DIRECTRICE DE THÈSE

Anne-Laure Amilhat Szary

LABORATOIRE

Politiques publiques, Action politique, Territoires - PACTE UMR 5194 (IEP Grenoble, UJF, UPMF)

PARTENAIRE

MOT, Univ Neuchâtel Suisse

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Frontière, Coopération métropolitaine, Lutte contre la délinquance, Criminalité transfrontalière

.....

L'objectif principal de cette thèse est de comprendre et d'analyser la coopération entre la France et la Suisse en termes de lutte contre la délinquance.

Dans un contexte d'ouverture des frontières au sein de l'espace Schengen, la criminalité transfrontalière se développe sur le territoire franco-valdo-genevois. Des stratégies de relocalisation des activités illégales sont favorisées par la disparition de la fonction de contrôle de la frontière administrative. En effet, les observations ont permis de mettre en perspective ces stratégies, qui s'adaptent notamment aux effectifs de police présents sur chaque territoire ainsi qu'au pouvoir d'achat des habitants.

La nécessité d'une coopération policière, douanière et judiciaire renforcée, qui s'est traduite dans les années 2000 par son institutionnalisation, ne doit pas pour autant faire oublier certaines formes de « reterritorialisation » de la lutte contre la délinquance. A l'échelle transnationale, plus les frontières sont floues, plus les Etats doivent s'engager dans une démarche intégrative. Pour autant, parallèlement à cette coopération, on constate dans chacun des deux Etats un renforcement unilatéral des politiques de lutte contre la délinquance à l'échelle nationale.

Ce projet de recherche propose de relire ce phénomène en tenant compte à la fois des politiques nationales et transnationales ainsi que leurs modalités d'inscription spatiale. Cette relecture pourrait contribuer à alimenter les réflexions préalables à la co-construction des agglomérations transfrontalières.

.....

Fiche 4

Innovations de services de mobilité urbaine à l'aide de technologies NFC (Near Field Communication) et choix de business models pour une plateforme multi-services durable pour le citoyen Rhône-alpin

DOCTORANTE

Milena Jael Silva-Morales

DIRECTRICE DE THÈSE

Carine Dominguez-Pery

LABORATOIRE

CERAG UMR 5820 (UPMF)

PARTENAIRES

GATE LES

DSI-Ville de Grenoble

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Mobilité urbaine, Ville intelligente, Usages/services, TIC sans contact

De nos jours les villes sont confrontées à des défis en matière de fourniture de services numériques avancés pour devenir « intelligentes ». Ce concept émergent désigne un type de développement urbain pour répondre aux besoins des institutions, des entreprises et des citoyens, tant sur les plans économique, social et environnemental.

La problématique de thèse consiste à comprendre les combinaisons possibles entre le potentiel d'innovation de services à l'aide des technologies de communication sans contact NFC (Near Field Communication) et la prise en compte des contraintes de business models des acteurs de l'écosystème (Etat, collectivités territoriales, entreprises, citoyen). Cette problématique génère de multiples questions, par exemple : quels services seraient prioritairement utiles aux citoyens pour rendre les villes plus intelligentes ? Quels scénarios de business models peut-on imaginer pour ces services ?

Le terrain d'étude est la plateforme multi-services NFC du projet nommé Mongroom piloté par la ville de Grenoble. Ce projet de « ville numérique » vise à déployer des services de mobilité urbaine et des parcours urbains numériques à Grenoble et plus largement dans la région Rhône-Alpes à partir de 2015. Il pourra servir de site pilote.

Le NFC est une technologie basée sur des standards de connectivité sans fils à courte distance qui permet une interaction bidirectionnelle simple et sécurisée entre plusieurs appareils électroniques. Cette technologie pourrait impacter de nombreux domaines. Par exemple, effectuer un paiement, consulter les horaires des transports, valider son titre de transport, chercher sa voiture dans un parking ou obtenir des informations sur une œuvre dans un musée. Le tout d'une façon plus rapide, plus simple, plus écologique, et surtout moins coûteuse. D'autres usages sont encore à découvrir.

Optimisation conjointe des flux et des stocks pour la distribution urbaine, dans un contexte dynamique, incertain et respectueux de l'environnement

.....

DOCTORANT

Mohammad Rahimi

DIRECTRICE DE THÈSE

Valérie Botta-Genoulaz

LABORATOIRE

Décision et Information pour les Systèmes de Production - DISP EA 4570 (INSA Lyon, UCBL Lyon 1, ULL Lyon 2)

PARTENAIRES

TOUPARGEL
G-SCOP-Grenoble INP
GAEL-INRA

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Chaîne logistique, Distribution urbaine, Développement durable, Gestion des stocks, Distribution, Gestion des incertitudes

.....

Dans l'organisation et le management de la chaîne logistique durable, la gestion des stocks et la maîtrise de l'organisation de la distribution sont les deux activités essentielles.

La coordination et l'optimisation simultanées de ces deux activités sont connues sous l'intitulé du problème de gestion de stock et de tournée de livraison (IRP).

Ce problème consiste à déterminer pour chaque période d'un horizon de planification, les groupes des clients à visiter par chaque véhicule, la séquence de visite ainsi que les quantités de produits à livrer ou récupérer chez chaque client dans le but de minimiser la somme des coûts totaux, intégrant les coûts fixes et variables de transport et distribution, de chargement et de déchargements, de stockage, etc.

Les objectifs de cette thèse consiste à la prise en compte des incertitudes (demande stochastique, délai fonction de l'accessibilité des routes), le niveau optimal de service aux clients, la prise en compte des critères environnementaux et la détermination des prix de vente des produits fonction de son âge (freshness and price).

.....

Transports en commun, mutations spatiales et pratiques sociales à Shanghai (1881-1995)

DOCTORANT

Tan Xinxin

DIRECTEUR DE THÈSE

Christian Henriot

LABORATOIRE

Institut d'Asie Orientale - IAO
- UMR 5062 (ENS Lyon, IEP Lyon,
ULL Lyon 2, CNRS)

PARTENAIRES

Académie des sciences sociales
de Shanghai RRA-plateforme
Virtual Shanghai

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Tramway, Shanghai,
Histoire des entreprises,
Histoire urbaine, Usages et
appropriation des transports
en commun

Ce travail vise à étudier la question des tramways dans ses diverses dimensions à Shanghai à partir de 1881, année du lancement de l'installation de ce type de transports en commun, jusqu'en 1975, l'an de l'abandonnement définitif de l'ancien modèle de tramways.

Le tramway, basé sur des technologies modernes, a été un moyen de transport de masse nouveau en Chine au début du XX^e siècle, car il différait des transports en commun à force humaine ou animale qui circulaient à Shanghai et dans d'autres villes chinoises, (la brouette, le pousse-pousse ou la voiture à cheval). Il s'est également accompagné du développement d'entreprises de grande taille et le développement de son réseau a fortement structuré l'espace urbain. En plus, la construction de tramway et sa suppression à Shanghai correspondent au développement parallèle de transports en commun dans d'autres villes du monde.

Les approches d'Histoire des entreprises et d'Histoire urbaine seront pratiquées à la recherche. Parce que la ville était divisée en trois territoires autonomes, Concession Internationale, Concession Française et Municipalité Chinoise avant l'envahissement des armées Japonaises, trois compagnies de tramways ont été créées respectivement par les Anglais, les Français et les Chinois avec leurs capitaux propres à Shanghai. De l'occupation des Japonais aux premières années de la République populaire de Chine, ces entreprises avaient leurs propres destins et se sont finalement éteintes. Les travaux de recherche porteront sur l'émergence et le fonctionnement de ces compagnies, la relation entre elles et les autorités locales, l'activité sociale au sein d'elles, les concurrences entre elles et d'autres entreprises des transports en commun. La planification urbaine et la morphologie à Shanghai se sont modifiées sous l'effet de l'exploration des transports en commun à l'époque, surtout celui de tramways. L'impact des tramways sur l'extension des concessions sera examiné ainsi que sur l'urbanisation de la ville, tel que l'établissement de quartiers commerciaux nouveaux et la transformation des banlieues aux quartiers résidentiels à la suite de l'ouverture des lignes. Le contact physique entre femmes et hommes en public était strictement limité en Chine avant 1949. Les passagers n'étaient pas initialement familiers avec un mode de transport collectif, donc leurs activités à l'intérieur de tramways seront recherchées. Au fur et à mesure d'exploration et d'usage, les accidents de tramways ne se sont jamais disparus, les raisons des incidents, l'aménagement de la circulation des autorités locales et la réaction des habitants seront considérés.

Vers la ville post-carbone : une première approche de la qualité urbaine à travers la marche à pied

.....

DOCTORANT

Sami Ramzi Chibane

DIRECTEURS DE THÈSE

Philippe Bourdeau
Luc Gwiazdzinski

LABORATOIRE

Politiques publiques,
Action politique, Territoires -
PACTE UMR 5194
(IEP Grenoble,UJF, UPMF)

PARTENAIRES

LIG-CNRS ; SMTC ;
Service Déplacement Ville de
Paris

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Développement durable,
Ville post-carbone,
Mobilité urbaine, Marche à pied,
Perception

.....

Cette thèse s'intéresse à la marche dans les milieux urbains et périurbains de nos villes et métropoles souvent tournées autour de la seule logique de l'automobile.

La marche en ce qu'elle représente le mode de déplacement le moins coûteux et le plus écologique, est une piste possible tant en matière de mobilités durables que de santé publique.

Quels sont les déterminants de la marche en ville ? Quels sont les freins à la marche ? Quels sont les conditions et critères des espaces publics permettant de garantir une pratique quotidienne et un plaisir de la marche ?

Nous proposons de nous intéresser à la marche afin d'appréhender les espaces publics de la métropole grenobloise et plus particulièrement à leur qualité, leur ergonomie, leur confort et leur « marchabilité ».

Nous proposons de travailler tant sur les aspects physiques (aménités de l'environnement physique), que sur les perceptions et les représentations sensibles des espaces publics (sociales et cognitives).

.....

Un train d'avance ? Le tramway, le train-tram et le transport urbain par câble : des interfaces entre innovations techniques et stratégies territoriales à travers les expériences de Grenoble et Saint-Etienne

DOCTORANT

Léo Tomasi

DIRECTRICE DE THÈSE

Léa Chion-Ballini
(pour Anne Coste / ENSAG)

LABORATOIRE

Architecture, Environnement
et Cultures Constructives -
AE & CC (ENSAG)

PARTENAIRE

Pomagałski (PACTE UMR 5194)

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Mobilité urbaine, Tramway,
Train-tram, Transport par câble,
Métropole

La mobilité fait la ville affirme-t-on ça et là avec force ! La mobilité quotidienne des individus redessine les métropoles contemporaines, transforme les centres urbains, ses rues, ses boulevards, ses entrées de villes. La mobilité est la quintessence de notre modernité ; une voie pour l'avenir.

Cette thèse traite de ces enjeux, en adoptant pourtant un angle d'approche plus spécifique. Plutôt que de considérer la mobilité comme un ensemble, nous nous pencherons ici sur les caractéristiques de certains de ces objets et de leurs impacts sur les stratégies territoriales :

- le tramway, qui serpentait les villes françaises depuis 1938 avant de disparaître quasiment totalement pour signer son retour triomphal depuis le milieu des années 1970 ;
- le train-tram, véhicule de transport qui peut rouler, et ainsi connecter, les réseaux de tramway (urbain) et ferroviaire (périurbain), supplantant ainsi les ruptures de charge ;
- le transport urbain par câble, système de transport dont la principale caractéristique est de franchir simplement et à moindre coût les obstacles (pentes, cours d'eau,...).

Les expériences réussies de New York (États-Unis), Medellín (Colombie) ou encore Barcelone (Espagne) interrogent la pertinence de l'implantation de cette technologie au sein de nos villes. Le cadre géographique que nous privilégierons sera centré sur les métropoles de Grenoble, terrain fertile pour les expérimentations en matière de transport avec notamment le projet Poma 2000 et de Saint-Étienne, rare ville à avoir conservé son tramway au cours de son histoire. Cette recherche propose donc de revisiter les solutions expérimentées autour du tramway et du tram-train dès le XIX^e siècle dans les territoires industriels de nos terrains d'étude; de réévaluer les projets de transport collectif innovants des années 1970, le monorail ou l'aérotrain entre autre - premier transport urbain par câble - afin de réaliser une mise en perspective historique et une analyse critique des expériences (et projets) parallèles des agglomérations grenobloise et stéphanoise. Cette partie cherchera à mettre en évidence la relation entre innovation technique en matière de transport et fabrique de la ville.

Une deuxième partie, plus prospective, interrogera les projets de transport par câble, actuellement à l'étude sur différents sites. Il s'agira d'évaluer l'impact sur les projets territoriaux à l'échelle des métropoles, notamment pour le cas grenoblois. Pour mener à bien ce projet scientifique une articulation autour de plusieurs disciplines : architecture, urbanisme, géographie, histoire et sciences de l'ingénieur, semble nécessaire.

Fiche 9

L'espace lyonnais représenté à l'usage des voyageurs aux époques moderne et contemporaine, histoire et construction de l'image d'un territoire, 17-20^e siècles

DOCTORANT

Damian Petermann

DIRECTEUR DE THÈSE

Bernard Gauthiez

LABORATOIRE

Environnement Ville Société -
EVS - UMR 5600 (UJM Lyon 3,
ULL Lyon 2, ENS LYON,
UJM SE, INSA Lyon, CNRS)

PARTENAIRE

Musée Gadagne Lyon

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Lyon, Images, XVII^e siècle,
XX^e siècle, Guide touristique,
Représentations

La thèse porte sur la construction de l'image de la ville de Lyon d'après les images et guides à destination des voyageurs.

Ces sources iconographiques et littéraires sont étudiées selon une approche géographique, considérant leur caractère spatial.

La prise en compte de ces documents sur une longue durée (XVII^e-XX^e siècles) vise à mieux comprendre les motifs d'élaboration et de diffusion de ces représentations urbaines.

L'étude se concentre sur les guides touristiques français et étrangers publiés entre les années 1840 et 1980. Ces guides constituent un ensemble cohérent, répondant à une même logique éditoriale. En repérant avec précision les moments d'évolution dans cette approche, il s'agit de questionner un aspect de ce qui fait la personnalité d'une ville au travers de l'image d'abord spatiale, puis mentale, que les représentations véhiculées contribuent à construire.

Nouvelles proximités récréatives en Rhône-Alpes : Créativité et habitabilité

.....

DOCTORANT

Romain Berard

DIRECTEUR DE THÈSE

Philippe Bourdeau

LABORATOIRE

Politiques publiques,
Action politique, Territoires -
PACTE UMR 5194
(IEP Grenoble, UJF, UPMF)

PARTENAIRE

IRSTEA MITRA

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Pratiques récréatives, Créativité,
Modalités d'expérimentation,
Habitabilité, Aménité

.....

Dans un contexte d'évolutions culturelles et de crises économique, sociale et environnementale, la présente thèse vise à interroger le phénomène émergent de relocalisation des pratiques touristiques et récréatives à proximité du domicile.

Il s'agit de s'intéresser à des comportements, cultures et idéologies géographiques dont le réinvestissement des espaces proches oscille entre un choix volontariste (refus de mobilité lointaine en lien avec des valeurs écologiques) et un choix par dépit (nécessité en regard des coûts financiers de la mobilité touristique classique).

L'objectif est de mieux comprendre ces pratiques afin d'en saisir les enjeux en termes de créativité –nouvelles modalités d'expérimentation, d'habitabilité-aménités environnementales- et de développement –économie résidentielle- dans une perspective d'après-tourisme.

Deux configurations (péri)urbaines rhône-alpines et une étrangère sont pressenties comme terrains d'exploration.

.....

Fiche 11

« Le processus de métropolisation “au concret”, les transformations de la politique des transports dans deux territoires en recomposition : Lyon et Marseille »

DOCTORANTE

Maïmouna Ndong-Etroit

DIRECTEURS DE THÈSE

Philippe Zittoun
Alain Faure

LABORATOIRE

Laboratoire d'Economie
des Transports - LET - UMR
5593 (Lyon 2, ENTPE, CNRS)

PARTENAIRE

PACTE UMR 5194

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Métropolisation, Politique des transports, Mobilité urbaine, Politique publique, Gouvernance territoriale

Le processus de métropolisation est confronté depuis de nombreuses années à la rigidité et à l'emboîtement du paysage politico-institutionnel que les lois de décentralisation de 2010 et de 2013 essayent de résoudre. Ces changements conduisent à la fois à des tensions et des conflits mais aussi à des recompositions dans certains secteurs de l'action publique.

De ce point de vue, le secteur des transports, premier secteur où ces mutations se concrétisent, se présente en quelque sorte comme un « avant-poste » du processus de métropolisation, de sa dynamique comme de ses blocages.

L'objectif de cette thèse est d'étudier les processus de mutation à l'œuvre de la politique des transports dans la métropole Lyonnaise et Marseillaise pour mieux saisir la façon dont le phénomène de métropolisation impacte « au concret » les politiques publiques. Un intérêt tout particulier est porté sur les « luttes définitionnelles » et sur la façon dont s'élaborent, s'affrontent et s'institutionnalisent de nouveaux discours de politiques publiques et sur leur rôle dans la construction d'une nouvelle gouvernance territoriale.

Comment les acteurs tentent-ils de définir, légitimer et donner du sens à la construction métropolitaine en mobilisant la question du transport voire celle de la mobilité ?

Comment ces acteurs hétérogènes arrivent-ils à politiser et à créer du consensus autour d'une action publique dans une situation conflictuelle ?

Cette thèse tentera de répondre à ces questions en se basant sur une enquête empirique dans les deux territoires.

Mobilités, reconversion, adaptation : trajectoires comparées de territoires désindustrialisés (Bas Oisans, Maurienne, Haute Durance)

.....

DOCTORANTE

Cécile Combal

DIRECTEURS DE THÈSE

Anne-Marie Granet-Abisset

Pierre Judet

LABORATOIRE

Laboratoire de Recherche
Historique Rhône-Alpes - LARHRA
- UMR 5190 (ULL Lyon 2, ENS
LYON, UJM Lyon 3, UPMF, CNRS)

PARTENAIRE

PACTE UMR 5194

DURÉE DE LA THÈSE

2013-2016

MOTS CLÉS

Mobilité, Territoires,
Désindustrialisation, Pechiney,
Vallée alpine, Production
d'aluminium, Reconversion

.....

La thèse vise à analyser de manière croisée les questions d'enclavement de territoires vus comme tels à l'aune des phénomènes de désindustrialisations mais aussi de potentialités de reconversion.

Pour cette étude, trois territoires ont été sélectionnés en cohérence les uns avec les autres :

- la basse Romanche,
- la basse Maurienne,
- la portion de la haute vallée de la Durance située autour de L'Argentièr-la-Bessée.

Chaque site a connu une phase d'industrialisation liée à l'exploitation des ressources hydroélectriques par les industries électrochimiques et électrométallurgiques dès la fin du XIXe.

Ils ont tous connu l'implantation d'usines de production d'aluminium ayant appartenu au groupe Pechiney. Chacun a été transformé par l'entreprise Pechiney et le travail de l'aluminium qui, en s'installant sur des territoires montagnards, les a homogénéisés de par son activité et sa culture d'entreprise.

Leur second point commun est d'être tous des verrous ou des portes d'entrée de vallées alpines. Plus ou moins éloignés des centres économiques d'importance située en plaine, ils sont pourtant tous trois des lieux de passage.

Ces trois territoires sont pourtant très différents par les formes « d'enclavements » qu'ils connaissent, quant à leur stade de désindustrialisation, et par leur choix de reconversion. La disparition de l'activité industrielle ne se pose donc pas simplement en termes économiques mais elle concerne toute l'organisation sociale locale jusque dans sa dimension culturelle.

.....



**ARC 7
INNOVATIONS,
MOBILITÉS, TERRITOIRES
ET DYNAMIQUES URBAINES**

**Livret des thèses
2012 - 2013**

Publication : automne 2014

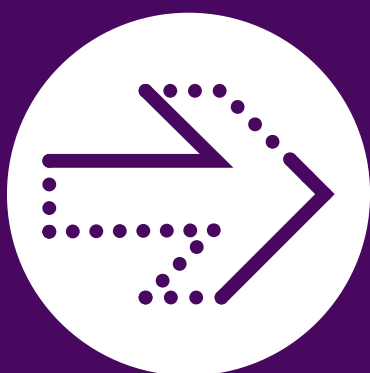
Graphisme : Graphéine.com

Mise en page : Marina Glavanovic

Email : arc7@diffusion.rhonealpes.fr

*Crédits photographiques : © iStock/
Christian Müller, JackF, Ross Kummer,
tarras79, Izabela Habur, izabell,
frankreporter, HerminUtomo*

.....



NOUS CONTACTER

ARC 7 - INNOVATIONS, MOBILITÉS, TERRITOIRES ET DYNAMIQUES URBAINES

PACTE-Territoires - cité des territoires - 14 bis, avenue Marie Reynoard - 38100 Grenoble

Email : arc7@diffusion.rhonealpes.fr

www.arc7-territoires-mobilites.rhonealpes.fr