

Évaluation de la recherche

RAPPORT D'ÉVALUATION DE L'UNITÉ  
AME - aménagement, mobilités et  
environnement

SOUS TUTELLE DES ÉTABLISSEMENTS ET  
ORGANISMES :

Université Gustave Eiffel - UGE

---

**CAMPAGNE D'ÉVALUATION 2024-2025**  
VAGUE E

Rapport publié le 27/03/2025



Au nom du comité d'experts :

Élodie Castex, présidente du comité

Pour le Hcéres :

Stéphane Le Bouler, président par intérim

En application des articles R. 114-15 et R. 114-10 du code de la recherche, les rapports d'évaluation établis par les comités d'experts sont signés par les présidents de ces comités et contresignés par le président du Hcéres.

Pour faciliter la lecture du document, les noms employés dans ce rapport pour désigner des fonctions, des métiers ou des responsabilités (expert, chercheur, enseignant-chercheur, professeur, maître de conférences, ingénieur, technicien, directeur, doctorant, etc.) le sont au sens générique et ont une valeur neutre.

Ce rapport est le résultat de l'évaluation du comité d'experts dont la composition est précisée ci-dessous. Les appréciations qu'il contient sont l'expression de la délibération indépendante et collégiale de ce comité. Les données chiffrées de ce rapport sont les données certifiées exactes extraites des fichiers déposés par la tutelle au nom de l'unité.

## MEMBRES DU COMITÉ D'EXPERTS

**Présidente :**

Mme Élodie Castex, université de Lille

**Experts :**

Mme Isabelle Coll, université Paris-Est Créteil

M. Arnaud Hamon, école Centrale de Nantes (personnel d'appui à la recherche)

M. Pascal Pochet, école nationale des travaux publics de l'État - ENTPE (représentant de la Comeval)

## REPRÉSENTANT DU HCÉRES

M. Arnaud Banos

## REPRÉSENTANTS DES ÉTABLISSEMENTS ET ORGANISMES TUTELLES DE L'UNITÉ DE RECHERCHE

Mme Sylvie Jaglin, université Gustave Eiffel

M. Serge Piperno, université Gustave Eiffel

## CARACTÉRISATION DE L'UNITÉ

- Nom : Aménagement, Mobilités et Environnement
- Acronyme : AME
- Label et numéro : /
- Nombre d'équipes : 5 équipes
- Composition de l'équipe de direction : M. François Combes / Mme Valérie Gyselinck / Mme Valérie Renaudin

## PANELS SCIENTIFIQUES DE L'UNITÉ

SHS Sciences humaines et sociales

ST Sciences et Technologies

SHS7 Espace et relations hommes/milieux

ST5 Sciences pour l'ingénieur

SHS1 Marchés et organisations

ST6 Sciences et technologies de l'information et de la communication - STIC

SHS4 L'esprit humain et sa complexité

## THÉMATIQUES DE L'UNITÉ

Les recherches menées au sein du département AME sont structurées en quatre axes : 1/ évaluation et acceptabilité des solutions et politiques publiques de mobilité ; 2/comportements de mobilité et stratégies d'acteurs, 3/ impacts environnementaux de la mobilité, et 4/ systèmes de transport et d'aides à la mobilité. Sont étudiées la mobilité des personnes et la mobilité des marchandises.

AME possède cinq équipes :

- Dest (Dynamiques Économiques et Sociales des Transports) ;
- Modis (Mobilité Durable, Individu, Société) ;
- Splott (Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports et Travail) ;
- Ease (Environnement, Aménagement, Sécurité et Éco-conception) ;
- Geoloc (Géolocalisation).

L'axe de recherche sur les comportements de mobilité et les stratégies d'acteurs est porté par les équipes Dest, Modis et Splott.

L'axe de recherche sur les impacts environnementaux de la mobilité est principalement développé à Dest et Ease.

L'axe de recherche sur les systèmes de transport et d'aide à la mobilité est porté par Ease, Geoloc et Splott.

Enfin les cinq équipes sont positionnées sur l'axe de recherche portant sur l'évaluation et l'acceptabilité des solutions et politiques publiques de mobilité.

## HISTORIQUE ET LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE DE L'UNITÉ

Créé en 2013, le département Aménagement, Mobilités et Environnement (AME) est l'un des cinq départements créés à la suite de la création de l'ex-Ifsttar (fusion de l'Inrets et du LCPC), organisme intégré dans l'UGE au moment de sa création en janvier 2020. Composé de huit équipes au 1<sup>er</sup> janvier 2018, il a fortement évolué dans sa composition, notamment au cours de la période évaluée, avec notamment l'autonomisation des « UMR » comme composantes de recherche de plein droit, ce qui a entraîné leur sortie du périmètre du département AME : LVMT en 2019, Umrae et Lapea (ex-LPC) en janvier 2024.

Dans le même temps, l'équipe Modis a été mise en place à partir d'une équipe en émergence créée en 2021 à partir de la scission d'une autre équipe, l'ex-LTE.

Le département AME est composé de cinq équipes (Dest, Ease, Geoloc, Modis et Splott) au 31/12/2023. Le document d'autoévaluation du département AME porte sur le périmètre de ces cinq équipes.

Le département compte, en effectifs permanents, quinze directeurs ou directrices de recherche, 21 chargés ou chargées de recherche et 26 personnels d'appui à la recherche. Au total, 25 doctorants sont mentionnés au 31/12/2023 (tableau ci-dessous), tandis que 36 thèses ont été soutenues de 2018 à 2023 au sein des cinq équipes. Par ailleurs, quatre post-doctorants sont mentionnés au 31/12/2023.

Du fait des localisations propres à chaque équipe, le département est pluri-localisé : Marne-la-Vallée (Dest, Splott), Bron (Modis, et également une antenne de Splott et une partie de Ease), Nantes (Ease et Geoloc, et également une antenne de Splott) et enfin Lille (Splott).

La co-direction du département est assurée depuis début 2022 par François Combes, Valérie Gyselincq et Valérie Renaudin, après un intérim assuré par Dominique Mignot (2020-2021) à la suite de la période de direction assurée jusque-là par Corinne Blanquart. Depuis 2022, la direction est localisée sur trois sites, Nantes, Versailles et Marne-la-Vallée.

## ENVIRONNEMENT DE RECHERCHE DE L'UNITÉ

Le département AME est impliqué dans différentes structures de coordination et d'animation de la recherche. Au sein du ministère de la Transition écologique, le département est en lien régulier avec les organismes du réseau scientifique et technique du Ministère. À ces participations à des groupes techniques et des expertises régulières, s'ajoutent des participations à des enseignements dans différentes formations (UGE, école centrale de Nantes, ENPC, Cnam, université Paris-Saclay, université Panthéon Sorbonne, Mines Télécom, université Lyon 2, etc.) ou la participation à des enseignements innovants (au nombre de cinq). Dans le cadre des structures collaboratives mises en place par le CNRS, Dest a animé le GIS Démocratie et participation, tandis que Splott a participé à une fédération de recherche (IRSTV).

Plus largement, au sein de l'écosystème de recherche national, le département AME contribue activement aux programmes de recherche financés par le PIA avec notamment la participation à deux PEPR (Sams – Systèmes Alimentaires, Microbiomes et Santé, piloté par l'Inrae) et Mobidec (Mobilités décarbonées, piloté par l'UGE et l'Ipfen). Il participe aux travaux du Labex Futurs Urbains et à ses groupes transversaux.

L'unité est également bien insérée aux plans régional et local. En particulier, Geoloc est partie prenante d'un pôle de compétitivité (ID4Mobility) et par ailleurs l'équipe Modis participe à un cluster régional impulsé par la Métropole de Lyon (Acoucité).

L'unité est également active dans l'éco-système de recherche européen et à l'international, comme en témoigne sa participation à plusieurs projets européens H2020, sa présence active dans plusieurs groupes de travail OCDE et ECTRI (European Conference of Transport Institutes). Le département AME a établi des relations de partenariat suivies avec le DLR Institute allemand, et plusieurs de ses membres participent à plusieurs comités du Transportation Research Board (TRB) états-unien.

## EFFECTIFS DE L'UNITÉ : en personnes physiques au 31/12/2023

Catégories de personnel	Effectifs
Professeurs et assimilés	0
Maîtres de conférences et assimilés	0
Directeurs de recherche et assimilés	15
Chargés de recherche et assimilés	21
Personnels d'appui à la recherche	26
<b>Sous-total personnels permanents en activité</b>	<b>62</b>
Enseignants-chercheurs et chercheurs non permanents et assimilés	4
Personnels d'appui non permanents	4
Post-doctorants	4
Doctorants	25
<b>Sous-total personnels non permanents en activité</b>	<b>37</b>
<b>Total personnels</b>	<b>99</b>

## RÉPARTITION DES PERMANENTS DE L'UNITÉ PAR EMPLOYEUR : en personnes physiques au 31/12/2023. Les employeurs non tutelles sont regroupés sous l'intitulé « autres ».

Nom de l'employeur	EC	C	PAR
UGE	0	36	26
<b>Total personnels</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>26</b>

### AVIS GLOBAL

AME affiche une cohérence certaine autour des recherches en transport et mobilité, qui se révèlent riches et variées, portant sur des sujets très techniques et pointus aussi bien que sur des sujets de société plus larges susceptibles d'alimenter les grands débats nationaux et internationaux en matière de société. Le rayonnement des équipes, des plateformes et des travaux du département est avéré à travers les nombreux partenariats industriels et institutionnels, ainsi que des participations aux comités scientifiques des organisations internationales et des publications internationales.

Les synergies entre les domaines de sciences humaines et sociales et des sciences pour l'ingénieur sont effectives et se concrétisent autour de dispositifs de soutien internes au département (BQR), ainsi que des travaux interdisciplinaires plus larges conduits autour de projets communs associant deux ou trois laboratoires à l'instar du projet « Charge as you drive » ou de collaborations bi-équipes.

La qualité de la recherche conduite et produite, valorisée par de nombreuses publications dans des supports diversifiés allant des revues professionnelles aux revues internationales, témoigne de l'expertise, de la maîtrise et de la reconnaissance des équipes d'AME aux échelles locale, nationale et internationale. Cette production se répartit entre différents supports, dont les deux plus importants numériquement sont les communications dans des conférences (491) et les articles (347, dont 310 à comité de lecture). Le bilan d'ensemble présenté atteste une production conséquente des équipes du département AME. Avec un ratio moyen de 1,3 papier/an par chercheur, le niveau de production scientifique est tout à fait satisfaisant et conforme aux attentes d'un département de recherche comme AME.

Les productions ne se limitent pas aux seules publications, et se traduisent également en brevets, création de startup, de productions de normes et de standards nationaux et internationaux. À noter également que les indicateurs en matière de recherche doctorale (nombre de thèse, diversité des financements et allocations obtenues, partenariats autour de Cifre) démontrent d'une forte implication des membres d'AME dans ce domaine. Le maintien des équipements, plateformes de recherche, apparaît comme un enjeu pour le futur contrat.

Les efforts d'animation scientifique interne au département sont soulignés par les membres du comité. Ces derniers se concrétisent autour des doctorales, des dispositifs financiers (BQR), et des séminaires inter-laboratoires. AME a su initier une réflexion et se doter d'outils internes pour maintenir une cohésion du département tout en respectant les spécificités de chaque laboratoire.

Le travail engagé sur la gouvernance est considérable, toutefois il mériterait d'être consolidé à l'avenir par des conseils élus permettant une représentativité de corps et de statuts, tout en impliquant des doctorants et des extérieurs, dont les mandats s'en trouveraient être valorisables dans les carrières. En effet, la gouvernance actuelle et l'usage du mot « conseil » qui semble à géométrie variable, selon les contextes et les échelles, ne sont pas toujours très lisibles et gagneraient à être clarifiés.

Si le futur projet démontre une continuité d'objectifs et de moyens, il ne comporte pas de défis transformants ou de projets structurants à l'échelle du département. Une réflexion pourra être engagée en ce sens dans le futur.

La multiplicité des sites, y compris au sein même des équipes, ne semble pas présenter de difficultés pour les membres des équipes qui arrivent à travailler ensemble à distance et se réunissent régulièrement en présentiel ou par des moyens de visioconférences. Elle donne néanmoins l'impression d'une constellation d'équipes dispersées dont la cohérence géographique est difficilement perceptible de l'extérieur. Elle conduit également à quelques situations de travailleurs isolés de leur laboratoire, que la structuration du département au niveau macro permet toutefois de compenser. Ces situations individuelles sont à replacer dans un contexte historique aussi riche que complexe mais, à terme, le département gagnerait à conduire une réflexion en ce sens.

# ÉVALUATION DÉTAILLÉE DE L'UNITÉ

## A - PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU PRÉCÉDENT RAPPORT

Le précédent rapport recommandait de poursuivre l'effort en matière de publications. Ces recommandations ont été prises en compte. En effet, le bilan sur la période 2018-23 montre une activité soutenue de publications, assez équilibrée entre les cinq équipes.

Concernant les recommandations visant à développer les actions de recherche inter-axes, le département s'est doté de dispositifs d'animation (séminaires résidentiels) et favorise voire sollicite la collaboration inter-laboratoires. Toutes les ambitions exprimées dans les recommandations ne sont pas encore effectives mais la contribution des laboratoires à plusieurs axes favorise les porosités inter-axes. On peut citer notamment les travaux de Splott sur le transport de marchandises qui combinent des modélisations des stratégies & comportements économiques pour apprécier l'intérêt de différentes politiques publiques et leurs implications environnementales. En outre, le département maintient une animation scientifique dans des appels d'offres dédiés pris sur la dotation de l'unité. Ces efforts sont à poursuivre notamment pour intégrer explicitement les sciences de l'environnement dans l'axe sur les systèmes de transport / mobilité.

En ce qui concerne les recommandations formulées sur l'investissement dans les formations doctorales, les cinq équipes contribuent activement à la formation doctorale de par le nombre de contrats de recherches doctorales et de conventions Cifre négociées durant le contrat. Ce sont ainsi 36 thèses qui sont recensées comme achevées, dont 32 soutenues sur la période, quatre thèses ayant donné lieu à abandon. AME est positionné sur le périmètre de six écoles doctorales ce qui démontre la diversité et la richesse des travaux doctoraux conduits (deux sur Lyon : Mega et Epic, deux sur Paris : OMI, VTT et deux sur Nantes : SIS et Mastic).

À noter également que deux HDR ont été soutenues sur la période 2018-23, venant renforcer le potentiel d'encadrement de Modis (en 2023), et de Splott (en 2020).

Des recommandations concernaient également la stabilisation organisationnelle et la mise en adéquation des moyens pour la recherche. On soulignera ici le choix de recruter en 2023 une chargée d'animation scientifique pour l'animation de la recherche, y compris au niveau des doctorants, mais aussi pour l'accompagnement au dépôt de projets. Le département réalise un accompagnement des personnels face aux évolutions de l'institution dans des séminaires participatifs. Une volonté d'implication des personnels dans les décisions structurantes (budget, recrutements) via les fréquentes réunions de direction de laboratoire et les conseils de département bisannuels est également à souligner.

Certaines recommandations concernaient le suivi des doctorants : ce point pourrait être encore consolidé, notamment par des outils d'enquêtes internes ou des campagnes de suivi.

Enfin, des recommandations visaient à redonner plus d'ambition au projet scientifique au regard de l'enjeu de la mobilité. On peut souligner que le département est déjà impliqué fortement dans les grands projets structurants autour de la mobilité (ID4Mobility, Labex Futurs Urbains), et que ce positionnement s'est renforcé sur la période d'évaluation avec une forte implication et un positionnement stratégique dans les PEPR Sams et Mobidec (portés par UGE principalement), ce dernier couvrant différents thèmes de l'unité.

## B - DOMAINES D'ÉVALUATION

### DOMAINE 1 : PROFIL, RESSOURCES ET ORGANISATION DE L'UNITÉ

#### Appréciation sur les objectifs scientifiques de l'unité

Le collectif AME s'engage pour formuler des enjeux larges de recherche autour de la mobilité et de la transition écologique. L'unité s'appuie sur des contributions spécifiques à chaque équipe : actions normatives, infrastructures et systèmes de transport, impacts environnementaux, leviers d'une mobilité durable et inclusive, appui aux politiques publiques, innovations technologiques. La stratégie scientifique de l'unité vise à permettre le portage de projets inter-équipes pour favoriser la synergie des actions, l'appréhension de questions complexes et l'innovation.

### Appréciation sur les ressources de l'unité

Le rapport entre personnels d'appui à la recherche et chercheurs permanents de l'unité semble cohérent avec les besoins. On note cependant de grandes différences de ressources en ingénieurs selon les équipes. Cette situation, qui est due à des besoins différents en maintien de plateformes expérimentales, ne doit pas pour autant empêcher l'ensemble des équipes de pouvoir bénéficier du support nécessaire. L'unité dispose également de nombreuses plateformes d'expérimentations. Une attention devra être portée à la pérennité financière, au regard des coûts d'entretien de ces plateformes, notamment en ce qui concerne la Piste de Référence et d'Expérimentation Routière.

### Appréciation sur le fonctionnement de l'unité

L'unité dispose d'une gouvernance claire et bien établie autour d'un conseil de département et de conseils de laboratoire où sont abordées les politiques scientifiques et de recrutement. La fréquence des réunions est bi-annuelle pour le conseil de département et à géométrie variable pour les conseils de laboratoire. La composition des conseils et leurs formats diffèrent d'une équipe à l'autre. Ceci s'explique dans certains cas par la taille des équipes, mais également par des pratiques différenciées entre les équipes, ressemblant plus à des assemblées des personnels (AP) ou des réunions de membres. Ces pratiques confèrent une certaine souplesse de fonctionnement mais ne facilitent pas la lisibilité de l'ensemble.

## *1 / L'unité s'est assigné des objectifs scientifiques pertinents.*

### Points forts et possibilités liées au contexte

La stratégie de recherche d'AME est cohérente avec son organisation interne et les orientations de ses équipes. Le positionnement sur les grands débats de la mobilité, avec l'accent mis sur la dimension environnementale, est défini en lien avec les acteurs concernés. Il est mis en application avec une combinaison d'approches (quantitatives, et qualitatives) et — ce qui constitue une spécificité du département — en mobilisant à la fois les SHS et les SPI, et en développant l'interdisciplinarité entre ces deux grands blocs disciplinaires. Le positionnement sur de nouvelles technologies en lien avec les transports est à souligner :

- par les recherches sur les interactions pneu-chaussée (Ease) : innovation matériaux, impacts environnementaux ;
- par l'analyse d'innovations technologiques (navettes autonomes) ou organisationnelles (autoroute électrique), développée par Ease et Splott ;
- avec un rôle d'animation et de développement de l'innovation sur les technologies de géolocalisation : startup Nav4you, travaux de normalisation (Geoloc).

L'implication dans l'évaluation des politiques publiques est un autre élément de la recherche développée dans l'unité, notamment à travers l'activité de Dest, de Modis et de Splott : rôle des transformations sociétales et des nouvelles technologies dans les changements de mobilité des personnes, et des marchandises (avec les travaux de Splott sur les chaînes logistiques), leviers d'action sur les comportements, les prises de décisions et « l'acceptabilité » des politiques et solutions de mobilité. Enfin, l'investissement fort dans des plateformes et des expérimentations, et la production de données (pistes, bancs et véhicules instrumentés, démonstrateurs, enquêtes, etc.) contribuent à son positionnement comme acteur académique important sur le champ des mobilités.

Les travaux de l'unité sont en phase avec les préoccupations du MTE et de l'UGE sur les questions liées à la sobriété et plus largement aux transitions urbaines et des territoires.

### Points faibles et risques liés au contexte

Le risque peut être celui de trop fortes sollicitations, eu égard aux ressources des équipes sur des éléments de contexte sociétal, de partenariat et d'expertise périphériques à la recherche, qui peuvent contribuer à la dispersion des activités et entraîner des difficultés pour atteindre les objectifs scientifiques de l'unité. Par ailleurs, dans un contexte de restructuration, les risques liés à une instabilité des ressources humaines (personnels de recherche et personnels d'appui à la recherche des équipes de taille limitée - Geoloc et Modis notamment) sur le développement de la recherche sont réels. Un point de vigilance est à avoir sur les équipes en cours d'évolution et de restructuration.

## *2/ L'unité dispose de ressources adaptées à son profil d'activités et à son environnement de recherche et les mobilise.*

### Points forts et possibilités liées au contexte

AME gère de nombreux contrats de subvention de recherche avec les acteurs publics nationaux — directions des infrastructures de transport, de l'aviation civile, de la sécurité routière, Cerema — et avec les collectivités locales.

AME a également développé des partenariats industriels multiples, structurants sur de nombreux volants de l'activité de recherche : infrastructures de transport, logistique, organismes de normalisation, nouvelles technologies liées à la mobilité.

Le département fait enfin preuve d'un ancrage volontariste dans de grandes actions nationales et éditoriales : PEPR Mobidec et Sams, PIA I-Street, Labex Futurs Urbains, I-Site Future, pôle de compétitivité ID4Mobility, GIS Démocratie et Participation créé par Dest.

### Points faibles et risques liés au contexte

Une part substantielle du financement de la recherche est assurée par les partenaires économiques : même si ces derniers apparaissent comme très diversifiés, un point de vigilance est à avoir sur l'indépendance de la recherche menée à AME.

On peut également s'interroger sur la capacité d'un collectif de recherche à éviter la dispersion et à maintenir dans le temps une cohérence et un cap pour les actions de recherche, lorsqu'elles sont autant financées par des bailleurs privés, dans le cadre de sollicitations par des bailleurs publics, ou sous la forme de contrats d'expertise. Ce point est identifié par Modis notamment comme un risque perçu mais maîtrisé.

De plus, si la diversité des partenariats de recherche et leur inscription dans la durée démontrent l'insertion des équipes dans des réseaux de recherche larges et étendus, les équipes qui composent AME sont relativement peu souvent dans la position de porteur d'appel à projets de type ANR, H2020 ou Horizon Europe.

## *3/ Les pratiques de l'unité sont conformes aux règles et aux directives définies par ses tutelles en matière de gestion des ressources humaines, de sécurité, d'environnement, de protocoles éthiques et de protection des données ainsi que du patrimoine scientifique.*

### Points forts et possibilités liées au contexte

AME conduit des réflexions sur la façon de concevoir les données ainsi que sur le RGPD (Geoloc, Dest), la protection des données individuelles et l'anonymisation des enquêtes (Modis) ainsi que sur le consentement des participants aux entretiens semi-directifs. Les équipes appliquent le principe du Fair (Findable, Accessible, Interoperable, Reusable).

Les pratiques sont conformes aux règles et directives des tutelles, les membres du département suivent les recommandations en la matière et s'engagent à participer à la science ouverte. Ils sont également sensibilisés aux problématiques du plagiat et des revues prédatrices. Une démarche qualité a été mise en place, incluant une procédure de relecture — avec traçabilité — des livrables scientifiques.

### Points faibles et risques liés au contexte

Le comité n'identifie pas de point faible à ce niveau.

## DOMAINE 2 : ATTRACTIVITÉ

### Appréciation sur l'attractivité de l'unité

L'attractivité de l'unité est liée à la reconnaissance d'une expertise en recherche théorique et appliquée sur les nombreux volets de la mobilité auprès des acteurs publics et privés. Cette expertise s'exprime par des contributions multiples et pluridisciplinaires à l'évolution des outils et des connaissances (innovations technologiques, appui aux politiques publiques, production de données, expérimentations, publications) et par sa forte présence dans l'animation scientifique du thème (responsabilités éditoriales, conférences, évènements scientifiques). À souligner, la prise de responsabilité dans de grands projets, plateformes, accueil de chercheurs invités. Le département s'est doté d'une politique volontariste d'accompagnement des personnels.

- 1/ L'unité est attractive par son rayonnement scientifique et s'insère dans l'espace européen de la recherche.*
- 2/ L'unité est attractive par la qualité de sa politique d'accompagnement des personnels.*
- 3/ L'unité est attractive par la reconnaissance de ses succès à des appels à projets compétitifs.*
- 4/ L'unité est attractive par la qualité de ses équipements et de ses compétences techniques.*

Points forts et possibilités liées au contexte pour les quatre références ci-dessus

Le rayonnement scientifique d'AME découle d'un ensemble d'actions fortes des équipes, qui les rend visibles et leur confère un statut d'experts sur certains thèmes de recherche. Au-delà de la recherche, il y a les positions éditoriales fortes de Geoloc (création d'une revue) ou encore de Dest (associate editor de la revue ETRR), la production de données uniques par le pilotage et la gestion d'enquêtes statistiques nationales régulières (enquêtes chargeurs et opérateurs de transport pilotées par Splott, Panel Parc-Auto gérées par Dest) ou l'organisation de nombreux événements internationaux par Ease (EPFV, JTR, ACT), Dest (RFTM), Modis (Séminaires et symposium) et Geoloc (IPIN). La victoire de Geoloc au challenge ANR/DGA (IA pour les systèmes de positionnement) est un autre point saillant. Splott, Ease et Geoloc développent une politique d'accueil de chercheurs étrangers et associés pour rayonner au-delà du laboratoire.

L'unité est attractive par la qualité de sa politique d'accompagnement des personnels. L'unité met en place des procédures d'accueil et de tutorat des nouveaux arrivants afin de favoriser leur intégration. Des formations sont proposées et planifiées en fonction du type de support de poste. Une attention particulière est portée à l'accueil des nouveaux doctorants.

Sur l'ensemble du contrat, AME connaît une baisse d'effectif (de 65 à 57 agents permanents) liée à des évolutions de périmètres (départ des UMR Umrae et Lapea).

Des difficultés à recruter des personnels contractuels ou doctorants dans les secteurs fortement concurrentiels sont soulevées par les personnels (en sciences pour l'ingénieur notamment) où le département dispose de peu de marge de manœuvre pour offrir des conditions similaires à celle du privé.

L'activité contractuelle très fournie (125 contrats sur la période) et le très bon taux de succès des projets soumis, outre qu'il reflète un volume d'activités très conséquent du département AME, attestent la reconnaissance par la communauté aux plans local, national et international des recherches menées par les équipes. En particulier, le nombre important de projets européens réalisés (20), en tant que porteur (10) ou participant (10) et autres projets impliquant des collaborations internationales, est à souligner comme un élément positif du bilan.

Enfin, par ses équipes en science pour l'ingénieur (SPI), Ease et Geoloc en particulier, le département assure une importante fonction d'acquisition, de gestion et/ou de développement d'équipements, plateformes, et démonstrateurs : numériseur de signaux radio, véhicule instrumenté Vert, plateformes Uliss et Persy de

géolocalisation des personnes dans l'espace public et à l'intérieur des bâtiments, et enfin équipement Ciclops, en cours de montage, visant à cartographier l'espace urbain (équipements gérés par Geoloc), ainsi que cinq plateformes (de mesure de frottement véhicules / chaussée, de mesure d'émissions de polluants particuliers d'échappement / hors échappements, trois véhicules instrumentés, et enfin une piste de référence et d'expérimentation routière concernant les revêtements routiers), gérées par Ease. Un dernier équipement d'intérêt collectif de l'UGE est géré par Modis : le Laboratoire de Simulation et d'Évaluation de l'Environnement, qui permet une mise en contexte des utilisateurs dans des environnements numériques. De même, la gestion de grandes enquêtes régulières par Dest et Splott est également à noter comme participation à l'effort collectif de recherche développé au département AME et à l'UGE.

### Points faibles et risques liés au contexte pour les quatre références ci-dessus

Un enjeu apparaît autour de la préservation de la renommée acquise dans un contexte de restructuration (notamment en rapport aux évolutions démographiques qui touchent Dest, contributeur actif aux projets de recherche, dont il est important de préserver les acquis en termes de reconnaissance nationale et internationale (méthodologie de réalisation d'enquêtes de mobilité et analyses de la mobilité, maintien de bases de données régulières).

## DOMAINE 3 : PRODUCTION SCIENTIFIQUE

### Appréciation sur la production scientifique de l'unité

La production scientifique du département AME apparaît diversifiée dans ses supports et satisfaisante qualitativement comme quantitativement, avec notamment une bonne visibilité dans les conférences nationales et internationales, et dans les revues à comité de lecture de référence dans le champ. Cette production apparaît comme équilibrée entre équipes, une fois pris en considération le nombre de chercheurs permanents et de personnels d'appui des différentes équipes. Si l'on peut déplorer que manquent des éléments pour évaluer la dynamique des productions d'AME par rapport au quadriennal précédent, le bilan des productions sur la période évaluée atteste la reconnaissance académique des travaux scientifiques menés dans les équipes constitutives de l'unité.

- 1/ La production scientifique de l'unité satisfait à des critères de qualité.*
- 2/ La production scientifique de l'unité est proportionnée à son potentiel de recherche et correctement répartie entre ses personnels.*
- 3/ La production scientifique de l'unité respecte les principes de l'intégrité scientifique, de l'éthique et de la science ouverte. Elle est conforme aux directives applicables dans ce domaine.*

### Points forts et possibilités liées au contexte pour les trois références ci-dessus

Sur la période 2018-2023, le bilan scientifique du département AME s'appuie sur une production scientifique importante en quantité et diversifiée en termes de supports et de produits de recherche. Cette production se répartit entre différents supports, dont les deux plus importants numériquement sont les communications dans des conférences (491) et les articles (347, dont 310 à comité de lecture). Le bilan d'ensemble présenté atteste une production conséquente des équipes du département AME.

Parmi les 491 communications dans des conférences, 74 ont été données à l'invitation des organisateurs (dont 27 à audience internationale et 38 à audience nationale).

Parmi les 417 communications régulières (hors invitation, et posters) à conférence, près des deux tiers ont une audience internationale (193, pour 111 à audience nationale, et audience non précisée pour 113). 206 ont été données dans une langue étrangère (205 en anglais), et 283 en français. En plus de ces communications, sont également mentionnées seize présentations par affiche dans une conférence.

Lorsqu'on la met en rapport avec le nombre important de communications, la catégorie des « Proceedings. Recueil des communications » apparaît relativement modeste en volume (23, dont 19 en anglais), même si, à ce chiffre peuvent être ajoutées de l'ordre de dix publications classées comme des articles.

Parmi les 347 articles, 310 sont classés à comité de lecture (dont 70 % environ en anglais et 30 % en français), dont des articles marquants dans de très bonnes revues : Accident Analysis & Prevention, Atmospheric Environment, BMC Public Health, Environment and Planning B, Journal of Transport Geography, Ecological Economics, Transportation Research A, D et F.

Le nombre total d'articles dans des revues à comité de lecture, s'il apparaît légèrement surestimé (du fait de quelques publications dans des proceedings et de quelques revues classées de façon erronée en ACL, articles dans des revues à comité de lecture) témoigne néanmoins d'une production importante, dans des revues internationales bien établies dans les champs respectifs des équipes du département AME.

Les chapitres d'ouvrage, au nombre de 75 (dont 46 publiés dans des ouvrages en français, et 26 dans des ouvrages en anglais), les notices dans des dictionnaires (22), les directions d'ouvrages ou ouvrages (24) et les n° spéciaux de revues (10) avec des références majoritairement en français, complètent une production quantitativement importante et dans des supports de qualité. Enfin, les articles dans des revues professionnelles et grand public, que l'on peut estimer à une quarantaine, sont également à noter, même si on pourrait s'attendre à une présence encore un peu plus fournie, compte tenu du positionnement de l'unité sur des thématiques à forts enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

Les éléments présentés ne permettent pas d'établir un bilan par grande catégorie de discipline, ni les articles issus de démarche pluridisciplinaire associant SPI et SHS. Toutefois, les contributions aux deux domaines sont effectives et ne laissent pas apparaître de déséquilibres forts au niveau des publications.

#### Points faibles et risques liés au contexte pour les trois références ci-dessus

Des productions associant des auteurs de plusieurs équipes du département sont présentes dans l'ensemble. Toutefois, dans une perspective de développement des collaborations entre équipes et de développement méthodologiques et interdisciplinaires, elles mériteraient d'être encouragées à l'avenir.

La disparition en tant que telle du laboratoire Dest, contributeur au bilan des productions sur 2018-23, est également un élément à considérer pour la période à venir. L'intégration des chercheurs de l'ex-Dest à Modis, début 2024, représente un enjeu important pour l'équipe Modis, mais également plus largement pour le département AME.

## DOMAINE 4 : INSCRIPTION DES ACTIVITÉS DE RECHERCHE DANS LA SOCIÉTÉ

### Appréciation sur l'inscription des activités de recherche de l'unité dans la société

L'unité inscrit une grande part de sa recherche dans les enjeux et les besoins d'action de sa tutelle MTE, de directions nationales (transport, aviation civile), du ministère de l'Intérieur (sécurité routière), de collectivités, think tank, associations et comités institutionnels, par leur charge de service public ou par des subventions de recherche. L'unité possède des partenariats industriels nombreux et structurants sur différentes thématiques (infrastructures et équipements de transport, organisation de la mobilité) sous la forme de contrats d'expertise, de projets de R&D et de conventions Cifre.

- 1/ L'unité se distingue par la qualité et la quantité de ses interactions avec le monde non académique.*
- 2/ L'unité développe des produits à destination du monde culturel, économique et social.*
- 3/ L'unité partage ses connaissances avec le grand public et intervient dans des débats de société.*

## Points forts et possibilités liées au contexte pour les trois références ci-dessus

L'unité se caractérise par la forte activité contractuelle de ses équipes (125 contrats sur la période). Le nombre de références élevé dans la catégorie rapports (186) témoigne également de l'importance des financements extérieurs dans le développement de la recherche de l'unité. Parmi ces contrats, les collaborations avec des partenaires industriels sont également un trait du département, notamment pour ses équipes Ease et Splott. Ces interactions ont pris la forme de travail sur l'édition de nouvelles normes et le développement d'applications de géolocalisation en lien avec la mobilité (Geoloc).

L'appui aux collectivités, et aux politiques publiques nationales, est également un point saillant de l'activité du département, avec comme exemple notable l'élaboration de normes et de guides méthodologiques.

## Points faibles et risques liés au contexte pour les trois références ci-dessus

Les activités de diffusion à destination de la société et du grand public sont assez diversifiées, mais avec une place un peu moins importante que celle des partenariats et développements vers l'industrie, ou de l'appui aux politiques publiques. Compte tenu des forts enjeux de société que recouvrent les questions ayant trait à la mobilité, ces activités de vulgarisation mériteraient d'être appuyées.

## ANALYSE DE LA TRAJECTOIRE DE L'UNITÉ

Le comité tient à saluer tous les efforts accomplis par l'unité depuis le dernier contrat dans un contexte très évolutif et générant de multiples incertitudes. Malgré les difficultés liées aux évolutions institutionnelles et de périmètres (sortie des UMR), AME a su se fixer un cap et maintenir une cohérence scientifique et interne au département.

La trajectoire de l'unité se construit désormais autour des quatre équipes : Ease, Geoloc, Modis et Splott, Modis ayant la particularité d'intégrer l'ancien Dest dans le prochain contrat.

Les trajectoires sont cohérentes et s'inscrivent dans la continuité des précédents travaux tout en conservant l'originalité des approches qui caractérisent chacune des équipes. Elles proposent une poursuite de tendance permettant ainsi d'affirmer l'identité de chacune d'elles. Au regard des difficultés préalablement évoquées, ce point est à souligner positivement car il va permettre aux équipes de capitaliser sur leurs savoir-faire, de renforcer la visibilité de leurs travaux et de leurs équipements, et de contribuer ainsi à la reconnaissance nationale et internationale d'AME.

À ce stade, la trajectoire future ne présente pas de projet d'envergure permettant d'insuffler un nouveau souffle, à travers notamment de nouveaux projets structurants et transversaux, que ce soit en matière d'équipements ou de thématiques de recherche. Ce point est compréhensible à la lumière du contexte d'instabilité auquel AME a été confronté. Toutefois, à l'avenir, le département gagnerait en cohérence à développer une stratégie collective plus ambitieuse.

## RECOMMANDATIONS À L'UNITÉ

### *Recommandations concernant le domaine 1 : Profil, ressources et organisation de l'unité*

Le comité encourage le département à poursuivre les efforts engagés en matière de gouvernance, ainsi que sur l'articulation entre les différents niveaux. Le fonctionnement des conseils aux différentes échelles (département et équipes) pourrait gagner en cohérence et en lisibilité en intégrant une composition par corps, domaine et laboratoires. Une intégration de représentants doctorants permettrait également de favoriser leur inclusion dans les conseils tout en favorisant leurs carrières futures à l'aide de mandats élus valorisables dans les CV scientifiques.

De plus, une réflexion sur une politique ou des outils de suivi des doctorants et de post-doctorants accueillis permettrait à AME de valoriser le devenir et les poursuites de carrière des chercheurs issus du département. Celle-ci pourrait être menée de manière conjointe avec les écoles doctorales concernées.

### *Recommandations concernant le domaine 2 : Attractivité*

Le département AME démontre une forte attractivité notamment au regard des nombreux partenariats engagés au niveau national comme international. À cette fin, le comité encourage le département AME à :

- maintenir le niveau d'accueil de chercheurs invités ;
- continuer à soutenir les plateformes qui contribuent à la visibilité d'AME ;
- soutenir la recherche doctorale comme il le fait déjà ;
- poursuivre les implications dans les programmes nationaux (ANR, PIA, etc.) notamment avec un rôle de portage lors des réponses aux appels à projets nationaux et internationaux.

Le comité encourage ainsi les équipes du département AME à dépasser la logique partenariale et de coordination des financements dédiés ou pré-fléchés, pour se diriger vers un portage plus important d'appels à projets nationaux de type ANR, PIA, Horizon Europe.

### *Recommandations concernant le domaine 3 : Production scientifique*

Le comité recommande à l'unité de maintenir son niveau de production qui est déjà soutenu et diversifié, ainsi que de continuer à valoriser les travaux des doctorants dans le cadre de la politique de publication d'AME.

### *Recommandations concernant le domaine 4 : Inscription des activités de recherche dans la société*

Le comité salue la très bonne insertion des laboratoires dans le monde socio-économique et incite le département AME à poursuivre les efforts engagés en matière de valorisation sur des supports diversifiés (média, ateliers citoyens, dissémination auprès de public d'étudiants ou de scolaires) afin de tendre progressivement vers des pratiques communes de valorisation de la recherche auprès de la société civile et du grand public. L'animation au sein du département pourra permettre d'échanger sur les pratiques de dissémination et de s'inspirer des enseignements pour proposer des actions collectives et reproductibles sur différentes recherches.

# ÉVALUATION PAR ÉQUIPE

**Équipe 1 :** Environnement, Aménagement, Sécurité et Éco-conception (Ease)

Nom du responsable : M. Minh-Tan Do

## THÉMATIQUES DE L'ÉQUIPE

Le laboratoire Ease travaille sur les interfaces entre les véhicules et la route, ainsi qu'avec la chaussée. Les travaux de l'équipe portent sur l'analyse des interactions entre l'infrastructure routière et son environnement, les effets potentiels sur l'homme et la biodiversité, la sécurité et les risques liés aux revêtements et leurs propriétés.

Les mesures et les méthodes développées par Ease portent sur les revêtements, les émissions de polluants liées notamment aux frottements, aux émissions de particules dont celles hors échappement.

Les recherches conduites touchent notamment à la tribologie et la biogéochimie, et contribuent à l'évaluation de l'impact environnemental de la mobilité ainsi que des systèmes de transport et d'aides à la mobilité à travers l'analyse de la dynamique des polluants.

Ease dispose de cinq plateformes et gère ces dernières. L'équipe réalise une grande part de son activité de recherche en partenariat avec des industriels et des gestionnaires d'infrastructure. L'équipe de Ease est notamment très impliquée dans les travaux normatifs à l'échelle nationale et européenne.

L'équipe conduit également des recherches exploratoires pour tester de nouvelles idées/matériels/investissements à réaliser pour suivre les évolutions et les innovations des mobilités estimées à 10 % du temps des permanents de l'équipe. L'évaluation de nouveaux revêtements pour les chaussées ou l'introduction d'énergies autres que thermiques sur les véhicules fait également partie des travaux de l'équipe. Ease est impliqué dans les axes scientifiques 1, 3 et 4 d'AME.

## PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU PRÉCÉDENT RAPPORT

Sans objet : le précédent rapport d'évaluation n'incluait pas d'évaluation au niveau des différentes équipes du département AME.

## EFFECTIFS DE L'ÉQUIPE : en personnes physiques au 31/12/2023

Catégories de personnel	Effectifs
Professeurs et assimilés	0
Maîtres de conférences et assimilés	0
Directeurs de recherche et assimilés	4
Chargés de recherche et assimilés	4
Personnels d'appui à la recherche	10
<b>Sous-total personnels permanents en activité</b>	<b>18</b>
Enseignants-chercheurs et chercheurs non permanents et assimilés	0
Personnels d'appui non permanents	2
Post-doctorants	1
Doctorants	8
<b>Sous-total personnels non permanents en activité</b>	<b>11</b>
<b>Total personnels</b>	<b>29</b>

## ÉVALUATION

### Appréciation générale sur l'équipe

Le laboratoire Ease dispose de plateformes de pointe et fait référence sur de nombreux sujets liés aux tests de véhicules et aux interactions véhicules/chaussées et matériaux utilisés pour les revêtements. Son implication dans les normes atteste également son expertise et de la reconnaissance dont bénéficie l'équipe au niveau national. Ease dispose d'une solide équipe de chercheurs et PAR, inscrite dans la durée. Elle réalise des actions de dissémination envers un large public : acteurs du secteur par les revues professionnelles ; scolaires (accueil de collégiens en troisième et d'étudiants en CPGE) ; formation à la recherche (certificat universitaire avec Eiffage, par exemple).

### Points forts et possibilités liées au contexte

Ease dispose de plateformes de recherches et de démonstrateurs reconnus dans les milieux professionnels et industriels comme l'attestent les partenariats et les collaborations réalisées avec des constructeurs (Goodyear, Michelin, Alstom) ou des gestionnaires comme Vinci, le service technique de l'aviation civile, Eiffage (avec qui Ease porte un Certificat Universitaire). Ces nombreuses collaborations constituent également des opportunités pour négocier des contrats doctoraux sur dispositif Cifre et des post-doctorats (sept sur la période).

En plus de la dotation, des projets portés par les membres de l'équipe, le laboratoire dispose de ressources propres liées aux prestations proposées de location ou de travaux de mesure réalisés pour des tiers.

L'attractivité des équipements de pointe également permis l'accueil de cinq chercheurs internationaux sur la période : deux séjours d'un professeur américain du Georgia institute of technology ; une professeure italienne (université de Rome) ; un professeur néerlandais (univ. Twente) et un professeur québécois de Chicoutimie (UQAC).

### Points faibles et risques liés au contexte

L'implication internationale, bien que présente (deux projets européens, accueil de l'European pavement friction workshop) pourrait être plus soutenue au regard des équipements de pointe dont dispose l'équipe.

Le fonctionnement des plateformes nécessite beaucoup de personnels d'appui et constitue une fragilité en cas de départs, par exemple. En effet, le non remplacement de trois personnels d'appui à la recherche a déjà conduit l'équipe à revoir ses priorités et faire des arbitrages dans ses réponses aux appels à projets. Ce point est susceptible, à terme, de nuire au développement des activités de Ease. De plus, le coût d'entretien des plateformes expérimentales à la charge du laboratoire nécessite la réalisation de prestations qui peuvent s'avérer chronophages pour les personnels d'appui à la recherche, limitant de fait leurs capacités d'appui aux projets de recherche de l'unité.

### Analyse de la trajectoire de l'équipe

L'équipe se projette plutôt sur une continuité et une poursuite des activités existantes. Le projet ne semble pas développer de nouvelles directions, de même que l'équipe ne semble pas se projeter sur de nouveaux équipements.

## RECOMMANDATIONS À L'ÉQUIPE

Ease dispose d'un solide réseau de partenaires industriels donnant lieu à de nombreux contrats de recherche et de conventions Cifre. Le comité encourage le maintien de ces partenariats stratégiques tant pour la recherche que pour le soutien des activités économiques en lien direct avec les secteurs de l'industrie du transport. Toutefois, ces partenariats sont de nature à construire des consortia stratégiques dans le cadre de réponses aux appels à projets nationaux et internationaux. Le comité recommande aux membres de l'équipe de se saisir de ces opportunités, ainsi que de son réseau de chercheurs invités pour aller vers du montage de projets où Ease serait porteur.

**Équipe 2 :** Géolocalisation (Geoloc)

Nom des responsables : Mme Valérie Renaudin / M. Miguel Ortiz

## THÉMATIQUES DE L'ÉQUIPE

Les travaux de Geoloc portent sur la géolocalisation appliquée à la mobilité des personnes ou des systèmes de transport terrestres (véhicules, systèmes de détection de véhicules). À l'aide d'algorithmes et d'équipements innovants adaptés aux problématiques de la mobilité des personnes et des véhicules, les recherches visent à améliorer la précision de la localisation des individus ou des objets lors de leurs déplacements, la performance des systèmes de géolocalisation et la conception d'approches fiables en intelligence artificielle basée sur du traitement du signal.

Les approches développées croisent l'informatique, le traitement du signal, l'analyse d'image, la géomatique et l'intelligence artificielle.

Geoloc collabore avec d'autres équipes d'AME comme Ease ou encore avec le LaPEA au sein d'UGE, mais également avec des équipes à Nantes comme l'UMR AAU, et à l'international (université de València et l'université de Calgary au Canada). Geoloc est impliqué dans les axes scientifiques 1 et 4 d'AME.

## PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU PRÉCÉDENT RAPPORT

Sans objet : le précédent rapport d'évaluation n'incluait pas d'évaluation au niveau des différentes équipes du département AME.

## EFFECTIFS DE L'ÉQUIPE : en personnes physiques au 31/12/2023

Catégories de personnel	Effectifs
Professeurs et assimilés	0
Maîtres de conférences et assimilés	0
Directeurs de recherche et assimilés	1
Chargés de recherche et assimilés	2
Personnels d'appui à la recherche	5
<b>Sous-total personnels permanents en activité</b>	<b>8</b>
Enseignants-chercheurs et chercheurs non permanents et assimilés	0
Personnels d'appui non permanents	0
Post-doctorants	1
Doctorants	4
<b>Sous-total personnels non permanents en activité</b>	<b>5</b>
<b>Total personnels</b>	<b>13</b>

## ÉVALUATION

### Appréciation générale sur l'équipe

Geoloc est une équipe de petite taille mais bien structurée en termes de gouvernance et très dynamique au regard de ses effectifs. En effet, ce dynamisme est perceptible à travers des projets portés (ANR Malin, Immob, projets européens), des logiques de créations de système de géolocalisation (Persy et Ulyss), de revue (journal IEEE), de création de startup (nav4you), de brevets (deux sur le contrat 2018-2023) déposés, ainsi que par des chercheurs invités (quatre sur la période). Avec 23 ACL, 5 ASCL ET 31ACTI, les activités de publication sont également régulières et soutenues (1,9 ACL et 2,6 ACTI en moyenne par chercheur). À noter également l'organisation de la conférence internationale Indoor positioning Indoor Navigation (INPI) en 2018 à Nantes réunissant plus de 300 chercheurs.

### Points forts et possibilités liées au contexte

Un des points forts de Geoloc tient à sa capacité à valoriser les productions scientifiques et les travaux issus de la recherche : que ce soit par la création d'algorithmes, des activités de transfert technologique (création d'une startup valorisant des recherches issues d'un challenge), d'animation de la communauté scientifique notamment par l'intermédiaire d'une revue internationale (création d'un journal édité par IEEE l'Indoor and seamless positioning and navigation journal), l'ensemble de ces actions participe largement à la diffusion des recherches développées dans le champ de la navigation.

On peut également souligner la participation à des activités de normalisation à l'échelle internationale en lien avec le Bureau de normalisation de l'aéronautique et de l'espace (BNAE), le Centre européen de normalisation (CEN) et l'organisation internationale des standards (ISO).

De plus, l'équipe a su se doter d'un plan de gestion des données et applique les principes du Fair, avec une politique très claire vis-à-vis des sciences ouvertes.

À noter également des actions vers les étudiants de 2<sup>ème</sup> cycle (option smartLoc avec l'école Centrale de Nantes) et le grand public (ateliers de restitution, podcast, vidéos). Avec cinq thèses soutenues sur sept accueillies sur la période, et une publication active des doctorants, l'équipe contribue à la formation doctorale.

L'équipe porte également des projets d'investissement scientifiques à l'aide de technologies de vision par caméras (projet Ciclops : camera and inertial sensor based localization with positioning satellites) pour suivre les évolutions de son domaine.

### Points faibles et risques liés au contexte

Le nombre de personnes susceptibles de diriger les thèses est relativement faible au regard des effectifs de l'équipe. Le faible nombre de permanents chercheurs de l'équipe (un directeur de recherche et deux chargés de recherche) constitue une vulnérabilité pour Geoloc et fait porter le poids sur un nombre restreint de personnes et d'encadrants potentiels pour les thèses. De même, la gestion des équipements repose sur un seul ingénieur permanent et un seul technicien.

Ceci ne semble nullement affecter le dynamisme actuel de l'équipe, comme précédemment mentionné, néanmoins, le faible nombre de permanents (du côté des chercheurs, comme des personnels d'appui à la recherche) constitue une fragilité potentielle, notamment en cas de départ ou d'arrêt de travail d'un membre de l'équipe.

### Analyse de la trajectoire de l'équipe

L'équipe suit une trajectoire cohérente et fait preuve d'un certain dynamisme, visible à travers de nombreuses collaborations et des projets engagés sur la période, ainsi que par les actions variées de dissémination des résultats issus de la recherche, que ce soit vers la communauté scientifique (publications, création d'un journal international), le grand public (ateliers, podcasts, vidéos, etc.) ou encore le monde économique avec la création de la startup Nav4you.

Le positionnement de l'équipe sur la compréhension du handicap et des problématiques autour des usagers vulnérables démontre la capacité de Geoloc à s'emparer des problématiques sociétales actuelles qui dépassent la seule circulation des objets et des personnes à l'intérieur des véhicules.

Les projets visant à intégrer de nouvelles technologies (capteurs, objets connectés par les projets Ciclops et Scity) ou encore l'intelligence artificielle attestent le souci de suivre les évolutions technologiques et sociétales (au travers de la question de l'IA verte notamment).

## RECOMMANDATIONS À L'ÉQUIPE

Le comité invite Geoloc à :

- maintenir son investissement en matière de publications et de recherche doctorale ;
- poursuivre les efforts engagés en matière de transfert technologique et d'actions de dissémination ;
- renforcer l'équipe par de nouveaux recrutements de permanents afin de consolider le potentiel de chercheurs de l'équipe et d'encadrement de recherches doctorales.

**Équipe 3 :** Mobilité Durable, Individu, Société (Modis)

Nom des responsables : Mme Marie-Axelle Granie / M. Frédéric Martinez

## THÉMATIQUES DE L'ÉQUIPE

L'équipe Modis développe ses recherches sur l'analyse des interactions entre besoins collectifs de mobilité durable et comportements individuels de mobilité, avec comme fondement disciplinaire la psychologie sociale. Deux grands objectifs structurent les travaux. Le premier est celui d'une meilleure compréhension des comportements de mobilité — comportements à risque, freins aux changements de comportements (axe 2 thématique du département AME). Le second objectif est de concevoir des solutions visant au changement de comportements de mobilité, choix du mode de transport en particulier, dans une perspective de mobilité plus durable, sûre et inclusive, et d'analyser les effets de ces solutions et de ces politiques sur les comportements (axe 1).

## PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU PRÉCÉDENT RAPPORT

Sans objet : le précédent rapport d'évaluation n'incluait pas d'évaluation au niveau des différentes équipes du département AME.

## EFFECTIFS DE L'ÉQUIPE : en personnes physiques au 31/12/2023

Catégories de personnel	Effectifs
Professeurs et assimilés	0
Maîtres de conférences et assimilés	0
Directeurs de recherche et assimilés	1
Chargés de recherche et assimilés	3
Personnels d'appui à la recherche	3
<b>Sous-total personnels permanents en activité</b>	<b>7</b>
Enseignants-chercheurs et chercheurs non permanents et assimilés	0
Personnels d'appui non permanents	2
Post-doctorants	2
Doctorants	5
<b>Sous-total personnels non permanents en activité</b>	<b>9</b>
<b>Total personnels</b>	<b>16</b>

## ÉVALUATION

### Appréciation générale sur l'équipe

Issue d'une équipe en émergence, Modis est une équipe de création récente (projet d'équipe datant de 2021) et initialement de taille réduite mais qui s'est renforcée sur la période. Son projet de recherche est bien structuré autour de la compréhension des comportements de mobilité et des effets de « solutions » ou des politiques de mobilité sur ces comportements, avec des approches psycho-sociologiques. L'équipe obtient régulièrement des financements de recherche nationaux et réalise des expertises et des contrats de partenariat avec des industriels. Ses productions de recherche sont en croissance sur la fin de la période évaluée.

## Points forts et possibilités liées au contexte

Équipe de création récente, Modis connaît une évolution favorable, avec le recrutement de nouveaux membres, ce qui lui permet d'envisager un élargissement progressif de ses thématiques. Cette dynamique devrait se voir confortée par l'arrivée de membres de l'ex-Dest, dès lors que leur intégration pourra être effective. L'équipe paraît comme bien intégrée à l'UGE et dans la communauté des chercheurs, et est reconnue au plan national, avec des financements réguliers, publics (Ademe, Direction de la Sécurité Routière) et privés (partenariats industriels).

L'équipe Modis connaît également une dynamique favorable de ses publications, en termes quantitatifs et avec une ouverture internationale des publications dans des revues de qualité (Accident Analysis & Prevention, BMC Public Health, Transportation Research Part F : Psychology). L'entrée d'une des membres de l'équipe au comité éditorial de la revue Transportation Research Part F : Psychology, ainsi qu'à celui d'un ouvrage de référence sur la marche à pied, sont également des signes très positifs quant à la reconnaissance des travaux de l'équipe.

L'équipe est également présente dans les activités de diffusion des résultats de recherche dans la société.

Enfin, la mise au point et le développement d'un laboratoire de simulation des comportements selon des contextes très différents représente également un atout au service des projets de recherche de l'équipe. Le recrutement récent d'un IR en remplacement d'un départ à la retraite permet d'en assurer le développement dans les années qui viennent.

## Points faibles et risques liés au contexte

Du fait de sa création récente et de sa taille encore modeste fin 2023, l'enjeu actuel pour Modis est de poursuivre son développement, avec plusieurs points d'attention :

- maîtriser son activité contractuelle à ses moyens humains, tout en développant son ouverture internationale, encore limitée ;
- consolider dans la mesure du possible ses ressources en personnels et poursuivre son encadrement de doctorants. Il est à noter, comme facteur limitant, le fait que l'UGE ne dispose pas d'école doctorale en Psychologie sociale, ce qui oblige les doctorants à s'inscrire dans d'autres établissements et peut compliquer leur parcours doctoral ;
- intégrer l'essentiel des membres de l'ex-Dest qui ont choisi de rejoindre l'équipe, en créant les conditions favorables à des synergies de recherches, dans un contexte nouveau de bi-localisation de l'équipe, où la distance géographique est un frein potentiel au développement de collaborations et d'activités partagées.

## Analyse de la trajectoire de l'équipe

L'élargissement du champ des comportements analysés, au-delà des comportements de mobilité, aux comportements vis-à-vis des enjeux du développement durable devrait ouvrir sur de nouvelles pistes d'études, et devrait pouvoir s'appuyer sur la mise au point par Modis du Laboratoire de Simulation et d'Étude de l'Environnement, qui permet la mise en situation et l'étude de l'influence de l'environnement sur les comportements. De même, la prise en compte, dans la trajectoire de recherche, des facteurs de positionnement, d'inégalité et d'exclusion sociale, paraît cohérente avec les thématiques développées dans la période évaluée.

L'inclusion de nouveaux membres (issus de l'ex-Dest) dans Modis à partir de 2024 offre de nouvelles opportunités de recherche. L'intégration des nouveaux membres dans l'équipe et leur pleine contribution au projet scientifique nécessitera toutefois de construire des collaborations pluridisciplinaires en SHS au sein de l'équipe.

## RECOMMANDATIONS À L'ÉQUIPE

Les recherches conduites par Modis sont essentielles à la compréhension des comportements de mobilité. Elle contribue à une meilleure connaissance des mécanismes fins qui guident les choix en matière de mobilité ou les usages observés. Le comité encourage donc Modis :

- à maintenir ses travaux de recherche dans le champ de la psychologie ;
- à nouer des partenariats afin d'intégrer cette dimension dans les projets de recherche ;
- à nourrir la recherche doctorale sur des sujets innovants.

Enfin, le comité encourage plus particulièrement Modis à veiller à ce que la nouvelle structuration de l'équipe intègre dans son projet des collègues et des problématiques ou des travaux recherches initialement proposés dans Dest. En effet, le projet présenté dans le DAE ne mentionne pas directement les implications potentielles des membres de Dest. Un point de vigilance sera donc à avoir dans leur intégration effective ainsi que dans leur participation aux questionnements de recherche et à la façon de mobiliser ou co-construire des matériaux

de recherche (valorisation des enquêtes existantes, co-construction de nouvelles méthodes de recherche/d'exploitation de données, etc.).

**Équipe 4 :** Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports et Travail (Splott)

Nom de la responsable : Mme Pétronille Reme-Harnay

## THÉMATIQUES DE L'ÉQUIPE

L'équipe Splott développe des recherches sur les thématiques du transport de marchandises et de la logistique, analysées à travers ses flux, ses acteurs et son rapport au territoire. Elle est impliquée dans les axes scientifiques 1, 2 et 4 du département AME.

Le projet scientifique de Splott s'organise autour de cinq enjeux : économiques, institutionnels environnementaux, territoriaux et sociaux. Les recherches conduites s'intéressent tant aux comportements des agents économiques (à l'aide d'analyses micro et macro-économiques, ainsi que d'analyses désagrégées à l'aide de systèmes multi-agents notamment) qu'aux rapports de pouvoirs entre les acteurs institutionnels et ceux de la filière, notamment, à travers la question des emplois qui se renouvelle sous l'influence du e-commerce.

Du point de vue méthodologique, l'équipe de Splott mobilise tant la modélisation classique et désagrégée (SMA) que des analyses de sociologie économique. Les recherches portent sur l'infrastructure, le système d'acteurs, la gouvernance territoriale de la logistique urbaine et s'élargissent aux problématiques actuelles que sont l'autonomie alimentaire des territoires, les circuits courts, l'économie circulaire, ou encore le développement du e-commerce et ses conséquences sur l'emploi (précarité et recours aux sous-traitants par les plateformes). Les conditions de travail, la structure de l'emploi ou encore l'évolution de la filière de la logistique pour intégrer les objectifs environnementaux (intégration de nouveaux types de véhicules par des dispositifs de taxe ou d'aides selon les cas, développement de la cyclologistique, chartes et labels, etc.) sont au cœur des préoccupations de Splott.

## PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU PRÉCÉDENT RAPPORT

Sans objet : le précédent rapport d'évaluation n'incluait pas d'évaluation au niveau des différentes équipes du département AME.

## EFFECTIFS DE L'ÉQUIPE : en personnes physiques au 31/12/2023

Catégories de personnel	Effectifs
Professeurs et assimilés	0
Maîtres de conférences et assimilés	0
Directeurs de recherche et assimilés	5
Chargés de recherche et assimilés	9
Personnels d'appui à la recherche	2
<b>Sous-total personnels permanents en activité</b>	<b>16</b>
Enseignants-chercheurs et chercheurs non permanents et assimilés	1
Personnels d'appui non permanents	0
Post-doctorants	0
Doctorants	5
<b>Sous-total personnels non permanents en activité</b>	<b>6</b>
<b>Total personnels</b>	<b>22</b>

## ÉVALUATION

### Appréciation générale sur l'équipe

Splott présente une cohérence thématique autour d'un objet clair et original que sont le transport de marchandises et la logistique urbaine. Les recherches récentes montrent que l'équipe a su conserver ce qui fait son identité tout en adaptant son projet aux évolutions sociétales (développement du e-commerce, ubérisation, autonomie alimentaire, circuits-courts) et environnementales (transformation du parc de véhicules, co-transport, etc.). L'équipe affiche une très bonne dynamique, que ce soit en matière de publication (83 ACL, 7 ACLN, 20 chapitres et trois ouvrages), de recrutement (arrivée de quatre chercheurs sur la période), de portage et d'implications dans des projets de recherche à l'échelle nationale et internationale. Il en va de même au niveau de l'encadrement de la recherche doctorale (conventions Cifre, contrats doctoraux Hauts-de-France et ENS). À cela s'ajoute une activité d'expertise dans un domaine très porteur et sur lequel relativement peu de laboratoires français sont positionnés. Le projet d'autoroute électrique « Charge as you drive » qui réunit des chercheurs de Splott et de Ease démontre des collaborations existantes au sein d'AME.

### Points forts et possibilités liées au contexte

Splott affiche un bon niveau de productions scientifiques et une forte implication dans la recherche de contrats (La Poste, Vinci, etc.), ainsi que dans des PEPR (Sams, Mobidec). Le laboratoire est attractif et accueille des chercheurs étrangers ou associés.

La dynamique de recherche doctorale est soutenue avec des financements variés composés d'allocations de thèse obtenues auprès de plusieurs organismes institutionnels (région), académiques (ENS) ou par la mobilisation de dispositifs Cifre auprès de différentes entreprises (Alstom, Renault, cabinet de conseil CCE).

L'équipe dispose également d'une source de donnée originale et fiable autour de l'enquête chargeurs. Elle se positionne sur des thématiques originales et d'actualité susceptibles de contribuer aux débats de société contemporains (ubérisation, précarisation, alimentation de proximité, enjeux en matière de décarbonation des mobilités, logistique urbaine de proximité, etc.).

### Points faibles et risques liés au contexte

Le DAE ne permet pas d'identifier un réel point faible ou point de vigilance en l'état. L'équipe dispose des ressources suffisantes pour mobiliser une large palette d'approches méthodologiques et suivre les évolutions inhérentes aux objets de recherche étudiés tout en adaptant ses questionnements. Les risques initiaux liés à la mise en place d'UGE semblent avoir été surmontés, de ce fait, les enjeux à ce stade sont plus de continuer dans cette dynamique, et de poursuivre les travaux engagés tout en maintenant son niveau actuel de publication et de valorisation.

### Analyse de la trajectoire de l'équipe

Depuis 2004, l'équipe suit une trajectoire cohérente en s'appuyant sur les piliers thématiques historiques du laboratoire tout en s'ouvrant aux nouvelles problématiques de recherches en lien avec la demande sociale et celles des acteurs socio-économiques. En élargissant ses enjeux de quatre à cinq entre 2018 et 2023, l'équipe affiche clairement sa volonté de suivre les transformations à l'œuvre et fait preuve d'une certaine agilité pour suivre l'actualité de son domaine de recherche.

## RECOMMANDATIONS À L'ÉQUIPE

L'intérêt pour la thématique du transport de marchandises et de la logistique sera, selon toute vraisemblance, amené à croître à l'avenir au regard des transitions à l'œuvre de l'appareil productif (mutation de l'industrie), de l'évolution des pratiques de consommations, ou d'une meilleure prise en compte de la logistique urbaine et de proximité. Dans un tel contexte, il ne fait nul doute que les recherches conduites par Splott seront de nature à éclairer les politiques publiques sur les restructurations des filières et de l'emploi qui s'opèrent déjà, ou encore pour accompagner les politiques locales des territoires qui investissent de plus en plus ces questions.

Le comité l'équipe à poursuivre les travaux engagés, ses efforts en matière de publication qui attestent déjà un très haut niveau, et à valoriser ces derniers dans le cadre d'ouvrages permettant de disséminer plus largement

les travaux auprès d'un public de praticiens et de professionnels afin de sensibiliser aux problématiques actuelles dépassant largement le cadre du seul transport de marchandises ou de la logistique.

**Équipe 5 :** Dynamiques Économiques et Sociales des Transports (Dest)

Nom des responsables : M. Francis Papon / M. Laurent Hivert

## THÉMATIQUES DE L'ÉQUIPE

L'équipe est engagée sur les enjeux du développement durable et de la transition énergétique dans les transports. Elle est impliquée dans les axes scientifiques 1, 2 et 3 d'AME. Les travaux visent à comprendre les dynamiques de la mobilité et à les accompagner vers plus de durabilité. Ils incluent la production de connaissances sur les comportements de mobilités et leurs externalités et intègrent l'évaluation des politiques publiques. Dest conduit ainsi des analyses et des modélisations sur les évolutions de la mobilité et de ses déterminants sociaux, spatiaux, organisationnels et également de ses impacts environnementaux. Les données peuvent être diverses et constituent également un sujet d'intérêt que ce soit dans leur conception, la méthodologie de collecte ou leur analyse : enquêtes statistiques nationales, données massives, voire enquêtes qualitatives.

## PRISE EN COMPTE DES RECOMMANDATIONS DU PRÉCÉDENT RAPPORT

Sans objet : le précédent rapport d'évaluation n'incluait pas d'évaluation au niveau des différentes équipes du département AME.

## EFFECTIFS DE L'ÉQUIPE : en personnes physiques au 31/12/2023

Catégories de personnel	Effectifs
Professeurs et assimilés	0
Maîtres de conférences et assimilés	0
Directeurs de recherche et assimilés	2
Chargés de recherche et assimilés	3
Personnels d'appui à la recherche	2
<b>Sous-total personnels permanents en activité</b>	<b>7</b>
Enseignants-chercheurs et chercheurs non permanents et assimilés	3
Personnels d'appui non permanents	0
Post-doctorants	0
Doctorants	3
<b>Sous-total personnels non permanents en activité</b>	<b>6</b>
<b>Total personnels</b>	<b>13</b>

## ÉVALUATION

### Appréciation générale sur l'équipe

Malgré un contexte difficile, l'équipe Dest a réalisé un travail remarquable sur la période concernée, marquée par des publications en grand nombre et des apports majeurs sur la compréhension des mécanismes inhérents à la mobilité (effet barbecue). Ces derniers ont permis d'alimenter un débat national sur les impacts à grande échelle des choix individuels. L'expertise des membres de Dest sur les enquêtes de mobilité est également à souligner. Les départs à la retraite ou vers d'autres unités, n'ont pas pu être remplacés. L'équipe n'a pas donc pu être reconduite en l'état dans le prochain contrat. Il n'en demeure pas moins que le travail accompli mérite d'être salué. Gageons que l'intégration des ex-membres de Dest dans Modis permettra de renouveler les thématiques et les approches scientifiques sur les déterminants de la mobilité, ouvrant la voie à une compréhension encore plus fine des mécanismes inhérents à tout comportement individuel, mesuré à travers la focale agrégée que constitue une enquête de mobilité.

## Points forts et possibilités liées au contexte

Le projet scientifique de Dest est cohérent et s'affirme notamment au travers de nombreuses évaluations de situations et scénarisations de mobilité. Dans ce cadre, Dest étudie les transformations du rapport à l'automobile et de la dé-motorisation, les conditions de l'intermodalité et la promotion des modes actifs et aborde les questions de la vulnérabilité face à la mobilité et de la socialisation en lien avec la mobilité. Sur un plan très complémentaire, il aborde la question de la sécurité routière et l'évaluation de ses politiques publiques en questionnant notamment la gouvernance, l'organisation, les impacts et la légitimité perçue. Cet ensemble d'activités constitue un volet de recherche hautement systémique et nécessairement pluridisciplinaire, très ancré dans la société et à même d'aborder les grands enjeux de la mobilité urbaine durable. Il s'appuie sur l'analyse d'enquêtes et de données sur lesquelles l'équipe a développé au fil du temps une forte expertise, et s'est traduit par une activité contractuelle soutenue au plan national et international.

La production scientifique constitue également un point remarquable de Dest. L'équipe présente une activité de publication notable au regard de sa taille (86 ACL, 30 chapitres d'ouvrage, 22 contributions dans des actes de conférences, ainsi que plusieurs numéros spéciaux de revues édités) et de communication (fiches, interviews, événements scientifiques). Ses publications se font sur un large panel de disciplines (géographie, aménagement, économie, sociologie, et « transports studies » anglo-saxonnes).

## Points faibles et risques liés au contexte

Dans un contexte institutionnel en profonde transformation (création de l'Ifsttar puis de l'UGE), l'équipe a été touchée par les impacts de restructurations de la recherche sur la mobilité et de mouvements de personnels. Du fait de plusieurs départs de chercheurs de Dest pour intégrer d'autres laboratoires et équipes, et de l'absence de recrutement (hormis le recrutement d'un IR) depuis une dizaine d'années, la taille de l'équipe s'est fortement réduite, ce qui ne lui a pas permis de garder la maîtrise de sa trajectoire en matière de ressources humaines. En raison de cette forte baisse d'effectifs de chercheurs, les membres de Dest ne peuvent répondre à toutes les attentes et sollicitations par manque de temps et de personnels, ce qui constitue une faiblesse de l'équipe sur la période évaluée.

## Analyse de la trajectoire de l'équipe

Compte tenu de la restructuration opérée en janvier 2024 et des démarches individuelles de rattachement de membres de Dest à Modis, la trajectoire présentée n'a plus cours. L'enjeu est désormais celui de l'intégration des membres de l'ex-Dest dans leur nouvelle équipe, et de la mise en place de projets communs et de collaborations pluridisciplinaires qui permette de croiser les approches en psychologie sociale développées à Modis, avec celles en économie, géographie et sciences sociales développées au sein de l'ex-Dest.

## RECOMMANDATIONS À L'ÉQUIPE

Par une production abondante et de qualité sur la période concernée, l'équipe Dest a su contribuer activement aux débats scientifiques et sociétaux contemporains dans le domaine du transport et la mobilité.

Après plusieurs tentatives infructueuses, l'équipe ne peut plus être maintenue sous sa forme actuelle dans le prochain contrat, toutefois une intégration des membres de l'équipe dans Modis est envisagée. La projection réalisée dans le DAE par Dest montre que des questionnements et des collaborations sont envisagés par ses chercheurs. Un point de vigilance concernera donc l'intégration effective des membres de l'ex-Dest dans les recherches et les futurs projets de Modis afin de notamment conserver l'expertise des membres sur le traitement des enquêtes et les analyses de données de mobilité.

## DÉROULEMENT DES ENTRETIENS

### DATE

**Début :** 28 novembre 2024 à 8h30

**Fin :** 28 novembre 2024 à 17h

**Entretiens réalisés en distanciel**

### PROGRAMME DES ENTRETIENS

08h30-08h45	Vérification du bon fonctionnement technique des dispositifs
08h45-09h00	Réunion de démarrage du comité d'experts à huis clos en présence du conseiller scientifique
09h00-09h15	Entretien à huis clos avec la direction actuelle de l'unité
09h15-10h45	Réunion plénière en présence de l'ensemble des membres de l'unité de recherche
10h45-11h00	Pause
11h00-11h30	Entretien à huis clos avec les membres des conseils de laboratoire
11h30-12h00	Entretien à huis clos avec les membres du conseil de département
12h00-12h30	Entretien à huis clos avec les représentants des tutelles
12h30-13h30	Pause déjeuner
13h30-14h00	Réunion du comité d'experts à huis clos en présence du conseiller scientifique
14h00-14h30	Entretien à huis clos avec les personnels chercheurs et enseignants-chercheurs statutaires
14h30-15h00	Entretien à huis clos avec les doctorants et les post-doctorants
15h00-15h30	Entretien à huis clos avec les personnels d'appui à la recherche
15h30-15h45	Pause
15h45-16h30	Entretien à huis clos du comité d'experts en présence du conseiller scientifique
16h30-17h00	Entretien à huis clos avec la direction actuelle et future de l'unité

### POINTS PARTICULIERS À MENTIONNER

Aucun point particulier à signaler. La visioconférence a bien fonctionné. Les connexions ont été réalisées depuis trois salles à distance : une à Lyon, une à Marne-La-Vallée et une à Nantes, en plus de quelques connexions individuelles. Aucun dysfonctionnement n'a été relevé par le comité.

# OBSERVATIONS GÉNÉRALES DES TUTELLES

A Champs-sur-Marne, le 6/3/2025

**Objet : observations des tutelles sur le rapport d'évaluation de l'unité « AME - aménagement, mobilités et environnement »**

Dossier suivi par : Serge Piperno, Vice-Président Recherche (serge.piperno@univ-eiffel.fr)

Vos réf : DER-PUR260025154 - AME - aménagement, mobilités et environnement.

Madame, Monsieur,

Nous faisons suite au mail que vous nous avez adressé le 27/1/2025 dans lequel vous nous communiquiez le rapport d'évaluation Hcéres de l'unité « DER-PUR260025154 - AME-aménagement, mobilités et environnement ».

Comme demandé dans ledit mail, nous vous faisons part des éventuelles observations de portée générale rédigées en concertation avec la direction de l'unité, l'Université Gustave Eiffel étant la seule tutelle de cette unité propre de recherche.

L'unité de recherche « Département AME - aménagement, mobilités et environnement », ainsi que sa tutelle Univ. Eiffel, souhaite vivement remercier à nouveau les membres du comité d'évaluation pour le temps consacré à expertiser les travaux du Laboratoire et surtout pour la qualité des échanges qui ont eu lieu à l'occasion de la visite.

Nous nous réjouissons du regard positif porté sur la cohérence et la richesse de nos thématiques de recherche, la diversité des approches interdisciplinaires de l'unité et sa capacité à aborder des problématiques complexes sous différentes facettes. Votre rapport souligne également la reconnaissance dont bénéficient ses équipes auprès des partenaires académiques, institutionnels et industriels, ainsi que la solidité de sa production scientifique et de ses infrastructures de recherche. Nous vous remercions une nouvelle fois pour votre analyse et pour les pistes d'amélioration que vous avez proposées et qui nourriront la stratégie de l'unité. Ce processus d'évaluation a été l'occasion d'un regard enrichissant sur les activités de l'unité et un levier pour sa réflexion collective.

Nous souhaitons apporter quelques éléments complémentaires sur certaines recommandations formulées.

Nous notons en particulier les recommandations concernant la gouvernance, la composition du conseil et sa représentativité. Nous partageons cette préoccupation, et avons d'ailleurs déjà inclus au conseil de département un membre représentant des doctorantes et doctorants. Un travail plus avancé sur cette question sera mené en lien avec l'université qui va certainement avancer sur ce sujet dans les prochaines années, après la sortie de sa phase d'expérimentation.

Vous soulignez à juste titre l'importance d'un suivi structuré du devenir des docteurs. Cette mission était auparavant assurée au niveau de l'université, mais a été mise en suspens suite à des évolutions organisationnelles. Les écoles doctorales faisant également leur propre suivi, la question des bonnes synergies administratives se pose.

L'indépendance de ses recherches est une valeur fondamentale pour le département AME. Ses équipes ont à cœur de garantir une diversité de ses sources de financement et de maintenir une rigueur scientifique qui les préserve de toute influence indue. Votre recommandation incite l'unité à maintenir cette vigilance et à continuer à structurer ses démarches dans ce sens. Sa stratégie actuelle repose déjà sur un équilibre entre projets financés par contrats et appels à projets compétitifs avec des financements nationaux et internationaux. L'unité pourra renforcer ses actions d'accompagnement au portage de projets, comme celles dédiées au dépôt de projets ANR jeunes chercheurs du département.

Nous apprécions la reconnaissance de l'ancrage de l'unité dans le monde socio-économique et de ses actions de valorisation. Le département AME mène déjà de nombreuses initiatives en ce sens, notamment par le biais de collaborations avec les acteurs publics et socio-économiques, ainsi que par un engagement fort dans la formation et la dissémination des connaissances. L'unité poursuivra ces efforts en favorisant l'échange de bonnes pratiques entre équipes afin d'amplifier leur impact et leur structuration

La direction comme l'ensemble du département, ainsi que l'université, remercient le comité de visite pour ses suggestions auxquelles la plus grande attention sera apportée. Il y a une opportunité d'amélioration à s'appuyer sur ces suggestions comme un outil d'accompagnement dans l'évolution et le plan d'actions des cinq prochaines années du département.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos respectueuses salutations.

**Direction de l'unité « DER-PUR260025154 - AME - aménagement, mobilités et environnement »**



**Valérie Renaudin**  
Co-Directrice de l'unité



**François Combes**  
Co-Directeur de l'unité

**Université Gustave Eiffel**  
Pour le président et par délégation,



**Serge Piperno**  
Vice-président Recherche

Les rapports d'évaluation du Hcéres  
sont consultables en ligne : [www.hceres.fr](http://www.hceres.fr)

Évaluation des universités et des écoles

Évaluation des unités de recherche

Évaluation des formations

Évaluation des organismes nationaux de recherche

Évaluation et accréditation internationales



19 rue Poissonnière  
75002 Paris, France  
+33 1 89 97 44 00

