



5^{èmes} Rencontres Francophones Transport Mobilité

Dijon, du 7 au 9 juin 2023

Proposition de session

Les modèles de transport à l'épreuve des changements sociaux et techniques

Identification des co-organisateur(s) de la session (nom(s), prénom(s), institution(s), adresse(s) mail)

Gerber Philippe, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER) ;
philippe.gerber@liser.lu

Julien Schiebel, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics, Luxembourg ;
julien.schiebel@mob.etat.lu

Mathieu Jacquot, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ;
mathieu.jacquot@cerema.fr

Eric Cornelis, Université de Namur, Belgique ;
eric.cornelis@unamur.be

Numéro spécial de revue projeté (oui/ non. Si oui, précisez)

Non

Texte de l'appel à communications (environ 400 mots)

Les modèles de demande de transport, plus particulièrement les modèles quatre étapes (génération, distribution, choix modal et affectation du trafic), ont été développés dès les années 1950 aux États-Unis sur base d'enquêtes puis, plus tard, grâce au développement de logiciels dédiés (Weiner 1992). Ces modèles, généralement aux mains des ingénieurs de transport, peuvent répondre à de nombreux objectifs comme : déterminer le fonctionnement des réseaux, tester des projets d'urbanisation et d'infrastructures, évaluer l'efficacité et l'utilité de projets de transport, comparer des mesures d'accessibilité, simuler l'évolution du partage modal, de trafic de flux poids lourds ou légers, tester des mesures politiques de tarification, etc.

Ces modèles reposent sur une hypothèse de forte de stabilité des comportements. Or les évolutions récentes de contexte (dont certaines ont été révélées et/ou déclenchées lors de la

<https://rftm2023.sciencesconf.org>



pandémie de COVID19) tendent à remettre en question ce postulat et à développer des scénarios de rupture : remise en cause de la place de la voiture en ville (zones à faibles émissions), télétravail généralisé, intrusion du numérique dans l'essentiel des activités humaines (e-commerce, visioconférences...), développement massif du vélo, essor du covoiturage (dynamique) ou l'émergence de véhicules « intermédiaires » (Barbier-Trauchessec et al. 2022) n'en sont que quelques exemples. Ainsi, la question se pose d'une adaptation de ces outils et/ou du développement de l'usage des modèles de micro-simulation apparus durant les années 90 (Zhong et al., 2015).

L'objet de cette session spéciale se pose à la fois à l'échelle individuelle, dans le sens comment tenir compte de ces changements de comportement de mobilité émergents dans les modèles de transport, et aussi à l'échelle macro, en se concentrant sur les éventuels chocs (énergétiques, climatiques ou sanitaires) et les scénarios tel qu'ils peuvent être suscités et implémentés dans les modèles de déplacements.

Cette session est donc non seulement ouverte aux travaux de recherche fondamentale, mais aussi aux retours d'expérience de praticiens d'organismes publics ou privés.

La session est particulièrement ouverte, mais non limitée, aux questions suivantes :

- quels sont les éléments cruciaux pour les scénarios alternatifs à moyen et long terme ? Comment sont-ils pris en compte ?
- Comment « mesurer » les potentiels de changement de comportement de mobilité à l'échelle individuelle ?
- Comment effectuer un traitement particulier des modes de transport actuellement peu utilisés (e-scooter...) ou du télétravail ?
- Comment capitaliser la connaissance et l'exploiter au mieux face au coût très élevé des modèles de déplacement, notamment des enquêtes qui sont nécessaires pour les alimenter ?

Bibliographie :

Barbier-Trauchessec E. Bigo A. Héran F. Luciano, F. Sivert A. 2022. L'avenir des véhicules intermédiaires – Introduction. *Transports urbains* 2022/1, 141.

Weiner E. 1992. *Urban Transportation Planning in the United States - A Historical Overview*. Washington, DC: Report DOT-T-97-24, US Department of Transportation.

Zhong M. Rong S. Donglei D. Chunyu L. 2015. A Comparative Analysis of Traditional Four-Step and Activity-Based Travel Demand Modeling: A Case Study of Tampa, Florida. *Transportation Planning and Technology* 38 (5): 517–33.

<https://doi.org/10.1080/03081060.2015.1039232>.

Contributeurs pressentis (le cas échéant)

Les auteurs de session présenteront certains résultats du projet Interreg MMUST (achevé officiellement fin 2022) au travers d'une à deux présentations.

Mots clés (6 max)

Modèles de transport (quatre étapes, micro-simulation), Demande de transport, Scénarios de développement, Défis sociétaux, Changements de comportement de mobilité.

<https://rftm2023.sciencesconf.org>