

## Mobilités : une « nouvelle phase » du PEPR Mobidec avec un second appel à projets (Corinne Blanquart, UGE)

News Tank Éducation & Recherche -  
Paris - Interview n°446861 - Publié le 02/07/2026 à 17:15

Imprimé par - abonné # - le 03/07/2026 à 09:51



Corinne Blanquart - © D.R.

Une « nouvelle phase » du PEPR (Programmes et équipements prioritaires de recherche) Mobidec, lancé en décembre 2023 et dédié à la digitalisation et décarbonation des mobilités, est en préparation, indique [Corinne Blanquart](#), présidente de l'Université Gustave Eiffel, à News Tank le 30/06/2026.

Cette nouvelle étape de la vie du programme, coporté par l'UGE (Université Gustave Eiffel) avec l'Ifpen (Institut français du pétrole - énergies nouvelles), est l'occasion de la publication par l'ANR d'un second appel à projets, le 01/07, visant « davantage des thématiques encore peu explorées lors de la première phase », poursuit-elle. À savoir : les mobilités dans les territoires peu denses, le traitement et l'exploitation massive de données de mobilité, l'intermodalité et l'évaluation des impacts des mobilités.

Le calendrier de ce second appel à projets fixe le 17/09 comme date limite de dépôt des lettres d'intention, et le 15/12 pour le dépôt des projets complets. À cet AAP s'ajoute « un appel à projets postdoctoraux qui a été lancé récemment ».

La présidente de l'UGE présente le bilan des actions déjà menées, alors que le PEPR a été initialement lancé avec trois projets ciblés. Ceux-ci « avancent conformément aux attentes », indique-t-elle. Avec le premier appel à projets, ce sont quatre projets supplémentaires qui ont été retenus. « Les résultats obtenus sont très encourageants et globalement conformes aux ambitions de départ. »

La présidente de l'Université Gustave Eiffel, qui a pris ses fonctions en février 2026, revient également sur son début de mandat et sur les difficultés budgétaires de son établissement. « Nous réfléchissons aux leviers susceptibles de renforcer nos ressources propres », indique-t-elle, avec notamment un chantier autour du développement de la formation continue.

« Nous menons une réflexion approfondie sur notre modèle économique »

---

## **Vous avez pris vos fonctions de présidente en février dernier. Comment se déroulent ces premiers mois de mandat ?**

C'est encore le début, mais les différentes instances de gouvernance sont désormais installées et pleinement opérationnelles.

Nous sommes actuellement engagés dans la première phase du Comp (Contrat d'objectifs, de moyens et de performance) qui nous est demandé par nos tutelles. C'est un exercice particulièrement intéressant, car les orientations stratégiques attendues dans ce cadre sont cohérentes avec celles que nous avons portées dans notre projet de mandature. Cela nous permet à la fois de répondre à cet exercice institutionnel et de mettre en œuvre les axes stratégiques que nous avons définis.

« Nous sommes confrontés à des enjeux financiers importants »

L'un des volets majeurs de ce travail concerne naturellement les orientations stratégiques de l'établissement, mais également leur articulation avec la question du modèle économique. Comme beaucoup d'établissements de l'ESR (Enseignement supérieur et recherche), nous sommes confrontés à des enjeux financiers importants. Nous sommes actuellement engagés dans une trajectoire de retour à l'équilibre, ce qui nous conduit à mener une réflexion approfondie sur notre modèle économique.

## **L'établissement présentait un déficit en 2024 et 2025. Quelle est la situation actuelle ?**

Nous avons effectivement enregistré un résultat négatif, mais celui-ci n'est plus considéré comme un indicateur de soutenabilité financière.

Aujourd'hui, les indicateurs principalement examinés sont le fonds de roulement, la trésorerie et le ratio Dizambourg. Parmi ces trois indicateurs, nous en avons un qui nécessite une attention particulière : le fonds de roulement, passé dans le rouge depuis début 2026.

Nous devons également composer avec plusieurs incertitudes, notamment concernant l'évolution de l'apprentissage et les conséquences que celle-ci pourrait avoir sur nos ressources. En revanche, nous sommes relativement peu exposés aux effets de la baisse de la démographie étudiante en Seine-et-Marne.

Nous avons un dialogue avec nos différents ministères de tutelles concernant le niveau de la subvention pour charges de service public.

Parallèlement, nous réfléchissons aux leviers susceptibles de renforcer nos ressources propres. Cela rejoint plusieurs axes de notre projet de mandature comme le développement de la formation continue, dont l'offre est en cours de structuration et de montée en puissance.

Nous travaillons également sur la valorisation de nos grands équipements scientifiques. Certains d'entre eux sont rares à l'échelle européenne, voire mondiale. Ils représentent un véritable potentiel de développement, tant en matière de recherche que de partenariats et de prestations, et peuvent donc contribuer à accroître les ressources propres de l'établissement.

## **« Viser des thématiques encore peu explorées »**

---

## **Votre université porte le PEPR Mobidec avec l'Ifpen. Où en est son déploiement ?**

Sur Mobidec, trois grands projets structurants sont en cours : un premier consacré à la connaissance des mobilités, un deuxième aux données de mobilité et un troisième à la simulation et à la modélisation. Ces trois projets avancent conformément aux attentes. Par ailleurs, le premier appel à projets du programme est achevé. Quatre projets ont été retenus et viennent compléter les projets ciblés.

Nous préparons désormais une nouvelle phase du programme. Celle-ci comprend notamment un appel à projets postdoctoraux qui a été lancé récemment. Ce sont des financements plus petits, qui visent à élargir la communauté du PEPR.

« Faire entrer de nouveaux acteurs »

Lors de l'évaluation des candidatures, nous examinons naturellement la qualité scientifique des propositions, mais nous accordons également une attention particulière à la capacité des projets à faire entrer de nouveaux acteurs. À qualité scientifique équivalente, nous privilégions ainsi les équipes qui ne participaient pas encore aux travaux. La sélection est aujourd'hui quasiment finalisée ; elle doit encore être validée par les instances du programme.

Nous préparons également un second appel à projets [publié par l'ANR le 01/07]. Celui-ci visera davantage des thématiques encore peu explorées lors de la première phase.

## **Quelles seront les principales thématiques du prochain appel à projets ?**

Les thèmes retenus sont le fruit d'une analyse des projets déposés lors du premier appel. Nous avons cherché à identifier les sujets encore peu couverts et les zones de recherche qui méritent d'être davantage explorées.

Quatre grandes thématiques ont ainsi été définies :

« Renforcer nos ressources propres »

- les mobilités dans les territoires peu denses, qui présentent des problématiques spécifiques encore insuffisamment étudiées ;
- le traitement et l'exploitation massive de données de mobilité, car je suis convaincue que ces données existent et qu'il s'agit surtout de savoir comment les traiter.
- l'intermodalité, notamment l'articulation entre les différents modes de déplacement, y compris les mobilités actives comme le vélo ou la trottinette ;
- l'évaluation des impacts des mobilités, qu'il s'agisse des impacts environnementaux, de la qualité de vie ou encore des effets sur l'aménagement et l'apaisement des espaces publics.

Nous espérons publier cet appel prochainement, avec un calendrier qui permettrait un dépôt des préprojets dès le début du mois de septembre [le 17/09 selon le calendrier publié par l'ANR].

## Sur quel horizon temporel s'inscriront les projets retenus ?

Ces projets s'inscriront dans le calendrier global du PEPR, dont l'échéance est fixée à 2031.

Ils seront nécessairement plus courts que ceux financés lors du premier AAP (Appel à projets), mais doivent néanmoins permettre d'engager des travaux significatifs. La durée maximale prévue est de 48 mois.

Par ailleurs, le PEPR va prochainement faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours, comme l'ensemble des programmes de ce type. Nous avons remis un dossier détaillé présentant les actions menées depuis le lancement du programme ainsi que les résultats obtenus. Une audition est prévue en septembre.

## « Faire progresser la recherche comme l'aide à la décision publique »

### Quels enseignements tirez-vous de cette première phase ? Le PEPR a-t-il répondu aux attentes initiales ?

Les résultats obtenus sont très encourageants et globalement conformes aux ambitions de départ.

Sur le volet consacré à la connaissance des mobilités, plusieurs travaux particulièrement innovants ont été engagés. Je pense notamment à l'enquête visant à mieux comprendre les chaînes logistiques des entreprises et des chargeurs. Ce type de démarche est relativement inédit.

« Des résultats globalement conformes aux ambitions de départ »

Autre exemple : les recherches qui croisent les déterminants économiques des mobilités avec leurs dimensions comportementales et psychologiques. Je citerais également le travail engagé autour de la structuration d'une base de données dédiée aux mobilités. C'est un élément essentiel pour faire progresser la recherche comme l'aide à la décision publique.

Enfin, les avancées réalisées dans le domaine de la simulation et de la modélisation sont particulièrement intéressantes. Je pense notamment aux travaux de « backcasting » développés dans le cadre du projet ciblé. L'approche consiste non plus à simuler les effets d'une politique publique donnée, mais à partir d'un objectif fixé politiquement, par exemple en matière de décarbonation, de déterminer quelles actions et quels leviers doivent être activés afin d'atteindre ce résultat.

### Les résultats du PEPR commencent-ils déjà à être utilisés au-delà du monde académique, notamment par les collectivités ou les décideurs publics ?

Le PEPR repose sur le principe d'une recherche dite « tirée par l'aval », c'est-à-dire construite en lien étroit avec les acteurs qui seront amenés à utiliser les résultats : collectivités, opérateurs ou acteurs publics. Plusieurs collectivités sont ainsi directement associées aux projets lauréats. Cette dimension partenariale est constitutive du programme.

Au-delà du PEPR, l'Université Gustave Eiffel travaille depuis longtemps avec de nombreuses collectivités sur les enjeux de mobilité. Dans ce cas, nous intervenons non plus comme pilote national du programme, mais dans le cadre de nos activités propres de recherche et d'appui aux politiques publiques.

### Ces travaux s'inscrivent-ils dans le cadre du programme de recherche-action City Fab (Fabrication de la ville durable) ?

Oui. Ces recherches sont notamment menées dans le cadre du programme City Fab [lauréat de l'AAP Excellences et financé par le PIA (Programme d'investissements d'avenir)<sup>3</sup>], dont l'objectif est précisément de renforcer le rôle d'appui de l'université auprès des collectivités territoriales. Une part importante des projets concerne des problématiques de mobilité.

Nous collaborons par exemple avec la communauté urbaine de Dunkerque. Ce territoire connaît actuellement de profondes transformations avec l'arrivée de plusieurs gigafactories. Cela soulève des questions majeures en matière de mobilité : flux de marchandises, déplacements des salariés, organisation des transports collectifs et adaptation des infrastructures. Ces évolutions nécessitent de repenser l'ensemble du système de mobilité du territoire.

Nous développons également un Living Lab sur le campus Méditerranée autour des questions de sécurité routière. En partenariat avec la Ville de Salon-de-Provence, nous travaillons notamment sur les comportements accidentogènes et sur l'impact de certains aménagements urbains en matière de sécurité.

Environ une dizaine de collectivités participent à ces démarches. Toutes ne travaillent pas sur les mêmes problématiques, mais ce qui ressort, c'est qu'il n'y a pas de réponse universelle mais la nécessité de construire des réponses adaptées aux réalités du territoire.

## Qu'en est-il du projet de recherche « Charge As You Drive » consacré à la recharge électrique des poids lourds ?

Nous analysons l'ensemble des solutions actuellement expérimentées : recharge par induction, systèmes conductifs (rails) ou autres dispositifs d'électrification dynamique. L'Université Gustave Eiffel joue ici un rôle de tiers de confiance scientifique pour le compte du ministère. Les nombreuses composantes de l'université impliquées dans le projet permettent d'aborder la question de manière globale, systémique et pluridisciplinaire.

La route électrique représente certes un investissement important, mais elle peut aussi constituer une réponse à une autre difficulté majeure : celle de l'implantation massive d'infrastructures de recharge sur l'ensemble du territoire. L'analyse doit donc intégrer à la fois les coûts de déploiement des routes électriques et les contraintes foncières qu'impliquerait une multiplication des stations de recharge classiques.

## Et comment avancent les travaux liés à la route 5G et au véhicule autonome ?

Ces thématiques restent pleinement intégrées à notre feuille de route scientifique.

Dans le cadre du futur Comp, nous travaillons à une approche commune associant à la fois le ~~Mesre (Ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'espace)~~ et le ministère de la transition écologique. L'objectif est de formaliser, dans une annexe thématique dédiée, les grands sujets sur lesquels l'université poursuivra ses travaux.

Parmi eux figurent bien sûr l'ensemble des sujets liés au transport et la mobilité : la connaissance des mobilités de voyageurs et de marchandises, les infrastructures de transport, le génie civil, les matériaux pour ces infrastructures, les capteurs destinés à la maintenance et à la surveillance des infrastructures, ainsi que les outils de mesure des impacts environnementaux et sociétaux des mobilités. Les travaux sur le véhicule autonome y occupent naturellement une place importante.



### Corinne Blanquart

**Présidente @ Université Gustave Eiffel**

**Membre @ Conseil d'Orientation des Infrastructures**

#### Parcours

Depuis février 2026

[Université Gustave Eiffel](#)

Présidente

Depuis avril 2022

**Conseil d'Orientation des Infrastructures**

Membre

Depuis 2014

**Ifsttar**

Co-directrice de l'équipe internationale associée franco-allemande Distrans

Depuis 2011

**Ifsttar**

Directrice de recherches

Janvier 2022 - janvier 2026

[Université Gustave Eiffel](#)

1ère vice présidente

Janvier 2020 - janvier 2022

[Université Gustave Eiffel](#)

Vice Présidente, en charge des Projets Transformants et de la Mission Sociétale

Janvier 2017 - décembre 2019

**Ifsttar**

Directrice du département aménagement mobilité environnement

Janvier 2013 - décembre 2016

**Ifsttar**

Directrice du laboratoire SPLOTT (systèmes productifs, logistique, organisation des transports et travail)

2002 - 2011

**Inrets (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité)**

Chargée de recherches

2000 - 2001

Engref (École nationale du génie rural, des eaux et des forêts)  
Ingénieur de recherches

1998 - 2000

Comité régional du Tourisme Nord Pas de Calais  
Chargée de mission

### Établissement & diplôme

2011

Université de Lille  
Qualification aux fonctions de professeur des universités Section 24  
« aménagement »

N.c. - 2009

Université de Lille  
Habilitation à diriger les recherches

N.c. - 1998

Université de Lille  
Doctorat en économie appliquée

Fiche n° 20845, créée le 11/01/2017 à 14:09 - Màj le 02/07/2026 à 11:00



## Université Gustave Eiffel

EPCSCP de type expérimental qui a succédé au 01/01/2020 à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée et à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, et qui intègre plusieurs écoles comme établissements composantes et écoles membres.

**Catégorie :** Universités

**Entité(s) affiliée(s) :**

- [École d'architecture de la ville & des territoires Paris-Est](#)
- [Géodata Paris \(ex ENSG-Géomatique\)](#)

### Adresse du siège

5 boulevard Descartes  
Champs-sur-Marne  
77454 Marne la vallee Cedex 2 France

## Général

Date de création

Décret du 08/09/2025 après une expérimentation de cinq ans

Statut

Grand établissement

Tutelles

Ministères chargés de l'enseignement supérieur, du développement durable, de la recherche et de la culture

Implantations (dont siège)

Marne-la-Vallée

Composantes	Deux établissements-composantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'École nationale d'architecture de la ville et des territoires Paris-Est</li> <li>• l'École des ingénieurs de la Ville de Paris</li> </ul>
	Deux écoles membres : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'Esiee Paris</li> <li>• Géodata Paris</li> </ul>
Regroupement d'appartenance	Université Paris-Est (Comue)
Alliance d'universités européennes	Pioneer (membre fondateur en 2024)
Présidence	Présidente : Corinne Blanquart (depuis le 19/02/2026)

### Effectifs étudiants

2019-20	15 491
2020-21	15 934

Source(s) : Open Data Esri

Inscriptions principales et secondes (source : Open data du Mesri)

### Effectifs de doctorants contractuels

2021-22	111
2020-21	112
2019-20	94
2018-19	97

Source(s) : Open Data Mesri

### Effectifs E-C titulaires

2023-24	326
2022-23	322
2021-22	328
2020-21	315
2019-20	318
2018-19	305

Source(s) : Open Data MESR

Maîtres de conférences et professeurs des universités exclusivement.

### Produits encaissables (M€)

Budget initial 2023	281,2 M€
---------------------	----------

2022	251,9 M€
2021	240,4 M€
2020	202,8 M€

Source(s) : Open data MESR

Les produits encaissables correspondent aux produits de fonctionnement de l'exercice qui se traduisent par un encaissement (à différencier des produits sans flux de trésorerie). Ils comprennent essentiellement la subvention pour charges de service public et les ressources propres.

### Dépenses de personnel (M€)

Budget initial 2023	211,0 M€
2022	190,3 M€
2021	182,2 M€

Source(s) : Open data MESR

### Fonds de roulement (en jours)

Budget initial 2023	16,4
2022	61,0
2021	75,4
2020	89,6

Source(s) : Open data MESR

Fonds de roulement en jours de charges décaissables

### Résultats PIA

Excellences	Vague 1 (2021) : 8,8M€
ASDESR (2023)	Projet FORCOVD : 3,9M€

Fiche n° 9548, créée le 16/01/2020 à 12:06 - Màj le 25/06/2026 à 18:00