



HAL
open science

Le recensement des thèses en transport et logistique

Maurice Bernadet

► **To cite this version:**

Maurice Bernadet. Le recensement des thèses en transport et logistique. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2016, 69-70, pp.99-118. halshs-01420107

HAL Id: halshs-01420107

<https://shs.hal.science/halshs-01420107>

Submitted on 4 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike| 4.0 International License

LE RECENSEMENT DES THÈSES EN TRANSPORT ET LOGISTIQUE

MAURICE BERNADET

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'AFITL

(LAET, UNIVERSITÉ DE LYON)

C'est à l'automne 2012 que, pour la première fois, l'association française des instituts de transport et de logistique (AFITL) a publié sur son site internet un recensement des thèses en transport et logistique inscrites ou soutenues en France. L'intérêt d'un tel recensement pour les directeurs de recherche, les doctorants, et plus généralement la communauté scientifique qui s'intéresse à ce domaine, nous a semblé justifier le travail relativement important qu'impliquait sa réalisation.

Le résultat de ce recensement peut être consulté sur le site internet de l'AFITL à l'adresse <http://afitl.ish-lyon.cnrs.fr/index.php/rechercher-une-these.html> grâce à un moteur de recherche permettant de sélectionner les thèses selon les critères suivants : thèses en préparation ou thèses soutenues ; nom du doctorant (ou du docteur) ; mots-clés ; nom du directeur de thèse ; nom de l'établissement d'inscription ou de soutenance ; discipline dans laquelle la thèse a été inscrite ou soutenue.

Une première mise à jour a été réalisée à l'automne 2014, et une seconde

mise à jour en avril 2016. La méthode utilisée n'a pas été modifiée ; commençons par la rappeler.

1 - ÉLABORATION DU RECENSEMENT DES THÈSES

Les informations contenues dans le fichier des thèses sont issues de plusieurs sources.

S'agissant des thèses en préparation, il existe un fichier géré par l'ABES (Agence Bibliographique de l'Enseignement Supérieur) qui a pris la relève du Fichier Central des Thèses que gérait autrefois l'Université de Nanterre¹. Il recense les thèses de toutes les disciplines et bien qu'il existe une possibilité de tri par mots-clés, il est très difficile d'isoler les thèses relevant du domaine qui nous intéresse. Par exemple, le mot clé « transport » renvoie à des thèses qui certes concernent parfois le déplacement des hommes et des marchandises, mais aussi à quantité de thèses qui n'ont strictement aucun rapport avec lui car le mot transport est utilisé dans de nombreuses disciplines avec d'autres sens. Par ailleurs ce fichier n'est pas toujours à jour (thèses enregistrées avec un retard important, ou thèses enregistrées comme « en préparation » alors qu'elles ont été soutenues parfois depuis plusieurs années), ni complet. En effet certaines universités ne communiquent pas (ou ne communiquent pas systématiquement) l'information sur les thèses qu'elles inscrivent à l'ABES.

Il existe par ailleurs un fichier géré par l'ADUM (Accès Doctorat Unique et Mutualisé) et hébergé par l'Université de Montpellier² où l'on trouve les informations relatives aux thèses en cours de certaines Universités (Montpellier, Grenoble, Paris-Est, etc.). Mais les doctorants peuvent refuser d'apparaître dans ce fichier, et celui-ci n'est donc pas complet. Là aussi le tri par mots-clés permet difficilement d'isoler les thèses de notre domaine.

Ces deux fichiers sont complémentaires bien qu'on trouve certaines thèses en préparation à la fois dans le fichier de l'ABES et dans celui de l'ADUM. Et les informations que l'on trouve dans ces deux fichiers sont à peu près les mêmes : nom du doctorant, nom du directeur de thèse, parfois un résumé, et parfois une liste de mots-clés.

La banque d'information qui est mise à disposition par l'AFITL a été établie, pour l'essentiel :

- en procédant à une sélection dans les fichiers de l'ABES et de l'ADUM à partir des mots-clés Transport, Déplacement, Mobilité, Logistique, Supply Chain, Port, Gare, Automobile...
- en procédant à un tri dans les résultats obtenus pour ne conserver que

¹ On trouve ce fichier à l'adresse <http://www.theses.fr/>.

² A l'adresse <https://www.adum.fr/script/moteur/appli/recherche.pl>.

les thèses dont le titre (ou le résumé lorsqu'il existe) indique clairement qu'il s'agit bien de transport et de logistique au sens habituel pour nous.

Toutefois, certaines universités ne sont présentes sur aucun des deux sites. Nous avons donc complété le fichier par la consultation de sites internet d'Universités ou de centres de recherche qui ne transmettent pas (ou pas de façon systématique) à l'ABES ou à l'ADUM les informations concernant les thèses qui sont inscrites chez elles. Il reste que notre fichier comporte certainement des lacunes.

Les thèses que nous avons retenues relèvent principalement des disciplines Économie, Géographie, Gestion, Droit. Mais d'autres disciplines de sciences sociales sont présentes : Histoire, Architecture, Sciences politiques, Sociologie, Psychologie...

Nous avons aussi retenu des thèses relevant de disciplines hors sciences sociales : Mathématiques appliquées, Informatique, Génie industriel, par exemple, ces disciplines s'intéressant, notamment, à la logistique.

Nous n'avons pas retenu ou nous avons supprimé du fichier les thèses inscrites -mais non soutenues- depuis plus de 7 ans, même si elles sont encore présentes dans les sources consultées. N'apparaissent donc que les thèses inscrites depuis 2009, dont on peut penser d'ailleurs que, parmi les plus anciennement inscrites, certaines ont probablement été abandonnées et ne seront jamais soutenues.

S'agissant des thèses soutenues, nous n'avons retenu que celles qui ont été soutenues depuis 2010.

Le fichier a été établi à partir des sites de l'ABES et de l'ADUM complété comme il est indiqué pour les thèses en préparation. Mais il existe en outre un autre site, géré par l'ABES (Catalogue SUDOC³) où l'on trouve en principe -mais on a relevé quelques exceptions- toutes les thèses soutenues, avec un résumé, des mots-clés et un renvoi au texte intégral de la thèse, lorsque le docteur a accepté la mise en ligne de sa thèse. On constate malheureusement que pour diverses raisons, le catalogue SUDOC n'est pas toujours à jour. Il arrive que certaines universités ne communiquent les informations sur les thèses soutenues qu'avec un retard important de deux ans, voire plus... Lorsque SUDOC mentionne une thèse, ce sont les informations qu'il donne que nous avons privilégiées.

Les informations disponibles

Pour les thèses en préparation, pour chaque thèse sont indiqués :

- le nom du doctorant,
- le titre de la thèse, le (ou les) nom(s) du (des) directeur(s) de thèse,

³ <http://m.sudoc.fr/sudocmobile/list.xhtml>.

- l'établissement d'inscription et de soutenance,
- la discipline,
- la date d'inscription,
- l'adresse à laquelle on peut trouver, lorsqu'ils existent, un résumé ou une présentation de la thèse.

et en outre pour les thèses soutenues :

- la date de soutenance,
- l'adresse à laquelle on peut trouver le texte intégral de la thèse lorsqu'elle a été mise en ligne.

2. LA DERNIÈRE MISE À JOUR : COMPARAISON AVEC LE RECENSEMENT DE 2014

Le recensement établi au dernier trimestre de 2014 comportait 728 enregistrements : 440 thèses en préparation et 288 thèses soutenues. Le nouveau fichier compte 814 enregistrements : 345 thèses en préparation et 469 thèses soutenues. L'importance des changements nécessite quelques explications.

S'agissant des thèses soutenues, l'augmentation de leur nombre est évidemment normale, puisque le fichier s'accroît naturellement des thèses soutenues d'un recensement à l'autre. Ainsi le fichier actualisé compte 83 thèses soutenues en 2014, alors que le fichier antérieur ne recensait que 28 thèses soutenues cette année-là. Quant aux thèses soutenues en 2015 et très marginalement en 2016, elles sont au nombre de 69 dans le nouveau fichier. Au total, ce sont donc 124 thèses soutenues depuis 2014 qui sont venues majorer la taille du fichier.

Mais ce chiffre montre que la prise en compte des thèses soutenues depuis la précédente mise à jour du fichier n'explique pas la totalité de son augmentation. On relève en effet que par ailleurs 56 thèses soutenues entre 2010 et 2013 sont venues augmenter la taille du fichier. Comment expliquer cette augmentation ? On peut avancer trois explications :

- il est possible que certaines thèses qui se trouvaient pourtant dans les « sources » utilisées (Theses.fr, catalogue SUDOC, notamment) nous aient échappé lors du recensement précédent ;
- il peut arriver que Theses.fr ou SUDOC n'enregistrent la soutenance d'une thèse que plusieurs années après la soutenance ;
- il est certain que les critères de sélection que nous avons utilisés ont un peu changé. En effet, nous avons retenu plus volontiers qu'il y a deux ans des thèses relevant des disciplines Génie industriel, Informatique, Mathématiques appliquées, Sciences pour l'ingénieur... Certes, ces thèses étaient déjà présentes dans le recensement précédent. Mais nous avons incontestablement été moins sélectifs au dernier recensement, en considérant, au vu des intitulés, des résumés, des mots-clés... que certaines thèses étaient, malgré leur discipline différente, très proches des thèses portant sur la logistique en sciences de gestion.

Ainsi les thèses soutenues relevant de ces disciplines sont-elles au nombre de 92 dans le présent recensement ; elles n'étaient que 53 dans le recensement précédent.

S'agissant des thèses en préparation, leur nombre a baissé de 93, donc dans des proportions importantes à l'occasion de cette mise à jour.

Celle-ci s'est traduite par la suppression dans le fichier de 84 thèses. Il s'agit, d'une part, de 55 thèses inscrites en 2007 et 2008 mais non soutenues, dont certaines apparaissent encore dans nos sources, mais qui très vraisemblablement ne seront jamais soutenues. Il s'agit, d'autre part, de 29 thèses d'inscription plus récente, mais qui ont disparu de nos sources.

Mais il reste un écart de 9 thèses (93-84) non expliqué par les arguments précédents. Ce « solde » est la différence entre le nombre de thèses qui sont passées du statut de thèses en préparation au statut de thèses soutenues d'une part, et le nombre de thèses nouvellement inscrites au cours de la période. La différence est faible, mais elle signifie que depuis l'automne 2014 -et sous réserve des imperfections du recensement- le nombre des thèses soutenues a été plus important que celui des thèses nouvellement inscrites.

3. LES CARACTÉRISTIQUES DU FICHIER DES THÈSES RECENSÉES

3.1. THÈSES EN PRÉPARATION ET THÈSES SOUTENUES

Le fichier actuel compte donc 345 thèses en préparation, et 469 thèses soutenues (Tableau 1). On peut les classer en fonction de l'année d'inscription pour les thèses en préparation, de l'année de soutenance pour les thèses soutenues.

Tableau 1 : Nombre de thèses en préparation et soutenues, par année (d'inscription ou de soutenance)

Année d'inscription ou de soutenance	Thèses en préparation	Thèses soutenues
2009	29	
2010	52	67
2011	49	88
2012	71	82
2013	74	79
2014	48	84
2015	21	65
2016	1	4
Total	345	469

Ainsi notre fichier comporte 29 thèses inscrites en 2009, non encore soutenues, mais aucune thèse soutenue en 2009, par construction, puisque nous n'avons recensé les thèses soutenues que depuis 2010 ; il contient 52

thèses encore en préparation inscrites en 2010, tandis que cette année-là 88 thèses ont été soutenues...

Les chiffres des dernières années (2016 évidemment, 2015 certainement, mais aussi probablement, bien que dans une moindre mesure, 2014) sous-estiment la réalité, compte tenu des délais dans lesquels theses.fr et SUDOC sont mis à jour.

On constate que pour toutes les années où les chiffres peuvent être considérés comme « définitifs », le nombre des thèses soutenues l'emporte sur le nombre des thèses en préparation. Mais l'interprétation de ce constat n'est pas évidente. Pour ne pas commettre d'erreur, il faudrait pouvoir comparer sur plusieurs années le nombre des thèses inscrites (soutenues ou non) avec le nombre des thèses soutenues. Ce qui n'est pas possible car on ne dispose pas toujours, pour les thèses soutenues, de leur date d'inscription...

Retenons que malgré des variations sensibles, le nombre des thèses soutenues chaque année en transport et logistique oscille autour de 80.

3.2. *LES THÈSES, PAR DISCIPLINE*

Nous avons classé les thèses en préparation ou soutenues selon leur discipline. Les sources se réfèrent aux appellations officielles qui sont très nombreuses et qui ont parfois évolué dans le temps. Par exemple beaucoup de thèses sont étiquetées « Géographie » ; mais on trouve aussi « Géographie et aménagement », « Géographie et aménagement de l'espace », « Géographie et aménagement du territoire », « Géographie aménagement et urbanisme », sans compter « Géographie humaine », « Géographie humaine et régionale » et « Géographie humaine, économique et régionale », cette liste étant d'ailleurs incomplète ! Nous avons donc dû procéder à des regroupements. Le Tableau 2 rend compte du classement retenu.

La plupart des regroupements auxquels nous avons procédé vont de soi. « Économie » se trouve en « Sciences économiques », « Gestion » ou « Marketing » en « Sciences de Gestion », « Sciences juridiques » en « Droit »... Quelques précisions peuvent être apportées dans d'autres cas :

- « Aménagement, espace, urbanisme » regroupe les thèses qui portent cet intitulé ou des intitulés proches, mais aussi les thèses relevant de l'architecture et de la géographie lorsque le mot aménagement ou urbanisme y est associé ;
- « Autres sciences sociales » comprend outre « Sciences sociales », « Démographie » et « Ergonomie » ;
- Les trois thèses relevant des Disciplines littéraires sont recensées dans nos sources en « Langues et littératures romanes », « Lettres et sciences humaines », et « Sciences du langage » ;
- Si la plupart des thèses regroupées sous « Génie industriel » relèvent expressément de cette discipline, nous avons ajouté quelques thèses

relevant du « Génie des procédés et de l'environnement » et de la « Productique » ;

- La catégorie « Informatique » comporte également des thèses classées sous « Automatique », « Automatique et génie informatique », « Automatique et informatique industrielle », « Automatique, génie informatique, traitement du signal et images »...
- La catégorie « Transport » comporte des thèses portant cet intitulé, mais aussi une thèse dont l'intitulé de la discipline est « Transport et logistique », et des thèses dont l'intitulé officiel est « Sciences économiques Économie des transports ».

Tableau 2 : Nombre de thèses en préparation et soutenues, par discipline

Discipline	Total	Thèses en préparation	Thèses soutenues
Aménagement, espace, urbanisme	91	39	52
Autres Sciences pour l'ingénieur	7	6	1
Autres sciences sociales	8	4	4
Disciplines littéraires	3	2	1
Droit	37	17	20
Droit privé	47	18	29
Droit public	31	18	13
Génie industriel	44	32	12
Géographie	105	58	47
Histoire	22	12	10
Informatique	64	45	19
Mathématiques appliquées	12	9	3
Psychologie	12	9	3
Science politique	17	9	8
Sciences de Gestion	125	72	53
Sciences économiques	86	60	26
Sociologie	31	15	16
Transport	67	43	24
NSP	5	1	4
Total	814	469	345

En regroupant encore davantage, on peut distinguer deux blocs que nous appellerons : « Sciences sociales » et « Sciences pour l'ingénieur ». Le premier représente un peu plus de 80 % du total.

De façon plus détaillée, les principales disciplines présentes dans le bloc Sciences sociales sont, dans l'ordre décroissant :

- Sciences de gestion
- Droit (en regroupant droit, droit privé et droit public)
- Géographie
- Aménagement, espace, urbanisme, mais cet intitulé renvoie à des thèses qui sont généralement dirigées par des géographes ou des économistes
- Sciences économiques
- Transport, cet intitulé renvoyant à des thèses dirigées par des écono-

mistes et plus rarement par des géographes.

Cette approche serait particulièrement intéressante s'il était possible de calculer, par discipline, le « taux de soutenance » ou la durée de préparation. Pour calculer le « taux de soutenance », il faudrait rapporter, au nombre des thèses inscrites en l'année n, le nombre de ces thèses soutenues au cours des années suivantes. De même le calcul de la durée moyenne de préparation supposerait qu'on compare la date de soutenance à la date d'inscription. Ces calculs ne sont pas possibles faute de disposer, pour toutes les thèses soutenues, de leur date d'inscription.

Toutefois, en rapportant pour une discipline donnée le nombre de thèses soutenues au nombre de thèses en préparation, on obtient un indice de la propension des thèses à être soutenues (ou abandonnées). Le chiffre obtenu n'a en lui-même que peu d'intérêt ; mais la comparaison des chiffres entre les disciplines est, en revanche, significative.

En s'en tenant aux disciplines pour lesquels le nombre des thèses en préparation ou soutenues est important (au moins 40), on obtient :

- Pour l'ensemble des disciplines, un taux moyen de 1,34 (rapport de 466 thèses en préparation / 347 inscrites)
- Un taux nettement supérieur à 2 en « Génie industriel », « Informatique » et « Sciences Économiques », ce qui laisse à penser que le taux de soutenance est élevé dans ces disciplines
- Un taux se situant autour de la moyenne pour « Transport » (1,63), « Sciences de Gestion » (1,36) et « Géographie » (1,28)
- Un taux inférieur à 1 pour le « Droit » (0,92, mais 1,45 pour le droit public et 0,69 pour le droit privé) et « Aménagement, espace, urbanisme » (0,69) ce qui semble signifier que dans ces disciplines le taux d'abandon est élevé...

3.3. LES THÈSES, PAR DIRECTEUR DE RECHERCHE

Pour la plupart des thèses, les sources utilisées n'indiquent le nom que d'un directeur de recherche. Mais parfois les noms de deux directeurs sont indiqués -notamment, mais pas seulement- lorsque la thèse est réalisée en cohabilitation avec une université étrangère, et très exceptionnellement le nom de trois directeurs. Nous ne tenons pas compte, dans ce point, des directeurs de recherche inscrits en second ou en troisième rang.

Le fichier sur lequel ce classement par directeur de recherche a été réalisé comprend 809 enregistrements, car il est un petit nombre de thèses (une quinzaine), inscrites ou soutenues, pour lesquelles nos sources ne donnent pas le nom du directeur de recherche.

C'est évidemment par discipline que le classement par directeur de recherche est le plus intéressant. Mais certains directeurs de recherche apparaissent

comme encadrant des thèses relevant de disciplines différentes (c'est notamment le cas de directeurs de recherche qui interviennent pour encadrer soit des thèses de géographie soit des thèses en aménagement du territoire). Par ailleurs en raisonnant toutes disciplines confondues, on peut dégager les enseignements principaux et disposer d'un point de comparaison pour des analyses plus précises par discipline.

Tableau 3 : Nombre de thèses encadrées et nombre de directeurs de recherche

Nombre de thèses encadrées	Nombre de directeurs de recherche	Nombre total de thèses encadrées
1	353	353
2	58	116
3	22	66
4	17	68
5	10	50
6	2	12
7	5	35
9	2	18
10	4	40
11 et plus	3	51
Total	476	809

Ainsi 353 directeurs de recherche n'encadrent qu'une seule thèse ; 58 encadrent deux thèses et donc en encadrent 116... Au total les noms de 476 directeurs de recherche apparaissent dans notre fichier pour 809 thèses inscrites ou soutenues. En moyenne un directeur de recherche encadre donc 1,7 thèse, mais cette moyenne dissimule une répartition très inégale, le nombre maximum de thèses encadrées étant de 20.

Ce que ces chiffres signifient, c'est qu'un très grand nombre -près de 44 %- des thèses en transport et logistique sont encadrées par des directeurs de recherche dont ce n'est pas la spécialité, et qui, occasionnellement, acceptent de diriger des thèses qui ne relèvent pas de leur domaine habituel de recherche et d'encadrement de travaux de recherche.

Comment ce constat se traduit-il lorsqu'on raisonne non plus « toutes disciplines confondues », mais discipline par discipline ?

Nous raisonnerons par discipline sur la base des regroupements que nous avons effectués, et en ne retenant que les disciplines dont le nombre de thèses inscrites et soutenues est au moins égal à 30 ; 723 thèses appartiennent à ces disciplines. On peut alors établir le Tableau 4.

Ce tableau montre que la situation varie fortement avec les disciplines. Mais

les deux critères « Nombre moyen de thèses encadrées » et Pourcentage de directeurs de recherche n'encadrant qu'une thèse », qui permettent d'estimer le degré de spécialisation des directeurs de recherche ne donnent pas exactement les mêmes résultats. La « hiérarchie » (ordre de spécialisation croissante) est présentée au Tableau 5.

Tableau 4 : Nombre de thèses encadrées et nombre de directeurs de recherche, par discipline

Discipline	Nombre de thèses	Nombre de directeurs de recherche	Nombre moyen de thèses encadrées	Pourcentage de directeurs de recherche n'encadrant qu'une thèse
Aménagement, espace, urbanisme	91	62	1,5	74,2
Droit	112	60	1,9	81,7
Génie industriel	44	24	1,8	45,8
Géographie	105	67	1,6	77,6
Informatique	63	49	1,3	81,6
Sciences de gestion	125	67	1,9	68,7
Sciences économiques	86	58	1,5	79,3
Sociologie	31	27	1,1	85,2
Transport	66	23	2,9	47,8
Toutes disciplines confondues	723	437	1,7	74,1

Tableau 5 : L'encadrement des thèses, selon la discipline

Discipline	Nombre moyen de thèses encadrées	Discipline	Pourcentage de directeurs de recherche n'encadrant qu'une thèse
Sociologie	1,1	Sociologie	85,2
Informatique	1,3	Droit	81,7
Aménagement, espace, urbanisme	1,5	Informatique	81,6
Sciences économiques	1,5	Sciences économiques	79,3
Géographie	1,6	Géographie	77,6
Génie industriel	1,8	Aménagement, espace, urbanisme	74,2
Droit	1,9	Sciences de gestion	68,7
Sciences de gestion	1,9	Transport	47,8
Transport	2,9	Génie industriel	45,8

Les deux critères conduisent à des résultats identiques dans certains cas. Ainsi la sociologie apparaît selon ces deux critères comme la discipline où les directeurs de recherche sont les moins « spécialisés ». Mais dans d'autres cas des différences apparaissent : en Transport, le pourcentage de directeurs de recherche n'encadrant qu'une seule thèse est un peu plus élevé qu'en Génie industriel, mais ceux qui encadrent plus d'une thèse en encadrent en moyenne beaucoup plus que les directeurs de recherche du domaine Génie

industriel ; de même en Droit, le nombre moyen de thèses encadrées par un directeur de recherche est élevé, alors que le pourcentage de ceux qui n'encadrent qu'une seule thèse est fort : certains de ceux qui encadrent plus d'une thèse en encadrent un nombre très élevé...

Les résultats de ces analyses ne manquent pas d'étonner, car il n'était pas évident a priori, même pour quelqu'un qui connaît assez bien la recherche dans le(s) domaine(s) du transport et de la logistique, qu'un nombre aussi élevé de thèses, dans la plupart des disciplines, soient encadrées par des « non-spécialistes » de ce(s) domaine(s). Et on peut sans doute craindre que cette situation nuise à des doctorants dont le directeur de recherche connaît mal le domaine dans lequel il travaille et qui, en conséquence, peut difficilement les conseiller...

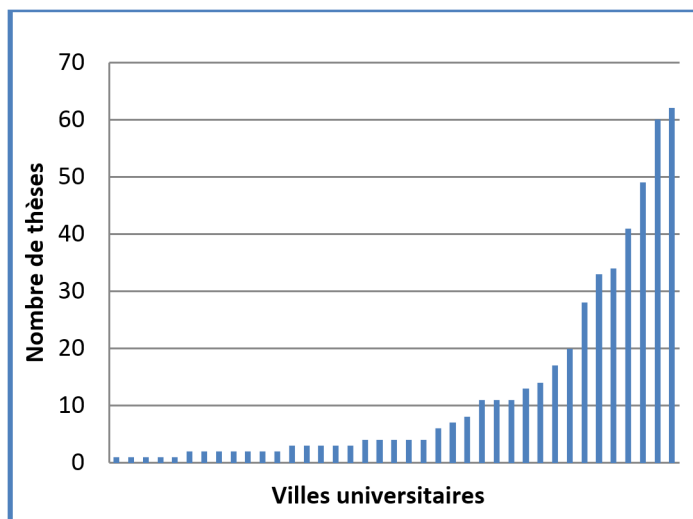
3.4. LES THÈSES, PAR LIEU D'INSCRIPTION OU DE SOUTENANCE

Si l'on s'intéresse à l'ensemble des thèses, toutes disciplines confondues, on constate que le fichier contient des thèses inscrites ou soutenues dans 39 villes universitaires, hors Paris et la banlieue parisienne. On peut établir le Graphique 1, classant ces villes par nombre de thèses croissant.

Les villes universitaires de province

L'exclusion du Graphique 1 de Paris et sa banlieue se justifie par le fait que les chiffres de la capitale sont d'un tout autre ordre de grandeur, de sorte que leur inclusion conduirait à un graphique écrasé complètement illisible. En effet dans les différentes universités et écoles de Paris et sa banlieue on compte 334 thèses dans notre fichier.

Graphique 1 : Répartition des thèses entre les villes universitaires de province



Le nombre de thèses inscrites ou soutenues dans les villes de province varie entre 1 (Angers, Corte, Lorient, Orléans, Toulon) et 62 (Aix-Marseille). Donnons quelques précisions pour les villes universitaires comptant au minimum 20 thèses.

- Bordeaux : 20 thèses

Bordeaux compte quatre universités qui sont toutes présentes dans notre recensement. Mais le nombre le plus important de thèses (8) est à Bordeaux 4, avec le droit comme discipline.

- Lille : 28 thèses

Les deux universités de Lille 1 et Lille 2, ainsi que l'École Centrale sont présentes, avec respectivement 18 thèses à Lille 1 (principalement sciences économiques et aménagement, espace, urbanisme), 5 à Lille 2 (droit) et 5 à l'École centrale (informatique).

- Nantes : 33 thèses

29 thèses sont inscrites ou ont été soutenues à l'université, dont la moitié (15) relèvent du droit et 6 des sciences de gestion ; mais on trouve aussi quatre thèses à l'École des Mines de Nantes (informatique).

- Toulouse : 34 thèses

On trouve des thèses en transport et logistique à Toulouse 1 (17 thèses, principalement des thèses de droit et secondairement en sciences économiques), Toulouse 2 (10 thèses principalement en aménagement, espace et urbanisme et en géographie), à l'Institut National Polytechnique (5 en génie industriel) et à l'INSA (Institut National des Sciences Appliquées, 2 en génie industriel et informatique).

- Le Havre : 41 thèses

Elles sont toutes localisées à l'université et se répartissent principalement entre la géographie (14 thèses), l'informatique (11 thèses) et les sciences de gestion (9 thèses).

- Grenoble : 49 thèses

Les principales disciplines de ces thèses sont les sciences de gestion (14), le génie industriel (12), l'aménagement, espace, urbanisme (5) et la géographie (5).

- Lyon : 60 thèses

Le principal établissement est l'université Lumière-Lyon 2 avec 46 thèses dont 22 en transport, 11 en aménagement, espace, urbanisme, et quelques unités dans d'autres disciplines (dont sciences économiques, géographie, sociologie et informatique...); l'INSA de Lyon est présent avec 8 thèses, en génie industriel et informatique ; Lyon 3 compte 5 thèses dont 3 en droit et l'École Normale supérieure 1 thèse en géographie.

- Aix-Marseille : 62 thèses

Aix-Marseille vient donc en tête des villes universitaires pour le nombre de thèses en transport et logistique. On les trouve d'abord en

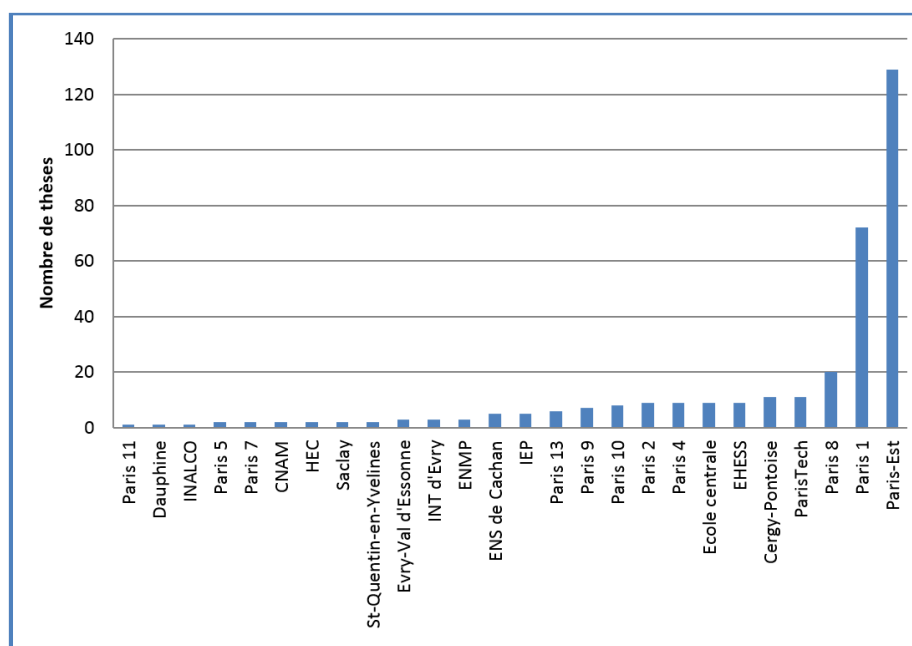
science de gestion (22 thèses) et en droit (17), les autres étant réparties, en petit nombre, dans les autres disciplines de sciences sociales.

Cette analyse sommaire donne déjà une idée assez précise de la géographie de la recherche en transport et logistique. Nous y reviendrons en croisant la discipline d'inscription ou de soutenance avec la localisation. Mais considérons d'abord Paris et sa banlieue.

Les universités et grandes écoles de Paris et sa banlieue

On ne compte pas moins de 26 établissements accueillant des thèses en transport et logistique dont presque toutes les universités et de nombreuses écoles (Graphique 2). Ce nombre est celui qui résulte des indications portées dans les fichiers sources que nous avons utilisés, aux dates où les inscriptions ou les soutenances de thèses ont eu lieu. Depuis, des regroupements peuvent être intervenus, réduisant le nombre des établissements concernés.

Graphique 2 : Répartition des thèses entre les écoles et universités de Paris et de sa banlieue



Signification des sigles utilisés dans ce graphique :

INALCO : Institut National des Langues et Civilisations Orientales ; CNAM : Conservatoire National des Arts et Métiers ; HEC : École des hautes études commerciales ; INT : Institut National des Télécommunications ; ENMP : École Nationale des Mines de Paris ; ENS : École Normale Supérieure ; IEP : Institut d'Études Politiques ; EHESS : École des Hautes Études en Sciences Sociales.

Ce graphique témoigne, de façon évidente, de la forte concentration des thèses sur deux établissements : Paris-Est, avec 129 thèses, et Paris 1, avec 72 thèses ; on tombe ensuite à 20 thèses pour Paris 8, réparties dans la quasi-totalité des disciplines de sciences sociales, donc, pour chacune d'elles, avec quelques unités.

A Paris 1 également, les thèses se répartissent dans presque toutes les disciplines de sciences sociales, mais le chiffre de 72 ne peut être atteint que par l'existence de « gros paquets », en droit (23 thèses), en géographie (20 thèses) et en sciences économiques (13 thèses).

Quant à Paris-Est, outre quelques thèses dans des disciplines variées, les cinq principales disciplines sont indiquées dans le Tableau 6.

Tableau 6 : Thèses de Paris Est, selon la discipline

Discipline	Nombre de thèses
Géographie	7
Sociologie	8
Sciences économiques	21
Aménagement, espace, urbanisme	34
Transport	44

Pour achever cette analyse de la géographie des thèses en transport et logistique, nous pouvons raisonner en croisant disciplines et établissements

Localisation par établissement des thèses classées par discipline

Comme dans le point 3.2., nous ne retiendrons que les disciplines dans lesquelles le nombre des thèses en préparation ou soutenues est d'au moins 40. Et pour chaque discipline, les tableaux suivants indiqueront :

- les universités ou écoles présentes dans notre recensement, lorsque le nombre de thèses inscrites ou soutenues est égal ou supérieur à 5,
- le nombre de ces thèses.

et en bas de tableau :

- le nombre total de thèses dans cette discipline,
- le nombre total d'établissements où ces disciplines sont présentes,
- la moyenne du nombre des thèses par établissement.

Aménagement, espace, urbanisme

On trouve 5 universités pour lesquelles le nombre de thèses inscrites ou soutenues en aménagement, espace, urbanisme égale ou dépasse le nombre de 5 (Tableau 7). Mais 21 universités ou écoles seulement inscrivent des thèses dans cette discipline, et le nombre moyen de thèses par établissement (4,3) est, par comparaison avec d'autres disciplines, élevé. Viennent en premier rang Lumière-Lyon 2 et Paris-Est.

Tableau 7 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Aménagement, espace, urbanisme

Discipline	Nombre de thèses
Géographie	7
Sociologie	8
Sciences économiques	21
Aménagement, espace, urbanisme	34
Transport	44

S'agissant de l'université Lumière-Lyon 2, la présence de l'équipe de recherche Laboratoire Aménagement Économie Transport (LAET, ex Laboratoire d'Économie des Transports) dont les chercheurs encadrent des thèses soit en Sciences économiques Économie des transports, soit en Géographie, aménagement, urbanisme, explique son classement.

S'agissant de Paris-Est, cette université comprend un pôle thématique Ville, environnement et leurs ingénieries qui affiche, parmi ses activités, « urbanisme, architecture, aménagement des territoires et des transports ». Parmi ses équipes de recherche, sous le titre général Ville, Transports et Territoires, on trouve notamment le Département économie et sociologie des transports (DEST), le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTTS), le Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT), et l'UMR Architecture Urbanistique Société. A noter que le DEST et le LVMT sont des équipes de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux). Il n'est, dans ces conditions, pas étonnant que l'université Paris-Est vienne largement en tête pour le nombre de thèses en Aménagement, espace, urbanisme.

Droit

Le nombre d'universités inscrivant et faisant soutenir des thèses de droit en transport et logistique est assez élevé, et on trouve 6 universités dans lesquelles le nombre de thèses est d'au moins 5 (Tableau 8). On identifie aisément les équipes, voire les enseignants de droit qui encadrent ces thèses.

Tableau 8 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Droit

Paris 2	5
Bordeaux	8
Toulouse 1	11
Nantes	15
Aix-Marseille	17
Paris 1	23
Nombre total de thèses	115
Nombre total d'établissements	30
Nombre moyen de thèses par établissement	3,8

A Paris 2, les thèses proviennent de plusieurs centres de recherche et elles relèvent notamment du droit communautaire, du droit des affaires. A Bordeaux c'est le Centre de recherche et de documentation européennes et internationales (CRDEI) et à Toulouse le Centre de Droit des Affaires (CDA) qui sont à l'origine des thèses en transport. A Nantes, c'est le Centre de droit maritime et océanique (CDMO) qui explique le nombre élevé de thèses de notre fichier. On sait également l'importance du droit des transports à la Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille et notamment de son équipe de recherche Droit maritime, aérien et des transports (CDMT) dans le cadre du Centre de droit économique. Paris 1 est un cas un peu particulier puisque 20 thèses sur 23 sont des thèses de droit privé encadrées par le professeur Philippe DELEBECQUE spécialiste très connu du droit des transports, de l'Institut de recherche juridique de la Sorbonne (IRJS).

Génie industriel

Les trois premiers établissements cités sont des écoles d'ingénieurs (Tableau 9). Mais c'est aussi dans une école, l'Institut Polytechnique de Grenoble, intégrée à l'université, et plus précisément dans le laboratoire G.SCOP (Grenoble-Sciences pour la conception, l'Optimisation et la Production) que sont préparées des thèses concernant la logistique.

Tableau 9 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Génie industriel

Ecole centrale de Paris	5
Institut National Polytechnique de Toulouse	6
Ecole des mines - Saint-Etienne	9
Grenoble	12
Nombre total de thèses	44
Nombre total d'établissements	9
Nombre moyen de thèses par établissement	4,9

Le nombre total de thèses relevant du génie industriel est modeste, mais le nombre d'établissements concernés également. De sorte que le nombre moyen de thèses par établissement est le plus élevé de toutes les disciplines, Transport, qui constitue un cas particulier, mis à part.

Géographie

La géographie présente des caractéristiques très différentes : le nombre de thèses inscrites ou soutenues est important ; mais le nombre d'établissements dans lesquels ces thèses sont inscrites l'est aussi (Tableau 10). De sorte que le nombre moyen de thèses par établissement est faible.

Cinq universités comptent un nombre de thèses égal ou supérieur à 5, et en particulier Le Havre et Paris 1. Au Havre, l'explication tient évidemment à la présence du centre de recherche IDEES (Identités et différenciations dans les espaces, les environnements et les sociétés, ex CIRTAI) dont deux équipes à

dominante géographie au moins s'intéressent au transport : Mobilités, représentations et territoires et Transports. La présence de Paris 1 n'est pas non plus étonnante puisque l'UFR de Géographie se décrit comme « la plus importante institution de formation et de recherche de France dans la discipline », et avec un centre de recherche concerné par les transports, Géographie-Cités, comptant en son sein le Centre de recherches sur l'Industrie et l'Aménagement (CRIA).

Tableau 10 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Géographie

Grenoble	5
Cergy-Pontoise	6
Paris-Est	7
Le Havre	14
Paris 1	20
Nombre total de thèses	105
Nombre total d'établissements	33
Nombre moyen de thèses par établissement	3,2

Informatique

Les thèses en transport et logistique (en fait presque toujours logistique) relevant de la discipline informatique sont assez nombreuses, mais le nombre d'établissements où ces thèses sont inscrites est également très élevé (Tableau 11). Il en résulte une forte dispersion, de sorte que le nombre moyen de thèses par établissement est très faible.

Tableau 11 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Informatique

Ecole Centrale de Lille	5
Clermont-Ferrand 2	7
Le Havre	12
Nombre total de thèses	64
Nombre total d'établissements	30
Nombre moyen de thèses par établissement	2,1

A l'École Centrale de Lille les thèses portant sur le transport et la logistique (plutôt logistique) sont issues du Centre de Recherche en Informatique, Signal et Automatique de Lille (CRISAL). A Clermont-Ferrand, elles sont préparées au Laboratoire d'Informatique, de Modélisation et d'Optimisation des Systèmes (LIMOS), et au Havre au Laboratoire de Mathématiques Appliquées du Havre (LMAH) dont l'axe fédérateur de recherche s'intitule « Modélisation et analyse des systèmes complexes » décliné notamment autour des « modèles en logistique ».

Sciences de gestion

Les thèses relevant des sciences de gestion, qui sont presque toujours en logistique, sont nombreuses, et les établissements où elles sont inscrites éga-

lement (Tableau 12). Mais le nombre moyen de thèses par établissement demeure élevé.

Tableau 12 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Sciences de gestion

Nantes	6
Le Havre	9
MINES ParisTech	9
Grenoble	14
Aix Marseille Université	32
Nombre total de thèses	125
Nombre total d'établissements	33
Nombre moyen de thèses par établissement	3,8

On compte cinq établissements où le nombre de thèses dépasse 5 dans notre fichier, mais deux plus particulièrement qui dépassent 10, à Grenoble et à Aix-Marseille. A Grenoble, l'équipe de recherche qui soutient ces thèses est le CERAG (Centre d'Études et de Recherches Appliquées à la Gestion) qui est un centre important en sciences de gestion non spécialisé en logistique, mais qui parmi ses axes compte Système d'Information et Flux et, en sous-axe, Supply Chain Management. Un quart des thèses recensées dans notre fichier sont inscrites à Aix-Marseille où l'on trouve le centre de recherche en logistique le plus important de France, le CRET-LOG (Centre de recherche sur le transport et la logistique)

Sciences économiques

Les 86 thèses inscrites sous cette discipline sont réparties entre un assez grand nombre d'universités, de sorte que le nombre moyen de thèses par établissement est relativement faible (Tableau 13). Il n'existe pas de centre de recherche spécialisé en économie des transports ou de la logistique à Lille ou à Paris 1, mais quelques enseignants qui travaillent dans ces domaines. Quant à Paris-Est, les thèses proviennent des centres de recherche que nous avons déjà cités (DEST, LATTs, LVMT) auxquels il faut ajouter une autre équipe de l'IFSTTAR, Systèmes Productifs, Logistique et Organisation des Transports et Travail (SPLOTT).

Tableau 13 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Sciences économiques

Lille 1	9
Paris 1	13
Paris-Est	21
Nombre total de thèses	86
Nombre total d'établissements	30
Nombre moyen de thèses par établissement	2,9

Sociologie

La dispersion des thèses entre un grand nombre d'universités se traduit par un nombre moyen de thèses par établissement très faible (Tableau 14). Il n'y a qu'une université où le nombre de thèses inscrites ou soutenues dépasse 5 : Paris-Est. Les thèses en sociologie sont présentes dans les équipes de recherche précédemment citées, et notamment dans le DEST dont l'intitulé comprend explicitement la sociologie des transports.

Tableau 14 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Sociologie

Paris-Est	8
Nombre total de thèses	31
Nombre total d'établissements	16
Nombre moyen de thèses par établissement	1,9

Transport

La « discipline » Transport est un cas très particulier. Nous avons déjà indiqué que nous avons regroupé sous cette appellation les thèses officiellement inscrites comme thèses de discipline « Transport » à Paris-Est, les thèses de « Sciences économiques-Économie des Transports » de Lumière-Lyon 2, et une thèse de discipline Logistique et transport du CNAM (Tableau 15). A Paris-Est, ces thèses sont issues des différents centres de recherche spécialisés de l'université et de l'IFSTTAR déjà cités, à Lyon 2, du Laboratoire Aménagement, Économie, Transports.

Tableau 15 : Caractéristiques des thèses inscrites ou soutenues en Transport

Lyon 2	22
Paris Est	44
Nombre total de thèses	67

4. CONCLUSIONS

Cette analyse décrit assez bien la géographie de la recherche dans le champ du transport et de la logistique et met en lumière quelques universités et centres de recherche que les spécialistes connaissent bien : Paris-Est et Lyon 2 pour l'économie des transports et l'aménagement, l'espace et l'urbanisme ; le Havre et Paris 1 pour la géographie des transports ; Toulouse, Nantes, Aix-Marseille et Paris 1 pour le droit des transports ; Grenoble et Aix pour la logistique vue sous l'angle des sciences de gestion ; Grenoble pour la logistique vue sous l'angle du génie industriel, et enfin Le Havre pour l'informatique appliquée à la logistique.

Mais cette analyse montre aussi qu'en dehors de ces lieux privilégiés, de nombreuses thèses sont inscrites, préparées, soutenues dans des lieux où le

« milieu » n'est pas nécessairement très favorable et où les doctorants risquent d'être très isolés. Cette remarque rejoint celle que nous avons faite dans le point 3.3., en notant que de nombreuses thèses étaient encadrées par des directeurs de recherche qui n'étaient pas spécialistes du champ du transport et de la logistique, et que ce fait pouvait poser problème aux doctorants...