

2023

ARIANE DUPONT-KIEFFER

DOSSIER SCIENTIFIQUE ET CV.....	5
A. CURRICULUM VITAE.....	5
1) Principaux diplômes et titres universitaires :.....	5
2) Récapitulatif de l'ensemble de l'activité de recherche.....	6
3) Autres activités professionnelles.....	7
4) Formations complémentaires.....	7
5) Interruption(s) éventuelle(s) de carrière : <i>Aucune</i>	8
6) Primes.....	8
7) Synthèse de la carrière.....	8
B : BILAN DE L'ACTIVITÉ DE RECHERCHE ET PROJET SCIENTIFIQUE EN COURS	10
1) Déroulé et bilan de l'activité scientifique passée	10
2) Agenda scientifique présent et futur	15
a) Contexte de production des théories et des politiques économique :	16
Recherche sur La Seconde Guerre mondiale comme déclencheur de nouveaux questionnements économiques.....	16
Recherche sur l'évolution de la macroéconométrie de Ragnar Frisch à partir de WWII lors de ses missions pour l'ONU.....	18
Contexte de la production des travaux sur le genre : le cas de Transportation Studies	20
b) Approche réflexive appliquée au transport : une approche historique et épistémologique pour penser l'interdisciplinarité.....	24
c) Economie appliquée : analyser les rapports en mobilité, externalités du transport et territoires sous l'angle de différents cadres philosophiques de justice sociale.....	26
C : PUBLICATIONS SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES	31
1) Publications et autres productions	31
a) Brevets, dépôts de logiciels, applications industrielles ou opérationnelles.....	34
b) Travaux en cours.....	34
c) Revues à comité de Lecture	35

d) Book Review and Obituary publiés dans revue a comité de lecture.....	37
e) Ouvrages	37
f) Chapitres d'ouvrage.....	38
g) Rapports de recherche.....	38
h) Vulgarisation	39
i) Conférences invitées.....	40
j) Congrès internationaux avec publications d'actes :.....	41
k) Congrès national avec publication d'actes.....	42
2) Séminaires, Workshops.....	44
D : ACTIVITÉ SCIENTIFIQUE NATIONALE.....	46
1) Participation à des projets scientifiques	46
2) Participation à des réseaux ou collaborations suivies (ces collaborations sont mentionnées plus bas)	46
3) Encadrement scientifique (stagiaires, masters, doctorats, post-doc)	46
a) Thèses de doctorat soutenues	47
b) Thèses de doctorat en cours.....	48
c) autres	49
E : ACTIVITÉS SCIENTIFIQUES INTERNATIONALES.....	49
1) Séjours à l'étranger	49
2) Participation à des projets internationaux.....	49
a) Mise en place et coordination scientifique de projets internationaux	49
b) Autres participation à projets internationaux	51
c) En tant qu'animateur de groupes de travail internationaux (OCDE...).....	51
d) Participation à des réponses aux appels à projet européens FP7/H2020/Green Deal 2021-2006.....	51
3) Collaborations internationales suivies.....	52
4) Encadrements internationaux (stages d'ingénieurs et de masters, thèses et post-doc...)	52
F : RAYONNEMENT SCIENTIFIQUE	53
G : ACTIVITÉS D'ADMINISTRATION ET D'ANIMATION DE LA RECHERCHE	54
1) Animation et administration de la recherche	54

2) Directions d'équipes, de laboratoire, gestion de personnel (<i>personnels titulaires et/ou temporaires</i>), de moyens d'essais	56
3) Responsabilités administratives et électives.....	57
H : ACTIVITÉS D'ENSEIGNEMENT, DE FORMATION.....	57
1) Enseignement	57
2) Responsabilité de formations ou de structures académiques	62
3) Participation à des jurys de diplôme et à des instances ou comités en lien avec l'enseignement ..	62
I : ACTIVITÉS D'ÉVALUATION SCIENTIFIQUE.....	63
1) Membre de comités éditoriaux de revue, de comités scientifiques de conférences, de colloques.	63
2) Relecture d'articles (en moyenne une par mois).....	63
3) Membre d'instance(s) d'évaluation, de commissions de spécialistes, de jurys de concours, de thèse et d'HdR (<i>préciser si président, rapporteur ou examinateur</i>)	64
a) En tant que Rapporteur.....	64
b) En tant que membre du jury.....	66
4) Expertise de projet (ANR, FUI, Europe, région.....)	67
J : ACTIVITÉS DE VALORISATION ET DE TRANSFERT.....	67
1) Transfert des résultats de la recherche vers le monde socio-économique.....	67
2) Activités d'expertise et de conseil	68
3) Contribution à l'élaboration des politiques publiques	68
4) Vulgarisation des résultats de la recherche (articles de vulgarisation, documents audiovisuels, etc.) - cf. infra.	68

DOSSIER SCIENTIFIQUE ET CV

Nom : DUPONT-KIEFFER

Nom d'usage : DUPONT

Prénom(s) : Ariane, Aline, Nadia

Nationalité : Française

Née le (jj/mm/aaaa) : 06/02/1971

Situation professionnelle actuelle : Maître de conférence-HDR (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Ecole d'Economie de la Sorbonne)

Discipline(s) : Sciences économiques

Domaine(s) d'étude(s) : Histoire de la pensée économique, histoire de l'économétrie, macro-économétrie, politique économique, économie des transports, économie et mobilité durable

Mots-clés : histoire de la mesure, économétrie, justice sociale

A : CURRICULUM VITAE

1) Principaux diplômes et titres universitaires :

- 2019. **Qualification PR** au CNU (section 5, sciences économiques)
- 2013. **Habilitation à Diriger des Recherches** en sciences économiques, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, novembre.

Titre : A la recherche des hybrides.

Jury : Stéphane Callens (Université d'Artois, Président), Claude Diebolt (Université de Strasbourg, rapporteur), Alain Ayong Le Kama (Université Paris-X-Ouest-Nanterre-La

Défense, rapporteur), Carine Staropoli (Université Paris 1), Michel Armatte (Université Paris-Dauphine – Centre Alexandre Koyré), Jean-Michel Fourniau (IFSTTAR), Annie L. Cot (Université Paris 1, directrice).

- 2011. **Prime d'excellence scientifique.**
- 2004. **Qualification MCF** au CNU (section 5, sciences économiques).
- 2003. **Doctorat en sciences économiques**, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, septembre.

Titre : Ragnar Frisch et l'économétrie : l'invention de modèles et d'instruments à des fins normatives.

Jury : Antoine d'Autume (Université Paris 1, président), Olav Bjerkholt (Université d'Oslo, rapporteur), Yves Breton (CNRS, rapporteur), Annie L. Cot (Université Paris 1), Michel Armatte (Université Paris IX Dauphine), Philippe Le Gall (Université d'Angers, directeur de recherche).

Mention : très honorable avec les félicitations du jury, proposition pour une subvention pour publication et proposition pour un prix de thèse.

2) Récapitulatif de l'ensemble de l'activité de recherche

- 2021-. *Vice-Présidente Déléguée à la Responsabilité sociétale, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne*
- 2020-2021. CRCT à mi-temps au LMA (Laboratoire Mécanismes des Accidents) / TS2/ Université Gustave Eiffel.
- 2020-2023. Expert à la Chaire ETI (Entrepreneuriat-Territoires-Innovations) Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et IAE de PARIS (<http://chaire-eti.org/>)
- 2020-2024. Expert à la Chaire NDU (New Deal Urbain) Ecole d'Economie de Paris (<https://www.parisschoolofeconomics.eu/fr/programme-partenarial/chaire/chaire-new-deal-urbain-877/chaire-new-deal-urbain>)

- 2015-2020. Directrice de l'École d'Économie de la Sorbonne (UFR 02), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- 2014-2021. Maître de conférence-HDR, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Rattachée au laboratoire PHARE (Philosophie, Histoire et Analyse des Représentations Économiques), FRE 3643 (CNRS et Université Paris 1), 106-112 boulevard de l'Hôpital, 75013, bureau 325.
- 2006-2014. Chargée de recherches, IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, ex-INRETS). Grade : CR1 depuis novembre 2010. Rattachée au DEST (Dynamiques économiques et sociales du transport). Au sein de l'équipe EEM (Énergie-Environnement-Mobilité) du DEST et de l'ERA-MOB, mes activités de recherche se sont concentrées sur l'économie des transports et l'analyse des déterminants et des conditions de développement d'une mobilité durable.
- 2005-2006. Post Doctorat à GARIG/DEST.
- 2004-2005. Chargée de recherche dans le cadre d'un accord entre le GRESE (Université Paris 1-Panthéon Sorbonne) et le département d'économie de l'Université d'Oslo.
- 2004-2005. Chargée de cours d'économie de BTS par correspondance à l'ESA (École supérieure d'assurance).
- 1998-2000. Attachée Temporaire d'Enseignement et de Recherche à la Faculté Jean Monnet de l'Université Paris XI.
- 1995-1998. Allocataire de Recherche à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne (U.F.R. d'Économie).

3) Autres activités professionnelles

Répétitrice de piano (classique et jazz) de 1990 à 2003 (10 élèves par an).

4) Formations complémentaires

- 2020-2021. Auditrice libre. Cours d'initiation à l'histoire de l'art à l'École du Louvre

5) Interruption(s) éventuelle(s) de carrière : *Aucune*

6) Primes

- 2011 : Prime d'excellence scientifique
- 2022 : Prime volet 3 du RIPEC/ Ex -PEDR (excellence scientifique, pédagogique et administrative)

7) Synthèse de la carrière

Après une thèse à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne en histoire de la pensée appliquée à l'économétrie soutenue en 2003, j'ai effectué en 2005 un post-doctorat sur la mesure de l'exposition au risque routier à l'Institut français des sciences et technologies du transport, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar, ex-INRETS) où j'ai obtenu un poste de chargée de recherches en octobre 2006. J'ai soutenu mon HDR en 2013 à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

De 2006 à 2014, j'ai pu développer mes recherches sur la mobilité durable et ses déterminants au sein du laboratoire DEST (Dynamiques Économiques et Sociales du Transport), en animant d'une part des groupes de recherche interdisciplinaires thématiques internes à l'INRETS et d'autre part un groupe de recherches thématique d'un réseau européen (ECTRI). J'ai également été vice-présidente de l'action COST TEA sur l'équité dans les transports à partir de 2012. La même année, j'ai été nommée présidente du comité d'organisation et présidente du comité scientifique pour l'organisation de la 5ème conférence internationale sur « Femmes et Transport » pour l'Ifsttar et le comité « Women's Issues in Transportation » des *National Academies*. La conférence s'est tenue en avril 2014.

Recrutée en 2014 à Phare à l'université Paris 1 pour travailler sur les questions de justice sociale et sur l'histoire de la macroéconomie, j'ai pris la direction du master 2 « histoire de la pensée économique ». Directrice de l'École d'Économie de la Sorbonne (anciennement UFR 02 de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne) de juin 2015 à septembre 2020, j'ai porté avec les équipes Enseignantes et Administratives, et

les usagers, une rénovation des formations dès l'été 2015 pour les masters et en 2018 pour les licences et les masters, l'EES offrant plus de 33 000 heures de cours à 4500 étudiants (auxquels s'ajoutent les 1500 CPGE). J'ai essayé d'impulser des projets de recherche transversaux lors de journées annuelles thématiques. Lors de ce mandat, j'ai pu renforcer mes compétences managériales et administratives (montage de formations, montage du parcours 'oui, si', mise en place du dispositif « parcours sup » et de la sélection en M1, gestion de budgets, recherche de ressources propres, partenariats privés, partenariats académiques internationaux, évaluation HCERES, insertion professionnelle avec la participation de l'EES au forum des métiers mais également par la construction de partenariats privilégiés avec des entreprises de secteurs d'activité en lien avec nos masters, etc.).

Depuis le début de ma carrière, mon activité pédagogique couvre l'ensemble des niveaux de formation de la L1 au master. Une partie importante de mes activités pédagogiques consiste à superviser et à encadrer des étudiants en thèse et en master, mais également en licence.

Ces activités administratives et pédagogiques ont été assumées sans remettre en cause mon engagement dans la recherche autour de deux grandes spécialisations, l'histoire de l'économétrie et l'économie de la mobilité durable et équitable.

Enfin, l'orientation de mes travaux économiques et économétriques m'a conduite à être impliquée dans le montage et la conduite de nombreux projets de recherche à l'échelle nationale (Prédit, ADEME) et européenne (FP7, H2020 et Actions COST), ayant pour sujets la mesure de l'exposition au risque routier et la sécurité routière, les questions de genre, les conditions pour un transport durable et équitable en Ile-de-France. Désignée comme expert national, j'ai pu participer aux travaux de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) et aux travaux du Forum International des Transports (FIT/OCDE) notamment sur des stratégies pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur transport, sur les stratégies d'adaptation et sur la mesure des dépenses d'investissement et des actifs dans le secteur du transport.

Récemment, j'ai pu obtenir auprès de la commission de la recherche de Paris 1 un financement de 25 000 euros sur 3 ans sur le projet *Women's Issues in Transportation : the Witness Seminar*. J'ai décroché de l'université Gustave Eiffel un financement pour PHARE pour une étude sur la mobilité des jeunes enfants (normes et évaluation des déplacements pour 19 000 euros sur un an et demi). L'encadrement de la thèse CIFRE de Madame Maria RUIZ à la fondation BNP Paribas rapport au laboratoire PHARE un versement annuel de 4000 euros. Plus récemment, j'ai permis l'obtention d'un financement de 300 000 euros pour la Chaire *New Deal Urbain* à l'Ecole d'Economie de Paris de la part de l'entreprise PTV pour la période

2021-2024.

B : BILAN DE L'ACTIVITÉ DE RECHERCHE ET PROJET SCIENTIFIQUE EN COURS

1) Déroulé et bilan de l'activité scientifique passée

Après une thèse à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne sur la contribution de Ragnar Frisch à l'économétrie et son inscription dans l'histoire de l'analyse économique en 2003, j'ai effectué un post-doctorat en 2005 sur la mesure de l'exposition au risque routier à l'Institut Français des Sciences et Technologies du Transport, de l'Aménagement et des Réseaux (Ifsttar, ex-INRETS) où j'ai ensuite obtenu un poste de chargée de recherches en octobre 2006. Je me suis tournée vers l'économie des transports pour donner une teneur plus appliquée à mes recherches et comprendre les différentes dimensions du travail d'économètre (de la collecte de données à la construction du modèle, et l'utilisation des résultats de recherches par les décideurs politiques et opérationnels).

Le questionnement qui a servi de fil conducteur à mes recherches ces vingt dernières années porte sur les aller-et-retour entre théorie et pratique dans l'économie. Je l'ai déployé et appliqué dans deux champs, un champ historique et épistémologique, et un champ appliqué, l'économie des transports et l'identification de la place du raisonnement et du calcul économique dans la définition et la conduite des politiques de mobilité durable.

Mes recherches portent en particulier sur l'histoire des techniques quantitatives (l'économétrie et la comptabilité nationale). Elles interrogent ainsi le rapport entre science et mesure, dans la production de savoir ainsi que dans la définition et la conduite des politiques publiques. Ces rapports entre science et mesure sont analysés à propos des sujets complexes qui requièrent une

approche multi-disciplinaire, soit pour comprendre les outils mobilisés (le rôle de la physique dans la modélisation économétrique), soit pour saisir l'ensemble des dimensions du problème (comme la demande de transports, le genre, le changement climatique). Le regard historique et épistémologique permet de mieux saisir la portée, les enjeux et les limites des méthodes et des outils mobilisés dans mes recherches appliquées au champ de l'économie des transports. Réciproquement, la conduite de recherches en économie appliquée souligne et montre la complexité des opérations de mesure, d'analyse et de modélisation tant au niveau heuristique qu'au niveau de la nature et du rôle de « l'expert » dans le processus d'aide à la décision politique.

J'avais montré dans ma thèse que l'œuvre de Frisch était le fruit d'une double « intrication », au niveau heuristique entre mathématique, théorie économique et statistiques, et au niveau de la politique économique entre modèles macrodynamiques et définition des politiques économiques. La notion d'« intrication » permet tout à la fois de rendre compte du maillage opéré entre plusieurs disciplines lors de la découverte scientifique (l'intrication heuristique) d'une part et du maillage opéré entre le travail des scientifiques et celui des politiques (l'intrication politique) d'autre part. Toutefois, les recherches menées depuis ma thèse m'ont conduite à repenser cette « intrication » dans la perspective de l'hybridation latourienne. Mes recherches relèvent ainsi d'une interrogation plus large sur la « modernité » telle qu'elle a été décrite et analysée par Bruno Latour (1997), fin qui expliquerait les démarches d'intrication entre les discours scientifiques d'une part et entre les discours des scientifiques et des responsables politiques et des acteurs administratifs d'autre part. Le concept d'hybridation marque la fin des ambitions de la « modernité » et en souligne les contradictions internes et les limites.

Sous la plume de Ragnar Frisch, le travail de l'économètre s'affirme clairement comme un travail de purification et de séparation. Comme je le montre (Bjerkholt et Dupont-Kieffer, 2009, 2011 ; Dupont-Kieffer, 2001, 2012a, 2012c) l'économétrie est identifiée à une double démarche de quantification et de mesure articulées autour du modèle économétrique. Le modèle a un double statut dans l'économétrie frischienne : il est un outil de preuve et un outil de coordination.

Un outil de preuve : les opérations de quantification et de mesure permettent d'objectiver les sujets humains, notamment autour de la notion de l'individu moyen mais aussi grâce à une démarche taxinomique, tant en macroéconomie qu'en comptabilité nationale, qui aboutit à un découpage de l'économie en secteurs d'activités et à une représentation du schéma économique sur des fonctions macroéconomiques (consommation, investissement) (Dupont-Kieffer, 2013, et HDR). Le modèle, pour fonctionner comme outil de preuve, doit reposer sur une représentation mécanique et une pratique scientifique ancrée sur une approche physicaliste et réductionniste, notamment autour de l'individu typique et des fonctions macroéconomiques.

Dès 1926, Frisch assoit la représentation du monde économique sur une analogie avec la mécanique, les circuits économiques étant apparentés à des mécanismes dont il s'agit de comprendre les rouages et la structure générale grâce aux mathématiques et aux statistiques. Ce qui l'arrêtait alors était sa méfiance quant aux techniques de calcul probabiliste et non une critique ontologique. Il en découle une pratique scientifique physicaliste et réductionniste. L'emprunt à la physique est récurrent comme l'atteste son recours aux notions de champs de force et aux notions de gravitation pour expliquer le concept d'utilité et les choix de consommation de l'individu typique. L'emprunt devient encore plus flagrant lors de l'analyse de la nature et de l'origine des cycles en l'appuyant sur les concepts d'équilibre, d'oscillations et des phénomènes de propagation. Même si certains, dont moi-même, ont une vision très déterministe de la modélisation structurelle frischienne, nous avons montré avec Olav Bjerkholt (2011), que Frisch a posé les jalons d'une démarche probabiliste qui sera développé par son étudiant Trygve Haavelmo.

Un outil de coordination : L'analyse des cycles et le contexte conduit Frisch à placer le modèle dans une démarche finaliste i.e. orienter vers l'action. Le modèle devient un énoncé sur la société tant pour le pouvoir dit naturel (celui des scientifiques) que pour le pouvoir dit politique. Il devient un outil de coordination au sens où il permet le dialogue entre les deux pouvoirs. Le modèle est un outil certes mais aussi un danger qui pousse Frisch à définir une procédure du travail de collaboration entre le savant et le politique. Frisch explique que ces différents types de modèles sont autant de leviers d'action allant du niveau sectoriel au niveau national. On ne trouvera pas

de dirigisme chez Frisch et cette attitude est à relier à son attachement aux valeurs de liberté. On pourrait y voir une preuve de son attachement au « marché » perçu comme institution moderne, et serait l'expression de la liberté et vecteur d'égalité par sa capacité à produire une utilité réciproque et une autonomie matérielle. Ce faisant, le marché aurait été placé dans la situation où il est le lieu de la production d'homogénéité (un individu typique ou moyen) et de citoyenneté.

En objectivant le sujet économique et en donnant au modèle le statut de levier d'action, Frisch suppose des va-et-vients entre le pouvoir scientifique et le pouvoir politique. Frisch semble pouvoir gagner la bataille de la modernité au niveau heuristique par le modèle et l'analyse de la confluence et au niveau politique par la mise en place d'une procédure de médiation qui conduit à l'émergence de la figure de l'expert. Toutefois nous voyons bien que l'économétrie prônée par Ragnar Frisch conduit à la formation d'hybrides par l'adossement de la découverte scientifique à une démarche d'action.

Dans la continuité de la thèse, j'ai tenté de comprendre les cadres théorique, philosophique et historique dans lequel les questions de mesure ont pu orienter la production de savoirs ainsi qu'orienter la définition et la conduite des politiques économiques. J'ai choisi en 2005 d'élargir mes recherches au champ de l'économie des transports et de la mobilité durable en raison des enjeux et difficultés théoriques soulevées par ces questions. En effet, le transport fait l'objet d'une demande dérivée face à une offre souvent fixe et rigide dans le temps. Cette demande dérivée explique les développements particuliers de la fonction d'utilité et de la modélisation complexe des comportements tels que proposés par le prix Nobel Daniel Mc Fadden. L'analyse des déterminants de la demande de transport doit être élargie au-delà des déterminants économiques, et développer une approche multi-disciplinaire. L'interdisciplinarité pousse ainsi à repenser le cadre analytique utilisé (l'analyse coût-bénéfice) mais également à reconsidérer les méthodes quantitatives et qualitatives mobilisées pour poser et résoudre les questions de mobilité durable et équitable. Ces dernières introduisent la difficulté de l'intégration de différentes échelles spatiales et temporelles, et la nécessaire prise en compte de l'incertain dans l'évaluation des projets transports et lors de la définition des politiques de transport.

Plus précisément, ma contribution a principalement porté sur l'évaluation économique des externalités du secteur routier (incluant en particulier la congestion, le risque routier, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux). Il m'a fallu définir une méthodologie de mesure physique puis monétaire de ces externalités, pour envisager la place et le rôle de ces mesures dans la définition et la mise en place de politiques efficaces et ciblées, tant au niveau local, national et international. Mes recherches portent sur la mobilité des passagers et des marchandises et sur les modalités et les limites de leur articulation, de leur complémentarité et sur leur concurrence dans l'usage de certains réseaux. J'appuie mon cadre d'analyse sur la décomposition proposée par Lee Schipper (activité économique et demande de transport, choix modal, efficacité énergétique du véhicule, efficacité énergétique du carburant). Dans la perspective de l'analyse des externalités du mode routier afin de créer les conditions d'un transport durable et sûr, j'ai été amenée à comprendre plus finement en amont les déterminants de la mobilité et du choix modal, en me spécialisant sur les différences entre hommes et femmes (en désagrégeant par type d'environnement, âge, CSP, etc.). Ce travail m'a conduit plus récemment à élargir mes recherches aux questions d'équité en relation avec les questions d'efficacité économique et d'acceptabilité des politiques publiques.

Dans ce cadre, une partie importante de mon travail est consacrée à la compréhension et l'analyse des systèmes de comparaisons nationales et internationales des expertises. Je me suis particulièrement intéressée à la production et à la collecte de données sur la demande de transport et les externalités du transport (risque routier, gaz à effets de serre et polluants locaux) mais aussi sur la nécessité d'ancrer plus solidement les estimations économétriques utilisées dans les recherches sur transports sur des questionnements théoriques. Cette perspective internationale permet de mieux comprendre les jeux institutionnels et les enjeux culturels à l'œuvre dans les processus de décision privée et publique. J'ai pu traiter de cet aspect notamment dans le cadre d'une étude sur le contrôle sanction automatisé et lors d'une étude comparative entre la France et la Norvège sur la perception du risque Norvège (sécurité et sûreté).

Ces travaux ont abouti à des rapports d'étude et des rapports d'expertise, des communications et la publication d'un guide méthodologique pour les CETE et le CERTU.

Mes travaux en histoire, soit sur la macroéconomie et la planification en Norvège, et en économie appliquée soit sur les déterminants de la demande de transport et ses externalités, sont unis par une question théorique, les liens entre efficacité et équité, et une question épistémologique, le lien entre connaissance et politique économique.

2) Agenda scientifique présent et futur

Depuis septembre 2014, je développe ce questionnement au sein de PHARE (FRE 3643) à l'Université Paris 1 Panthéon autour de trois axes :

1/ analyser plus finement la manière dont la macroéconométrie a pu être pensée comme pouvant contribuer à une société plus juste soit par des innovations théoriques, méthodologiques ou institutionnelles et la mise en évidence de la dimension normative de la modélisation économétrique. En particulier, j'analyse le passage d'une perspective contra-cyclique à une perspective centrée sur le développement dans les travaux de Ragnar Frisch après la Seconde Guerre Mondiale, et les conséquences de ce basculement sur ses choix théoriques, méthodologiques et épistémologiques. Plus précisément, je tente de comprendre les liens entre modélisation à visée analytique et modélisation à visée de politique économique. Cette exploration de la frontière entre approche positive et approche normative de la modélisation macroéconomique a fait l'objet d'un article publié en 2019 sur la conférence de 1963 à l'Académie Pontificale des Sciences (Dupont-Kieffer, 2019).

2/ mettre en perspective historiquement et comprendre comment l'économie appliquée, notamment en transport, a développé des outils spécifiques et une approche pluri-disciplinaire raison de son objet même mais également en raison de sa portée appliquée qui impose des collaborations entre les milieux académiques et opérationnels. Cette recherche a fait l'objet d'un

article sur les frontières entre ingénierie et économie autour de l'article de Daniel McFadden *Urban Travel Demand* (1974) (Dupont-Kieffer, and al., 2021).

3/ à l'instar de la démarche entreprise il y a quatre décennies par Françoise Thébaud et Michelle Perrot, mettre en lumière comment l'introduction de la question de la femme a pu renouveler l'analyse économique (notamment autour des questions de valeur du temps, mais aussi les questions d'inégalités et d'équité) et les politiques de transport et d'égalité sur les territoires.

4/ Mettre en perspective les fondements éthiques et économiques du Qalys pour essayer de le déployer comme outil d'analyse et de politique d'équité dans le champ du transport. Il s'agit de s'interroger plus largement sur les outils que la science économique développe dans le cadre des questionnements sur la justice sociale. Cette recherche est au cœur de l'année de CRCT et a fait l'objet d'une présentation le 14 décembre 2020 au séminaire annuel du réseau « Justice et Intérêt », réseau de recherche international (IRN CNRS) « Justice et intérêt » dirigé par Gilles Campagnolo et associant la LSE, Lausanne, la chaire Hoover à Louvain, Helsinki, AMSE, PHARE. Ce dernier volet donne lieu à une collaboration avec le Chaire New Deal Urbain à l'Ecole d'Economie de Paris (*Paris School of Economics* ci-après).

a) Contexte de production des théories et des politiques économiques :

Recherche sur La Seconde Guerre mondiale comme déclencheur de nouveaux questionnements économiques

Je poursuis depuis trois ans une exploration du rôle du contexte sur la production de théories, d'analyses et d'outils économiques en me concentrant sur le cas de situation extrême, notamment la Seconde Guerre Mondiale. Dans cette perspective, j'ai proposé avec Sylvie Rivot et Rober Dimand au Centre HOPE (*Duke University*) une conférence annuelle ayant pour thème d'explorer combien l'économie est devenue un élément central pour gagner la guerre, et comment la guerre

a pu transformer temporairement ou de manière permanente les cadres théoriques et analytiques développés depuis l'entre-deux-guerres.

Economists at War: How WW2 changed economics (and vice-versa)

Overview

The purpose of the conference is to investigate the issue of 'economists at war' by adopting a "conflict" perspective in order to understand how WW2 redefined communities and knowledge. The WW2 conflict was worldwide, far from limited to battlefield, and disruptive in terms of social link with the dramatic impacts on civilian population. This dramatic episode forces us to raise the question of coordination: on the one hand the issue of coordination within communities because of migration movements and coordination of economic activities using methods other than market economy mechanisms on the other hand.

The conduct of WW2 had a double impact on economics in the Western World: the definition of a new economic order which was supported by international organizations (IMF, United Nations, etc.) on the one hand, a definition which was based on some common agreements on debt management, recovery plans, and on the other hand a greater division of tasks occurred between theoretical economics and applied economics, the latter being defined as satellites of the former. Besides, other disciplines at the periphery of economics turned to economic analysis during that period in order to enrich their own theoretical argumentation, especially in Geography when including a cost/benefit analysis of the colonial empire in geopolitics. Beyond the issue of emigration that contributed to the significant expansion of US academic area, what changes can be identified in the inter-relationships between economists as a profession at large and organizations such as the academia of course but also public agencies or think tanks? Conversely, how economists changed the way to think coordination developed thanks to the application of their technical skills to the conduct of the war? That is, beyond their role in organizing domestic economy, what was for example their place in the military services? And more specifically, what are the outputs in the development of Applied Economics due to WW2?

Regarding the East, the Soviet planning and the decisive battles won by the Soviet Union has put forward USSR as a leader able to propose an alternative to market economy. The WW2 conflict, which was closely followed by the premises of the Cold War and decolonization, shaped the new economic and political order in terms of Centers/ Peripheries for it fostered the willingness to gain independence and sovereignty in many outside parts of the western world. Regarding colonies, the sovereignty was clearly political but yet economic independence and sovereignty quickly appeared as key issues of the emancipation agenda. Outside the colonial empires, the question of how to reduce socio-economic inequalities and how to reduce economic dependency towards Europe and the US became crucial. These local elites, trained in economics in the Western World, were in charge of defining the economic agenda in the struggle for Independence (Political and/or economic Independence) towards the European Empires or the US economic and diplomatic supremacy in South America or Asia. One of their main challenges was then to base their political independence on a strong economic independence. In doing so what were their understanding of the economic system functioning and of the potential need for regulation?

For in each part of the project, our aim is to develop a pluri-disciplinary perspective, which means to investigate how do other disciplines consider and define the nature and place of economic issues in understanding the conflict of World War 2 and the relations between centers and peripheries?

Recherche sur l'évolution de la macroéconométrie de Ragnar Frisch à partir de WWII lors de ses missions pour l'ONU.

J'ai pu montrer dans mes travaux que Ragnar Frisch conçoit le modèle économétrique comme un outil de preuve et un outil de coordination, notamment en mettant en place en Norvège dès les années trente mais surtout après-guerre une relation étroite entre le Parlement, l'Institut de Statistiques et l'Institut d'Economie d'Oslo. Cette collaboration doit permettre de définir et mettre en place des politiques contra-cycliques. Toutefois on observe une évolution nette de ces propositions théoriques et méthodologiques dès 1946 dans l'éditorial du premier numéro d'après-

guerre d'*Econometrica*. Il assume très rapidement la dimension normative de son travail en appelant à la responsabilité sociale de l'économètre d'une part et au rôle d'une planification accompagnant les mécanismes de marché¹. Si l'expérience de la guerre -son expérience dans le camp de Grini, et l'occupation allemande de la Norvège-semble être un accélérateur de cette évolution, mon hypothèse est que ses missions pour l'ONU participent beaucoup de cette évolution. En effet, il est nommé en

- 1947 : Président de la « Commission pour l'Economie et l'Emploi » aux Nations Unies ;
- De 1954 à 1955 : conseiller en Inde et devient un ami personnel de Jawaharlal Nehru ;
- Entre 1957-64 : conseiller du gouvernement égyptien et de la République Arabe (soit la réunion de la Syrie et de l'Egypte entre 1957 et 1960 sous Nasser)

A la lecture, des lettres, des rapports de mission qu'il effectue, il apparaît qu'il esquisse :

- L'acceptation de la dimension normative de la politique économique ;
- La nécessité d'orienter la modélisation économétrique vers une théorie de la croissance voire du développement ;
- La nécessité de penser de nouveaux outils de coordination entre les institutions pour tenir compte des spécificités culturelles ;
- La nécessité de penser la collecte de nouvelles données et de penser de nouvelles formes de collecte des données.
- En étudiant finement ces missions, je fais l'hypothèse que l'on comprendrait mieux les positions prises lors de la conférence pontificale des sciences en 1963 sur la méthodologie des entretiens et de l'approche *selection-implementation*.

¹ Frisch, Ragnar Anton Kittil. 1950. L'emploi des modèles pour l'élaboration d'une politique économique rationnelle. *Revue d'économie politique*, 60, 474-98 et 601-34.
Frisch, Ragnar Anton Kittil. 1957. *Generalities on Planning*. Mémoire pour l'Institut d'Economie, Université d'Oslo, 26 février.

Contexte de la production des travaux sur le genre : le cas de Transportation Studies

Le projet du *Witness Seminar* s'intéresse ainsi au rôle des femmes dans le développement interdisciplinaire des théories et des études relatives au système de transport et de mobilité.

Le présent projet porte sur l'écriture de l'histoire de l'introduction et du développement de la question des femmes et du genre dans les études et théories relatives aux systèmes de transport et de mobilité. Ces théories analysent tant la demande de transport pour tous les modes de transport que l'exposition au risque, notamment au risque routier, aux questions de sûreté mais également aux conditions d'exercice des métiers liés au transport.

Witness Seminar, Women's issues in Transportation (WliT) - Le séminaire des témoins. Femmes et Transport : une histoire complexe d'un champ multi-disciplinaire et multi-partenaires

Le projet cherche à comprendre le déploiement de la question de la mobilité des femmes et ses conséquences sur 1/ l'analyse théorique, le développement de nouveaux outils méthodologiques mais également sur la collecte de données et 2/ la définition et la mise en place de politiques de transport au niveau des opérateurs, des décideurs publics locaux et nationaux et leur articulation à d'autres politiques publiques relatives à l'emploi, la santé et l'éducation.

Women's issues in Transportation (WliT) Witness seminar Femmes et Transport : une histoire complexe d'un champ multi-disciplinaire et multi-partenaires Le séminaire des témoins	
Présentation du projet	Le présent projet porte sur l'écriture de l'histoire de l'introduction et du développement de la question des femmes et du genre dans les études et théories relatives aux systèmes de transport et de mobilité. Ces théories analysent tant la demande de transport pour tous les modes de transport que l'exposition au risque, notamment au risque routier, aux questions de sûreté mais également aux conditions d'exercice des métiers liés au transport.

Le projet cherche à comprendre le déploiement de la question de la mobilité des femmes et ses conséquences sur 1/ l'analyse théorique, le développement de nouveaux outils méthodologiques mais également sur la collecte de données et 2/ la définition et la mise en place de politiques de transport au niveau des opérateurs, des décideurs publics locaux et nationaux et leur articulation à d'autres politiques publiques relatives à l'emploi, la santé et l'éducation. Les premiers travaux, académiques mais également opérationnels, où la question des besoins et des spécificités des déplacements féminins apparaissent dans la seconde moitié des années 1970. Ces travaux se concentrent sur deux questions : celle de la mobilité (type de déplacement, budget-distance, budget-temps, choix modal, motif à destination) des femmes et celle de leur exposition au risque routier (l'exposition au risque ainsi que la fréquence et la gravité des accidents diffèrent grandement entre les hommes et les femmes quel que soit le contexte géographique et institutionnel).

Ce projet cherche à retracer sur cette histoire en partant de plusieurs hypothèses.

La première hypothèse de ce travail est que l'introduction de la question des femmes dans le champ du transport serait la résultante d'un contexte particulier, celui des années 1970. En effet deux événements obligent à reconsidérer le tout automobile et l'approche en termes de flux sur les réseaux. D'une part les chocs pétroliers rendent l'énergie fossile onéreuse et impactent fortement la mobilité, et d'autre part le pic de mortalité routière de 1972 que tous les pays occidentaux, notamment ont connu. Les tenants de la *time geography* et les urbanistes ont remis au cœur de l'analyse la mobilité en s'écartant de l'approche purement centré sur le calcul d'optimum de réseau. Parallèlement, les autorités publiques, mais également les compagnies d'assurance, demandent aux chercheurs de comprendre les mécanismes qui causent les accidents et de faire de proposition pour réduire la mortalité routière. Les analyses se concentrent dès lors sur la différenciation des usagers de la route en termes démographiques, sociologiques et économiques.

La deuxième hypothèse de ce travail est que celles et ceux qui ont porté les travaux sur femmes et transport ont affichés d'emblée la nécessité d'une approche multidisciplinaire, dépassement les cloisonnements disciplinaires mais également entre les acteurs et les opérateurs des systèmes de transport.

La troisième hypothèse est que le déploiement intellectuel qui se noue autour des questions de la femme dans les systèmes de transport est indissociable de la création

	<p>du comité AME 20 technique en 1978 « Women’s Issues in Transport » au <i>Transport Research Board</i> de l’académie des sciences américaines. Ce comité AME 20 sera le fer de lance de la recherche mais également du changement des politiques au niveau des Etats-Unis mais également au niveau international.</p>
<p>Méthodologie</p>	<p>La méthodologie développée pour ce projet repose sur un croisement entre l’histoire des idées, la sociologie des sciences, l’histoire des contextes géo-politiques et institutionnels et la philosophie des sciences et du genre. Ecrire cette histoire mobilise différents outils : un travail d’archives, l’analyse des productions académiques, notamment les actes des 6 conférences, mais également sur l’organisation d’un séminaire des témoins qui ont fondé le comité AME 20 technique du TRB. Le séminaire des « témoins » permettra de tester les hypothèses émises ci-dessus à partir de l’étude des actes des conférences du comité AME 20 « <i>Women’s Issues in Transportation</i> », des articles publiés depuis 40 ans. Les participants ont été sélectionné selon le fait qu’ils aient été membres fondateurs ou membres du comité AME 20 technique et d’autres comité AME 20s techniques du TRB mais ayant inclus la perspective des femmes et du genre dans leur groupe de travail.</p> <p>Le séminaire des témoins est un procédé mis en place par la <i>London School</i> notamment pour l’histoire de la médecine mais également pour la science politique. L’idée est de confronter la mémoire des participants clés à un événement ou à l’émergence d’une discipline ou d’une thématique à la lecture que pourrait fournir une seule analyse des archives (articles académiques, littérature grise, correspondance, presse).</p>
<p>Calendrier</p>	<p>Le séminaire des témoins a été organisé en janvier 2023 à l’issue <i>TRB Annual Meeting</i> à Washington DC. La grille des questions a été préparée de juin 2022 à Décembre 2022.</p> <p>Modérateur et animateur : Zachary Schrag, University of George Mason, spécialiste de l’histoire orale et du transport public aux Etats-Unis</p> <p>Une retranscription et une analyse des échanges ayant eu lieu pendant le séminaire des témoins est menées sur 2023.</p> <p>Des entretiens individuels sont conduits depuis janvier 2023 avec les témoins pour approfondir certaines questions soulevées pendant le séminaire.</p>

	<p>Une restitution sera donnée lors d'un « workshop » au <i>2024 TRB Annual Meeting</i> et à la <i>7 ème conférence TRB Gender and Women's issues in Transportation en Septembre 2024</i>.</p> <p>Deux séminaires de travail en 2024 sont prévus pour la publication d'un ouvrage : un en janvier au TRB et un en septembre à Paris.</p>
Livrables	<p>Un ouvrage sera publié en 2024 (ou début 2025) sur cette histoire des femmes et transport et des articles sur des points précis. Cet ouvrage contiendra</p> <p>Une restitution et une analyse du séminaire des témoins</p> <p>Des articles d'histoire de la pensée sur les thèmes de la mobilité, de la sécurité, de la sûreté, de l'environnement, et de l'emploi.</p> <p>Des articles sur la représentation des femmes dans les transports dans différents arts de la photographie à la littérature en passant par la publicité et le cinéma.</p> <p>Une exposition qui pourra circuler dans les universités françaises et américaines.</p> <p>Des publications de vulgarisation en français et en anglais.</p>
Effets attendus	<p>Sur le plan académique : une mise en lumière de l'histoire du genre dans le champ du transport, une mise en lumière du caractère multi-disciplinaire et international de la recherche et des politiques relatives au transport et à la mobilité.</p> <p>Sur le plan des politiques publiques : montrer qu'une société inclusive et équitable ne peut se construire sans 1/ penser le transport comme le lieu et le moment de l'articulation des différents aspects des politiques publiques (santé, éducation, urbanisme, culture, <i>etc.</i>) et 2/ penser la place des femmes dans l'espace et les conditions de leur mobilité et de l'accessibilité au service.</p>

b) Approche réflexive appliquée au transport : une approche historique et épistémologique pour penser l'inter-disciplinarité

Il s'agit de comprendre les conditions analytiques, politiques et épistémologiques, dans lesquelles émergent et évoluent les questions relatives à la mobilité durable et inclusive. Ce regard historique vise à saisir le contexte de production des savoirs d'une part et à comprendre la complexité des outils théoriques et analytiques mobilisés notamment pour aborder les facteurs d'insécurité routière et les liens entre sécurité, mobilité et territoires d'autre part. Un premier résultat de ces recherches est l'article sur la contribution de l'économiste Mc Fadden² en 1974 qui a permis d'introduire une analyse économique fine dans le modèle « Quatre Etapes » élaboré et développé par les ingénieurs pour estimer la demande de transport terrestre (Dupont-Kieffer et al, 2021).

Cette démarche réflexive- historique et épistémologique- analyse les dimensions normatives et épistémologiques sur la construction des savoirs sur la mobilité durable et le risque routier. Le point d'entrée est l'histoire analytique des modèles de transport, et les modèles de risque routier, puis l'histoire des liens entre modèles du risque routier et politiques de sécurité routière Cette dernière étant assez vaste, le choix est fait de prendre comme points d'entrée d'une part la question du genre, et d'autre part la question du rapport humain/ machine car elles permettent d'interroger directement le cadre épistémologique et les outils mobilisés par les acteurs de la recherche en accidentologie.

Ainsi, mes recherches sur les mesures de la mobilité durable et inclusive sont inscrites dans une réflexion plus large sur l'émergence et les validations socio-politique et heuristique des besoins : quel est le processus qui permet de faire reconnaître les besoins spécifiques d'une catégorie particulière de la population auprès des responsables des politiques des transports et de la ville ? Quelles sont les normes des acteurs, notamment celles guidant leur définition d'un transport « juste et sûr » ? Ce choix de normes a des conséquences directes sur le mode d'évaluation des

² McFadden, D.L., 1974. The Measurement of Urban Travel Demand, *Journal of Public Economics*, 3, 303-32

projets de transport et de mobilité, et sur les priorités données à la politique des transports, de sécurité routière et à la politique de la ville. Une réflexion sur les normes et les représentations a été publiée dans un numéro spécial de Classiques Garnier publié en 2021 sur les « Révolutions à Bicyclettes » : les représentations associées au vélo et à la voiture sont analysées à travers le regard que portent les écrivains français de la Seconde Guerre Mondiale sur le vélo, associé à la figure du résistant, et sur la voiture, associée à celle de l'occupant et du collaborateur³.

Cet axe propose d'aborder les notions de mobilité et de vulnérabilité dans la pensée économique. Le concept de mobilité, qui relève de façon générale des théories de la migration, se trouve entre la migration considérée au prisme des théories néoclassiques, d'une part, et, la migration considérée comme un droit, de l'autre. Les travaux d'Amartya Sen permettent de faire le lien entre les deux approches. Du point de vue du développement humain et de l'approche par les capacités, la mobilité peut se comprendre selon l'influence du développement sur la capacité des personnes à migrer. Ainsi la mobilité est-elle perçue en fonction des aspirations et des capacités des personnes à se déplacer quel que soit l'échelle géographique : locale, régionale ou internationale. Nous soulignerons, l'articulation entre mobilité et vulnérabilité avec une approche interdisciplinaire, regroupant non seulement l'histoire de la pensée, l'histoire des idées, l'économie publique, mais aussi la sociologie, la démographie et l'étude du genre. La vulnérabilité économique doit être traitée conjointement avec la vulnérabilité juridique, politique ou sociale.

Projet spécifique prévu pour les 4 prochaines années : le Projet Mobilité et Vulnérabilité.

La notion de vulnérabilité est souvent mobilisée dans différents champs théoriques et thématiques- le genre, les migrations, le transport, l'économie du développement, l'économie urbaine, la sociologie des territoires enclavés, etc. Toutefois, il nous est apparu que ce terme de « vulnérabilité » ne recouvrait pas les mêmes situations et ne mobilisait pas les mêmes critères selon les disciplines et les questions de recherche thématiques. Nous cherchons à tracer l'histoire du contenu de ce concept en le rapportant à des disciplines différentes (sociologie, économie,

³ Dupont-Kieffer, A. et Anna Krykun. 2022. Le retour de la bicyclette : les récits de voyage à vélo en France des années 1940 in « Révolutions. Voyages à bicyclette ». *La Revue des Lettres modernes*, Classiques Garnier. Mars

géographie, droit, histoire, histoire de l'art) pour en saisir la construction et la portée. Cette investigation permettra

Nous avons choisi de prendre un angle d'attaque qui est celui du croisement des concepts de vulnérabilité et de migration en tant que mobilité au sens large (migration d'un pays à l'autre, d'une région à l'autre, permanente ou temporaire) et au sens restreint (migration pendulaire, déplacement long domicile travail, tourisme d'affaires).

Ainsi, la vulnérabilité des femmes migrantes pour le travail peut être analysée en croisant l'approche par les capacités avec les études du genre et les études en transport, ce qui permet d'articuler les différentes dimensions de la vulnérabilité (économique, juridique, politique, sociale).

c) Economie appliquée : analyser les rapports en mobilité, externalités du transport et territoires sous l'angle de différents cadres philosophiques de justice sociale.

Ma recherche consiste à identifier les variables économiques déterminantes et structurantes -au niveau micro et au niveau macro- de cette interaction entre mobilité et externalités de la mobilité et du transport. Il s'agit en premier lieu de comprendre comment les différentes disciplines de l'économie à la sociologie en passant par la philosophie et l'ingénierie définissent respectivement le concept de vulnérabilité. Ensuite, ma recherche consiste à comprendre pourquoi les économistes des transports ont disjoint de la vulnérabilité économique et celle au risque routier. La vulnérabilité au risque routier a porté fait l'objet d'une mesure fondée sur une approche économétrique de la mobilité et de ses déterminants dès les années 1970. Bien que portée par des économistes, l'analyse du contexte de l'accident s'est déployée autour de plusieurs approches disciplinaires et plusieurs cadres de mesure.

Ainsi, dans le prolongement des pistes de recherche ouvertes par le modèle TAG RIM ⁴et des travaux de Sylvain Lassarre⁵, je tente de saisir comment l'économie des transports depuis une trentaine d'année pose et identifie les critères de mesure d'impacts des déterminants de la mobilité proposés par différentes disciplines (choix modal, budget-temps, budget-distance, nombre de déplacements, aire d'activités, motifs à destination) sur l'exposition au risque, la fréquence des accidents, et la gravité des accidents.

Mes recherches appliquées tentent de comprendre en quoi la vulnérabilité économique des agents contraint leurs choix de mobilité, et si cette contrainte pesant sur les choix accroît leur vulnérabilité au risque routier.

Pour mener à bien cette recherche sur le lien causal entre développement économique et risque routier, nous mettrons en regard les pays dits du Global South et ceux du Global North. A cette fin, j'ai commencé une recherche en 2019 avec Reham Rizk (Associate Professor, *Economic Department*, British University in Egypt) et Racha Ramadan (Université du Caire, FESP) sur le poids des coûts de transport et des accidents dans le budget des ménages, et les arbitrages en termes de choix modal qui peuvent en résulter. Ainsi l'augmentation du prix du ticket de métro au Caire ces dernières années peuvent avoir incité certaines catégories d'usagers à se tourner vers les taxis collectifs illégaux moins chers mais plus dangereux.

Cette recherche sur la définition des conditions de réalisation d'une mobilité durable et inclusive suppose une analyse de l'articulation entre les impératifs de croissance économique et d'insertion sociale, les impacts environnementaux de la mobilité et le risque routier. Les travaux

⁴ Gaudry, M. 1984. *DRAG, un modèle de la Demande Routière, des Accidents et de leur Gravité, appliqué au Québec de 1956-1982*. Publications CRT-359, Centre de recherches sur les transports et Cahier n° 8432, Département des Sciences Economiques, Université de Montréal.

Gaudry, M. and M.J.Wills, 1978. Estimating the functional form of travel demand models, *Transportation Research*, 12, 4, 257-289.

⁵ JAEGER, Laurence et Sylvain Lassarre. 1999. TAG: an econometric model to monitor road safety TAG, un modèle économétrique pour un suivi de l'insécurité routière. *RTS (Recherche - Transports – Sécurité)*, Vol. 65, Octobre.

sur le transport équitable mettent l'accent sur la plus ou moins grande accessibilité aux biens et services que le système de mobilité autorise/permets, et sur la contribution du transport au changement climatique, cette dernière étant vue comme un arbitrage inter-générationnel⁶. Toutefois la recherche d'une solution pour une mobilité moins inégalitaire passe par une compréhension plus fine des arbitrages entre Sécurité/ Environnement/Croissance Economique/Bien-Etre, et ce en comparant les milieux urbains, péri-urbains et ruraux, et pour les catégories d'usagers.

Toutefois, face à l'ampleur du sujet du lien entre mobilité équitable, accidentalité et cohésion des territoires, notre projet de recherches se concentre sur la ville à 15mn (en milieu dense), et 30 mn (en milieu moins dense). Les réflexions sur le chrono-urbanisme obligent à redéfinir les dynamiques de mobilité dans une ville « malléable ».

L'histoire de la pensée me permet de mettre en perspective des réflexions. Ainsi, ces dynamiques de mobilité ne vont-elles pas susciter de nouvelles dynamiques d'accidentologie, étant ainsi vecteur non pas de plus de justice sociale mais de plus d'injustice sociale ? Au sein de la chaire Entrepreneuriat-Territoires-Innovations de l'Université Paris 1 Panthéon- Sorbonne (<http://chaire-eti.org/>) que j'ai rejoint au début 2021, je tente de comprendre comment la production d'espaces urbains résulte de la réflexion conjointe entre plusieurs disciplines depuis les années 1970 (notamment la *Time Geography* avec les travaux de Zelinski) sur les liens entre mobilité, énergie et territoire.

Ces questions de politique publique abordées sous l'angle de la justice sociale m'ont conduite à développer mon propre indicateur, le Qasem depuis septembre 2020, développé à la Chaire 'New Deal Urbain' à l'Ecole d'Economie de Paris.

⁶ Lucas, K., Martens, K., Di Ciommo, F. and A. Dupont-Kieffer, Edition. and introduction. 2018. *Measuring Transport Equity*. EMSS. London. (Décembre)

QASEM: Quality Adjusted Sustainable and Equitable Mobility

A l'instar du QALYs en économie de la santé, il s'agit de construire un indicateur composite qui permet d'évaluer d'une part la dimension durable et inclusive (transport accessible et abordable rapporté aux émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre et à l'énergie consommée) et d'autre part le risque pour la santé et la vie lors du déplacement (sécurité et sûreté, et santé). Cet indicateur permettra de comprendre combien sont intriquées les innovations pour une mobilité durable (technologiques comme la voiture électrique ou économiques comme le péage) et les enjeux en termes de capital humain, notamment en termes de santé et d'accidentalité, et de développement des activités humaines dans l'espace.

La définition de cet indicateur a été au cœur de mon congé sabbatique à l'université Gustave Eiffel (LMA) et est affinée depuis septembre 2022 à PSE. Les questions soulevées sont les suivantes, et les réponses apportées poussent à envisager un indicateur modulable selon le cadre institutionnel et politique dans lequel est adoptée la perspective d'équité pour définir la politique des transports :

- Quel est le bien à se partager ? Se concentrer sur le service de transport *per se* à conditionner par le motif à destination. Il s'agit de définir les attributs du service de transport et les externalités à retenir notamment en termes d'accidentalité et d'environnement. La question est également d'établir des règles de sélection de ces attributs et de la compatibilité des mesures de ces attributs.
- Quelle est la règle de partage ? Nous retenons quatre cadres de définition de la justice sociale : l'utilitarisme, l'égalitarisme, le prioritarisme, le sufficientarisme. L'adoption de ce cadre se traduit par la formulation de la fonction d'utilité sociale et les règles de pondération des individus au sein de cette fonction d'utilité.
- Qui fixe la règle de partage ? Qui fixe le choix des attributs de service de mobilité et de ses externalités ? Comment sont-elles validées ? Par qui ? Quelle est la place du risque routier comparée aux autres externalités.

- Qui a le droit au partage ? Quelles sont les normes qui établissent quels sont les exclus de la mobilité et les bénéficiaires ? Selon l'angle choisi (mobilité des passagers ? Articulation passagers/ marchandises ?) et selon l'axe du développement durable qui est priorisé ?

Nous avons identifié les deux dimensions suivantes (en écho au Qalys qui mesure l'arbitrage entre années de vie gagnées et qualité de vie). La première concerne le développement du capital humain (accès à l'emploi, risque routier et santé), et la seconde celle de l'environnement (émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre, qualité de l'aménagement autour de l'infrastructure routière. Ces deux dimensions font l'objet d'un arbitrage tant au niveau micro de l'individu que macro des politiques publiques.

Ces deux dimensions sont souvent présentées comme opposées dans les débats et les politiques portant sur le transport durable, c'est pourquoi nous les reprenons telles quelles. Dans cette perspective, il convient ainsi de s'interroger sur les normes établies par les acteurs (chercheurs en sciences de l'ingénieur, et en sciences humaines, responsables des administrations, élus, opérateurs de transport, associations, usagers) pour poser et penser l'opposition entre les externalités environnementales et les externalités en termes d'accidentalité des nouvelles mobilités.

Cette compréhension des débats sur la mobilité durable et inclusive s'appuie sur une approche historique des corpus constitués par différentes disciplines, économie et philosophie mais également géographie sur les liens entre transport et insertion économique et sociale des usagers et des citoyens. Le Qasem repose sur une analyse historique de la construction des normes de Justice Sociale.

Cet indicateur que je construis fait l'objet de présentations en séminaires (séminaire du LMA, Séminaire Justice et Intérêt) et colloque (TRB, Equity, Juillet 2024). Un article en cours de rédaction sera soumis au *Journal of Economic Methodology*.

C : PUBLICATIONS SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

1) Publications et autres productions

	Code	Nombre total
Article dans revue à comité de lecture répertoriée dans les BDI JCR, Scopus, ERIH, HCRES, DBLP ⁷	ACL	16
Article dans revue à comité de lecture non répertoriée dans les BDI JCR, Scopus, ERIH, HCRES	ACLN	
Article dans revue sans comité de lecture	ASCL	
Direction d'ouvrage	DO	3
Ouvrage scientifique ou chapitre	OS	4
Conférence invitée dans un congrès international ou national (INV) ⁸	INV	7
Communication avec actes dans un congrès international répertorié dans les BDI JCR, Scopus, ERIH, HCRES, DBLP ¹	ACTI	13
Communication avec actes dans un congrès international non répertorié dans les BDI JCR, Scopus, ERIH, HCRES, DBLP ¹	ACTIN	11
Communication avec actes dans un congrès national	ACTN	1

⁷ Pour les articles publiés dans des revues à comité de lecture répertoriées et pour les actes de congrès répertoriés, le chercheur précisera la base de données concernée, la discipline et, s'il y a lieu, le facteur d'impact de la revue.

⁸ Il s'agit de conférences invitées au sens de frais d'inscription et de voyages offerts, ou de conférences (semi)plénières.

Communication orale sans actes dans un congrès international ou national	COM	13
Communication par affiche dans un congrès international ou national	AFF	
Rapport de recherche	RAPP	6
Rapport d'expertise	RAPPEX	
Ouvrage de vulgarisation ou chapitre	OV	5

Les 5 productions scientifiques les plus représentatives de mes activités de recherche

	année
1 Dupont-Kieffer, A., Rivot S. and J-L Madre. 2021. The penetration of engineering by economics: McFadden (1974) and the transformation of Transport Economics. <i>European Journal of the history of Economic Thought (EJHET) Special issue (Evolutions of Economics' disciplinary boundaries with the other sciences)</i> , 43(2), June. Cambridge University Press, ISSN: 1053-8372 (Print),	2021
2 Dupont-Kieffer, A. 2019. The Vatican Conferences of October 7–13, 1963: Controversies over the Neutrality of Econometric Modeling. <i>History of Political Economy</i> , 51 (3): 515–534.	2019
3 Dupont-Kieffer, A. et Anna Krykun. 2022. Le retour de la bicyclette : les récits de voyage à vélo en France des années 1940 in Piguët, Raphael (dir), "Voyages contemporains-A plume et à pédales, voyages cyclistes». <i>La Revue</i>	2022

des Lettres modernes, Volume 4, Classiques Garnier. Avril, pp. 139-157.

(Rank A in Littérature)

- 4 Dupont-Kieffer, A. et Zoran Krakutovski. 2012. Temps de transport au regard des changements démographiques en Ile de France : tendances passées et projections à l'horizon 2030, *Recherche Transport Sécurité*, vol. 27, 75-92. 2012
- 5 Bjerkholt, O. and Dupont-Kieffer, A. 2009. *Frisch's lectures at La Sorbonne in 1932: the building up of econometrics in the interwar years*, préfaces d'Edmond Malinvaud et de Paul Samuelson, Routledge. 2009

Ces travaux, articles et ouvrages, montrent les résultats de recherche obtenus sur l'histoire de l'économétrie et sur la mobilité durable, en insistant sur le rôle des normes dans la production de corpus analytiques et théoriques tant dans les champs scientifiques que de l'expertise.

Entre 2009 et 2021, j'ai ainsi pu montrer que la pratique de l'économétrie repose sur un ensemble de choix (sur les données, sur les questions à poser) et l'hypothèse qu'il est possible voire désirable d'utiliser les lois économiques pour transformer le monde économique (politiques contracycliques et politiques de développement). L'économetrie se fonde sur cette ambition mais cette dernière divisera la communauté des économètres à partir des années 1960 et conduira à un éclatement du travail économétrique entre les spécialistes des données, les spécialistes des tests (et du rapport au réel) et ceux qui, animés par une recherche de scientificité, qui se concentreront sur la modélisation mathématique et qui placeront la mesure au cœur des recherches en macroéconomie. Cette ambition de la mesure et cette parcellisation des tâches peuvent expliquer que l'économétrie soit aujourd'hui considérée comme une boîte à outils par les économistes mais également par les chercheurs d'autres champs en sciences humaines.

Mes travaux en économie des transports s'intéressent aux liens entre mesure et définition des déterminants de la mobilité durable et inclusive. Mes recherches consistent à établir un panorama des caractéristiques de mobilité et des déterminants de la mobilité, notamment de certaines catégories de population -comme les femmes. Il s'agit ensuite de saisir comment les déterminants de ces différences se répercutent ou non en impacts en termes d'exposition au risque routier, d'impacts sur l'environnement et la croissance économique. L'objectif est d'identifier les leviers d'action pour promouvoir une mobilité durable et inclusive.

a) Brevets, dépôts de logiciels, applications industrielles ou opérationnelles

Produits	date	N° enregistrement
QASEM (indicateur de mobilité durable et inclusive) avec l'entreprise allemande PTV et la chaire NDU de Paris School of Economics	En cours . A déposer en juin 2024, prototype prévu en juin 2023.	

b) Travaux en cours

- Hoover, Kevin, Boumans, Marcel, Duarte, Pedro., Backhouse Roger, Rubin Goulven, Saidi Aurélien, Cherrier Béatrice, Dupont-Kieffer Ariane, Chao Hiang-Ke. 2025, *History of Empirical Macroeconomics 1945-2000*, Duke University Press.
- Dupont-Kieffer, A. 2023. How Frisch's proposal for Egypt and India between 1948 and 1963 changes his macroeconomics and his definition of planning?, EJHET (à soumettre). Présenté au Workshop Paris 1/ FESP-Université du Caire en avril 2017.

- Hesham Marina, Ramadan Racha and Ariane Dupont-Kieffer, Domestic violence and children's health: Micro-level evidence in Egypt, 2023, présenté à 3 colloques en 2023 (MEEA en avril,
- Workshop de la FESP et Paris 1 en novembre 2023 et à Montpellier sur les Gender Studies en octobre 2023 et à soumettre à *Feminist Economics*.
- Dupont-Kieffer, A. 2023. Coordination in Ragnar Frisch's proposal: From the Clearing Agency to indirect planning based on macroeconomic models, présenté à *Peter Howitt Event* organisé par le CNRS GREDEG/ Université Côte d'Azur, 8-10 septembre. A soumettre fin décembre 2023 après la visite en archives à l'université d'Oslo du 9 au 19 septembre 2023.

c) Revues à comité de Lecture

- Dupont-Kieffer, A., Papaix. C. and P. Palmier. 2022. Potential accessibility to the workplace by public transit and its social distribution in Lille, France: an equity appraisal. *Transport Policy* (June), 125 (256-266).
- Dupont-Kieffer, A. et Anna Krykun. 2022. Le retour de la bicyclette : les récits de voyage à vélo en France des années 1940 in Piguet, Raphael (dir), "Voyages contemporains-A plume et à pédales, voyages cyclistes». *La Revue des Lettres modernes*, Volume 4, Classiques Garnier. Avril, pp. 139-157. (Rank A in Littérature)
- Dupont-Kieffer, A., Rivot S. and J-L Madre. 2021. The penetration of engineering by economics: McFadden (1974) and the transformation of Transport Economics. *European Journal of the history of Economic Thought (EJHET) Special issue (Evolutions of Economics' disciplinary boundaries with the other sciences)*, volume 43, Issue 2, June. Cambridge University Press, ISSN: 1053-8372 (Print),1469-9656 (Online) (Manuscript ID: HET-20-01-Res-006.R2). 5 Year Impact
- Dupont-Kieffer, A. 2019. The Vatican Conferences of October 7–13, 1963: Controversies over the Neutrality of Econometric Modeling. *History of Political Economy*, 51 (3): 515–

534.

- Arabikhan Farzad and, Maria Nadia Postorino, Ariane Dupont-Kieffer, and Alexander Gegov, 2016. Gender-Based Analysis of Zones of Tolerance for Transit Service Quality Considering Intelligent Transportation Systems. *Transport Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, n° 2541, 73-80
- Dupont-Kieffer, A. 2013. Le difficile mariage de la théorie économique et des instruments statistiques : mesure de l'utilité marginale et indice de prix chez Ragnar Frisch, *Oeconomia History/Methodology/Philosophy*. 3(1), 23-57.
- Dupont-Kieffer, A. 2012a. The accelerator principle at the core of Frisch's 1933 rocking horse model: tracing back the influences: American institutionalism and Norwegian investment cycles theories. *Journal of History of Economic Thought*, Décembre, 34(4), 447 – 473.
- Dupont-Kieffer, A. 2012b. Lindahl and Frisch: National Accounting in the Interwar Years as the empirical interface of their macroeconomics, *Journal of Economic and Social Measurement*. 37(1-2), août-septembre.
- Dupont-Kieffer, A. 2012c. Ragnar Frisch's "Circulation Planning": An attempt at Modelling General Equilibrium. *Oeconomia-History/Methodology/Philosophy*, octobre, 2(3), 281-303.
- Dupont-Kieffer, A. et Zoran Krakutovski. 2012d. Temps de transport au regard des changements démographiques en Ile de France : tendances passées et projections à l'horizon 2030, *Recherche Transport Sécurité*, vol. 27, 75-92.
- Boumans, M., et Dupont-Kieffer, A. 2011a. The history of the histories of econometrics, Introduction of the editors, *History Of Political Economy*, 43 (supplément annuel), 5-31.
- Bjerkholt, O. et A. Dupont-Kieffer. 2011b. Ragnar Frisch and probability in econometrics: new exhibits, *History Of Political Economy*, 43 (supplément annuel), 109-139.
- Dupont-Kieffer, A. et A. Pirotte. 2011c. The Early Years of Panel Econometrics, *History Of Political Economy*, 43 (supplément annuel), 258-282.
- Bjerkholt, O. et A. Dupont-Kieffer. 2010. Ragnar Frisch's conception of econometrics, *History Of Political Economy*, 42 (1), 21-74.

- Dupont-Kieffer, A. 2001. Deux approches de l'économie quantitative de l'entre-deux-guerres : l'économétrie de Ragnar Frisch face à l'empirisme de Wesley Clair Mitchell, *Revue économique*, mai, 52(3), 605-15.

d) Book Review and Obituary publiés dans revue a comité de lecture

- Dupont-Kieffer, Ariane. (2022), Michael Assous-Vincent Carret « Modeling Economic Instability- A history of Early Macroeconomics », Springer, Switzerland, 2022, *History of Political Economy* (December).
- Dupont-Kieffer, Ariane. (2022), Jan Tinbergen (1903–1944) and the rise of economic expertise by Erwin Dekker, *The European Journal of the History of Economic Thought*, DOI: [10.1080/09672567.2022.2050013](https://doi.org/10.1080/09672567.2022.2050013)
- Dupont Kieffer, Ariane. (2021), The most Frischian among the Norwegian Economists, *The European Journal of the History of Economic Thought*, 28:3, 478-482, DOI : 10.1080/09672567.2021.1898793
- Dupont Kieffer, Ariane. (2021), Economists at war by Alan Bollard, *History of Economic Ideas*, XXIX (1), 190-193.

e) Ouvrages

- Lucas, K., Martens, K., Di Ciommo, F. and A. Dupont-Kieffer, Edition and introduction. 2018. *Measuring Transport Equity*. EMSS. London. (Décembre)
- Dupont-Kieffer, A. ed. 2014. *Proceedings of the Fifth International Conference on Women Issues in Transportation*, FIA publications, Geneva (Novembre).
- Bjerkholt, O. and Dupont-Kieffer, A. 2009. *Frisch's lectures at La Sorbonne in 1932: the building up of econometrics in the interwar years*, préfaces d'Edmond Malinvaud et de Paul Samuelson, Routledge.

f) Chapitres d'ouvrage

- 2019. « L'économie, une science empirique ? », *Chapitre 15, Histoire de la Pensée Economique de l'Antiquité à nos jours : une approche thématique*. Sous la direction de Sylvie Rivot et Samuel Ferey. Pearson, juillet.
- 2015. « Economic Evaluation on extreme weather impacts in the transport sector», *Strategies for adaptation to climate change in the Transport Sector*, International Transport Forum/Organisation for Economic Cooperation and Development,
- 2013. « Evaluation on macroeconomic impacts of investment expenditures in the transport sector», *Handbook on Investment in the Transport Sector*, International Transport Forum/Organisation for Economic Cooperation and Development, mai.
- 2005. Dupont-Kieffer, A. « The Coming out of the expert: Frischian Econometrics as a political device ». Chapitre XIII de Halversen Tor, Korsnes Olav et Linda Sangolt (eds.) *Politics and Knowledge : the New Knowledge Society*, University of Bergen (Norway), Peter Lang Publishers, janvier.

g) Rapports de recherche

- Carnis, L., Dupont-Kieffer, A., et M. Ramos. 2012. ICASES- Comparaison Internationale de contrôle automatisé de vitesse, Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et logement, Groupe 2 du Prédit, juin.
- Dupont-Kieffer, A. 2009. Mobilité et contrainte du développement durable en Ile de France : Eléments de projection dans le temps et dans l'espace. Rapport INRETS pour le PREDIT 04, Groupe 1, P4G06, novembre.
- Dupont-Kieffer, A., Hivert, L., Merle N., et B. Quételard. 2009. Diagnostic Énergie-Environnement des Déplacements dans l'arrondissement de Lille-du DEED classique au DEED élargi pour une évaluation de l'ensemble des déplacements voyageurs et

marchandises. CETE Nord-Picardie pour Lille Métropole Communauté Urbaine, Région Nord-Pas de Calais, ADEME, octobre.

- Krakutovski, Z., et A. Dupont-Kieffer. 2008. Mobilité des Franciliens selon les motifs des déplacements à la destination-analyses des tendances passées depuis 1976 et projections à 2030 grâce à des modèles démographiques. Rapport INRETS, décembre.
- Dupont-Kieffer, A., Kolli Z et V. Fernandez. 2008. Mensualisation du kilométrage annuel : KILOM 2/1990-2005. Rapport Inrets. Août.

h) Vulgarisation

- Dupont-Kieffer, A. 2022. Podcast pour le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, ADEME, Octobre.
- Dupont-Kieffer, A. and Karen Hutchison. 2021. Pratiques de gestion des ressources humaines transformatrices dans le secteur de la route et des transports, *ROUTES/ROADS* (PIARC Revue, n° 391, 4^{ème} trimestre, pp. 16-20. (Décembre)
- Dupont-Kieffer, A. et A. Krykun (éds). 2020. Idées reçues sur l'économie d'aujourd'hui vues par les étudiants de l'Ecole d'Economie de la Sorbonne et illustrés par les étudiants en arts de la Sorbonne. Juin. Livret numérique.
- Dupont-Kieffer, A. 2018. Mobilité durable et inclusive. Ifsttar. <http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/mobilites/dossiers-thematiques/transport-mobilite-securite-une-question-de-genre/mobilite-durable-et-inclusive/>
- Marolda, M-C., et A. Dupont-Kieffer. European Commission, Policy Issues, She MOVES, April 2014.
- Dupont-Kieffer, A. 2012. « Women's issues in transportation ». 13. Revue Ifsttar, automne.
- Dupont-Kieffer, A. 2009. « Time use observatory Workshop ». Axes. Revue Inrets, mars.
- Dupont-Kieffer, A. et J. Dupont. 2000. « Trygve Haavelmo », *Universalis* 2000, Encyclopaedia Universalis, Paris.

i) Conférences invitées

- Dupont-Kieffer, A. 2023. Séminaire du département d'économie de l'Université d'Oslo, History of Econometrics : Frisch and Haavelmo, Septembre 12 et 13.
(<https://www.sv.uio.no/econ/english/research/news-and-events/events/guest-lectures-seminars/others/>)
- Dupont-Kieffer, A. 2020. Séminaire franco-chinois '*les Transports face à la pandémie : quelles mobilités pour demain ?*', Mois de l'environnement. Institut culturel français en Chine, ; Session 4 « Quelles approches paysagères pour une meilleure insertion des infrastructures de transport ? », 5 novembre (en distanciel).
- Dupont-Kieffer, A. 2019. « Frisch or The social responsibility of the econometrician », Université d'Oslo, 50 ans de prix Nobel « Celebrating Ragnar Frisch »: 3 décembre.
- Dupont-Kieffer, A. 2019. IFSTTAR/ Marie Curie: Economic analysis and societal issues; transport economics, women in transportation and greenhouse gas, Nantes, 12 avril.
- Dupont-Kieffer, A. 2019. Université du Littoral (Dunkerque) : Femmes et Transport, Dunkerque, 15 mars.
- Dupont-Kieffer, A. 2016. IFSTTAR/ Les décennies de l'Ifsttar en Ile de France, table ronde « femmes et transport » : enjeux pour l'analyse économique et les politiques de transport (22 septembre).
- Dupont-Kieffer, A. 2012. (7 septembre), Ecole française de Rome (Piazza Navona), séminaire Econometrics: from Political Arithmetic to Mathematical Economics / (Econo)métrie : de l'arithmétique politique à l'économie mathématique : « Frisch's approach: econometrics as the science of measurement: modelling as intertwining between theoretical analysis and statistical investigation ».
- Dupont-Kieffer, A. 2010. (25 novembre), TØI-Université d'Oslo/Norvège, séminaire exceptionnel pour le centre de recherches de Blindern : « Ragnar Frisch's conception of econometrics ».

- Dupont-Kieffer, A. 2003. (15 mai), Faculté d'Economie de l'Université d'Oslo, séminaire interne de l'unité de recherche et de formation en économie : « A Methodological overview of Frisch's Econometrics ».

j) Congrès internationaux avec publications d'actes :

- Dupont-Kieffer, A. 2016. The development of transport demand modeling between economics and planning, Session A04 (Issues in history of econometrics) ESHET Annual Conference, Paris, 26-28 Mai, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Dupont-Kieffer, A. 2016. The development of transport demand modeling, Hope Annual conference « Applied economics » organised by Roger Backhouse and Beatrice Cherrier, 30 mars-2 avril, Duke University.
- Dupont-Kieffer, A. 2015. Conferences of Vatican II (7-13 October 1963): controversies around the role of econometrics for planning economics and developing fairer societies , Session A09 (Issues in history of econometrics) ESHET Annual Conference, Rome, 14-16 Mai, Rome, Université de Rome 3.
- Dupont-Kieffer, A., et Laurent Hivert, Nicolas Merle et Bernard Quételet. 2010. « Environment Energy Assessment of Trips (EEBT): An updated approach to assess the environmental impacts of urban mobility, The case of Lille Region ». Communication WCTR, Lisbonne, 11-15 Juillet.
- Dupont-Kieffer, A., Martinez, Luis et José Viégas. 2010. « An integrated application of Zoning for Mobility Analysis and Planning: the case of Paris Region WCTR, Lisbonne, 11-15 Juillet. Article publié dans les WCTR Selected Proceedings.
- Kolli, Z et Dupont-Kieffer, A. 2010. « How to model survival rate in car fleet? », Communication WCTR, Lisbonne, 11-15 Juillet.
- Dupont-Kieffer, A. et Zoran Krakutovski. 2009. "Travel Time and Distance regarding gender patterns in the Paris Region: Past trends and forecasts to 2030" à la "4th TRB conference on Women's issues in Transportation", Irvine, Californie, 2009, 27-30 octobre. Article paru

dans Selected Proceedings of the 4th TRB conference on Women's issues in Transportation, volume 2, Irvine, Californie, 27-30 octobre. TRB publication.

- Dupont-Kieffer, A. 2007. « Ragnar Frisch's Circulation Planning: a naive attempt of modelling General Equilibrium ». Conférence internationale "General Equilibrium as Knowledge" organisé par l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et le CNRS, 6-8 septembre.
- Dupont-Kieffer, A. et Jimmy Armoogum. 2007. « Estimating the total mileage at the national level: modelling vs mobility survey» Communication. WCTR, Berkeley, 24-28 juin.
- Dupont-Kieffer, A. et Matthieu de Lapparent. 2007. « Estimating the French inter-urban travel demand: an econometric modelling based investigation » WCTR, Berkeley, 24-28 juin.
- Dupont-Kieffer, A. 2005. « The Fillon Law, a French answer to European construction: Economics of Education or Education to Economics ? », Conference Report from the Third Conference on Politics and Knowledge : The New Knowledge Society and Education policies 18-20 may, University of Bergen Publishers (Norway), 176-185, novembre.
- Dupont-Kieffer, A. 2005« The Fillon Law, a French answer to European construction: Economics of Education or Education to Economics ? », Conference Report from the Third Conference on Politics and Knowledge : The New Knowledge Society and Education policies 18-20 may, University of Bergen Publishers (Norway), 176-185, novembre.

k) Congrès national avec publication d'actes

- Dupont-Kieffer, A. 2000. « L'économétrie de Ragnar Frisch face à l'empirisme de Wesley Clair Mitchell », 49ème congrès annuel de l'Association Française de Sciences Economiques : Théorie et Modélisation de la Macroéconomie, Paris, 20-21 septembre.
- Congrès internationaux sans publication d'actes :
- Dupont-Kieffer, A. 2016. Conferences of Vatican II (7-13 October 1963) : controversies around the role of econometrics for planning, Conférence internationale « Théorie, mesure

et expertise Edmond Malinvaud et les reconfigurations de la théorie économique, 1950-2000 », Paris, 8-10 décembre 2016

- Dupont-Kieffer, A. et Claire Papaix 2014, « Public transit accessibility and its social distribution in Lille, France: An equity appraisal », XVIII Congreso Panamericano de Ingeniería de Transito Transporte y Logística, PANAM 2014, Santander, Juin.
- Dupont-Kieffer, A. 2010. « Lindahl and Frisch: National Accounting as the empirical interface of macroeconomics », colloque Charles Gide, mai.
- Dupont-Kieffer, A. et Laurent Hivert, Zéhir Kolli et Zoran Krakutovski. 2009. « Travel Behaviour regarding demographical changes and GHG emissions in the Parisian Region: Past trends and forecasts to 2030 ». IATBR, Jaipur, décembre.
- Dupont-Kieffer, A. et Olav Bjerkholt. 2007. « The complex relation between axiomatics and early econometrics: the case of marginal utility measurement », ECHE Conference, Sienna, octobre.
- Dupont-Kieffer, A. et Olav Bjerkholt. 2007. « Frisch's conception of econometrics: anno 1933 », Summer Meeting of the Econometric Society, Duke University, 21-24 juin.
- Dupont-Kieffer, A., 2004, « Frischian Econometrics: how to intertwine heuristic and political aims », IXème Conférence de l'ECHE (European Conference on the History of Economics): "The Political Element in Economic Inquiry", Reims, 25-27 mars.
- Dupont-Kieffer, A. et Julien Dupont. 2003. « Lindahl and Frisch: National Accounting as the empirical interface of macroeconomics », Congrès de la société américaine d'histoire de la pensée économique, History of Economic Society, Université de Duke, Caroline du Nord, 4-7 juillet.
- Dupont-Kieffer, A. et Julien Dupont. 2002. « Could measurement be hedonic? », VIth Spring Meeting of Young Economists, Paris, 18-20 avril.
- Dupont-Kieffer, A. 2000. « How Ragnar Frisch approached the theory of value with index numbers », conférence Statistics and Economics, Université de Bergen (Norvège), 29-30 mai.

- Dupont-Kieffer, A. 2000. « Changing Economics by the use of Instruments », VIème Conférence de l'ECHE (European Conference on the History of Economics), Rotterdam, 20-21-22 avril.
- Dupont-Kieffer, A. 1999. « L'économie quantitative de l'entre-deux-guerres : le cas des cycles des affaires », colloque international de l'Association Charles Gide pour l'Histoire de la Pensée Economique : Modèles formels et théorie économique : histoire, analyse et épistémologie, Paris, 17-18 septembre.

2) Séminaires, Workshops

- Dupont-Kieffer, A. 2022. *Coordination in Ragnar Frisch's proposal: From the Clearing Agency to indirect planning based on macroeconomic models*, Workshop "Economics and Coordination", Peter Howitt Events, Université Côte d'Azur, Nice 9-10 Septembre .
- Berthelon C., Coquelet, C., Dupont-Kieffer, A. & N. Rajapakse, 2022. *Le risque routier comme frein au développement des capacités*. Séminaire d'Eté « Vulnérabilité, Sécurité, Sûreté », EFSAM-AUF, Paris 1, Paris 2, Université de Corte, 9-12 juillet.
- Dupont-Kieffer, A. 2021. *La mobilité : comment arbitrer entre défis environnementaux et défis sociétaux ?*, Séminaire d'Eté « Repenser les territoires dans un monde postcovid » EFSAM-AUF, Paris 1, Paris 2, Université de Corte, 14-17 juillet.
- Dupont-Kieffer, A. 2020. *The fantasy of mobility rights. Transportation and mobility in a fairer society*. Thème annuel « Justice et Distribution ». Rencontre annuelle du réseau international de recherche de l'InSHS du CNRS « Justice et intérêt ». Décembre 14 (en distanciel).
- Dupont-Kieffer, A. 2017. *Conferences of Vatican II (7-13 October 1963) : facing the normative dimension of econometrics*, Workshop on the History of Macroeconomic Modeling, Utrecht, 6-7 avril.
- Dupont-Kieffer, A. et Bjerkholt, O. 2010. « Ragnar Frisch and probability in econometrics : new exhibits » Congrès de la société américaine d'histoire de la pensée économique,

History of Economic Society, Symposium on the History of econometrics, Université de Duke, Caroline du Nord, avril.

- Dupont-Kieffer, A. et Pirotte, A. 2010. « The Early Years of Panel Econometrics », Congrès de la société américaine d'histoire de la pensée économique, History of Economic Society, Symposium on the History of econometrics, Université de Duke, Caroline du Nord, avril.
- Dupont-Kieffer, A. et Zoran Krakutovski. 2009. « Time Use and Travel Time regarding demographical changes in the Parisian Region: Past trends and forecasts to 2030 » au "Time Use Observatory Workshop", Santiago, CHILI, 2009, 6-8 janvier.
- Dupont-Kieffer, A. 2008. « Cadres analytiques et méthodologiques pour évaluer les externalités du système routier » au Séminaire de l'économie routière : 3ème session; organisé par la DIR (MEEDAAT) et l'INRETS, 2008, 22-23 octobre.
- Dupont-Kieffer, A., 2006. « Les conférences de Frisch données à l'Institut Poincaré en 1932 : la naissance de l'économétrie structurelle », Cercle d'Epistémologie Economique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne , décembre.
- Dupont-Kieffer, A., 2006. « Frisch's lectures at La Sorbonne in 1932: the building up of econometrics in the interwar years », "History and Methodology of Economics" Workshop, sous-thème "Histoire des sciences de l'Homme et de la Société", Université d'Amsterdam et London School of Economics, décembre.
- Dupont-Kieffer, A. 2006. Présentation de 1) ma thèse "Ragnar Frisch et l'économétrie : l'invention de modèles et d'outils à des fins normatives » et de 2) TAG-KILOM, une estimation du kilométrage France entière, par type d'infrastructure et par type d'environnement. Séminaire interne du DEST, SELEST, INRETS, 10 avril.
- Dupont-Kieffer, A. 2006. « Dyn-TAG-RIM: Structural Road Safety Mode », séminaire au TRB/World Bank, janvier.
- Dupont-Kieffer, A. 2004. « Ragnar Frisch ou le difficile mariage entre la théorie statistique et la statistique », séminaire d'histoire du calcul des probabilités et des statistiques (sous la responsabilité de Marc Barbut, Eric Brian, Michel Armatte, Bernard Bru et Thierry Martin), EHESS, Paris, 18 juin.

- Dupont-Kieffer, A. 2003. « A Methodological overview of Frisch's Econometrics », séminaire interne de l'unité de recherche et de formation en économie, Faculté d'Economie de l'Université d'Oslo (Norvège), 15 mai.

D : ACTIVITÉ SCIENTIFIQUE NATIONALE

1) Participation à des projets scientifiques

- 2011-2014. Projet BETTI (mobilité durable). Financeur =ADEME. (224 752.32 euros soit 25% du coût total).(Participante, adjointe au responsable projet).
- 2009-2012. PROJET ICASES- (contrôle Vitesse automatisé). Financeur = DRI. (34986 euros). (Participante, adjointe au responsable projet).
- 2008-2009. Diagnostic Environnemental de la Mobilité. Financeur = LMCU (28 557 euros). (Participante, adjointe au responsable projet).
- 2007-2009. Réseaux routiers et trafics en Ile de France. Financeur = Prédit 3, Groupe Opérationnel (Direction et participation) ; (75774 euros). Responsable de Projet

2) Participation à des réseaux ou collaborations suivies (ces collaborations sont mentionnées plus bas)

- Laboratoire de la Mobilité et ADEME
- UVED : université virtuelle environnement et développement

3) Encadrement scientifique (stagiaires, masters, doctorats, post-doc)

a) Thèses de doctorat soutenues

1. Mai. 2022. **Hélène Bénistand**. André Vincent et la productivité globale des facteurs. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse commencée en septembre 2017. Soutenance le 13 mai 2022.
2. Juillet 2021. **Adriana Calcagno**, La contribution de Raoul Prébisch à l'économie du développement, en co-tutelle Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et université de Genève, thèse commencée en janvier 2016. Pré-soutenance (colloque) le 8 février 2021 à Genève, soutenance le 1er juillet. ATER à Paris 1 Panthéon Sorbonne.
3. Janvier 2020. **Yara Zeineddine**, La contribution de Joan Robinson aux débats sur la dynamique de l'accumulation du capital, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse commencée en septembre 2015. En reconversion vers le journalisme et l'édition après un post-doc à Duke University.
4. Janvier 2020. **Léon Guillot**, La notion d'instabilité dans l'œuvre de Knut Wicksell, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse commencée en septembre 2016. A réussi le CAPES et enseigne en lycée (Paris 75)
5. Février 2015. (dépôt le 20/11/2014). **PAPAIX, Claire**, Université Paris Est – Marne-la-Vallée, École doctorale Organisations, Marchés, Institutions (OMI), « Evaluation économique et politique des émissions de gaz à effet de serre : discussion sur l'articulation des méthodes ». Claire Papaix a un poste de Senior Lecturer in Transport and Business Logistics Systems Management and & Strategy Department, Faculty of Business jusqu'en septembre 2020. Elle enseigne à la Business School de Toulouse depuis.
6. Décembre 2011. **KOLLI, Zéhir**, université paris 1 panthéon-sorbonne, école doctorale d'économie panthéon-sorbonne eps ed 465, soutenance en décembre 2011, sous la direction de véronique simonnet, « dynamique de renouvellement du parc automobile. Projection et impact environnemental ». Résultats : communications à iatbr 2009 (international association for travel behaviour research), wctr 2010 (*world conference on transport research*). Zéhir kolli a un poste d'économiste au cerema.

b) Thèses de doctorat en cours ⁹

1. **Nadia Labidi**, Mobilité et autonomisation des femmes tunisiennes : état des lieux et perspectives, en co-direction avec Richard Le Goff (ENSTA/ CES-Paris 1). Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse commencée en novembre 2018.
2. **María Ruiz-Melgarejo**, Present and future of social impact measurement in solidarity economy: towards a global methodology. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse commencée en mars 2021 (thèse CIFRE BNP Paribas).
3. **Adèle Gaillard**, Les origines, l'évolution et la prise en compte des données dans la pensée de André Gunder Frank et ses implications sur la théorie du développement et sur l'usage des données, dans le contexte de l'Amérique latine de la seconde moitié du XX^e siècle, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne thèse commencée en septembre 2021.
4. **Marina Hicham**. On the socio-economic effects of violence against women: Micro-level evidence in Egypt . Co-tutelle Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et Université du Caire (avec Racha Ramadan). Thèse commencée en octobre 2022.
5. **Vincent Zanello**. « Les biens fondamentaux et la science économique. Questions sur le libéralisme de la théorie à la pratique ». Co-tutelle Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et Université de Strasbourg (avec Herrade Ingersheim). Thèse commencée en septembre 2022.

⁹ **Ionna Elissavet Kalokairinou**, l'importance économique de la marine marchande grecque entre 1830 et 1914. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, thèse commencée en septembre 2015 (thèse en histoire de la pensée économique et en histoire économique). Soutenance refusée par la directrice de thèse et les deux rapporteurs en décembre 2021, pré-soutenance le 8 juillet 2021.

c) autres

Encadrement de mémoires :

- en **licence L3** (3 mémoires en 2014-2015, 2 mémoires en 2021-2022, 4 mémoires en 2022-2023),
- en **M2** (master transports internationaux (2 mémoires par an) et master Histoire de la pensée (2 mémoires par an)) depuis 2014, en master M2 de gestion IMIL (industries de la mode et du luxe) et en master 2 de gestion IMAIC (industries de l'art et des industries créatives)

E : ACTIVITÉS SCIENTIFIQUES INTERNATIONALES

1) Séjours à l'étranger

Séjours ERASMUS (étendus au-delà d'une semaine) en 2018 à l'université Reggio di Calabre (Accueil par Nadia Postorino) et à l'Université d'Oslo en septembre 2023 (Accueil par Ragnar Nymoén).

2) Participation à des projets internationaux

a) Mise en place et coordination scientifique de projets internationaux

- 2021-2023 : Organisation du colloque annuel international pour HOPE (*History of Political Economy*), Duke University, sur le thème « Economists avec War » avec Sylvie Rivot (Université de Haute-Alsace, BETA-University of Strasbourg et Robert W. Dimand, Faculty

of Social Sciences, Brock University). Conférence qui s'est tenue les 28-29 avril 2023. La conférence aboutit à l'édition d'un numéro spécial pour HOPE (décembre 2024) et doit initier des programmes de recherche futurs. (Porteuse du projet)

- 2022-2025 : Mise en place d'un Witness Seminar sur « Femmes et Transport : comment la question des femmes a bouleversé l'analyse et la méthodologie dans le champ des études du transport et de la mobilité » pour le *Transport Research Board* (US National Academies) pour janvier 2023. (Porteuse du projet, PHARE, Paris 1et Zachary Schrag, Université de George Mason). Ce séminaire se poursuit avec une série d'entretiens face à face et l'organisation de journées de travail.
- 2011-2015. GENDER STE TA 1201 (membre du WG « Transport »). Action COST trans-domaines. 26 pays membres européens + lien avec Amérique latine et Japon.
- 2012-2016. TEA Transport Equity and Accessibility. Porteurs du projet : Floridea Di Ciommo, Chair (UPM) et Ariane Dupont-Kieffer, Vice-Chair (Ifsttar). Action COST-proposée section « Transport and Urban Development ». Action COST-proposée et acceptée en novembre 2012. Début le 10 avril 2013.
- 2011-2014. WIIT : “The 5th International Conference on Women’s issues”. Responsable du comité scientifique et de la publication du compendium et des actes. Conférence proposée par l’Ifsttar en partenariat avec le TRA et le TRB. Membres originaires de 15 pays. Octobre 2008-Décembre 2012. CLOSER (longues et courtes distances). Participation simple. FP 7-TPT-2008-RTD1-13. 8 partenaires européens.
- 2008-2010. PETRIS (Etude de la perception des risques dans les transports, comparaison France-Norvège). ERA-NET 13/INRETS (LPC, DEST), LVMT, TOI, NTNU-SINTEF. (114 352 euros pour l’INRETS (Ifsttar) sur un montant total de 215 172 euros).
- 2006-2010 : Sécurité et sûreté dans les différents modes de transport : expertise puis réalisation d'un état de l'art pour la DRI et la DGITM – ERA-NET 13/DRI, DGITM, Research Council of Norway.

b) Autres participation à projets internationaux

- 2017-2025. Projet “History of Empirical Macroeconometric Modelling” porté par Kevin Hoover (Duke University) et Pedro Garcia Duarte (Université de Sao Paolo). Le projet doit aboutir à la publication d’un ouvrage en 2025 (avec une contribution à 2 chapitres).

c) En tant qu’animateur de groupes de travail internationaux (OCDE...)

- 2011-2013. Participation au groupe de travail sur les enjeux du changement climatique pour le secteur des Transports (politiques d’adaptation). FIT/OCDE.
- 2011-2013. Participation au groupe de travail sur les données d’investissement pour le secteur des Transports. FIT/OCDE.
- 2006-2011. Animatrice du Thematic Working Group Working on Transport Economics and Policy. ECTRI
- 2007-2011. Animatrice de la partie « Evaluation framework and Abatement COST » et participation au comité éditorial du rapport ITF/OCDE “Opportunities and Costs for Transport GHG Reduction”. FIT/OCDE.

d) Participation à des réponses aux appels à projet européens FP7/H2020/Green Deal 2021-2006.

- 2021. BACKTOWORK : **BackToHome** (*Behavioural changes to ensure sustainable future working conditions and way of life*) general objective is to explore the consequences of remote working and the related consumption changes – mainly in terms of goods and mobility services – which might lead to a more inclusive, sustainable mobility in a future of teleworking and new mobility opportunities. The research project addresses **H2020-LC-GD-2020 on the Green Deal**. Lead : University of Bologna (Italie)

- 2020. COMMONS : (**CO**mpeting Migration and **MO**bility Narratives). The research project addresses the MIGRATION-09-2020 work topic *Narratives on Migration and Its Impact: Past and Present* within the *Europe in a Changing World – Inclusive, Innovative and Reflective Societies* Work Programme 2018-2020. Lead : GIGA (Allemagne)
- 2019. TRANSFORMS : (**TR**ansport **for** **M**obility). TRANSFORM focuses on awareness and management as central ideas of a new mobility narrative for planning transport systems, which moves from the traditional approach “*predict and provide*” towards “*listen and maintain*”. Work Programme 2018-2020. Lead : University of Bologna. (Italie)

3) Collaborations internationales suivies

- ECTRI-TRB *International Committee ; TRB Committee on Women’s and Gender Issues and TRB committee on National Parks*
- PIARC, Association mondiale des routes, notamment sur les problématiques Femmes et Transport. Cette collaboration a donné lieu à la publication ci-dessus mentionnée dans le paragraphe ‘Vulgarisation’ : Dupont-Kieffer, A. and Karen Hutchison. 2021. Pratiques de gestion des ressources humaines transformatrices dans le secteur de la route et des transports, ROUTES/ROADS (PIARC Revue, n° 391, 4ème trimestre, pp. 16-20. (Décembre)

4) Encadrements internationaux (stages d’ingénieurs et de masters, thèses et post-doc...)

- Université de la Sapienza, Ecole doctorale « Transport modeling and planning”, scientific advisor and lecturers for the PhD committee (contact : Guido Gentile).
<https://web.uniroma1.it/cdaingtrasporti/transport-modelling-and-planning-0>

F : RAYONNEMENT SCIENTIFIQUE

(Membre de sociétés savantes, membres de groupes de travail, d'expert ou de comité internationaux, membre de comités scientifiques d'instituts, ...)

En tant qu'expert

- 2021- : Membre du comité scientifique du Laboratoire de Mobilité Inclusive (ADEME)
- 2021 (février-juin). International Transport Forum (FIT/OCDE) on Women and Transportation
- 2023- : PIARC : Experte pour le Special project "Gender inclusion in the road sector"
- 2023- : PIARC : représentante francophone du groupe de travail 3 sur les ressources humaines dans les administrations des routes (avril).
- 2020-2022. PIARC Technical Committee 1.1 on « Performance of Road Administration » / Working Group 3: Organization of Staff and Human Resources (Output in 2022: report on HR policies to promote diversity and equity)
- 2009-2022. Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), nomination par décret ministériel.
- 2018-2019. (octobre 2018 à Avril 2019). Expertise de l'offre de formation du département d'Economie de l'Université d'Utrecht aux Pays-Bas.
- 2018. (février-juillet) La mobilité des femmes en quartiers QPV pour le conseil national des villes sur demande du Sénat. Participation aux groupes de travail entre février et juillet, recommandations rendues en juin pour publication par le CNV en juillet.
- 2006-2008. Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), assistante de JL Madre.

G : ACTIVITÉS D'ADMINISTRATION ET D'ANIMATION DE LA RECHERCHE

1) Animation et administration de la recherche

(Participation à l'organisation de manifestations, organisation de colloques, participation ou responsabilité de groupes de recherche, de séminaires)

- 2022-2023 : Organisation d'un atelier sur « Justice sociale et Ecologie » en vue d'un numéro spécial pour le *Journal of Economic Methodology* (avec Nathalie Sigot et Christophe Salvat).
- 2019-2022 : Organisation de la conférence « Macroeconomics in perspective » avec Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (PHARE, CES, PjSE), Université de Nanterre, Université de Dauphine, Université de Créteil. Conférence Prévue en avril 2022.
- 2019-2022 : co-organisatrice avec Marie-Axelle Granié des sessions relatives à la thématique « Genre » des 3èmes RFTM (Université Gustave Eiffel), juin (?) 2021 en distanciel.
- 2018- : Organisation du séminaire mensuel H2M (Histoire de la Monnaie et de la Macroéconomie) pour PHARE (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne) avec Goulven Rubin.
- 2019. Membre du comité scientifique de la session « Transport is not Gender Neutral: From increasing Women's Mobility to Enhancing Women's Employment in the Road Sector » pour l'AIPCR/ PIARC World Congress, 6-10 Octobre, Abu Dhabi.
- 2019. Membre du comité d'organisation de la conférence ITEA, Paris School of Economics, Jourdan, 10-14 juin
- 2017. Responsable du comité scientifique avec Floridea di Ciommo et Sheila MitraSarkar pour la session spéciale « Evaluating Programs and Policies for Gender Equity in Transport » de la conférence annuelle du TRB sponsorisé par le comité ABE70 Women's Issues in Transportation, (*Transport Research Board of the National Academies*), 250 participants.

- 2016. Responsable du comité scientifique avec Floridea di Ciommo du Workshop « Expanding the Research Discussion on Women’s Issues in Transportation » de la conférence annuelle du TRB sponsorisée par le comité ABE70 Women’s Issues in Transportation, (*Transport Research Board of the US National Academies*), 350 participants. .
- 2015. Responsable du comité scientifique de la session spéciale « The outcomes of the 5th International Conference on women’s issues in transportation ». conférence sponsorisée par le comité ABE70 Women’s Issues in Transportation, (*Transport Research Board of the National Academies*), 400 participants. .
- 2015-2018 : Membre du comité d’organisation des Journées de l’Ecole d’Economie de la Sorbonne avec les journées Malinvaud en décembre 2016, Workshop Paris/ Le Caire en avril 2017 et en avril 2018, La journée *Économie du Bien-Etre* le 17 octobre 2018.
- 2011-2014. Chargée de projet (et responsable du comité scientifique) de la 5ème conférence internationale TRB sur Women’s Issues in Transportation, organisée par l’Ifsttar à Paris du 14 au 16 avril 2014 en partenariat avec le *Transport Research Board of the National Academies* (Etats-Unis).
- 2007-2010. Membre du comité d’organisation et du comité scientifique du séminaire international « Histoire de l’économétrie » organisé par HOPE (conférence annuelle « History of Political Economy ») les 23-25 avril 2010, à Duke University, Durham, North Carolina.
- 2008. Organisation et rapporteur de la session sur « Women’s issues in transportation research » lors de la semaine organisée par l’INRETS dans le cadre de la Présidence Française de l’Union Européenne à Bron 2008 (du 8 au 12 décembre) en partenariat avec ECTRI, FRSI, FEHRL
- 2007-2008. PFI MUST (animation avec Marc Gaudry après le départ de S. Lassarre) INRETS (Ifsttar).
- 2006-2012. PFI/GERI EEST (co-direction avec D. Pillot et L. Hivert). INRETS/Ifsttar.
- 2010-2012 : Action Spécifique « quantification et évaluation des émissions de CO2 dans le secteur transport » « évaluation des émissions de CO2 dans le secteur transport ». Séminaire

de clôture le 5 décembre 2012 : de l'analyse économique à la politique locale (40 participants).

- 2002-2004. Membre du comité d'organisation et du comité scientifique du séminaire international organisé par le GRESE, L'Age d'or de la modélisation macroéconomique et de la comptabilité nationale du début des années 1950 au début des années 1970 : les liaisons dangereuses, Paris, mai 2005.
- 2003. Membre du comité d'organisation de la journée d'étude organisée par le GRESE, Charles Gide et l'historiographie, Paris, juin.
- 2002-2003. Membre du comité d'organisation du séminaire SAGE organisé conjointement par le GRESE et EUREQua, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- 1999. Membre du comité d'organisation du Colloque international de l'Association Charles Gide pour l'Histoire de la Pensée Economique, « Modèles formels et théorie économique : histoire, analyse et épistémologie », 17-18 septembre.

2) Directions d'équipes, de laboratoire, gestion de personnel (*personnels titulaires et/ou temporaires*), de moyens d'essais

- **2015-2020.** Directrice de l'Ecole d'Economie de la Sorbonne (UFR 02), Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. L'EES compte 4500 étudiants (et 6000 avec les CPGE), 100 Enseignants-Titulaires, 200 doctorants, 25 personnels administratifs, 500 vacataires, 2 UMR (CES, PjSE) et 1 Equipe d'accueil (Phare). Elle offre 33 000 heures de formation dont 5 masters en apprentissage. Sur cette période, il a fallu monter l'accréditation des masters pour 2016 puis pour 2019, et celle de la licence et des masters pour 2019 suite à l'évaluation des formations par l'HCERES en 2018.
- **2023-** : Directrice adjointe du laboratoire PHARE, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ?

3) Responsabilités administratives et électives

Mandats électifs

- **2021-** : Vice-Présidente Déléguée à la Responsabilité Sociétale, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- **2020-** : Élu(e) au Conseil d'administration de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- **2015- 2020** : Directrice de l'École d'Économie de la Sorbonne, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- **2018-** : Élu(e) au conseil de composante de l'École d'Économie de la Sorbonne (UFR02) de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- **2018-** : Suppléante au comité technique de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

H : ACTIVITÉS D'ENSEIGNEMENT, DE FORMATION

1) Enseignement

1. Intitulé	Années	Niveau	Type	Cohorte	Institution
Réseaux et logistique – Master « Transports internationaux »	2014-2023	M2	Cours 9h	25	UP1
Équité et transports – Master « Transports internationaux »	2020-2023	M2	Cours 15h	25	UP1

Philosophie des sciences – l'économie est-elle une science ?	2020-2023	L3 – Mineure Philosophie	Cours 18h	40	UP1
Femmes et transports – Master « Économie du développement durable »	2017-2023	M2	Cours 3h	20	UP1
La valeur des femmes et transports – Master « Histoire de la pensée économique » et Master « Genre »	2020-2023	M2	Cours 3h	15	UP1
Introduction à l'économie – Master « Économie et psychologie » en anglais	2014-2016	M1	Cours 54h	20	UP1 – UP5
Introduction à l'économie – UFR d'Histoire	2014-2015	L1	Cours 36h	150	UP1
Crises et répartition – Mention Sciences économiques et sociales	2017-2019	M1	Cours 9h + coordination	40	UP1
La macroéconomie post-keynésienne – Histoire de la pensée économique mention	2016-2019	M2	Cours 18h	10	UP1

Sciences économiques

et sociales

Méthodologie et économie	2018-2020 (supervision du cours en 2023)	Parcours OUI SI (S1 & S2)	Cours 12h	19	UP1
Théories des Crises	2021-2023	L2	Cours 24h	300	UP1
Histoire de la macroéconomie – FSESG	2017-2019	M2	Cours 9h	25	UP1
Histoire de la pensée économique	2014-2015	L3	TD 36h	39	UP1
Théories économiques comparées : accumulation, crises et régulation	2016-2017	L2	TD 36h	37	UP1
Communication écrite et orale	2016-2017	L2	TD 36h	39	UP1
Régulation économique et approche économique des relations internationales – Master « Relations internationales »	2011-2014	M1	TD 30h	39	Université Jean Monnet, Sceaux
Économie des transports et environnement –	2009-2010	M1	Cours 24h		Université du littoral, Dunkerque

Master « Aides à la décision »					
Économie des transports et environnement – Master « Aides à la décision »	2009-2010	M1	Cours 24h		Université du littoral, Dunkerque
Macroéconomie – MASS UFR de mathématiques	2003-2004	L1			Université Paris 5
Macroéconomie – MASS UFR de mathématiques	2003-2004	L1			Université Paris 5
Économie – BTS Assurances en alternance et Master École supérieure d'assurances	2003-2005	L1			École supérieure d'assurances
Économie générale – BTS Force de vente et BTS Action commerciale	2003-2004	1 ^{ère} année - 2 ^{ème} année	Cours 244h		Négocia - École supérieure de gestion (ESCG) - École supérieure d'assurances (ESA)
Économie d'entreprise – BTS Force de vente et	2003-2004	1 ^{ère} année - 2 ^{ème} année	Cours 88h		Négocia - École

BTS Action commerciale				supérieure de gestion (ESCG) - École supérieure d'assurances (ESA)
Euro-politique – BTS Force de vente et BTS Action commerciale	2003-2004	3 ^{ème} année	Cours 36h	Négocia - École supérieure de gestion (ESCG) - École supérieure d'assurances (ESA)
Introduction au théories économiques – Économie gestion	1995-1997	L1	TD 36h	UP1
Statistiques - AES	1997-1998	L1	TD 12h	UP1
Information économique et sociale - AES	1997-1998	L1	TD 12h	UP1
Macroéconomie – Économie gestion	1995-2000	L1	TD 60h	Université Jean Monnet, Sceaux

Méthodologie – Économie gestion	1998-2000	L1	Responsable cours et TD (4 groupes)	Université Jean Monnet, Sceaux
------------------------------------	-----------	----	---	---

2) Responsabilité de formations ou de structures académiques

- 2019-2023. Direction du Master 2 « Transports internationaux »/ filière délocalisée à Sofia (Bulgarie) en partenariat avec l’AUF (Agence française de la Francophonie). Université Paris 1, Ecole d’Economie de la Sorbonne (UFR 02).
- 2019-2020. Direction du Master 2 « Transports internationaux », antenne de Paris. Université Paris 1, Ecole d’Economie de la Sorbonne (UFR 02).
- 2014-2015. Direction du Master Recherche 2 « histoire de la pensée économique ». Université Paris 1, Ecole d’Economie de la Sorbonne (UFR 02).

3) Participation à des jurys de diplôme et à des instances ou comités en lien avec l’enseignement

Participation et présidence à des comités de recrutement de Maîtres de conférences

- 2022. Comité à l’université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour un mcf en section 05 (pour Phare) (Vice-Présidence).
- 2020. Comité à l’université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour deux mcf en section 05 (2 pour le CES) (Présidence pour l’un et Vice-Présidence pour l’autre).
- 2019. Comité à l’université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour deux mcf en section 05 (1 pour le CES et un pour Phare) (Vice-Présidence).

- 2018. Comité à l'université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour trois mcf en section 05 (3 pour le CES) (Présidence).
- 2017. Comité à l'université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour trois mcf en section 05 (3 pour le CES) (Présidence).
- 2016. Comité à l'université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne pour trois mcf en section 05 (2 pour le CES et un pour Phare) (Membre).
- 2013. Comité à l'université de Marne-la-Vallée pour un mcf en section 05 (économie des transports) pour le laboratoire LVMT

I : ACTIVITÉS D'ÉVALUATION SCIENTIFIQUE

1) Membre de comités éditoriaux de revue, de comités scientifiques de conférences, de colloques

- Membre de l'Advisory Board de la revue *HOPE* (History of Political Economy),
- Membre de l'Advisory Board de la collection *Springer Studies in the History of Economic Thought*,
- Membre de l'équipe éditoriale du *Journal of Economic Methodology*.

2) Relecture d'articles (en moyenne une par mois)

Rapporteur pour les revues suivantes :

- Journal of History of Economic Theory,
- European Journal of the History of Economic Thought (EJHET),
- Transport Policy, Journal of Natural Hazards, HOPE (History of Political Economy),
- TRB Transport Research Record,

- Revue d'Economie Politique,
- La revue Canadienne des Sciences Régionales,
- ETRR,
- ADEME,
- Israel Science Foundation,
- Journal of Economic Methodology.

3) Membre d'instance(s) d'évaluation, de commissions de spécialistes, de jurys de concours, de thèse et d'HdR (*préciser si président, rapporteur ou examinateur*)

a) En tant que Rapporteur

- 2023. Loipa MUNIZ DUARTE sous la direction de Michael Assous et de Franck Bessis. La modélisation macroéconomique en France : Une histoire des pratiques de prévision au SEEF et à la DP entre 1950 et 1975, soutenance le 2 octobre à Lyon 2.
- 2023. Yuqing ZHU sous la direction de Philippe Rygiel (Université Lyon 2 Ecole Normale Supérieure, Ecole doctorale 483 en co-tutelle avec la East China Normal University), *Le financement des grands travaux publics en France :1821-1857*, soutenance le 20 Avril 2023.
Jury : Anne Canchon (co-directrice, Université Paris 1) et Philippe Rygiel (ENS-Lyon, MENG Zhongjie (co-directeur, ECNU) ; Rapporteur : Frédéric Tristram (Université Paris 1), Xia Qi (ECNU, membre du jury) et Zhu Ming (ECNU, membre du jury).
- 2022. CARRET Vincent sous la direction de Michael Assous, (Université Lyon 2, Ecole doctorale SEG 486, *Macroeconomics and the rise of mathematical thinking: solutions and conflicts in early economic models (1930s-1950s)*, soutenance le 23 Mai 2022.
Jury : Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris I, Rapporteur), Kevin Hoover (Duke University (Rapporteur), Jean-Bernard Chatelain (Paris School of Economics, Université Paris

1), Pierrick Clerc (HEC Liège), Muriel Dal Pont Legrand (Université Côte d'Azur), Ariane Dupont-Kieffer (Rapporteur), Michaël Assous (Université Lumière Lyon 2, Directeur).

- 2020. NGUYEN MINH HIEU, “ Trip’s Modes and Trip’s Purposes from GPS-Based Travel Surveys” sous la direction de Jimmy Armoogum, (Université Gustave Eiffel, Ecole doctorale OMI, soutenance le 28 janvier 2020).

Jury : Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris I, Rapporteur), Kay Axhausen (Université ETH Zürich, rapporteur), Latifa Oukhellou (Université Gustave Eiffel, Présidente), Aruna Sivakumar, (Senior Lecture, Centre for Transport Studies in the Department of Civil and Environmental Engineering at Imperial College London), Jean- Loup Madre

- 2019. ACOSTA JUAN, “Essais sur l'histoire de la modélisation macroéconométrique et l'évolution de l'analyse économique à la Réserve Fédérale” sous la direction de Monsieur Etienne FARVAQUE et Goulven RUBIN, dans l'unité de recherche « », au sein de l'Ecole Doctorale Sciences économiques, sociales, de l'aménagement et du management, université de Lille (soutenance le 25 mai).

Jury : Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris I, rapporteur), Kevin Hoover (Duke University, rapporteur), Goulven Rubin (Université Paris I), Muriel Dal Pont (Univerité de Nice), Rebecca Gomez (Université de Lyon), Etienne Farvaque (Université de Lille 2).

- 2019. TU THI Hoai Thu, “Potentiel de réduction des émissions de GES du transport routier de fret “ sous la direction de Christophe Rizet, Université de Marne-la-Vallée, Ecole doctorale OMI, soutenance le 4 janvier 2019.

Jury : Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris I, Rapporteur), Moez Kilani (Université du littoral, Côte d'Opale, rapporteur), Christophe Rizet (Ifsttar, rapporteur), Cecilia Cruz (Université de Bourgogne), Jean- Loup Madre (Ifsttar, directeur).

- 2014. TAPIA-VILLARREAL, Irving, « Urban Form, demography and daily mobility forecasts : comparative analysis France Mexico». Soutenance le 18 décembre 2014 à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, École doctorale d'économie Panthéon-Sorbonne EPS ED 465.

Jury : François Gardes (Université Paris I, Président), Christophe Rizet (Ifsttar, rapporteur), Yves Bussièrès (Université Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, rapporteur),

Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris 1, *Présidente*), Virginie Dejoux (Université Paris 1), Jean- Loup Madre (Ifsttar, directeur).

b) En tant que membre du jury

- 2018. GUPTA Rakesh, *Essays on Social Capital and Welfare Measurement* sous la direction de Gael Giraud, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, École doctorale d'économie Panthéon-Sorbonne EPS ED 465., soutenance le 17 juillet.
- 2017. GOUTSMEDT Aurélien, “Les macroéconomistes et la stagnation : Essais sur les transformations de la macroéconomie dans les années 1970” sous la direction de Gaël Giraud (soutenance le 11 décembre 2017), Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, École doctorale d'économie Panthéon-Sorbonne EPS ED 465.
 - Jury : Béatrice Cherrier (CNRS -Université de Cergy Pontoise), Annie L. Cot (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), Pedro Garcia Duarte (Université de Sao Paulo, rapporteur), Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), James Galbraith (Université du Texas à Austin), Gaël Giraud (Agence Française du Développement), Jacques Le Cacheux (Université de Pau et des Pays de l'Adour, rapporteur)
- 2017. PINZON FUCHS Erich, “ Economics as a "tooled" discipline : Lawrence R. Klein and the making of macroeconomic modeling : 1939-1959” sous la direction d'Annie Cot (soutenance le 28 mars 2017), Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, École doctorale d'économie Panthéon-Sorbonne EPS ED 465.
 - Jury : Richard Arena (Université de Nice-Côte d'Azur, Président), Annie L. Cot (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), Pedro Garcia Duarte (Université de Sao Paulo, rapporteur), Kevin Hoover (Duke University, rapporteur), Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), Michel Armatte (Université Paris Dauphine), Marcel Boumans (Université d'Utrecht).
- 2017. DECHAUX Pierrick « L'économie face aux enquêtes psychologiques (1944-1960) : unité de la science économique, diversité des pratiques » sous la direction de Jérôme

Lallement (soutenance le 28 mars 2017), Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, École doctorale d'économie Panthéon-Sorbonne EPS ED 465.

- Jury : Muriel Dal Pont (Université de Nice-Côte d'Azur, Présidente et rapporteur), Jérôme Lallement (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), Béatrice Cherrier (CNRS -Université de Cergy Pontoise, rapporteur), Camille Chaserant (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), Ariane Dupont-Kieffer (Université Paris 1 Panthéon Sorbonne), Michel Armatte (Université Paris Dauphine).

4) Expertise de projet (ANR, FUI, Europe, région...)

- 2019 : Expertise pour l'ADEME.

J : ACTIVITÉS DE VALORISATION ET DE TRANSFERT

1) Transfert des résultats de la recherche vers le monde socio-économique

- 2020-2021 : Chaire ETI (IAE Paris 1) : transfert de résultats vers UBER pour l'implantation de services de transport à la Demande en QPV (Quartier Prioritaire de la Ville).
- **2021-2024** : Chaire NDU (Paris School of Economics) : transfert de résultats de recherche sur la mobilité inclusive et durable à l'entreprise PTV pour inclure ces dimensions dans leurs modèles d'estimation de la demande et de trafic d'une part et pour la construction d'un indicateur sur le modèle du Qalys. (cf. Infra à Brevet).

2) Activités d'expertise et de conseil

Laboratoire de la mobilité

3) Contribution à l'élaboration des politiques publiques

- Expertise auprès du Conseil national des villes lors des réflexions sur la loi sur la mobilité.

4) Vulgarisation des résultats de la recherche (articles de vulgarisation, documents audiovisuels, etc.) - cf. infra.

- Dupont-Kieffer, A. et A. Krykun (eds). 2020. Idées reçues sur l'économie d'aujourd'hui vues par les étudiants de l'École d'Économie de la Sorbonne et illustrés par les étudiants en arts de la Sorbonne. Juin. Livret numérique.
- Dupont-Kieffer, A. 2018. Mobilité durable et inclusive. Ifsttar. <http://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/mobilites/dossiers-thematiques/transport-mobilite-securite-une-question-de-genre/mobilite-durable-et-inclusive/>
- Marolda, M-C., et A. Dupont-Kieffer. European Commission, Policy Issues, She MOVES, April 2014.
- Dupont-Kieffer, A. 2012. « Women's issues in transportation ». I3. Revue Ifsttar, automne.
- Dupont-Kieffer, A. 2009. « Time use observatory Workshop ». Axes. Revue Inrets, mars.
- Dupont-Kieffer, A. et J. Dupont. 2000. « Trygve Haavelmo », Universalis 2000, Encyclopaedia Universalis, Paris