



**HAL**  
open science

## LMA - Laboratoire mécanismes d'accidents

Rapport Hcéres

► **To cite this version:**

Rapport d'évaluation d'une entité de recherche. LMA - Laboratoire mécanismes d'accidents. 2011, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité - INRETS. hceres-02035243

**HAL Id: hceres-02035243**

**<https://hal-hceres.archives-ouvertes.fr/hceres-02035243v1>**

Submitted on 20 Feb 2019

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

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



agence d'évaluation de la recherche  
et de l'enseignement supérieur

Section des Unités de recherche

Rapport de l'AERES sur  
l'unité :

Département « Mécanismes d'Accidents »

sous tutelle des  
établissements et organismes :

Institut Français des Sciences et Technologies des  
Transports de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)

Janvier 2011



agence d'évaluation de la recherche  
et de l'enseignement supérieur

Section des Unités de recherche

## Rapport de l'AERES sur l'unité :

Département « Mécanismes d'Accidents »  
sous tutelle des  
établissements et organismes :

Institut Français des Sciences et Technologies des  
Transports de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)

Le Président de l'AERES

Didier Houssin

Section des unités  
de recherche

Le Directeur

Pierre Glorieux

Janvier 2011



## Unité

Nom de l'unité : Département Mécanismes d'Accidents

Label demandé :

N° si renouvellement :

Nom du directeur : M. Joël YERPEZ

## Membres du comité d'experts

Président :

Mme Jocelyne DUBOIS-MAURY, Université Paris-Est Créteil, France

Experts :

M. Michel BASSET, Université de Haute Alsace, France

M. Jean-Marie CELLIER, EPHE, France

M. Jean-Louis ROUTHIER, Université Lyon 2, France

Expert(s) proposés par des comités d'évaluation des personnels (CNU, CoNRS, CSS INSERM, représentant INRA, INRIA, IRD.....) :

Mme Corinne BLANQUART, IFSTTAR, France

## Représentants présents lors de la visite

Délégué scientifique représentant de l'AERES :

M. Gabriel DUPUY

Représentant(s) des établissements et organismes tutelles de l'unité :

M. Dominique MIGNOT, IFSTTAR



# Rapport

## 1 • Introduction

- Date et déroulement de la visite :

La visite s'est effectuée le vendredi 21 janvier 2011, dans les locaux du Département « Mécanismes d'Accidents » (MA dans la suite du rapport) de l'IFSTTAR, selon le programme établi. La matinée, après intervention du représentant de l'organisme de tutelle (IFSTTAR), a été consacrée à la présentation du bilan par le directeur et par chacun des responsables des 5 thématiques. Ces exposés se sont caractérisés par leur clarté et la spécificité des apports de chacun des thèmes. Puis, a eu lieu une rencontre rapide de l'équipe en charge des Etudes Détaillées d'Accidents (EDA), socle des travaux du laboratoire, suivie d'une brève visite du simulateur de conduite et du véhicule laboratoire. L'après-midi a porté sur la présentation du projet par le directeur, puis les experts se sont partagés pour un entretien avec les personnels ITA et les doctorants. Enfin, ils se sont ensemble entretenus avec le directeur.

- Historique et localisation géographique de l'unité et description synthétique de son domaine et de ses activités :

Une approche clinique de l'accident routier a été initiée, à la fin des années 1970, au sein de l'hôpital de Salon-de-Provence. Puis, le Département MA s'est constitué en 1985 autour de la recherche en accidentologie fondée sur l'Etude Détaillée des Accidents. Depuis, il se spécialise dans une approche « système » de la production d'accidents, articulant facteurs humains et techniques, et considérant les interactions véhicule/conducteur dans leur environnement au sens large.

L'unité de recherche MA est organisée à partir d'une activité, l'étude détaillée d'accidents (EDA), qui constitue le socle de l'activité du laboratoire, autour duquel s'articulent 5 thèmes de recherche :

1. Dynamique des véhicules (DYN)
2. Ergonomie, psychologie (REDAC)
3. Psychologie expérimentale (SIMUL)
4. Aménagement, environnement (MISTRAL)
5. Droit, analyse des responsabilités (RESPONS)

- Equipe de Direction :

Depuis 2007, le directeur de l'unité est M. Joël YERPEZ.



- Effectifs de l'unité (sur la base du dossier déposé à l'AERES) :

	Dans le bilan	Dans le projet
N1 : Nombre d'enseignants-chercheurs (cf. Formulaire 2.1 du dossier de l'unité)	0	0
N2 : Nombre de chercheurs des EPST ou EPIC (cf. Formulaire 2.3 du dossier de l'unité)	12	13
N3 : Nombre d'autres enseignants-chercheurs et chercheurs (cf. Formulaire 2.2 et 2.4 du dossier de l'unité)	0	0
N4 : Nombre d'ingénieurs, techniciens et de personnels administratifs titulaires (cf. Formulaire 2.5 du dossier de l'unité)	10	11
N5 : Nombre d'ingénieurs, techniciens et de personnels administratifs non titulaires (cf. Formulaire 2.6 du dossier de l'unité)	3	3 (fin de CDD) 2 pour le projet SVRAI (1)
N6 : Nombre de doctorants (cf. Formulaire 2.7 du dossier de l'unité)	9	12
N7 : Nombre de personnes habilitées à diriger des recherches ou assimilées	2	2

(1) Projet SVRAI : Sauver des Vies par le Retour d'Analyse sur Incidents

## 2 • Appréciation sur l'unité

- Avis global :

Cette unité de recherche a, au cours des dernières décennies, affirmé sa singularité en s'imposant comme le centre de recherche faisant référence, sur le plan national et européen, en matière d'études détaillées des accidents (EDA). Elle a ainsi constitué de façon continue une base de données remarquable (EDA) permettant une analyse originale et complexe des divers facteurs de l'accidentologie. Cette approche systémique repose sur la pluridisciplinarité de chercheurs relevant à la fois des sciences humaines et des sciences de l'ingénieur.

Les activités du Département MA se partagent entre la recherche, les expertises et l'enseignement. La diffusion des travaux de recherche fait l'objet d'une bonne participation à des colloques nationaux et internationaux, ainsi que d'une production raisonnable et croissante dans des revues à comité de lecture. Comme de nombreuses équipes de l'IFSTTAR, l'unité de recherche MA a une importante activité contractuelle, qui assure ainsi la diffusion des travaux, mais dont la dimension internationale est à conforter.

En ce qui concerne l'enseignement, les membres du Département MA participent d'une manière active et régulière aux cursus universitaires dans une douzaine d'établissements d'enseignement supérieur en France et à l'étranger (en fonction des disciplines et des collaborations liées à des projets). La production de thèses soutenues reste toutefois très modeste (6 thèses ont été soutenues entre 2006/2010). Le nombre de doctorants accueillis est en augmentation en 2010.

La gouvernance du laboratoire parvient à structurer la pluridisciplinarité. En outre, elle assure une bonne ambiance de travail, tant parmi les ITA ou les chercheurs que chez les doctorants, dans un esprit d'équipe salué par tous.



- **Points forts et opportunités :**

Le Département MA, par la base d'études détaillées d'accidents (EDA) qu'il a su constituer au fil des années, est un centre de référence national et européen en matière de recherche en sécurité routière, et notamment de système d'observations des accidents.

La base de données unique ainsi créée, aussi bien du point de vue des informations collectées que des méthodologies associées, mobilise des analyses qui se démarquent par des approches spécifiques en regard de la complexité des accidents et de l'enchevêtrement de leurs causes humaines, mécaniques et environnementales. La pluridisciplinarité de leurs analyses constitue une vraie richesse pour la compréhension des mécanismes d'accidents.

Le comité relève la bonne progression des publications d'articles et de communications, notamment durant les deux dernières années.

Le comité a apprécié l'important effort de l'équipe pour acquérir une dimension internationale, au travers de la participation des chercheurs à des projets européens, qui permet la diffusion et la confrontation des travaux à une échelle élargie.

Les personnels chercheurs consacrent une notable partie de leurs temps à des activités d'enseignement supérieur qui se pérennisent d'une année sur l'autre, avec des universités partenaires et des écoles d'ingénieurs. Cette activité valorisante permet l'identification, puis la formation de bons doctorants. La dualité de cette formation semble très fructueuse.

Le simulateur et les expérimentations sur le véhicule sont considérés comme des apports utiles à la production de savoirs du laboratoire.

- **Points à améliorer et risques :**

Le laboratoire doit consentir l'effort indispensable afin de mieux valoriser les savoirs et savoir-faire autour de la base de données EDA, qui offre d'importantes possibilités d'exploitation encore inexplorées et de collaborations, notamment auprès des équipes des autres pays.

L'unité doit accentuer la mise en synergie des compétences internes, notamment avec celles de la thématique DYN.

Il lui faut assurer la pérennité de certains des thèmes, tels « Analyse de responsabilité » (RESPONS) et, dans une moindre mesure, « Psychologie du comportement en contexte » (PSY2C) et veiller, ce faisant, à l'équilibre entre les activités du laboratoire.

Le Département Mécanismes d'Accidents n'explore pas suffisamment les possibilités de transfert des travaux de recherche rassemblant une masse de données factuelles, vers des approches plus contractuelles afin, notamment, de valoriser les activités d'expertise auprès de divers organismes publics ou privés et des collectivités territoriales. Il ne participe pas assez aux pôles de compétitivité.

La visibilité internationale, assez faible, ne permet pas d'attirer des jeunes chercheurs (doctorants, post-doctorants, chercheurs de haut niveau).

Le nombre d'habilités à diriger des recherches parmi les chercheurs est insuffisant.

En vue d'une utilisation plus efficiente et plus complète de la base de données EDA, des ressources en informatique semblent nécessaires. Les outils techniques (simulateur, véhicule test) requièrent une maintenance informatique importante, qui doit être consolidée.

- **Recommandations au directeur de l'unité :**

Il importe de renforcer l'attractivité du Département Mécanismes d'Accidents par l'accueil de post-doctorants et de chercheurs étrangers, ce qui conforterait ainsi la reconnaissance internationale.

Le laboratoire doit veiller à maintenir l'équilibre existant entre ses différentes activités et thématiques.



Il convient de prendre en compte les prochains départs à la retraite pour maintenir les niveaux de compétence acquis dans chacune des thématiques.

Les jeunes chercheurs doivent être soutenus dans leur démarche vers l'habilitation à diriger des recherches.

- **Données de production :**

(cf. [http://www.aeres-evaluation.fr/IMG/pdf/Criteres\\_Identification\\_Ensgts-Chercheurs.pdf](http://www.aeres-evaluation.fr/IMG/pdf/Criteres_Identification_Ensgts-Chercheurs.pdf))

A1 : Nombre de producteurs parmi les chercheurs et enseignants chercheurs référencés en N1 et N2 dans la colonne projet	5
A2 : Nombre de producteurs parmi les autres personnels référencés en N3, N4 et N5 dans la colonne projet	-
A3 : Taux de producteurs de l'unité [A1/(N1+N2)]	0,42
Nombre d'HDR soutenues	2
Nombre de thèses soutenues	6
Autre donnée pertinente pour le domaine (à préciser...)	-

### 3 • **Appréciations détaillées :**

- **Appréciation sur la qualité scientifique et la production :**

- **Pertinence :**

L'approche d'observation et d'analyse fine des conditions dans lesquelles se produisent les accidents de la circulation semble une entrée très pertinente pour tenter d'en comprendre les mécanismes. La démarche pluridisciplinaire affichée est un point de passage obligé pour tenter de résoudre la problématique du déclenchement de l'accident. Les outils mis en œuvre (collecte de données fines, analyse qualitative et expérimentation physique et comportementale) sont en cohérence avec les objectifs. L'organisation en cinq champs interagissant entre eux, de manière flexible selon les projets, est un gage de mouvement intellectuel et d'échanges de compétences entre les champs disciplinaires impliqués.

- **Quantité et qualité des publications, communications, thèses et autres productions :**

La production scientifique est relativement régulière, mais en augmentation sensible en 2010, année où elle atteint 14 articles dans des publications en français ou en anglais. Pour la plupart, il s'agit d'articles collectifs. Leur nombre total s'élève à 34 de 2006 à 2010, parmi lesquels 9 seulement sont individuels. L'ordre de grandeur de chacune de ces contributions varie de trois à une vingtaine de pages.

Pour l'ensemble de ces publications, les titres ne permettent pas véritablement de les rattacher à l'une des cinq thématiques, mais ce peut être le résultat de la pluridisciplinarité nettement revendiquée par l'unité de recherche.

Le nombre de thèses soutenues durant la période évaluée est faible (6), mais la progression du nombre de doctorants depuis 2010 (9) peut être un remède à cette situation.





– Qualité et pérennité des relations contractuelles :

Les relations contractuelles, de l'ordre d'une soixantaine, ont le plus souvent la forme de rapports sur contrat/convention dans le cadre de PREDIT, mais aussi, de manière croissante, du PCRD (7), de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et de l'ANR. Le financement actuellement pérennisé des EDA est important pour assurer la stabilité de cette activité fondamentale.

En revanche, les relations contractuelles ne semblent concerner, ni les grands groupes industriels comme les constructeurs automobiles, ni les sociétés d'assurances (sauf un contrat avec la MAIF en 2006). Il est à noter également une quasi-absence de contrats avec les collectivités locales, qui constituent toutefois le terrain de certains travaux et, à ce titre, sont associées aux recherches menées.

• **Appréciation sur le rayonnement, l'attractivité, et l'intégration de l'unité de recherche dans son environnement :**

Le dossier fait état de nombreuses collaborations, avec 6 universités étrangères, 10 universités nationales et des grandes écoles. Ces collaborations doivent être confortées, grâce, par exemple, à l'accueil de doctorants et de post-doctorants étrangers.

Les relations avec les bureaux d'étude et les milieux industriels ne semblent pas avoir été une priorité du Département MA. En outre, ce dernier ne s'est pas positionné, jusqu'à présent, par rapport aux pôles de compétitivité (notamment celui, local, sur la thématique du risque). Ce positionnement, corrélé à la question du rattachement à une école doctorale, fait l'objet d'un débat en cours au sein du laboratoire. En effet, le rattachement à une seule école doctorale, en liaison avec le risque, semble faire craindre un enfermement qui va à l'encontre de l'ouverture pluridisciplinaire du laboratoire. Ce débat doit être tranché. L'attractivité internationale semble s'en tenir à l'appartenance à un réseau européen d'organismes relevant des transports et l'on ne mentionne que deux doctorats étrangers (une étudiante colombienne de l'Université des Andes et un étudiant syrien de l'Université Tchirine de Lattaquié).

• **Appréciation sur la stratégie, la gouvernance et la vie de l'unité :**

- Pertinence de l'organisation de l'unité, qualité de la gouvernance et de la communication interne et externe :

Les experts ont apprécié l'ambiance d'une communauté scientifique dépourvue de conflits. Cela semble relever du management de l'unité par un directeur consensuel.

Les 11 ITA participent régulièrement et activement aux séminaires. Ils se sentent parfaitement responsabilisés dans leur fonction, jouissant d'une autonomie d'action à la mesure de leurs compétences. Ils sont, notamment, amenés à signer des rapports de recherche, voire des articles. Ils sont aussi conduits à suivre le travail des thésards.

Les doctorants (11) sont très satisfaits de leurs conditions de travail et de leur encadrement. Ils apprécient nettement la complémentarité des compétences dans la co-tutelle de thèse, issue des deux milieux entre lesquels se partagent leurs activités (Ecole doctorale de l'université et Département MA). Le fait que l'ensemble des doctorants relève, d'une part, de plusieurs universités et écoles doctorales et, d'autre part, de l'IFSTTAR, avec sa culture spécifique, est considéré comme un environnement enrichissant : l'idée d'un rattachement du Département MA à une ou deux Ecoles doctorales est ressentie comme un réel appauvrissement culturel et ne leur permettrait plus de répondre aux exigences théoriques dans toutes les disciplines. Par ailleurs, les doctorants se sentent concernés et participent régulièrement aux séminaires.

- Pertinence des initiatives visant à l'animation scientifique, à l'émergence, et à la prise de risques :

Les initiatives nécessitent d'être développées.

- Implication des membres de l'unité dans les activités d'enseignement et dans la structuration de la recherche en région :

Le laboratoire affiche de très nombreuses relations avec des universités nationales et étrangères.



L'émergence d'un pôle de compétitivité régional sur le thème du « Risque » nécessite un positionnement explicite du Département MA.

Par ailleurs, il conviendra que l'ensemble des acteurs analyse les réserves émises par le Département au sujet de son intégration à l'école doctorale « Risques » qui pourrait se constituer dans le cadre des trois universités d'Aix-Marseille, en regard de la préférence actuelle donnée à des rattachements individualisés avec plusieurs écoles doctorales nationales.

- **Appréciation sur le projet :**

- Existence, pertinence et faisabilité d'un projet scientifique à moyen ou long terme :

L'auto-évaluation de l'équipe, avec ses points forts et ses points faibles, est correcte.

Le projet proposé est pertinent à moyen terme au niveau des objectifs, compte tenu des ressources matérielles et humaines actuelles et du contexte de recherche. Ainsi, l'idée de renforcer son activité de recherche et d'expertise « systémique » en sécurité routière, notamment en consolidant ses travaux de recherche pluridisciplinaires ainsi que ses collaborations académiques pour une analyse clinique plus fine des accidents de la circulation routière, est à encourager. De même, les travaux sur l'aménagement de l'espace (voiries, etc.) ainsi que les investigations engagées récemment quant à l'utilisation de véhicules instrumentés pour l'analyse et la compréhension des situations de presqu'accident, apparaît de bon aloi pour compléter les études cliniques et viser une sécurité primaire et secondaire accrue.

Parallèlement, le Département MA doit veiller à mieux exploiter toutes les possibilités d'analyse offertes par la base EDA, mais aussi par le simulateur ou les véhicules d'essai. En liaison avec les objectifs systémiques affichés par l'équipe, la proposition d'une approche globale de la sécurité routière pourrait nourrir les réflexions des partenaires concernés, comme de la communauté académique. Paradoxalement, le laboratoire semble avoir du mal à imaginer la valorisation de sa base d'EDA, de son simulateur, de ses véhicules d'essai, ainsi que les analyses associées par le biais d'expertises, de contrats, de publications, etc. Au cœur des compétences de l'équipe, il est important d'encourager celle-ci à les mettre en valeur grâce, notamment, à la participation au(x) pôle(s) de compétitivité, à des projets internationaux, à l'accueil de post-doct, etc.

Le projet nécessite par ailleurs d'assurer l'équilibre des différents thèmes du laboratoire. La recherche juridique, de fait limitée dans ses moyens humains, mais qui prendra une part de plus en plus grande en sécurité routière dans les années à venir, nécessitera de bénéficier d'un soutien fort du Département MA et de l'Institut, à l'aide d'un argumentaire. Les collaborations dans le cadre de projets nationaux et internationaux peuvent également aider à soutenir ce thème.

- Existence et pertinence d'une politique d'affectation des moyens :

Le Département MA ne semble pas souhaiter remettre en cause la politique d'affectation des moyens existante, malgré la réduction des ressources financières. La valorisation des compétences et des moyens matériels acquis par le biais de contrats ou d'autres ressources financières semble incontournable.

Le maintien, voire le développement, de la base de donnée EDA s'avère indispensable pour alimenter les recherches et les partenariats. La collecte conjointe entre une équipe interne et un recours à la prestation de service avec un bureau d'études spécialisé en transport (« Jonction ») devrait être un gage de pérennité pour accomplir dans la durée ce travail exigeant et difficile, qui réclame des efforts continuels.



Intitulé UR / équipe	C1	C2	C3	C4	Note globale
Mécanismes d'Accidents	B	A	A+	B	A

C1 - Qualité scientifique et production

C2 - Rayonnement et attractivité, intégration dans l'environnement

C3 - Gouvernance et vie du laboratoire

C4 - Stratégie et projet scientifique

## Statistiques de notes globales par domaines scientifiques (État au 06/05/2011)

### Sciences Humaines et Sociales

Note globale	SHS1	SHS2	SHS3	SHS4	SHS5	SHS6	Total
A+	2	8	2	11	5	6	34
A	12	33	12	13	32	18	120
B	11	37	6	22	19	5	100
C	8	4	2	6	1		21
Non noté	1						1
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>82</b>	<b>22</b>	<b>52</b>	<b>57</b>	<b>29</b>	<b>276</b>
A+	5,9%	9,8%	9,1%	21,2%	8,8%	20,7%	12,3%
A	35,3%	40,2%	54,5%	25,0%	56,1%	62,1%	43,5%
B	32,4%	45,1%	27,3%	42,3%	33,3%	17,2%	36,2%
C	23,5%	4,9%	9,1%	11,5%	1,8%		7,6%
Non noté	2,9%						0,4%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

## Intitulés des domaines scientifiques

### Sciences Humaines et Sociales

SHS1 - Marchés et organisations

SHS2 - Normes, institutions et comportements sociaux

SHS3 - Espace, environnement et sociétés

SHS4 - Esprit humain, langage, éducation

SHS5 - Langues, textes, arts et cultures

SHS6 - Mondes anciens et contemporains





**IFSTTAR**

INSTITUT FRANÇAIS  
DES SCIENCES  
ET TECHNOLOGIES,  
DES TRANSPORTS,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DES RÉSEAUX

Salon-de-Provence, le 28 Avril 2011

Monsieur Pierre GLORIEUX,  
Directeur de la section Unités de recherche  
Agence d'évaluation de la recherche  
et de l'enseignement supérieur (AERES)  
20, Rue Vivienne  
75002 PARIS

**Site Marseille-Salon de Provence**  
**Unité de recherche Mécanismes d'accidents**  
**(MA)**

Chemin de la Croix Blanche  
13300 Salon de Provence

Objet : Rapport AERES – Réponse de l'Unité de recherche Mécanismes d'accidents (MA)

Monsieur le Directeur,

Nous tenons tout d'abord à faire part des remerciements de l'ensemble de l'Unité de recherche Mécanismes d'accidents aux membres du Comité de visite pour le temps qu'ils ont consacré à l'audition, à l'analyse de l'Unité et à la rédaction du rapport d'évaluation détaillé.

Les suggestions et les recommandations émises par le Comité de visite ont d'ores et déjà suscité des discussions intéressantes et nécessaires au sein de l'Unité, notamment lors d'un séminaire interne dont le sujet était consacré aux orientations scientifiques et aux moyens à mettre en œuvre suite à notre évaluation.

Nous avons bien noté l'importance scientifique de l'accidentologie clinique, soulevée par le Comité de visite qui présente MA comme un Centre de recherche faisant référence, sur le plan national et européen, en matière de système d'observation des accidents et d'analyses cliniques, en insistant à la fois sur la constitution de façon continue d'une base de données remarquable (EDA) permettant une analyse originale et complexe des divers facteurs de l'accidentologie et sur une approche systémique qui repose sur la pluridisciplinarité des chercheurs relevant à la fois des sciences humaines et des sciences de l'ingénieur.

Dans le cadre du futur Contrat quinquennal de l'IFSTTAR, l'Unité de recherche Mécanismes d'accidents s'appliquera à continuer cette réflexion afin de conforter sa position scientifique en matière de connaissance clinique des accidents tout en répondant aux critères de l'excellence scientifique dictés par l'AERES.

Nous souhaitons par ailleurs apporter quelques commentaires et compléments d'information.

Nous voulons tout d'abord souligner la régularité et l'augmentation sensible du nombre des publications de MA, ainsi que la formation de bons doctorants, tout en étant conscients que des efforts doivent être entrepris afin de conforter ces deux évolutions.

**Joël Yerpez**

Directeur de MA

Tél. : 33 (0) 4 90 57 79 73  
Portable : 33 (0) 6 72 09 87 39  
Fax : 33 (0) 4 90 56 86 18  
joel.yerpez@ifsttar.fr



En ce qui concerne le calcul relatif aux publications, nous tenons à apporter une correction au taux de producteurs (A3) de l'Unité indiqué à la page 6 du rapport d'évaluation. Sans contester le nombre de chercheurs de l'Unité (12) et le nombre de producteurs (5), notre calcul du taux de producteurs est en réalité de 0,42 (5/12) et non de 0,33 comme indiqué dans le rapport.

Si, le retard en matière de publications peut s'expliquer par l'historique de l'INRETS ancré dans la recherche appliquée au service de la collectivité (le MEDDTL et notamment la Direction de la Sécurité et la Circulation Routières), l'Unité de recherche MA et la Direction de l'IFSTTAR sont tout à fait conscientes des enjeux liés aux publications dans des revues à comité de lecture. L'objectif visé en la matière par le contrat d'objectifs de l'INRETS à l'horizon 2013 est d'une publication par an et par chercheur, pour tous les laboratoires. Cet objectif a été dépassé en 2010 au sein de l'Unité de recherche MA.

Le rapport soulève la question du rattachement à une école doctorale et particulièrement les inconvénients d'un rattachement unique en regard de la pluridisciplinarité de l'Unité «ressenti comme un réel appauvrissement culturel, ne permettant plus de répondre aux exigences théoriques dans toutes les disciplines ».

Nous sommes tout à fait conscients que les liens avec l'Université doivent être confortés. Concernant l'ancrage doctoral, nous resterons attentifs à la meilleure solution pour l'Unité de recherche en étant vigilants sur l'organisation qui se met en place dans le contexte actuel de fusion des trois Universités d'Aix-Marseille et sur les travaux actuels du Groupe de réflexion mis en place à l'AERES sur l'évaluation de la pluridisciplinarité. Nous restons cependant persuadés que nos problématiques de recherche ne peuvent s'inscrire que dans le cadre d'une interdisciplinarité assumée.

Le Comité a soulevé le faible nombre d'HDR à MA. Ce point peut s'expliquer par un effet générationnel des chercheurs les plus anciens du Département. Nous tenons à préciser qu'à partir de cette année, trois chercheurs ont pour objectif de soutenir leur HDR avant 2014 (sciences politiques, mécanique, psychologie de l'éducation) engageant MA dans la voie de la reconnaissance et de l'excellence universitaire.

La valorisation de l'Etude Détaillée d'Accidents fera l'objet d'une attention soutenue à la fois sur le territoire national et sur la scène internationale. Les premiers travaux d'échange, dans le cadre des séminaires « connaissance réciproque » mis en place en 2011 pour accompagner la création de l'IFSTTAR ont été l'occasion de présentation de la base EDA et ont concrétisé des demandes de traitement des données d'accidentologie clinique dans le domaine de la dynamique des véhicules.

De la même manière, les travaux du Projet européen DacoTa (Road safety Data Collection, Transfer and Analysis) dans lequel l'Unité est présente dans deux Works Packages commencent à apporter des résultats qui interpellent les constructeurs automobiles qui en retour sollicitent les bases de données détaillées d'accidents nationales.

Dans le prolongement des échanges initiés avec le Center for Automotive Safety Research de l'Université d'Adélaïde (Australie) spécialisé dans les Etudes Détaillées d'Accidents, la codirection d'un doctorant en commun avec l'Unité de recherche MA se concrétise en 2011.



Les travaux accidentologiques menés dans le domaine des facteurs humains se sont concrétisés début 2011 par deux actions retenues dans le pôle régional de compétitivité Pégase (Pôle aéronautique et spatial) : la participation à la plate-forme Centre d'études des facteurs humains et le Projet EDOT (Environnements dynamiques et Organisation du travail).

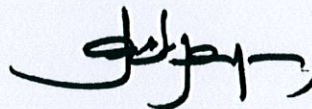
Ces exemples tangibles d'actions apportent des éléments de réponse à la nécessaire valorisation des savoirs et savoir-faire autour de l'EDA préconisée dans le rapport AERES.

L'Unité de recherche Mécanismes d'accidents entend montrer, par l'évocation de ces quelques exemples, des aspects concrets de la mise en place dès 2011 de son projet scientifique.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de nos sentiments les plus respectueux.



Jean Bonny  
Directeur Général Adjoint de  
l'IFSTTAR



Joël Yerpez  
Directeur de l'Unité de recherche  
Mécanismes d'accidents