« Le syste?me VPEG (Ve?hicule, Spatialite?, Pratiques, Environnement urbain et Groupes sociaux) : analyse et projet »

Proposition de financement de thèse.

Par Responsable éditoriale

Cette the?se est propose?e dans le cadre du Centre d'Etudes et de Recherches sur les Technologies du Sensoriel (Certesens) de l'Universite? Franc?ois-Rabelais de Tours. Cette plateforme publique/prive?e, de?die?e aux technologies du sensoriel, s'appuie sur les sciences de l'inge?nieur, les neurosciences, les sciences humaines et sociales.

Le (la) doctorant(e) sera rattache?(e) au laboratoire Centre Interdisciplinaire Cite?s, Territoires, Environnement et Socie?te?s – UMR CNRS 7324, e?quipe Inge?nierie du projet d'ame?nagement, paysage et environnement.
Le (la) candidat(e) retenu(e) be?ne?ficiera d'un contrat doctoral. Salaire brut mensuel : 1 684,93 €. Il (elle) aura la possibilite? d'effectuer une mission comple?mentaire correspondant a? 32 jours/an, soit une re?mune?ration mensuelle brute de 339,70 €.

- Date de de?but de la the?se : septembre ou octobre 2013
- Nom du directeur de the?se : Serge THIBAULT (HDR) – CITERES UMR CNRS 7324
- Nom du co-directeur de the?se : Christophe DEMAZIERE (HDR) – CITERES UMR CNRS 7324

- Nom du co-encadrant : Jean-Franc?ois BASSEREAU (HDR) – RCP Global Design

- École doctorale de rattachement : ED Sciences de l'Homme et de la Socie?te? de l'Universite?

  Franc?ois-Rabelais

- The?se en cotutelle : envisageable suivant la candidature

- **Description du sujet :**

  Contexte : mobilite?, lieux mobiles et spatialite?

  La mobilite? et son de?veloppement sont parmi les facteurs essentiels qui caracte?risent notre monde contemporain. En Europe, cette mobilite? concerne toute la population, selon des intensite?s et des e?chelles variables, mais sans que celle de populations dites « de?favorise?es » ne soit re?duite a? l'e?chelle locale et avec une fre?quence faible (Fol, 2009). En termes d'e?chelles spatiales, la mobilite? des personnes se de?ploie sur des e?tendues qui vont du local au monde, et en termes de fre?quence, de celle quotidienne, en partie structure?e par les relations domicile-travail ou domicile-e?tude, a? celle plus exceptionnelle lie?e aux sociabilite?s sociales et familiales, lie?e aux loisirs, etc. (Le?vy et Thibault, 2008).

  Devenue mobile, notre socie?te? de?veloppe un rapport a? l'espace et aux moyens de de?placement ine?dit, marque? par une spatialite? fonde?e sur les lieux fre?quente?s et les rapports individuels et collectifs a? ces lieux, mais e?galement par la place que prennent les moyens de de?placement, leur fre?quentation, la dure?e des de?placements, ce qui s'y passe, dans l'organisation et la construction de la vie des individus (Bonnet et Desjeux, 2000 ; Bailleul et alii, 2012).

La mobilite? n’est pas uniquement de?finie par ce qui caracte?rise et organise l’ensemble des lieux fixes fre?quente?s. Aujourd’hui, le de?placement en est l’une des composantes, d’autant plus forte que la mobilite? est intense, fre?quente et e?tendue en matie?re d’e?chelle spatiale. Nous pouvons re?sumer cette novation de la mobilite? en conside?rant qu’elle se fabrique a? partir de lieux fixes et de lieux mobiles. Ici, un lieu est conc?u comme e?tant une unite? spatiale, au sein de laquelle la connexite? est faible et ou? pre?domine la proximite?, voire la contigui?te?, dans tous les cas, la copre?sence des individus.

Le de?placement peut e?tre re?alise? de fac?on individuelle ou collective, par un moyen de transport prive? ou public. Sa dure?e peut e?tre relativement courte, moyenne, longue a? tre?s longue. Selon les diffe?rents couplages possibles entre modes de de?placement, dure?es, fre?quentations du lieu mobile, il peut permettre un usage de ce type de lieu qui ne se re?sume pas a? sa dimension fonctionnelle qui permet quant a? elle, d’assurer a? un nombre plus ou moins grands de voyageurs, d’arriver a? destination dans des conditions acceptables. Il peut e?tre momentane?ment un lieu de vie, un lieu au sein duquel s’expriment et se construisent de multiples copre?sences, avec toutes les formes que celles-ci peuvent prendre.

Ainsi, la conception d’un ve?hicule ne peut pas se re?duire a? sa seule dimension fonctionnelle, certes toujours autant fondamentale, mais doit inte?grer le fait que ce ve?hicule est un lieu mobile, au sein duquel peuvent s’exprimer des modes tre?s varie?s de faire avec l’espace. De?ja? de?veloppe? par les fabricants de ve?hicules individuels tels que l’automobile et sans que cela soit une totale nouveaute?, la conception des transports collectifs, tant intra urbains qu’interurbains a e?galement de?ja? fait place a? la prise en compte des usages multiples de ces ve?hicules pour en concevoir les espaces, leurs agencements, les mate?riaux, leurs diffe?rents usages, etc.

Des enjeux pour une entreprise leader.

Dans le monde du transport public, Alstom a une position leader aujourd'hui en matie?re de conception et de construction de mate?riels roulants. Cette entreprise poursuit son activite? d'innovation et de de?veloppement en s'inte?ressant tout particulie?rement a? l'e?volution des rapports entre le mate?riel de transport et les multiples usages et pratiques de?veloppe?es par les utilisateurs et les repre?sentations qu'ils se font de ces mate?riels.

Les e?le?ments actuels de conception des mate?riels roulants sont aujourd'hui peu mai?trise?s d'un point de vue de la perception du passager. L'enjeu est donc de disposer de moyens pour les concevoir et permettre de de?cliner une signature identifiable (perc?ue et reconnue) sans s'opposer a? la re?ponse attendue par les entreprises clients, au service des passagers qu'elle transporte.

But du doctorat : aide a? la conception.

Le doctorat propose? porte spe?cifiquement sur les transports collectifs urbains, c'est-a?-dire inscrits principalement au sein des aires urbaines, ferroviaires d'abord, mais sans exclure les autres modes, bus et trolleybus. Il s'agit d'appre?hender les diffe?rentiations perceptibles d'un mate?riel roulant a? un autre, pour permettre in fine a? un grand constructeur de mate?riel ferroviaire d'identifier un style ou design et de s'orienter vers des nouvelles fac?ons de faire. La recherche vise a? renforcer les connaissances afin d'aider les concepteurs de ces mate?riels a? mieux prendre en compte la dimension de lieu des ve?hicules, entendant par lieu, un espace qui permet la copre?sence et l'expression de ses situations sociales, qui vont de la recherche de l'isolement momentane? d'un individu, a? des actions construites par et avec des e?le?ments collectifs plus ou moins importants. Prendre en compte la dimension de lieu d'un ve?hicule conduit a? en organiser les espaces, a? en concevoir les mate?riaux et a? bien appre?hender tout ce qui se rapporte aux relations sensorielles que peut entretenir un individu et un groupe avec son environnement.

Pour re?pondre a? cette finalite?, la recherche propose?e part de l'hypothe?se que la fre?quentation et l'usage d'un mate?riel roulant, le de?veloppement des pratiques spatiales et sociales en son sein de?pendent de nombreux facteurs.

Ce peut e?tre le type de mate?riel roulant lui-me?me conside?rant que ce qui se passe au sein d'un me?tro n'est pas identique a? ce qui se passe au sein d'un tramway, d'un ve?hicule de type RER, d'un bus ou d'un trolleybus ; le type de mate?riel lui-me?me est peut e?tre engage? dans ce qui s'y passe tant d'un point de vue des pratiques sociales et spatiales qu'en matie?re de repre?sentation et de rapport sensoriel. Ce qui s'y passe, incluant les rapports sensoriels au lieu mobile, de?pend probablement e?galement du trajet parcouru, de son environnement urbain et des individus et groupes sociaux qui utilisent tel ou tel type de moyen de transport et dans telle ou telle circonstance.

En re?sume?, cette recherche part de l'hypothe?se qu'entre le ve?hicule lui-me?me, son organisation, sa composition, ses mate?riaux, ceux qui le fre?quentent, les situations qui s'y de?veloppent, l'environnement du de?placement, son inscription spatiale particulie?re au sein d'une aire urbaine, se tissent des relations complexes de coexistence et non pas d'inde?termination. Autrement dit, un ve?hicule est un « contenant » de?fini par son environnement, son « contenu » et re?ciproquement.

La recherche propose?e vise a? ve?rifier la pertinence de cette hypothe?se afin d'e?tablir en quoi et comment un mate?riel de transport collectif ne se de?finit pas comme un en soi fonctionnel mais bien comme un composant d'un syste?me qui inclut ceux qu'ils ve?hiculent et l'environnement urbain du de?placement.

Si cette relation de code?termination entre environnement, contenant et contenu se re?ve?le suffisamment pertinente et porteuse en matie?re de conception d'un ve?hicule, cela pourrait conduire a? penser un ve?hicule a? la fois comme e?tant le fruit d'un couplage entre une base plus ou moins standard et une part re?pondant a? des situations plus ou moins spe?cifiques, distinguant les types de mate?riels roulants intra urbain, tramway, me?tro, train, etc.

Organisation de la recherche.

Cette recherche pourra e?tre fonde?e sur les the?ories ge?ographique de la spatialite? et de l'habiter, et pour son inge?nierie, sur les the?ories du design, notamment sensoriel. Elle pourra e?tre organise?e a? partir des points suivants :

1. un bilan des connaissances acquises portant sur le syste?me Ve?hicule, Pratiques et spatialite?, Environnement urbain, Groupes sociaux (VPEG)

2. Comple?ter ce bilan par un ensemble de premie?res observations visant a? de?finir comment pourrait e?tre caracte?rise? le syste?me VPE

3. Établir un protocole d'observation et mise en œuvre

4. Analyser les re?sultats

5. Établir leur apport en matie?re de conception

6. De?finir les recherches comple?mentaires a? mener si besoin.

Re?fe?rences bibliographiques (liste non exhaustive)

Allport, G., Attitudes In C. Murchinson (Ed.), *A Handbook of Social Psychology*, Worcester MA, Clark Univesity Press, 471-499 (1935)
Bailleul, H. Feidel, B. Thibault, S., La structure de l'habiter : e?le?ments de connaissances et perspectives pour les sciences du projet. In *Habiter : vers un nouveau concept ?,* Armand Colin / Recherches, 2012 p. 245-262

Bonnet, M., Desjeux, D. (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilite?*, Paris, PUF, 228 p.
Fol, S., (2009), *La mobilite? des pauvres,* Paris, Belin, 261 p.
Kergoat, M. *Approche psychosociale et diffe?rentielle des e?valuations sensorielles : intensite? affective et pre?fe?rences tactiles*, Universite? Paris Ouest (Nanterre La De?fense), 13 de?cembre 2010.
Le?vy, J. Thibault, S., L*a vie quotidienne des lieux, Les e?chelles de l'habiter,* Édition Recherche PUCA n° 194, octobre 2008.
Maio, G.P., Olsson, J.M, W*hy we evaluate: functions of attitude,* N.J Nahwah: Lawrence Erlbaum (2000)
Thurstone, I., *The measurement of social attitudes, the journal of Abnormal and Social Psychology*, 26, 249-269 (1931)

• **Projets de recherche lie?s a? cette the?se.**
  – Collaboration(s) nationale(s) : Ce projet de the?se s'inscrit dans le

programme de recherche Alstom intitule? : Approche globale des aspects de Diffe?rentiatioN perceptible des produits « mate?riels ferroviaires » Alstom (AgDN) et en partenariat avec la socie?te? RCP Global Design.

– Collaboration(s)internationale(s):NA • Profil et compe?tences souhaite?s du candidat :

Diplo?me?s Inge?nieurs ou Masters posse?dant des compe?tences en analyse et conception spatiale, analyse sensorielle, design. Des notions ou compe?tences en sciences humaines et sociales seront les bienvenues.

La mai?trise de l'anglais est indispensable.

• Personne (s) a? contacter :
Serge Thibault, UMR Cite?s, Territoires, Environnement et Socie?te?s
Christophe Demazie?re, UMR Cite?s, Territoires, Environnement et Socie?te?s
Jean- Franc?ois Bassereau – RCP Global Design /Certesens

Résumé

Cette the?se est propose?e dans le cadre du Centre d'Etudes et de Recherches sur les Technologies du Sensoriel (Certesens) de l'Universite? Franc?ois-Rabelais de Tours. Cette plateforme publique/prive?e, de?die?e aux technologies du sensoriel, s'appuie sur les sciences de l'inge?nieur, les neurosciences, les sciences humaines et sociales. Le (la) doctorant(e) sera rattache?(e) au laboratoire Centre Interdisciplinaire Cite?s, ...