

« Le système VPEG (Véhicule, Spatialité, Pratiques, Environnement urbain et Groupes sociaux) : analyse et projet »

Proposition de financement de thèse.

Par Responsable éditoriale

Cette thèse est proposée dans le cadre du [Centre d'Etudes et de Recherches sur les Technologies du Sensoriel \(Certesens\) de l'Université Francois-Rabelais de Tours](#). Cette plateforme publique/privée, dédiée aux technologies du sensoriel, s'appuie sur les sciences de l'ingénieur, les neurosciences, les sciences humaines et sociales.

Le (la) doctorant(e) sera rattaché(e) au laboratoire Centre Interdisciplinaire Cite@s, Territoires, Environnement et Sociétés – UMR CNRS 7324, équipe Ingénierie du projet d'aménagement, paysage et environnement.

Le (la) candidat(e) retenu(e) bénéficiera d'un contrat doctoral. Salaire brut mensuel : 1 684,93 €. Il (elle) aura la possibilité d'effectuer une mission complémentaire correspondant à 32 jours/an, soit une rémunération mensuelle brute de 339,70 €.

- Date de début de la thèse : septembre ou octobre 2013
- Nom du directeur de thèse : Serge THIBAUT (HDR) – CITERES UMR CNRS 7324
- Nom du co-directeur de thèse : Christophe DEMAZIERE (HDR) – CITERES UMR CNRS 7324
- Nom du co-encadrant : Jean-François BASSEREAU (HDR) – RCP Global Design
- École doctorale de rattachement : ED Sciences de l'Homme et de la Société de l'Université

Francois-Rabelais

- The?se en cotutelle : envisageable suivant la candidature

- **Description du sujet :**

Contexte : mobilit?, lieux mobiles et spatialit?

La mobilit? et son d?veloppement sont parmi les facteurs essentiels qui caract?risent notre monde contemporain. En Europe, cette mobilit? 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 mobilit? des personnes se d?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? d?veloppe un rapport a? l'espace et aux moyens de d?placement ine?dit, marque? par une spatialit? 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 d?placement, leur fre?quentation, la dure?e des d?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 mobilit? n'est pas uniquement de?finie par ce qui caract?rise et organise l'ensemble des lieux fixes fre?quente?s. Aujourd'hui, le d?placement en est l'une des composantes, d'autant plus forte que la mobilit? est intense, fre?quente et e?tendue en matie?re d'e?chelle spatiale. Nous pouvons re?sumer cette novation de la mobilit? 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 d?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 d?placement, dure?es,

Le lieu mobile, il peut permettre un usage de ce type de lieu qui ne se résume pas à sa dimension fonctionnelle qui permet quant à elle, d'assurer un nombre plus ou moins grands de voyageurs, d'arriver à destination dans des conditions acceptables. Il peut être momentanément un lieu de vie, un lieu au sein duquel s'expriment et se construisent de multiples copresences, avec toutes les formes que celles-ci peuvent prendre.

Ainsi, la conception d'un véhicule ne peut pas se réduire à sa seule dimension fonctionnelle, certes toujours autant fondamentale, mais doit intégrer le fait que ce véhicule est un lieu mobile, au sein duquel peuvent s'exprimer des modes très variés de faire avec l'espace. Déjà développée par les fabricants de véhicules individuels tels que l'automobile et sans que cela soit une totale nouveauté, la conception des transports collectifs, tant intra urbains qu'interurbains également déjà fait place à la prise en compte des usages multiples de ces véhicules pour en concevoir les espaces, leurs agencements, les matériaux, leurs différents usages, etc.

Des enjeux pour une entreprise leader.

Dans le monde du transport public, Alstom a une position leader aujourd'hui en matière de conception et de construction de matériels roulants. Cette entreprise poursuit son activité d'innovation et de développement en s'intéressant tout particulièrement à l'évolution des rapports entre le matériel de transport et les multiples usages et pratiques développées par les utilisateurs et les représentations qu'ils se font de ces matériels.

Les éléments actuels de conception des matériels roulants sont aujourd'hui peu maîtrisés d'un point de vue de la perception du passager. L'enjeu est donc de disposer de moyens pour les concevoir et permettre de décliner une signature identifiable (perçue et reconnue) sans s'opposer à la réponse attendue par les entreprises clients, au service des passagers qu'elle transporte.

But du doctorat : aide à la conception.

Le doctorat propose porte spécifiquement sur les transports collectifs urbains, c'est-à-dire inscrits principalement au sein des aires urbaines, ferroviaires d'abord, mais sans exclure les autres modes, bus et trolleybus. Il s'agit d'appréhender les différenciations perceptibles d'un matériel roulant à un autre, pour permettre in fine à un grand constructeur de matériel ferroviaire d'identifier un style ou design et de s'orienter vers des nouvelles façons de faire. La recherche vise à renforcer les connaissances afin d'aider les concepteurs de ces matériels à

mieux prendre en compte la dimension de lieu des véhicules, entendant par lieu, un espace qui permet la coprésence et l'expression de ses situations sociales, qui vont de la recherche de l'isolement momentané d'un individu, à des actions construites par et avec des éléments collectifs plus ou moins importants. Prendre en compte la dimension de lieu d'un véhicule conduit à en organiser les espaces, à en concevoir les matériaux et à bien appréhender tout ce qui se rapporte aux relations sensorielles que peut entretenir un individu et un groupe avec son environnement.

Pour répondre à cette finalité, la recherche propose une part de l'hypothèse que la fréquentation et l'usage d'un matériel roulant, le développement des pratiques spatiales et sociales en son sein dépendent de nombreux facteurs. Ce peut être le type de matériel roulant lui-même considérant que ce qui se passe au sein d'un métro n'est pas identique à ce qui se passe au sein d'un tramway, d'un véhicule de type RER, d'un bus ou d'un trolleybus ; le type de matériel lui-même est peut être engagé dans ce qui s'y passe tant d'un point de vue des pratiques sociales et spatiales qu'en matière de représentation et de rapport sensoriel. Ce qui s'y passe, incluant les rapports sensoriels au lieu mobile, dépend probablement également 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 résumé, cette recherche part de l'hypothèse qu'entre le véhicule lui-même, son organisation, sa composition, ses matériaux, ceux qui le fréquentent, les situations qui s'y développent, l'environnement du déplacement, son inscription spatiale particulière au sein d'une aire urbaine, se tissent des relations complexes de coexistence et non pas d'indétermination. Autrement dit, un véhicule est un « contenant » défini par son environnement, son « contenu » et réciproquement.

La recherche propose une vise à vérifier la pertinence de cette hypothèse afin d'établir en quoi et comment un matériel de transport collectif ne se définit pas comme un en soi fonctionnel mais bien comme un composant d'un système qui inclut ceux qu'ils véhiculent et l'environnement urbain du déplacement.

Si cette relation de co-détermination entre environnement, contenant et contenu se révèle suffisamment pertinente et porteuse en matière de conception d'un véhicule, cela pourrait conduire à penser un véhicule à la fois comme étant le fruit d'un couplage entre une base plus ou moins standard et une part répondant à des situations plus ou moins spécifiques,

distinguant les types de matériels roulants intra urbain, tramway, métro, train, etc.

Organisation de la recherche.

Cette recherche pourra être fondée sur les théories géographiques de la spatialité et de l'habiter, et pour son ingénierie, sur les théories du design, notamment sensoriel. Elle pourra être organisée à partir des points suivants :

1. un bilan des connaissances acquises portant sur le système Véhicule, Pratiques et spatialité, Environnement urbain, Groupes sociaux (VPEG)
2. Compléter ce bilan par un ensemble de premières observations visant à définir comment pourrait être caractérisé le système VPE
3. Établir un protocole d'observation et mise en œuvre
4. Analyser les résultats
5. Établir leur apport en matière de conception
6. Définir les recherches complémentaires à mener si besoin.

Références bibliographiques (liste non exhaustive)

Allport, G., Attitudes In C. Murchinson (Ed.), *A Handbook of Social Psychology*, Worcester MA, Clark University Press, 471-499 (1935)

Bailleul, H. Feidel, B. Thibault, S., La structure de l'habiter : éléments 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 mobilité*, Paris, PUF, 228 p.

Fol, S., (2009), *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, 261 p.

Kergoat, M. *Approche psychosociale et différentielle des évaluations sensorielles : intensité affective et préférences tactiles*, Université Paris Ouest (Nanterre La Défense), 13 décembre 2010.

Levy, J. Thibault, S., *La vie quotidienne des lieux, Les échelles de l'habiter*, Édition Recherche PUCA n° 194, octobre 2008.

Maio, G.P., Olsson, J.M, *Why 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 liés à cette thèse.**

– Collaboration(s) nationale(s) : Ce projet de thèse s'inscrit dans le programme de recherche Alstom intitulé : Approche globale des aspects de Différentiation perceptible des produits « matériels ferroviaires » Alstom (AgDN) et en partenariat avec la société RCP Global Design.

– Collaboration(s) internationale(s): NA • Profil et compétences souhaitées du candidat :

Diplômés Ingénieurs ou Masters possédant des compétences en analyse et conception spatiale, analyse sensorielle, design. Des notions ou compétences en sciences humaines et sociales seront les bienvenues.

La maîtrise de l'anglais est indispensable.

• **Personne (s) à contacter :**

[Serge Thibault](#), UMR Cité(s), Territoires, Environnement et Société(s)

[Christophe Demazieure](#), UMR Cité(s), Territoires, Environnement et Société(s)

[Jean- François Bassereau](#) – RCP Global Design / Certesens