

Sujet de thèse

Construction d'un cadre théorique et méthodologique s'appuyant sur la sociologie pour comprendre les pratiques, les leviers et les freins des mobilités automobiles partagées, anticiper leurs évolutions et les accompagner

Thèse CIFRE avec Renault Group

Guyancourt (78) & Champs-sur-Marne (77)

Equipe d'encadrement doctoral

Anne Aguiléra (directrice) & Leslie Belton Chevallier (encadrante), [Laboratoire Ville Mobilité Transport](#), Université Gustave Eiffel

Stéphanie Vincent (encadrante), [Laboratoire d'Aménagement et d'Economie des Transports](#), Université Lumières Lyon 2

Sur les jours au laboratoire, le ou la doctorant.e sera principalement accueilli au Laboratoire Ville Mobilité Transport à Champs-sur-Marne.

Equipe d'encadrement opérationnelle

Céline Tissot, Renault Group

Le ou la doctorant.e sera accueilli.e dans le cadre des activités de l'Institut de la Mobilité Durable.

Sur les jours en entreprise, le ou la doctorant.e sera accueilli.e sur le site du Technocentre à Guyancourt.

Enjeux scientifiques

Pour faire face aux enjeux économiques et environnementaux actuels et futurs, de nombreux acteurs insistent sur la nécessité de prendre des mesures pour diminuer, entre autres, le poids des transports dans les émissions de gaz à effet de serre. Outre le report vers les transports collectifs ou les modes actifs (marche et vélo), un des leviers d'action consiste à optimiser l'utilisation des voitures, notamment dans les territoires peu denses, par leur partage. L'objectif est alors de réduire le nombre de véhicules sur les routes en les utilisant de manière partagée lors des déplacements (le covoiturage) ou en participant à la mise à disposition d'un véhicule pour plusieurs ménages (l'autopartage). Le recours à des pratiques partagées de l'automobile apparaît encore minoritaire dans les déplacements du quotidien, en partie parce qu'il est difficile à mesurer par les dispositifs classiques d'analyse de la mobilité comme l'Enquête Mobilité des Personnes (EMP) ou les Enquêtes Mobilités Certifiées Cerema (EMC²). Néanmoins, ces pratiques partagées de la voiture font l'objet d'une offre toujours croissante de services et solutions tant privés que publics qui se développent progressivement à l'échelle nationale et dans les déplacements de tous les jours.

Au-delà de la dimension plus ou moins formelle des pratiques d'automobilités partagées (Debroux, 2022; Delaunay, 2018; Vincent, 2008), les pratiques de l'autopartage et du covoiturage ont gagné en visibilité, notamment du fait de l'arrivée massive de plateformes numériques, comme c'est le cas pour le covoiturage (Shulz, 2024). Covoiturage et autopartage sont inscrites dans la transformation de l'offre de mobilité qui conçoit la mobilité comme un service (ou MaaS) ou améliorée par associations de services et d'outils numériques. Ces nouvelles offres et pratiques collectives de l'automobile

interrogent quant aux modalités de remise en question d'un système automobile fondé sur la propriété individuelle et le couplage propriété/usage automobile.

Dans quelle mesure la plateformes et la numérisation des automobilités partagées interrogent-elles la norme automobile (Demoli & Lannoy, 2019) ? Comment les concepteurs d'offres se représentent les usages et les usagers de leurs services ? Comment ces représentations sont socialement construites et participent à la construction même des usagers et des pratiques (Poirel, 2018; Bowker & Star, 2000) ? Dans quelles mesures la dimension collaborative et environnementale de l'autopartage et du covoiturage est prise en compte ou participe principalement d'une forme de captation marchande (Peugeot et al., 2015; Shulz, 2024) ? Loin d'être exhaustive, cette liste de questions montre que les automobilités partagées ouvrent un large champ de questionnement scientifique, tant empirique que théorique.

Ainsi, le travail doctoral aura pour objectif de s'intéresser aux outils empiriques et théoriques pour saisir et décrire les automobilités partagées. Quelles mesures et quels outils conceptuels requièrent-elles ? Du point de vue empirique, quelles données – existantes ou à construire – sont-elles nécessaires pour en rendre compte ? D'un point de vue théorique, la thèse cherchera à produire un cadre théorique pluridisciplinaire, en s'appuyant notamment sur la sociologie des mobilités, qui permette l'étude des pratiques de mobilités partagées (covoiturage, autopartage) en lien avec le champ plus global de l'analyse des mobilités quotidiennes. Comment l'autopartage et le covoiturage participent à la socialisation à et *par les* mobilités (Authier et al., 2022) qui renvoient plus largement aux biographies et trajectoires mobilitaires des ménages (Cailly et al., 2022; Cacciari, 2020)? Dans quelle mesure s'accompagnent-elles d'un changement de pratiques et des représentations qui leur sont associées ? Quelle place et quel rôle joue le numérique dans les pratiques des ménages ? Ce cadre pluridisciplinaire ainsi défini sera ensuite testé empiriquement sur un ou plusieurs terrains d'enquête à définir.

Ainsi, pour répondre à ces questions, la thèse s'inscrira résolument dans le champ de la sociologie des mobilités et des modes de vie et ses développements francophones récents autour des approches biographiques et par les socialisations. Elle sera amenée à faire dialoguer des travaux issus d'autres sous-champs sociologiques (notamment ceux relevant de la consommation, de l'environnement, des sciences et des techniques ou des usages numériques) et d'autres champs disciplinaires considérant les mobilités et les déplacements (socio-économie des transports, géographie, sciences politiques, psychologie, anthropologie, etc.).

La ou le candidat.e aura donc à explorer une littérature riche dans plusieurs langues (principalement en français et en anglais, la maîtrise d'autres langues – allemand, espagnol, chinois, etc. – est un plus).

Enjeux opérationnels

Plus de détails sur [l'offre en ligne](#) diffusée par Renault Group.

In fine, il s'agit pour le groupe Renault de permettre de mieux comprendre les pratiques, les leviers et les freins des mobilités automobiles partagées, d'anticiper leurs évolutions (éventuellement un basculement massif, récurrent et durable) et de les accompagner. Outre la mise en œuvre de méthodologies originales, la thèse s'inscrira dans une démarche de recherche-action où elle doit être aussi un support d'échanges et de collaborations avec les autres acteurs de la recherche mais aussi de l'innovation, voire de la conception au sein du groupe. Des phases d'observation et de test seront ainsi réalisées.

Compétences attendues

- Master 2 ou équivalent en sociologie, urbanisme et aménagement ou géographie
- Capacités de travail en autonomie et dans des contextes différents (entreprise, laboratoires de recherches)
- Compétences rédactionnelles
- Maîtrise du français et de l'anglais. La maîtrise d'autres langues sera un plus.
- Appétences pour le travail bibliographique et pour la mise en œuvre de dispositifs empiriques

Quotité de travail : temps plein, CDD de 3 ans

Modalités de candidature

Date limite de candidature : 30 septembre 2024. Le début de la thèse est prévu pour courant 2025 (en fonction des délais inhérents à la constitution et l'examen du dossier par l'ANRT).

- CV + lettre de motivation présentant un projet de recherche détaillé en lien avec le sujet proposé (projet en 3 à 5 pages) à envoyer par mail aux adresses suivantes

anne.aguilera@univ-eiffel.fr

leslie.belton-chevallier@univ-eiffel.fr

Stephanie1.Vincent@univ-lyon2.fr

- Procédure de candidature en ligne sur le site web de Renault Group ([offre en ligne ici](#))

Bibliographie

Authier, J.-Y., Belton Chevallier, L., & Cacciari, J. (2022). Éditorial. Pour une étude des socialisations aux et par les mobilités dans l'espace. *Espaces et sociétés*, 184–185(1–2), 9–16.

<https://doi.org/10.3917/esp.184.0009>

Bowker, G. C., & Star, S. L. (2000). *Sorting Things Out: Classification and Its Consequences*. MIT Press.

Cacciari, J. (2020). Les Mobility Biographies Research et les Travel Socialization Studies sous le regard de la sociologie de la socialisation: Vers l'examen de la production sociale des choix de mobilité spatiale. *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales*.

<https://doi.org/10.26151/espacestems.net-k2p5-kq19>

Cailly, L., Huyghe, M., & Oppenchain, N. (2022). Trajectoires mobilitaires et résidentielles des habitants du périurbain et du rural: Des socialisations tout au long de la vie. *Espaces et sociétés*, 184–185(1–2), 17–32. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0017>

Debroux, J. (2022). Pratiques modales et socialisation: Analyse du cas d'un conducteur régulier utilisateur d'une plateforme de covoiturage. *Espaces et sociétés*, 184–185(1–2), 67–82.

<https://doi.org/10.3917/esp.184.0067>

Delaunay, T. (2018). *L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien: Hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ?* [Phdthesis, Université Paris-Est]. <https://pastel.hal.science/tel-02066266>

Demoli, Y., & Lannoy, P. (2019). *Sociologie de l'automobile*. La Découverte.

Peugeot, V., Beuscart, J.-S., Pharabod, A.-S., & Trespeuch, M. (2015). Partager pour mieux consommer ? *Esprit*, Juillet(7), 19–29.

Poirel, M. (2018). *Produire les usagers: Analyse du travail quotidien des professionnels de la mobilité* [These de doctorat, Paris Est]. <https://theses.fr/2018PESC1046>

Shulz, S. (2024). La captation marchande du covoiturage en France. Comment les politiques d'écologisation de la mobilité favorisent le capitalisme de plateforme. *Réseaux*, 244(2), 189–222.

<https://doi.org/10.3917/res.244.0189>

Vincent, S. (2008). *Les « altermobilités »: Analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?* <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00331659>