

Projet de thèse au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)

La mobilité urbaine en renouvellement : analyse diachronique de services et politiques, comparée entre agglomérations

Contexte et enjeux

D'une manière générale, les systèmes de mobilité urbaine sont souvent segmentés entre, d'une part, l'usage de la voiture individuelle et, d'autre part, l'usage des transports collectifs de masse. Or les contraintes actuelles de performance environnementale et sociale, les tensions budgétaires ainsi que la transformation numérique reconfigurent progressivement les systèmes de mobilité vers un continuum de services de mobilité incluant notamment le taxi, les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), l'autopartage, le covoiturage urbain...

Depuis plusieurs années, on observe un foisonnement d'innovations de services dans la mobilité urbaine, sous l'influence, en particulier, de la diffusion de la téléphonie mobile dans les années 2000 puis du smartphone dans les années 2010 conjointement aux systèmes de géolocalisation. Ce foisonnement touche, depuis plus récemment, les services de logistique urbaine et livraison à la demande, liés à l'évolution des comportements des e-acheteurs.

Cette thèse s'inscrit dans le cadre du projet de recherche TYPS (*Typology of Services*, août 2016-décembre 2019) sous la responsabilité du LVMT pour l'Institut de la Mobilité Durable Renault-ParisTech (IMD). Les objectifs du projet TYPS sont la caractérisation et la typologie des modes et des services de mobilité urbaine à une époque d'innovations, de recompositions, d'hybridations. La typologie sera basée sur l'observation des formes modales et servicielles dans leur géodiversité – tant dans les pays développés que les pays émergents. Le projet TYPS doit analyser les domaines de pertinence respectifs et les formes de « cohabitation urbaine » entre les services et les modes, particulièrement ceux engageant le VE et/ou le VA. Il doit explorer les formes hybrides entre modes, que ce soit entre transport public et véhicules particuliers, ou encore entre les voyageurs et le fret. Il doit interroger les cases techniques, économiques et sociales de l'hybridation. Enfin ce projet doit investiguer les plateformes d'intermédiation (ex. Blablacar, Uber, Postmates) dans leurs rôles à l'égard des usagers et bien sûr aussi des prestataires individuels, avec à la clef les enjeux de capture et de partage de la valeur.

Problématique, objectifs et méthode

Le contexte décrit ci-dessus est exprimé en termes génériques. Or les trajectoires de reconfiguration des systèmes de mobilité urbaine diffèrent d'un contexte territorial à l'autre, y compris entre agglomérations aux niveaux de développement économique proches et entre agglomérations d'un même pays. La réglementation économique des services de mobilité (régimes de licence, régulation des tarifs, régulation de l'accès à l'espace public) et plus largement les politiques publiques de transport et mobilité (y compris les politiques d'investissement dans les infrastructures lourdes et services de transport collectif de masse, fiscalités de l'automobile et de l'énergie) sont susceptibles de jouer un rôle majeur dans l'établissement de ces différentes trajectoires.

La thèse a un double objectif : (i) établir une méthode d'analyse comparée diachronique des services de mobilité et politiques publiques à l'échelle d'une grande agglomération, et (ii) à partir de cette méthode, discuter l'influence des politiques publiques de transport et mobilité sur les trajectoires de développement des services de mobilité urbaine intermédiaires entre la voiture individuelle et les transports collectifs de masse (ainsi que, le cas échéant, l'influence réciproque).

La thèse relève de l'économie des transports, des sciences politiques et de la sociologie des organisations, avec un fort accent sur les comportements et stratégies des acteurs territoriaux.

L'analyse diachronique comparée exige l'élaboration préalable d'un dispositif d'observation à la fois sensible (aspects, acteurs, configurations...) et quantitatif (statistiques, indicateurs), permettant de retracer la trajectoire de reconfiguration progressive des services de mobilité urbaine intermédiaires et des politiques publiques affectant ces services ou leur « environnement de développement » tant physique que sociodémographique, concurrentiel, etc.. La profondeur temporelle doit être d'au moins 10 ans, afin de retracer l'influence des technologies mobiles (et des politiques publiques associées) sur cette évolution. L'analyse comparée des trajectoires de reconfiguration entre différents systèmes de mobilité urbaine, doit être conduite dans une double perspective politico-économique (discussion en termes de régulation de la concurrence pour l'accès au marché et à l'espace public, etc.) et sociologique (discussion en termes de jeux d'acteurs, de stratégies d'action publique, etc.). Elle doit s'appuyer sur une combinaison de méthodes quantitatives (analyses statistiques) et sensibles (analyse de systèmes d'acteurs, grands traits géographiques, analyse de documents de planification et autres, entretiens d'acteurs).

La thèse s'appuiera sur les travaux de recherche préexistants et en cours du LVMT pour l'IMD :

- les travaux d'observation et de typologie des formes servicielles à l'échelle mondiale dans le cadre du projet de recherche TYPS (*Typology of Services*) ;
- les travaux d'observation et de diagnostic territorial des systèmes de mobilité urbaine à l'échelle mondiale dans le cadre du projet de recherche DIAMS (*Diagnosis of Mobility Systems*).
- Les caractéristiques essentielles des systèmes et services de mobilité urbaine tels que modélisés dans le projet MODES (*Modélisation et évaluation socio-économique*) qui avec les deux volets précédents constitue la recherche NEXMOB.

La méthode d'analyse comparée sera appliquée à quatre agglomérations européennes et nord-américaines et devra pouvoir être répliquée, à l'occasion de futurs travaux (thèse supplémentaire ou stages), sur des agglomérations de pays émergents ou en développement.

Profil recherché

Le bon accomplissement du projet de thèse nécessite de présenter l'un des profils suivants :

- Master en économie avec une composante en sociologie des organisations et/ou en sciences politiques,
- Master en sciences politiques avec une composante en économie et/ou en sociologie des organisations,
- Master en sociologie avec une composante en économie et/ou en sciences politiques.

L'économétrie n'est pas un pré-requis indispensable mais est un atout.

La pratique courante de la langue anglaise (à l'oral et à l'écrit) est exigée. La pratique d'une langue supplémentaire peut constituer un atout.

Conditions de candidature

Le présent appel sera clôturé le 30 mai 2017, en vue d'un démarrage du projet en septembre 2017.

Les candidat-e-s intéressé-e-s sont priés d'adresser un dossier de candidature, comprenant

- (i) un CV,
- (ii) un relevé des notes de master,
- (iii) une lettre de motivation,

au directeur de recherche qui dirigera la thèse, Prof. Fabien Leurent, directeur-adjoint du LVMT, et à la chercheuse qui encadrera la thèse, Dr. Virginie Boutueil, par mél : fabien.leurent@enpc.fr , virginie.boutueil@enpc.fr .

Conditions d'emploi

Au plan académique, la thèse sera rattachée à l'Ecole Doctorale Ville, Transport et Territoire (VTT) de l'Université Paris-Est. Le doctorant sera employé par l'ENPC et établi au LVMT, à la Cité Descartes – Champs sur Marne.

Le niveau de rémunération est de 1600 euros nets par mois. Il pourra être complété par des vacances d'enseignement, et amélioré sur justificatifs d'excellence de formation et / ou d'expérience antérieure.

Références indicatives

Aarhaug J. (2014) *Taxis as urban transport*, TOI Report, August 2014, 44 p.

CERTU (2006). Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport, Mars 2006, 120 p.

CERTU (2008). L'autopartage en France et en Europe : Etat des lieux et perspectives, Décembre 2008, 59 p.

CGDD, DGE, PIPAME (2016) Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités. Rapport final, Janvier 2016, 270 p.

Eskenazi M., Lesteven G., Leurent F. (2016) Meta-observatory of mobility at country and city scale, communication au Transportation Research Board 96th Annual Meeting, January 8-12, 2017, Washington D.C., 17 p.

Eskenazi M., Boutueil V. (2016) L'Asie du Sud-Est, un terrain d'innovation par le numérique pour la mobilité ? Etude de cas à partir des services de taxi à Ho Chi Minh Ville et Kuala Lumpur, *Réseaux*, No. 200, p. 61-86

Harding S., Kandilar M., Gulati S. (2016) Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys, *Transportation Research Part A*, 88, p.15-25

IAU. (2010) Autopartage et covoiturage à Londres, Berlin et Madrid: Quelle offre et quel rôle des pouvoirs publics?, Juillet 2010, 50 p.

OECD/ITF. (2016) *App-Based Ride and Taxi Services*, ITF Corporate Partnership Board Report, 41 p.

- Office of Fair Trading. (2003) The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK, November 2003, 94 p.
- Rivasplata C., Guo Z., Lee R.W., Keyon D. (2013) Residential On-Site Carsharing and Off-Street Parking in the San Francisco Bay Area, California, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 2359, p. 68–75
- Robinson J. (2011) Cities in a World of Cities: The Comparative Gesture, *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(1), January 2011, p. 1–23
- Ward K. (2010) Towards a relational comparative approach to the study of cities, *Progress in Human Geography*, 34(4), p. 471–487
- Shaheen S., Sperling D., Wagner C. (1998) Carsharing in Europe and North America: Past, Present, and Future, *Transportation Quarterly*, Summer 1998, 52(3), p. 35 -52
- Thévenoud T. (2014) *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France*. Rapport de la mission de concertation Taxis – VTC conduite par Thomas Thévenoud, Député de Saône-et-Loire, Avril 2014, 87 p.

Programme de travail (indicatif)

- 1/ Revue bibliographique de méthodes d'analyse comparée (statique et dynamique) de villes et de systèmes de mobilité urbaine (2 mois)
- 2/ Elaboration d'un dispositif d'observation permettant de retracer l'historique de développement des services de mobilité urbaine intermédiaires et des politiques publiques afférentes (1 mois)
- 3/ Collecte des éléments d'analyse diachronique sur quatre agglomérations européennes et nord-américaines sur 10 ans : services et politiques publiques (6 mois)
- 4/ Analyse ville par ville des données d'observation, mise en évidence des relations entre variables et formulation d'hypothèses sur les causalités (6 mois)
- 5/ Analyse croisée des données d'observation sur les quatre villes et test des hypothèses de causalité (3 mois)
- 6/ Conduite d'entretiens avec les acteurs dans les quatre villes (6 mois)
- 7/ Analyse des entretiens d'acteurs, test des hypothèses de causalité à la lumière du matériau qualitatif recueilli, mise en évidence des stratégies d'action publique et de leurs effets tels que perçus par les acteurs (6 mois)
- 8/ Rédaction du manuscrit (6 mois).