

**Fiche de poste – recrutement 2019**  
**Chargé(e) de recherche de classe normale**  
**du développement durable**  
**CRCN**

**Institut français des sciences et technologies des transports,**  
**de l'aménagement et des réseaux**  
**(IFSTTAR)**

---

<b>Intitulé du poste :</b>	Chargé(e) de recherche en « Mobilité et numérique : émergence des pratiques collaboratives et du numérique en mobilité urbaine »
<b>Établissement :</b>	<b>IFSTTAR</b> , <a href="http://www.ifsttar.fr/">http://www.ifsttar.fr/</a>
<b>Discipline(s) :</b>	économie, géographie, aménagement, urbanisme, sociologie
<b>Spécialité(s) :</b>	Socio-économie, transport, mobilité, humanités numériques
<b>Structure de recherche :</b>	Département « Aménagement, Mobilité Environnement » (AME) - Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT, Marne-la-Vallée)
<b>Localisation :</b>	Ifsttar, site de Marne-la-Vallée (77)
<b>Contact(s) :</b>	Pierre Zembri, Directeur du LVMT tél. : (+0/33)1 81 66 88 52, mél : <a href="mailto:pierre.zembri@enpc.fr">pierre.zembri@enpc.fr</a>  Olivier Bonin, Directeur-adjoint du LVMT tél. : (+033)1 81 66 88 68, mél : <a href="mailto:olivier.bonin@ifsttar.fr">olivier.bonin@ifsttar.fr</a>  Corinne Blanquart, directrice du département AME tél. : (+0/33)6.32.36.36.84, mél : <a href="mailto:corinne.blanquart@ifsttar.fr">corinne.blanquart@ifsttar.fr</a>

---

### **Contexte**

Acteur majeur de la recherche européenne sur la ville et les territoires, les transports et le génie civil, l'Ifsttar, l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, est un établissement public à caractère scientifique et technologique. L'Ifsttar conduit des travaux de recherche finalisée et d'expertise dans les domaines des transports, des infrastructures, des risques naturels et de la ville pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et plus largement favoriser un développement durable de nos sociétés. L'Ifsttar est organisé en cinq départements de recherche, structurés en laboratoires et unités mixtes de recherche.

Le champ scientifique du Département AME (Aménagement, Mobilités et Environnement) est celui du transport et de la mobilité des personnes et des marchandises, considérés dans leurs interrelations avec les environnements construits et les systèmes socio-techniques sur lesquels ils reposent, et avec l'environnement naturel et l'aménagement des territoires urbains et non urbains. Les compétences mobilisées au sein du département AME sont diverses : sciences humaines, sciences sociales, sciences pour l'ingénieur, sciences de l'environnement.

Le domaine du transport et de la mobilité est en forte mutation, notamment sous l'effet d'innovations venant du secteur privé, à l'image des services rendus possibles par l'adoption massive des *smartphones* et de la géolocalisation proposés par des entreprises de toutes tailles et pas toujours issues du monde de la mobilité, mais aussi par des start-up qui tentent d'adapter les systèmes de covoiturage aux déplacements de proximité. Par ailleurs, les impératifs de la transition énergétique conduisent à repenser le modèle des villes traditionnelles et de leurs systèmes de transport, dans deux directions au moins. D'une part, dans le mouvement des « villes intelligentes », à travers l'utilisation massive des technologies de l'information et de la communication, par les usagers comme par les gestionnaires des services de mobilité. D'autre part, dans l'émergence d'une économie collaborative, à travers la transformation par les usagers de leurs pratiques de mobilité mais plus largement de leurs modes de vie, qui s'appuie à la fois sur la formation de nouveaux collectifs, de réseaux, d'utilisation des technologies de l'information et de la communication mais aussi sur des innovations dans les services de mobilité.

Cependant, une innovation n'est massivement adoptée que si elle répond à un véritable besoin, et si la société est prête à satisfaire ce besoin. Un nouveau champ de recherche est en émergence dans le domaine de la mobilité, en lien avec l'évolution des modes de vie urbains, appelés à s'adapter et à atténuer les effets du changement climatique : celui des innovations actuelles et à venir sur toutes les formes de transport intermédiaires entre la mobilité individuelle traditionnelle (avec possession du véhicule), et le modèle des transports en commun (co-voiturage, auto-partage, transport à la demande, véhicules autonomes, etc.) Il est plus que probable que les modalités actuelles de l'action collective dans le champ de la mobilité et de l'aménagement urbain seront fortement bouleversées par ces évolutions.

Au sein du département AME, l'UMR LVMT est régulièrement sollicitée, tant par des entreprises privées (opérateurs de transport ou start-up), des collectivités locales que par des consortiums européens, pour travailler sur la question des « mobilités intelligentes » et de la prospective dans ce champ en mutation forte et rapide. Le laboratoire dispose déjà d'une expertise solide à la fois dans le champ des pratiques de mobilité en lien avec la transformation des modes de vie, mais aussi dans le domaine de l'économie territoriale et de l'analyse de l'action collective. Plusieurs chercheurs sont par ailleurs impliqués dans un programme ANR sur les stratégies de transition énergétique dans les grandes régions urbaines, dans lequel la prospective sur les nouvelles formes de mobilité et sur l'émergence de pratiques collaboratives tient une place centrale. Des recherches sont également en cours sur les liens entre smartphone et nouveaux services à la mobilité, ou entre e-commerce et mobilité pour achats. Le Département AME recrute donc un(e) chercheur(se) pour renforcer les compétences du laboratoire LVMT dans ce domaine.

---

## **Contenu du poste**

La recherche à mener vise à analyser l'évolution des services, des usages et des comportements de mobilité à l'ère du numérique, et à éclairer les jeux d'acteurs derrière l'émergence, le déploiement et la diffusion de ces services. Une attention particulière sera apportée aux contextes territoriaux (espace physique et social marqué par des organisations et des pratiques). Cette recherche sera menée en coopération au sein du LVMT et plus largement du département AME et du monde académique, en forte interaction avec des entreprises partenaires (start-up de services mais aussi constructeurs automobiles et opérateurs de transport public), ainsi que dans le cadre du labex Futurs Urbains. Un objectif spécifique est de renforcer l'implication du laboratoire dans des projets H2020 ainsi que dans la JPI Urban Europe.

La personne recrutée devra développer un cadre d'analyse pluridisciplinaire des pratiques et des systèmes de mobilité, en s'appuyant notamment sur des travaux déjà existants au LVMT en matière d'analyse des pratiques de déplacement (quantitatives ou qualitatives), de traces numériques, mais aussi des jeux d'acteurs (publics et privés) impliqués dans le développement de systèmes de mobilité innovants. Ce double regard sur l'adaptation des innovations aux besoins des personnes et sur les conditions concrètes de leur mise en œuvre et de leur régulation par les acteurs publics semble en effet indispensable à l'analyse prospective des systèmes de mobilité innovants.

Ses travaux s'inscriront dans un ou plusieurs axes du laboratoire (dont la description figure sur le site [www.lvmt.fr](http://www.lvmt.fr)), ainsi que dans le projet transversal du département AME (cf. annexe ci-après).

Il est attendu de la personne recrutée d'avoir à terme une activité de production, d'encadrement, de participation à l'élaboration de programmes de recherche à différentes

échelles (régionale, nationale, européenne, internationale). Elle devra notamment veiller à publier ses travaux dans les revues internationales à comité de lecture répondant aux canons de sa discipline. Elle participera par ailleurs à la vie scientifique collective de son laboratoire, du département et de l'institut.

En complément de son activité de production de recherche, il est aussi attendu d'un(e) Chargé(e) de recherche qu'il (elle) développe à terme une activité diversifiée sur tout ou partie des activités suivantes :

- Enseignement et formation à la recherche (enseignement, encadrement de stagiaires, doctorants et post-doctorants, participation à des jurys et à des instances ou comités en lien avec l'enseignement)
- Activités d'administration et d'animation de la recherche (animation d'équipe, coordination de projets, gestion de personnel, gestion de moyens d'essais)
- Activités de valorisation et de transfert (contrats de recherche et contrats industriels, activités d'expertise et de conseil, transfert des résultats de la recherche vers le monde socio-économique, contribution à l'élaboration de politiques publiques, diffusion de la culture scientifique)
- Activités internationales (participation à des projets européens, collaborations internationales suivies, contributions à la visibilité internationale de l'institut)
- Rayonnement scientifique (membre de sociétés savantes, de comités éditoriaux, de comités scientifiques d'instituts, de colloques, de commissions de spécialistes).

---

### **Profil attendu**

Le poste est ouvert aux titulaires d'un doctorat en aménagement, géographie ou économie, ou pouvant justifier d'un niveau équivalent en particulier pour les candidat(e)s étranger(è)r(e)s (publications, participation à des projets, enseignement).

Il (elle) devra avoir acquis une bonne connaissance du domaine des transports et de la mobilité. Tout en étant polyvalent(e), le (la) candidat(e) devra présenter des expériences de recherche sur les comportements individuels et collectifs (nouvelles formes de mobilités, freins ou leviers aux changements des attitudes et comportements, analyse des jeux d'acteurs autour des nouveaux projets d'infrastructure, enjeux relatifs à la sécurité routière, entre mobilité et énergie / environnement, ...) ou sur les pratiques évaluatives des questions concernées. Il (elle) devra attester d'une grande motivation pour la recherche appliquée, et faire preuve de son aptitude à croiser des approches pluridisciplinaires, pour appréhender à la fois les potentialités, les modalités de mise en œuvre de l'action collective et leur évaluation, dans un objectif de développement durable.

Des publications dans des revues à comité de lecture, l'aptitude au travail en équipe et des qualités relationnelles sont indispensables, tout comme des qualités de communication orale et écrite en français et en anglais. Une expérience de participation à des projets de recherche collaboratifs (nationaux ou internationaux) sera appréciée.

---

*Il est attendu du (de la) candidat(e) qu'il (elle) propose un projet pour le poste dans sa candidature et, pour cela, il lui est très fortement recommandé de contacter les personnes indiquées.*

---

## **Annexe**

### **Thématiques prioritaires portées par le département AME**

Le champ scientifique du Département AME est celui du transport et de la mobilité des personnes et des marchandises, considérés dans leurs interrelations avec les environnements construits et les systèmes socio-techniques sur lesquels ils reposent, et avec l'environnement naturel et l'aménagement des territoires urbains et non urbains.

Le département propose de porter « Trois axes transversaux » structurant le département, décomposés en six thématiques prioritaires transversales (deux par axe), remontant des thèmes prioritaires identifiés dans les laboratoires ; ainsi, la stratégie scientifique du département AME et de ses laboratoires est articulée assez simplement (lisible dans un tableau de positionnement général des laboratoires). Les thématiques prioritaires sont listées ci-dessous.

#### **1. Analyse de la mobilité des personnes et des biens**

Le premier axe transversal défini par le département AME porte sur l'analyse de la mobilité des personnes et des biens et s'inscrit principalement dans le premier défi du COP de l'Ifsttar (« Inventer la mobilité durable »). Ce département, et à travers lui l'ensemble de l'Ifsttar, a la capacité de produire des travaux portant à la fois sur la mobilité des personnes et le transport des marchandises d'une part et, d'autre part, sur la nature de leurs interactions, ce qui constitue une dimension largement négligée de la recherche nationale et internationale en socio-économie des transports. Le département est par ailleurs très bien armé et reconnu pour analyser de façon fine et très complète les nombreux déterminants qui entrent en jeu dans la production des déplacements de personnes et de biens, ainsi que les articulations entre ces différents déterminants : déterminants socio-économiques, spatiaux, politiques, technologiques mais aussi culturels, psychologiques et cognitifs, relevant notamment des modalités d'apprentissage de la mobilité. L'axe est structuré en deux thèmes décrits ci-dessous.

##### **1.1 - Caractéristiques et déterminants de la mobilité**

Un premier thème prioritaire de travail de cet axe transversal porte sur la mesure et l'analyse des caractéristiques et des déterminants de la mobilité et du transport. Il aborde les sujets suivants :

- Méthodes d'observation de la mobilité
- Déterminants et évolution de la mobilité des personnes
- Déterminants de la demande de transport de marchandises
- Conditions de production de l'offre de transport de marchandises

##### **1.2 - Pratiques de mobilité et de transport**

Un second thème s'intéresse à l'analyse des pratiques de mobilité et de transport, à leurs évolutions et à leurs performances sociales (notamment à travers la question des inégalités socio-spatiales), environnementales et économiques, sous les angles suivants :

- Inégalités socio-spatiales
- Performance des services logistiques et de transport de marchandises
- Analyse économique et modélisation du transport et du trafic
- Compétences socio-cognitives mises en jeu dans la mobilité : développement et apprentissage

#### **2. Effets de la mobilité, du transport et des infrastructures dans leurs environnements**

Ce deuxième axe transversal défini par le département AME porte sur les effets de la mobilité, du transport et des infrastructures dans leurs environnements et s'inscrit dans les défis 2 (« Adapter les infrastructures »), 3 (« Maîtriser les risques naturels et leurs impacts environnementaux ») et 4 (« Penser et aménager les villes et les territoires ») du COP de l'IFSTTAR. Le terme environnement est écrit au pluriel car il recouvre, d'une part, les environnements construits et non construits, et se réfère, d'autre part, aux impacts environnementaux des infrastructures, du transport et de la mobilité. La richesse du département relève de sa capacité à prendre en compte une large gamme d'effets.

##### **2.1 - Caractérisation et analyse des effets**

Ce premier thème s'intéresse à la caractérisation et à l'analyse des effets du transport et de la mobilité du point de vue des différentes nuisances et impacts engendrés (bruit, polluants rejetés dans l'atmosphère et les écosystèmes, consommation d'espaces de diverses

natures), des consommations énergétiques (résistance au roulement, type de motorisation), des risques (objectifs ou perçus par les usagers), et de la sécurité des infrastructures (adhérence). Il aborde les sujets suivants :

- Diagnostics environnementaux et sociaux des transports
- Caractérisation, modélisation et représentation du bruit dans l'environnement
- Caractérisation, modélisation des émissions de polluants de véhicules, de parcs et d'infrastructures
- Perception des risques et risques objectifs selon les modes de transport
- Environnements et Impacts liés aux infrastructures
- Sécurité et risques liés aux infrastructures

### 2.2 - Réduction de ces effets

Un deuxième thème concerne la réduction des effets du transport et de la mobilité, incluant les mesures d'évitement (action à la source) et de compensation, et s'intéresse aussi à l'acceptabilité des solutions envisagées ou mises en œuvre pour les réduire. Les recherches portent, plus précisément, sur la réduction des émissions de polluants et de bruit des véhicules et des infrastructures, l'optimisation de la consommation énergétique des véhicules et des infrastructures, l'amélioration de la sécurité des infrastructures, l'adoption de comportements de mobilité moins risqués et plus écologiques (éco-conduite), et enfin l'éco-conception des infrastructures de transport. Il inclut les sujets suivants :

- Optimisation de la consommation énergétique de véhicules, des parcs en lien avec les infrastructures
- Réduction des nuisances sonores et des risques d'accidents
- Perception des nuisances et acceptabilité des solutions
- Processus socio-cognitifs et assistance à l'éco-mobilité
- Education, apprentissage et modification des compétences pour la mobilité

## **3. Mobilité et aménagement durable des territoires**

Ce troisième axe transversal concerne la mobilité et l'aménagement durables des territoires et s'inscrit pour l'essentiel dans le défi 4 (« Penser et aménager les villes et les territoires ») de l'IFSTTAR. Le département AME entend exploiter sa capacité à analyser, modéliser et évaluer les relations réciproques entre infrastructures de transport, besoins et pratiques de mobilité et territoires aux différentes échelles à travers les logiques de court, moyen et long termes des acteurs privés (individus, organisations) et publics. Cet axe est également divisé en deux thèmes.

### 3.1 - Réseaux de transport et aménagement des territoires

Un premier thème prioritaire s'intéresse aux réseaux de transport et à l'aménagement. Les travaux portent sur l'analyse des interactions entre les réseaux, les logiques d'implantation de la population et des activités économiques, les dynamiques des territoires (formes urbaines, croissance des emplois, etc.), les pratiques de mobilité des individus et les stratégies en matière de transport des marchandises, notamment :

- Dynamiques territoriales et stratégies de localisation
- Agencement des lieux du transport de passagers, urbanisme des transports collectifs
- Lieux et nœuds du transport : logistique urbaine, ports et plates-formes

### 3.2 - Politiques de mobilité et aménagement des territoires.

Un second thème porte sur les politiques de mobilité et l'aménagement des territoires. Il interroge les processus de construction des politiques publiques de transport aux différentes échelles territoriales, les formes de leur mise en discussion dans la société, ainsi que l'évaluation des politiques en matière, d'une part, de transport (infrastructures, services de transport, etc.), et, d'autre part, de sécurité routière. Il inclut plus précisément :

- Processus de construction des politiques publiques et débat public
  - Evaluation des politiques de transport et de sécurité routière
-