

Offre de contrat doctoral

Titre : Mobilités partagées pour passer les virages de la démotorisation des séniors et de l'électrification.

Thèse réalisée au LABERS, Laboratoire d'études et de recherche en sociologie de l'Université de Bretagne Occidentale, UBO.

Sous la direction de Jérôme Sawtschuk MCF HDR en Aménagement de l'espace, urbanisme et Guillaume Fernandez MCF en Sociologie de la vieillesse et du vieillissement.

Résumé : Des politiques publiques en faveur des mobilités partagées du quotidien se développent depuis quelques années en France. Un plan covoiturage est initié en 2019 dont les effets sont discutés car reposant sur des plateformes qui représentent une part infime des trajets du quotidien, organisés en majorité entre particuliers (Biard, 2023 ; Shulz, 2024). L'autopartage pourrait représenter une solution pour réduire la dépendance à la voiture individuelle thermique. L'autopartage consiste à partager la conduite d'un véhicule de manière régulière. Un groupe de travail ministériel sur l'autopartage a été lancé en 2024 pour « imaginer des solutions pour lever les verrous au développement de l'autopartage » avec un travail en cours pour définir les contours de cette pratique dans lequel le LABERS, Laboratoire d'études et de recherche en sociologie est impliqué. L'autopartage entre particuliers est une pratique plus ou moins formalisée qui reste encore méconnue. Elle se développe sur certains territoires, parfois en complément de services d'autopartage ou de location entre particuliers portés par des entreprises ou des collectivités. Dans le cadre de son axe territoire/culturalité le laboratoire de sociologie du LABERS porte plusieurs travaux de recherche sur l'autopartage entre particuliers qui se distingue des autres formes d'autopartage par son caractère non marchand (sans bénéfice pour le propriétaire du véhicule) et la gestion d'un commun (Servain et al, 2022). Les recherches décrivent notamment des expérimentations lancées pour développer l'autopartage entre particuliers, souvent initiées et portées par les particuliers eux-mêmes qui peuvent être accompagnés par des acteurs des transitions ou des collectivités (Sawtschuk et al., 2024). Le laboratoire est également impliqué dans un axe Santé Vulnérabilités qui développe des études sur les parcours de vieillissement.

Dans ce champ de recherche, des travaux montrent que « "bien conduire" est inséparable d'une autoévaluation globale de l'ensemble de ses activités, qui relèvent d'un « bien se conduire » (Drulhe et Pervanchon dans Normes et valeurs dans le champ de la santé, 2004). Objet symbole de réussite sociale pour une génération de retraités baby-boomers ayant vécu la généralisation et la valorisation sociale de l'usage de l'automobile, celle-ci est parfois perçue comme l'étalon d'une aptitude à tenir sa place dans le monde social où faire l'épreuve de la conduite automobile permet de faire la preuve de capacités non altérées par l'âge : « l'usage de l'automobile est pris à témoin pour manifester la normalité de son existence » (idem). Caradec a montré que la démotorisation est un facteur de transition important voire de rupture dans les parcours de vie et de vieillissement des personnes. Elle signe, au-delà du renoncement à la voiture, une perte de capacité et un déclassement social, notamment pour les hommes. Elle majore les risque d'isolement social et expose à une dépendance à

autrui (proches, transports en commun) que les personnes cherchent précisément à limiter. Nos propres travaux ont montré que le renoncement à la conduite automobile était difficile à faire entendre aux personnes par des proches ou même par des médecins, y compris quand un diagnostic de maladie neurodégénérative intervient montrant ainsi le consensus implicite autour de la centralité de l'usage de la voiture pour les plus âgés (Fernandez, 2014). Blanche Leider montre les résistances que les personnes mettent en place quand : « la diminution d'indépendance amène une série d'arbitrages /aménagements dans l'organisation de la vie au domicile, au fil de l'avancée en âge et de l'évolution de la situation – continuer à conduire ? À habiter dans sa grande maison ? À vivre à domicile ? À tondre sa pelouse ? À faire ses repas ? Sa toilette ? etc. » (revue Emulations, 2018). L'analyse du recours à la voiture au moment de la retraite revient donc à étudier une pratique structurante d'un mode de vie dans son ensemble, chargée de sens et d'enjeux propres à cet âge de la vie.

L'analyse du recours à la voiture et à son partage au moment de la retraite revient donc à étudier une pratique structurante d'un mode de vie dans son ensemble, chargée de sens et d'enjeux propres à cet âge de la vie. Les seniors accordent de l'importance à la propriété de leur véhicule et méconnaissent souvent l'existence des alternatives à la voiture individuelle¹. Selon Lecomte, (2019), les retraités représentent 37% des « petits automobilistes » avec un faible poids des déplacements contraints qui tendrait donc à montrer des évolutions possibles du statut pratique et peut-être symbolique de la voiture dans leur mode de vie. Comment les retraités, plus ou moins jeunes, appréhendent-ils ces enjeux pour eux-mêmes, dans la logique biographique déjà bien repérée de la pratique automobile et pour autrui, ses proches ou les générations futures dans une logique environnementale. Dans ce contexte nouveau, comment s'intègre la conduite automobile au temps de la retraite et dans le projet de retraite des nouveaux retraités. Des nouvelles solidarités renforçant les liens sociaux sont aussi envisagées au travers des mobilités partagées comme de l'autopartage intergénérationnel². Le partage de véhicules pourrait être une solution pour permettre l'usage pour tous de véhicule électrique possédé actuellement à 70 % par les plus de 40 ans (en lien avec les prix plus élevés). L'achat partagé pourrait aussi faire baisser le coût d'accès et trouver des solutions collectives pour la recharge des véhicules qui est compliquée pour ceux qui habitent en appartement.

Est-ce que l'autopartage permet de traiter les « virages difficiles » comme la démotorisation des seniors ou le passage à la voiture électrique ? La démotorisation des seniors (Meissonnier, 2023) est un enjeu crucial lié à l'ampleur de la génération papy-boom : le nombre de personnes de plus de 60 ans représente le quart de la population aujourd'hui en France et en représentera le tiers en 2060. Il y a une « impréparation aux alternatives à la voiture solo » chez les seniors dont l'usage réduit et ponctuel de la voiture correspondrait bien à la pratique de l'autopartage. Qu'en est-il aujourd'hui de l'usage de l'automobile des populations de retraités face aux enjeux climatiques ? Pour reprendre l'expression de Drulhe et Pervanchon, « conduire » est-il toujours « bien » se conduire alors que les émissions de CO² sont maintenant clairement associées au changement climatique et porteuses de risques pour les jeunes générations notamment, à l'égard desquelles les aînés peuvent reconsidérer le sens de cette pratique ?

Enjeux du projet : La recherche proposée impliquera plusieurs chercheurs de l'équipe. C'est un projet interdisciplinaire (sociologie, aménagement, urbanisme, géographie, sciences politique), il s'inscrit dans les thématiques prioritaires ou les projets de recherche de l'unité au croisement des axes santé vulnérabilités et territoire et culturalités. Ce projet permet de prolonger les travaux du laboratoire sur le vieillissement, la retraite, les trajectoires de vie, les parcours de soin et contribuera à l'étude des freins et des leviers vers les mobilités alternatives émergentes (autopartage, véhicules intermédiaires).

¹ Mobilité : les papy-boomers dans une impasse ? Joël Meissonnier, The conversation, publié le 11 juin 2023
<https://theconversation.com/mobilite-les-papy-boomers-dans-une-impasse-204497>

² Autopartage intergénérationnel, avec échange de services a déjà été expérimenté à Brest par l'association Don Bosco, dans la perspective d'aider l'insertion professionnelle des jeunes sans voiture.
https://actu.fr/bretagne/brest_29019/autopartage-entre-seniors-et-jeunes_5159468.html

Le projet contribuera aux dynamiques partenariales de l'unité avec des coopérations prévues avec l'agence d'urbanisme ADEUPA, l'association TIMOBZH (créée suite du projet Région recherche société FABMOBZH). Ce sujet pourra être proposé dans le marathon créatif mobilités durables organisé en 2025 par TIMOBZH en lien avec le projet TIMS sur l'éco mobilité inclusive en lien avec l'association DON Bosco qui a déjà porté une initiative d'autopartage intergénérationnel à Brest.

Une étude spécifique dans l'Ouest Breton est envisagée en lien avec l'Agence d'urbanisme de Brest, ADEUPA dans la suite d'études en cours sur la vulnérabilité dans la mobilité (Saillard, 2024) et sur le monde rural (2025) qui ont mis en évidence un recours à l'autopartage comme solution de mobilité par plusieurs des personnes interrogées³. Le Pays de Brest sera plus particulièrement exploré pour tenter d'évaluer l'ampleur de cette pratique et son potentiel de développement en lien avec les questions de mobilités durables et inclusives. Dans le contexte d'une labellisation par l'Organisation Mondiale de la Santé OMS comme « Ville amie des aînés », des communes proches de Brest ont mis à l'agenda de leurs politiques publiques la question des nouvelles formes de mobilités dont l'autopartage. La thèse pourrait se structurer par des monographies de territoires où un inventaire le plus exhaustif possible serait effectué à l'aide d'une enquête réalisée auprès des particuliers et d'acteurs locaux des mobilités (associations, collectivités, entreprise) pour identifier les pratiques d'autopartage dans ces différents territoires (urbain, rural, péri-urbain), l'autopartage pouvant représenter une des seules alternatives à la voiture individuelle dans des territoires ruraux éloignés des transports en commun (Exemple du projet KERGO⁴ porté par la commune du Juch dans le Finistère). Nous tenterons de cibler notamment les publics des nouveaux retraités et ceux proches de la retraite, en partant sur l'hypothèse de deux trajectoires de mobilité distinctes : une réduction de la mobilité pour certains en lien avec l'arrêt des mobilités quotidiennes domicile-travail (avec la possibilité de la suppression ou du partage d'une voiture moins utilisée, ou du passage à la voiture électrique) et une potentielle augmentation de la mobilité liée à un déménagement à la campagne ou à des activités de loisirs (achat d'un camping-car, voyages). Nous comparerons cette population avec le profil des personnes pratiquant déjà l'autopartage pour identifier les verrous et les leviers existants vers une possible généralisation des mobilités partagées avec un focus sur l'utilisation existante ou potentiel de véhicules électriques. L'étude pourra être étendue à l'international avec un terrain d'étude envisagé au Québec pour analyser le profil du projet d'autopartage entre particuliers Locomotion qui a inspiré le projet Coloc'auto en France en cours de déploiement dans le Pays de Brest.

Pré-requis : Le candidat devra être titulaire d'un Master 2 et disposer d'une formation à la recherche universitaire dans le champ des Sciences humaines et sociales, géographie aménagement, sociologie, anthropologie et idéalement une expérience de terrain comme praticien ou chercheur sur les mobilités.

De façon plus générale, seront considérés :

- Le sens de l'organisation, la réactivité et l'autonomie ;
- Une bonne connaissance des méthodes d'études qualitatives ;
- Des qualités relationnelles et rédactionnelles ;
- Des capacités à travailler en équipe ;
- Des capacités à s'exprimer en public ;
- Le permis B est souhaitable.

Présentation des moyens :

Allocation de Recherche doctorale de 36 mois

Salaire indicatif : 2200 euros bruts mensuels (soit environ 1790 euros nets)

³ Information obtenue au moment de l'échange qui a suivi la soutenance du stage.

⁴ <http://www.lejuch.fr/kergo/>

Le doctorant est hébergé à Brest dans les locaux du Labers. Il bénéficie de ressources pour la valorisation de la recherche (déplacements pour des communications en colloques, journées d'études...).

Il est intégré à l'ensemble des activités du laboratoire : séminaire transversal, séminaire hors les murs, réunions d'axes.

Pièces à fournir pour candidater :

-CV

-Lettre de motivation

Modalités de candidature : calendrier à définir. Candidature ouverte sur le site suivant : <https://amethis.doctorat.org/>

Merci également de communiquer votre dossier de candidature à Jérôme Sawtschuk (jerome.sawtschuk@univ-brest.fr) et à Guillaume Fernandez (guillaume.fernandez@univ-brest.fr).

Modalités de sélection : Présélection sur dossier et sélection après deux auditions

Calendrier à définir

Audition CDE ED ESC : semaine du 22 septembre 2025.

Doctoral contract offer

Title : Shared mobility to navigate the challenges of reducing car use among seniors and electrification.

Summary : Public policies promoting shared everyday mobility have been developing in France for several years. A carpooling plan was launched in 2019, but its effects are controversial because it relies on platforms that account for a tiny fraction of everyday journeys, most of which are organised between individuals (Biard, 2023; Shulz, 2024). Car sharing could be a solution to reduce dependence on private combustion engine cars. Car sharing involves sharing the use of a vehicle on a regular basis. A ministerial working group on car sharing was launched in 2024 to 'come up with solutions to remove the barriers to the development of car sharing', with work underway to define the contours of this practice, in which LABERS, the Laboratory for Studies and Research in Sociology, is involved. Car sharing between individuals is a more or less formalised practice that is still relatively unknown. It is developing in certain areas, sometimes as a complement to car sharing or rental services between individuals provided by companies or local authorities. As part of its focus on territory/culturality, the LABERS sociology laboratory is conducting several research projects on car sharing between individuals, which differs from other forms of car sharing in that it is non-commercial (with no profit for the vehicle owner) and involves the management of a common good (Servain et al, 2022). The research describes, in particular, experiments launched to develop car sharing between individuals, often initiated and supported by the individuals themselves, who may be accompanied by transition actors or local authorities (Sawtschuk et al., 2024). The laboratory is also involved in a Health Vulnerabilities focus area, which is developing studies on ageing trajectories.

In this field of research, studies show that 'driving well' is inseparable from an overall self-assessment of all one's activities, which fall under the heading of 'behaving well' (Drulhe and Pervanchon in Normes et valeurs dans le champ de la santé, 2004). A symbol of social success for a generation of baby boomer retirees who experienced the widespread use and social value of the car, it is sometimes seen as the benchmark for one's ability to hold one's own in society, where passing a driving test is a way of proving that one's abilities have not been impaired by age: 'car use is taken as evidence of the normality of one's existence' (idem). Caradec has shown that demotorisation is an important factor in the transition or even rupture in people's life courses and ageing. Beyond the renunciation of the car, it signals a loss of ability and social downgrading, particularly for men. It increases the risk of social isolation and exposes people to a dependence on others (relatives, public transport) that they are precisely seeking to limit. Our own work has shown that it is difficult for people to accept giving up driving, even when advised to do so by relatives or doctors, including when diagnosed with a neurodegenerative disease, thus demonstrating the implicit consensus around the centrality of car use for older people (Fernandez, 2014). Blanche Leider shows the resistance that people put up when: "the loss of independence leads to a series of trade-offs/adjustments in the organisation of life at home, as they age and their situation changes – should they continue to drive? Should they continue to live in their large house? Should they continue to live at home? Should they mow their lawn? Cooking meals? Washing oneself? Etc." (Emulations magazine, 2018). Analysing car use at retirement therefore amounts to studying a practice that structures an entire way of life, laden with meaning and issues specific to this stage of life.

Analysing car use and car sharing among retirees therefore means studying a practice that shapes an entire lifestyle, one that is fraught with meaning and issues specific to this stage of life. Seniors attach importance to owning their own vehicle and are often unaware of alternatives to private cars. According to Lecomte (2019), retirees account for 37% of 'light motorists' with a low proportion of necessary journeys, which would therefore tend to indicate possible changes in the practical and perhaps symbolic status of the car in their lifestyle. How do retirees, young and old, view these issues for themselves, in the well-established biographical logic of car use, and for others, their loved ones or future generations, in an environmental context? In this new context, how does driving fit into retirement and into the retirement plans of new retirees? New forms of solidarity that strengthen social ties are also being considered through shared mobility, such as intergenerational car sharing.

Car sharing could be a solution to enable everyone to use electric vehicles, which are currently owned by 70% of people over 40 (due to higher prices). Shared purchasing could also lower the cost of access and provide collective solutions for recharging vehicles, which is complicated for those who live in apartments.

Can car sharing help address 'difficult transitions' such as the demotorisation of senior citizens or the switch to electric cars? The demotorisation of senior citizens (Meissonnier, 2023) is a crucial issue linked to the size of the baby boomer generation: people over the age of 60 currently represent a quarter of the population in France and will represent a third by 2060. There is a 'lack of preparation for alternatives to solo car use' among seniors, whose reduced and occasional use of cars would be well suited to car sharing. What is the current situation regarding car use among retired people in the face of climate challenges? To borrow the expression used by Drulhe and Pervanchon, is 'driving' still 'good' behaviour when CO² emissions are now clearly associated with climate change and pose risks for younger generations in particular, in light of which older people may reconsider the meaning of this practice?

Project challenges : The proposed research will involve several researchers from the team. It is an interdisciplinary project (sociology, planning, urban planning, geography, political science) and is part of the unit's priority themes or research projects at the intersection of health, vulnerabilities, territory and culturalities. This project will extend the laboratory's work on ageing, retirement, life trajectories and care pathways, and will contribute to the study of barriers and drivers for emerging alternative forms of mobility (car sharing, intermediate vehicles). The project will contribute to the unit's partnership dynamics with planned collaborations with the urban planning agency ADEUPA and the TIMOBZH association (created as a follow-up to the FABMOBZH regional research project). This topic may be proposed in the sustainable mobility creative marathon organised in 2025 by TIMOBZH in connection with the TIMS project on inclusive eco-mobility in conjunction with the DON Bosco association, which has already launched an intergenerational car-sharing initiative in Brest.

A specific study in western Brittany is being considered in conjunction with the Brest Urban Planning Agency, ADEUPA, following on from ongoing studies on vulnerability in mobility (Saillard, 2024) and on rural areas (2025), which have highlighted the use of car sharing as a mobility solution by several of the people surveyed. The Pays de Brest area will be explored in particular to assess the extent of this practice and its potential for development in relation to issues of sustainable and inclusive mobility. In the context of being designated an 'Age-Friendly City' by the World Health Organisation (WHO), municipalities near Brest have put the issue of new forms of mobility, including car sharing, on their public policy agenda. The thesis could be structured around monographs of territories where a comprehensive inventory would be carried out using a survey of individuals and local mobility stakeholders (associations, local authorities, businesses) to identify car-sharing practices in these different territories (urban, rural, peri-urban), as car sharing may be one of the only alternatives to private cars in rural areas far from public transport (e.g. the KERGO project led by the municipality of Le Juch in Finistère). We will attempt to target new retirees and those approaching retirement in particular, based on the assumption of two distinct mobility trajectories: a reduction in mobility for some, linked to the end of daily commuting (with the possibility of getting rid of or sharing a less-used car, or switching to an electric car) and a potential increase in mobility linked to a move to the countryside or leisure activities (purchase of a camper van, travel). We will compare this population with the profile of people who already use car sharing to identify the existing barriers and levers for the possible widespread adoption of shared mobility, with a focus on the existing or potential use of electric vehicles. The study may be extended internationally with a field study planned in Quebec to analyse the profile of the Locomotion car-sharing project between individuals, which inspired the Coloc'auto project in France currently being rolled out in the Pays de Brest region.

Prerequisites : Candidates must hold a Master's degree and have training in academic research in the field of humanities and social sciences, geography, sociology, anthropology, and ideally field experience as a practitioner or researcher in mobility.

More generally, the following will be considered :

- Organisational skills, responsiveness and autonomy;
- A good knowledge of qualitative research methods;
- Interpersonal and writing skills;
- Ability to work in a team;
- Ability to speak in public;
- A driving licence is desirable.

Presentation of resources :

36-month doctoral research grant

Indicative salary: €2,200 gross per month (approximately €1,790 net)

The doctoral student will be based in Brest at the Labers premises. They will have access to resources for promoting their research (travel to conferences, study days, etc.).

They will be involved in all of the laboratory's activities: cross-disciplinary seminars, external seminars, research group meetings.

Documents to be provided for application :

- CV
- Cover letter

Application procedure : calendar to define applications on the following website:
<https://amethis.doctorat.org/>

Please also send your application to Jérôme Sawtschuk (jerome.sawtschuk@univ-brest.fr) and Guillaume Fernandez (guillaume.fernandez@univ-brest.fr).

Selection process : Pre-selection based on application and selection after two auditions

CDE ED ESC audition : calendar to define.