

Sujet proposé	L'élaboration des stratégies de transition de la mobilité. Approche socio-spatiale des enjeux écologiques et énergétiques. Le cas de l'Eurométropole de Strasbourg.
Spécialité du doctorat (discipline)	Géographie
Université d'inscription	Université de Strasbourg
ED	413
Direction de thèse	Directrice de thèse : Nadège Blond (LIVE) Co-directeur : Thierry Ramadier (SAGE)
Laboratoire(s) d'accueil	Laboratoire Image, Ville, Environnement, UMR7362
Financement demandé	Région Grand Est, ADEME

Résumé	Les crises énergétiques et climatiques contemporaines accélèrent la mise en place de stratégies de transition énergétique et écologique. Si l'État donne des directives contraignantes pour les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants en particulier pour le secteur des transports, il laisse aux collectivités une grande marge de manœuvre. En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, les métropoles ont pour mission d'élaborer des stratégies de transition de la mobilité les plus adaptées aux enjeux énergétiques de leur territoire. Cette thèse vise à comprendre comment les stratégies de transition de la mobilité sont élaborées au sein des métropoles françaises. Plus précisément, comment s'organise la construction des « problèmes » à l'origine de l'action de transition de la mobilité en fonction de son territoire et de son réseau d'acteur. Il s'agit d'identifier la gouvernance, le processus de territorialisation des stratégies de transition de la mobilité et les coopérations public-privé, inter communales et entre les différentes échelles territoriales. Pour ce faire, une étude des réformes et des instruments d'action publique de transition de la mobilité ainsi qu'une analyse des représentations des enjeux énergétiques, écologiques et sociaux des acteurs participant à l'élaboration des stratégies de transition de la mobilité sera réalisée. Par ailleurs, une analyse de l'organisation et des réseaux d'acteurs sera développée afin de comprendre les causes et les effets de ce réseau sur les stratégies élaborées. Une cartographie des réseaux d'acteurs de la mobilité et de l'énergie associés (personnes morales) sera construite. L'Eurométropole de Strasbourg constituera notre étude de cas.
Mots clés	Collectivités, mobilité, énergie, acteur, stratégies, transitions, réseaux d'acteurs, métropoles, action publique.

1. Contexte et enjeux scientifiques

En avril 2022, le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du Climat (GIEC) a publié son sixième rapport présentant les connaissances les plus avancées sur le réchauffement climatique (Masson-Delmotte et al., 2021). Les différents scénarios d'évolutions socio-économiques établis sont alarmants : le monde n'étant pas sur une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le seuil d'augmentation de la température globale moyenne de l'atmosphère d'1,5 degrés – tel que préconisé par les scientifiques à ne pas dépasser en 2100 pour protéger les écosystèmes – sera finalement atteint dès 2030. Ces émissions de gaz à effet de serre restent principalement dues à la combustion d'énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz), qui émet aussi des polluants atmosphériques nocifs pour la santé humaine et des écosystèmes. En plus de l'urgence climatique, la période actuelle est marquée par la guerre en Ukraine, qui rappelle à de nombreux pays européens leurs dépendances énergétiques.

Ces crises climatiques et énergétiques poussent donc l'Union Européenne à accélérer la mise en place de stratégies de transition écologique et énergétique. Elle accélère conjointement la lutte contre l'aggravation et l'adaptation aux bouleversements en cours et à venir. Elle développe davantage la production énergétique renouvelable afin que les États européens ne dépendent plus des carburants fossiles. Le gouvernement français, qui a une politique énergétique singulière en Europe, encourage le développement des énergies renouvelables tout en maintenant une place importante du nucléaire dans le mix énergétique. La superposition récente de problèmes liés à l'approvisionnement énergétique, à l'état du parc nucléaire, et à l'augmentation inhérente des coûts de l'énergie, a propulsé la question de l'énergie sur le devant de la scène politique, médiatique et sociale.

Dans ce contexte de crise écologique et énergétique, le secteur des transports est au cœur des politiques européennes et nationales de transition. En effet, en France en 2019, le secteur du transport représente 28% de la consommation énergétique globale française et 31% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre. Il apparaît donc comme un secteur clef pour agir sur la gestion de la consommation énergétique et de la réduction de ses effets. L'urgence d'agir pour lutter contre la crise climatique et énergétique fait consensus, mais les solutions à apporter font, quant à elle l'objet de débats sociaux, politiques, idéologiques et scientifiques, notamment quand il s'agit de construire la transition de la mobilité. Le sociologue François-Mathieu Poupeau affirme que la territorialisation de la « transition » peut faire figure de nouvelle norme pour les politiques écologiques et énergétiques¹. En 2015, le gouvernement met en place, grâce à la loi pour la Transition Écologique pour la Croissance Verte (TEPCV), une obligation pour les collectivités de mettre en œuvre la transition énergétique afin que l'ensemble des collectivités françaises atteignent la « neutralité carbone »² en 2050 (*Stratégie Nationale Bas-Carbone* - SNBC). La sociologue Sezin Topçu explique que l'orientation croissante de l'action publique vers la transition énergétique et les enjeux climatiques offrent aux territoires des capacités d'action inédites³ plus spécifiquement dans le secteur des transports. L'État a transformé les autorités organisatrices des transports (AOT) en autorités organisatrices des mobilités (AOM). Si ce changement s'apparente à « un hold-up sémantique par le petit monde des transports en commun »⁴ selon Jean-Marc Offner, la tentative qu'elle traduit a toutefois le mérite de renouveler les questionnements depuis les intercommunalités qui ont désormais la compétence d'AOM.

En s'émancipant d'une réflexion autour du seul « moyen de nous transporter » pour aller vers une réflexion multi-dimensionnelle de nos déplacements (motivations, mode de vie, fréquences/distances, ressources mobilisées, etc.), les collectivités ont une marge de manœuvre importante pour façonner, accompagner ou imposer les innovations technologiques tout comme les changements de pratiques et de comportements. Les mobilités géographiques sont constitutives de notre environnement, du bon fonctionnement de notre système économique, comme de notre vie en société puisqu'elles permettent l'accessibilité aux différentes institutions sociales situées dans l'espace. Elles conditionnent l'accès aux différents espaces sociaux qui composent notre société. A l'inverse, ce sont aussi les rapports sociaux et le rapport de l'individu à son environnement qui s'expriment par les mobilités.⁵ La mobilité est donc un levier majeur de la transition.

C'est pourquoi dans le cadre de la stratégie Europe 2020, la Commission Européenne fait la promotion des Plans de mobilité urbaine durable (« SUMP » en anglais). Leurs objectifs sont de mettre en place des systèmes de transports urbains accessibles répondant aux besoins fondamentaux de mobilité de tous les usagers en articulant les diverses demandes de services de mobilité et de transport émanant des citoyens, des entreprises et de l'industrie. Ces plans doivent également intégrer de manière équilibrée les différents modes de transport pour répondre aux

¹ POUPEAU F.-M., 2014, « Central-local relations in French energy policy-making: Towards a new pattern of territorial governance », *Environmental Policy and Governance*, 24, p.155-168.

² La neutralité carbone est un objectif qui visait à limiter les émissions de gaz à effet de serre mondiales à la quantité que le système terre-océan-atmosphère est capable d'absorber sans perturbation. Etant donné la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre, cet objectif est obsolète. Les scientifiques préconisent de ne plus émettre de gaz à effet de serre le plus rapidement possible avant 2050.

³ TOPÇU S., 2013, *La France nucléaire. L'art de gouverner une technologie contestée*, Seuil, 349 p.

⁴ OFFNER J.-M., 2019, « les autorités organisatrices de la mobilité : un hold-up sémantique », *Tous urbains*, 27-28, p. 18-19.

⁵ LE BRETON E., 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, coll. « Hors Collection », 256 p.

exigences de durabilité, en tenant compte des nécessités de viabilité économique, d'équité sociale et de qualité sanitaire et environnementale. Depuis maintenant plus de quatre décennies, le plan de déplacement urbain (PDU) est l'outil premier des territoires pour agir sur la mobilité de manière transversale. Formalisé en France pour la première fois dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982, le PDU prend un caractère obligatoire avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. Ensuite, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), votée en décembre 2000, renforce son rôle comme vecteur d'égalité territoriale et de lutte contre la ségrégation spatiale. L'ensemble de ces évolutions apportées au PDU au cours des années témoigne de l'élargissement de sa définition dans le champ de l'action publique, et crée une montée en puissance progressive de la notion de « mobilité » comme moyen et objet d'action publique. Ayant pris conscience de son caractère central, l'Europe et la France ont donné une place majeure à la « mobilité » comme *catégorie d'action publique*⁶ servant à la transition de la mobilité en s'appuyant sur les dimensions énergétique et écologique de cette transition.

Dans ce contexte, les collectivités mettent en place différentes actions concourant à l'objectif de transition de la mobilité telles que l'accompagnement et l'incitation au report modal, le développement et la promotion des modes de déplacements actifs, la création de zones à faibles émissions (ZFE) visant à interdire certains véhicules en ville, le renouvellement et la transition énergétiques des transports en communs. Ces changements posent, certes des questions techniques, mais aussi sociales en ce sens qu'ils influencent fortement l'accessibilité, et ainsi les pratiques et la consommation énergétique. Par exemple, la rapidité du développement des véhicules électriques (et des services associés ; ex : V2G) ajoute des contraintes techniques en termes de transformation des systèmes énergétiques et des réseaux électriques. Elle pose aussi des questions sociales inhérentes à l'accessibilité spatiale et économique, des technologies et de certains services publics, et aux conditions même de déplacements (durée et confort). Dans ce contexte, la notion de « droit à la mobilité »⁷ est en débat dans le champ politique et scientifique à l'heure de la crise énergétique. La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 qui a eu pour objectif de donner « un droit à la mobilité à tous comme cœur de la promesse républicaine »⁸ témoigne de l'acceptation de la mobilité comme vecteur de questions sociales et moyen par lequel y répondre. Autrement dit, aux dimensions énergétiques et écologiques de cette transition de la mobilité s'ajoute une dimension sociologiques incontournable (rapports sociaux, représentations sociales des mobilités et de leurs modes, etc.). Plusieurs travaux de T. Ramadier ont régulièrement abordé ces dimensions sociales et socio-cognitives des mobilités (Chen et al., 2021, Borja et al., 2017, 2013, Lord et al. 2011, Depeau et Ramadier, 2011, Ramadier, 2002)

Face aux enjeux multifactoriels liés à la mobilité, les élus et les professionnels peuvent déployer des réponses techniques et sociales variées, en lien avec des acteurs privés. Ainsi, le dialogue entre les acteurs d'un territoire autour de la transition des systèmes de mobilité pour parvenir à définir une trajectoire viable, écologiquement neutre, autonome énergétiquement, et juste socialement, peut s'avérer difficile. La difficulté est d'autant plus grande car : 1) au sein même de la communauté scientifique, il n'existe pas de consensus sur les solutions sociotechniques à apporter pour réussir la transition écologique et énergétique, (2) chacune des solutions revêtent un caractère éminemment politique en ce sens qu'elles se proposent d'orienter les pratiques sociales, (3) la gestion des réseaux d'énergie et des transports constituent aussi un marché, susceptible de générer des richesses, de la croissance, de l'attractivité et de l'emploi pour les territoires⁹. (4) les notions de « mobilité » et « d'énergie » sont des constituantes fortes et multidimensionnelles de la société à tel point qu'en tant qu'objet d'action publique, elles sont parfois floues, tant pour les usagers que pour les élus. Dès lors, l'enjeu de ce travail consiste à étudier les notions de « mobilité » et d'« énergie » comme outil de construction d'une action publique de transition.

⁶ DUBOIS V., 2009 *L'action publique*. Cohen (A.), Lacroix (B.), Riutort (Ph.) dir. Nouveau manuel de science politique, La Découverte, p. 311-325.

⁷ DUBOIS J., 2012, « Droit à la mobilité et développement durable : la construction de choix sociaux » *Espaces et Sociétés*, 148-149, p. 233-236.

⁸ <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

⁹ CHAILLEUX S., HOURCADE R., 2021, « Introduction. Politiques locales de l'énergie : un renouveau sous contraintes », *Nature Sciences et Sociétés*, 29, p. 3-12.

2. Description du travail de thèse

2.1. Objectifs scientifiques et problématique de recherche

Ce présent projet de recherche se propose d'analyser le processus d'élaboration des stratégies d'action publique de transition énergétique et écologique des systèmes de mobilité. La recherche a pour objet d'étude « la mobilité » à partir des questions énergétique et écologiques comme problématiques à laquelle est confrontée l'action publique à l'échelle métropolitaine. Après avoir analysé la gouvernance métropolitaine, ses relations ascendantes ou descendantes avec les autres collectivités infra et supra métropolitaines ; les objets « énergie » et « mobilité » seront analysés comme *référentiel*¹⁰ par lequel est envisagée la « transition » dans ce contexte de crise écologique et énergétique. Il ne s'agit pas d'étudier ces objets d'action publique comme une réalité a priori. Au contraire, il s'agit de définir ces notions au regard des acteurs qui s'en emparent. Ces représentations du problème se construisent en interaction, et s'inscrivent donc dans un réseau d'acteurs de l'énergie et de la mobilité complexe, qui sera identifié puis cartographié. De la sorte, nos résultats permettront d'apporter aux acteurs de ces décisions des éléments de compréhension réflexifs de leurs démarches, afin de leur donner les moyens d'améliorer par eux-mêmes les dispositifs qu'ils élaborent.

Pour ce faire, la thèse répondra à la problématique suivante : Comment les stratégies de transition de la mobilité sont élaborées au sein des métropoles françaises ? Plus précisément, dans quelle mesure les stratégies de transition de la mobilité au sein de l'Eurométropole de Strasbourg sont élaborées en fonction des représentations des enjeux énergétiques et sociaux des acteurs locaux comme de leur position dans le réseau d'acteur ?

Cette étude part du postulat suivant :

- Les stratégies de transition de la mobilité constituent non seulement un « problème technique » mais aussi « un problème sociale » qu'il s'agira ici d'identifier et de caractériser. En d'autres termes, les innovations technoscientifiques se combinent avec les phénomènes sociaux, politiques, économiques et psychologiques, de sorte que la technologie inclut un éventail d'artefacts, de techniques, d'organisations et de systèmes.¹¹
- Les stratégies de transition de la mobilité sont construites par des représentations des enjeux énergétiques et sociaux (conscientisée ou non conscientisée) qui influencent la conception de l'action à l'échelle territoriale.
- Les marges de manœuvre des métropoles sont importantes pour concevoir des stratégies de transition des systèmes de mobilité et d'énergie ce qui permet d'observer le processus de territorialisation.

Les hypothèses :

- Les représentations des enjeux écologiques et énergétiques peuvent être construites par les trajectoires scolaires et professionnelles des acteurs.
- Les réseaux d'acteurs ont des effets importants sur la construction de représentations communes. En d'autres termes, les représentations se construisent en interaction.
- Le dialogue est difficile entre l'action publique dite « technique » d'innovations technologiques et celle dite « sociale » d'accompagnement aux pratiques et usages de la mobilité. Ce qui provoquerait une sectorisation de ces deux modes d'actions.
- Les objets d'action publique de l'« énergie » et de la « mobilité » font l'objet d'une démarche d'action publique sectorisée. Ces deux secteurs ont des représentations

¹⁰ MULLER P., 2014, « Référentiel » in BOUSSAGUET L., JACQUOT S., RAVINET P. (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po, coll « Références », p. 555-562.

¹¹ LATOUR B., 2008, « Pour un dialogue entre science politique et science studies », *Revue française de science politique*, vol 58, p.657-678

distinctes des problèmes et cela rend difficile la mise en place de la transition des systèmes de mobilité.

Cette thèse comprend trois axes de recherche :

Tache 1. Comprendre le système de gouvernance et le processus de territorialisation de la transition de la mobilité

Cette étude s'inscrit dans un jeu d'échelle administrative et territoriale complexe. L'étude porte la focale sur les stratégies intercommunales. Cependant, l'ensemble des échelles administratives nationales, régionales, départementales seront aussi étudiées afin de rendre compte précisément de la gouvernance de cette action publique. L'objectif est d'observer les partages de compétences, les coopérations ou les dissensions entre les différentes échelles administratives, et d'en mesurer les effets sur la mise en place de stratégies de changements. Par ce biais, il est possible d'évaluer les marges de manœuvre des métropoles pour organiser la transition de la mobilité et pouvoir analyser le processus de territorialisation. Cette étude se concentrera d'abord sur l'espace de l'Eurométropole de Strasbourg pour rendre compte, de manière fine et détaillée, les jeux d'acteurs, les stratégies et les représentations en lien avec les questions énergétiques et écologiques au sujet de la mobilité. Il s'agit de donner à voir : les priorités d'action publique pour la mobilité selon les institutions, le déploiement des stratégies de transition de la mobilité au regard des relations inter-institutionnelles, les effets des coopérations et des dissensions infra et supra métropolitaines. Cette recherche propose d'analyser comment certaines stratégies locales alimentent les politiques publiques à des échelons supérieurs et comment les instruments et les réglementations à l'échelle nationale viennent accélérer ou ralentir la transition de la mobilité à l'échelle locale. Le dialogue entre l'échelle nationale et la collectivité sera analysé afin d'en mesurer les effets sur les stratégies adoptées.

Tache 2. Analyser les représentations des acteurs élaborant la transition énergétique de la mobilité au regard des connaissances scientifiques

Il s'agit de comprendre comment les acteurs de la transition de la mobilité se représentent la notion de « mobilité » et conjointement celle « d'énergie ». Étudier la transition énergétique des mobilités c'est relier ces deux notions qui constituent deux secteurs d'action publique distincts. Autrement désignés comme « problèmes » justifiant une intervention publique, il s'agit de voir comment ces deux *référentiels* de l'action publique, selon la sémantique de Pierre Muller, s'articulent dans la mise en place de stratégies d'action publiques territoriales¹². Cette étude vise donc à mettre en lumière les logiques de technicisation et de politisation des enjeux de la transition de la mobilité par la consommation énergétique. Il s'agit de voir comment ces logiques rentrent en interaction, en se faisant concurrence ou en se complétant, et d'identifier leurs effets différenciés sur la définition des problèmes et le contenu des stratégies de transition de la mobilité. Ces représentations pourront dépendre de la position de l'acteur dans le réseau comme de sa trajectoire professionnelle. Partagées par des groupes d'acteurs, les représentations permettent ainsi d'identifier finement et de façon originale, leurs relations. En effet, ces acteurs créent des réseaux en réceptionnant, partageant et diffusant des représentations.

Tâche 3. Identifier les réseaux d'acteurs de la transition énergétique de la mobilité

Les représentations des problèmes politiques et des notions de « mobilité » et d'« énergie » ne se construisent pas ex-nihilo. Elles s'inscrivent dans un réseau infra et supra métropolitain. Étudier les acteurs influents de l'énergie et de la mobilité, publics et privés, permettra d'identifier les différentes formes de relations entre les expertises scientifiques et techniques, les citoyens, les groupes d'intérêts mobilisés et décideurs politiques. Les réseaux d'acteurs s'inscrivent dans une organisation de l'action publique formalisée et sectorisée, bien qu'ils puissent la transcender par le biais de relations avec le secteur privé notamment. Les questions de mobilité et d'énergie catalysent un grand nombre d'acteurs variés : associations, bureaux d'études, entreprises privées, lobbystes... Les questions qui seront posées sont les suivantes : Quelles sont les logiques d'action et l'organisation des acteurs travaillant à la transition de la mobilité ? Comment se fait le dialogue

¹² MULLER P., 2014, « Référentiel » in BOUSSAGUET L., JACQUOT S., RAVINET P. (dir.), Dictionnaire des politiques publiques, Presses de Sciences Po, coll « Références », p. 555-562.

entre « experts » et « politiques », entre « scientifiques » et « professionnels de l'action publique », entre le « public » et le « privé » ?

2.2 Positionnement par rapport à l'état de l'art

Depuis peu, des études sociologiques se développent sur les moyens de production énergétique mais aussi et surtout des modes de consommation énergétique. Marie-Christine Zelem et Christophe Beslay proposent quant à eux de faire de l'énergie un objet d'étude sociologique à part entière. Pour eux, il n'est pas question d'ignorer les champs d'études sociologiques pluriels qui traversent l'énergie, mais de placer l'énergie au centre, afin de prouver l'utilité de la sociologie dans le contexte de crises écologiques et énergétiques que nous vivons¹³. Ce projet de thèse vise aussi à s'emparer de la question de l'énergie, qui reste trop souvent réservée à des disciplines techniques pour en apporter une compréhension mêlant les enjeux techniques énergétiques avec une approche socio-spatiale. La « transition énergétique » convoque quant à elle de nombreuses disciplines en sciences humaines : la géographie, l'aménagement et l'urbanisme, les sciences de gestion et des organisations ainsi que les sciences économiques ou politiques comme la sociologie de l'action publique. Son étude porte généralement sur l'étude du paradigme de « la transition énergétique » comme instrument de développement territorial et urbain. À ce titre, l'étude du géographe Yoan Miot, sur les objectifs des politiques de « transition énergétique » et leurs effets concrets dans l'espace urbain de la ville désindustrialisée de Vitry-le-François, fait exemple¹⁴. En effet, beaucoup de ces études sont investies par des géographes-urbanistes s'intéressant aux projets de territoire.

Ce projet de thèse s'intéresse moins à l'énergie qu'à la relation entre les enjeux énergétiques et l'objet d'action publique de « mobilité ». La transversalité de l'objet « mobilité » est observable autant dans les recherches en sciences humaines que dans les problèmes d'action publique. Il implique souvent une pluralité d'autres questions que pose plus généralement la fabrique de la ville. Le travail et l'emploi peut en être une. Par exemple, Patricia Lejoux étudie le lien entre espace urbain, travail et mobilité du point de vue de l'entreprise¹⁵. Florence Paulhiac Scherrer étudie ainsi la mobilité par le biais d'une étude de l'action publique et de la fabrique de la ville en portant sa focale sur les projets de « transit-oriented development » (TOD) à Montréal¹⁶. Les sociologues tels que Vincent Kaufmann investissent l'objet *mobilité* tant comme logique de déplacements que comme *instrument de l'action publique*¹⁷. La gestion des déplacements par les pouvoirs publics est au cœur des interrogations mais aussi des réflexions universitaires visant à débusquer mythes et raccourcis interprétatifs¹⁸.

Si la question de la mobilité est devenue un classique des sciences sociales ou des études en aménagement et urbanisme ses jeux d'acteurs spécifiques et les défis institutionnels induits restent relativement peu analysés.¹⁹ Mathieu Flonneau, Maxime Huré et Arnaud Passalacqua dans l'ouvrage « Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises » propose un travail en ce sens²⁰. Ce projet de thèse s'inscrit dans cette même

¹³ ZELEM M.-C., BESLAY C., 2015, *Sociologie de l'énergie : gouvernance et pratiques sociales*, CNRS éditions, 478 p.

¹⁴ MIOT Y., 2021, « Verdir pour survivre. La transition énergétique comme levier face à la décroissance urbaine ? Le cas de Vitry-le-François », *Natures Sciences et Sociétés*, 29, p.13-22.

¹⁵ LEJOUX P., 2017, « Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ? », *Territoire en Mouvement. Revue de géographie et aménagement*, 33, [en ligne].

¹⁶ DUSCHINA, A., PAULHIAC, F., SCHERRER, F., 2015, « Le TOD comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal », *Flux*, 101-102, p. 69-81.

¹⁷ LASCOUMES P., LE GALÈS P., 2005, « Introduction : L'action publique saisie par ses instruments », dans *Gouverner par les instruments*, p.11-44.

¹⁸ OFFNER J.-M., 1993, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *l'Espace géographique*, 22, p. 233-242.

¹⁹ La dimension politique et institutionnelle des mobilités est encore plus rarement abordée depuis les usagers. Le laboratoire SAGE a toutefois mené des recherches sur les effets de la réorganisation spatio-temporelle de la fonction publique (dématérialisation, réorganisation spatiale des agences, etc.) et ses incidences sur les déplacements des classes populaires de l'Eurométropole : BURY, G., DUBOIS, V., RAMADIER, T. (2018). *Accès aux services publics et rapport aux institutions des habitants des quartiers populaires.*, Second rapport intermédiaire du contrat de recherche avec l'Eurométropole de Strasbourg, 65 pages + annexes ; BURY, G., DUBOIS, V., RAMADIER, T. (2017). *Accès aux services publics et rapport aux institutions des habitants des quartiers populaires. Enquête sur le QPV*

²⁰ PASSALACQUA A., FLONNEAU M., HURE M (dir.), 2021, *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Presses Universitaires de Rennes, 228 p.

perspective d'étude. Il apportera des connaissances sur l'action publique de mobilité à l'heure où le référentiel de transition énergétique est omniprésent. Il permettra de comprendre la transformation des systèmes de mobilité, non seulement par les effets qu'ils peuvent causer sur l'aménagement du territoire, mais surtout comme objet de conception du problème publique, constituant à la fois le miroir et la fabrique de notre rapport à l'environnement. Ce projet de thèse s'inscrit donc dans un champ d'étude résolument jeune, contemporain et en développement, dont la singularité tient à son approche épistémologique et méthodologique développée ci-dessous.

2.3. Approche et méthodologie

L'analyse interactionniste, qui vise à rendre compte du caractère collectivement construit de l'action publique de mobilité, place la focale sur les réseaux d'acteurs et leurs représentations. Ceci afin de mettre en lumière les effets des réseaux d'acteurs, de leur organisation, de leurs rapports de force, et de leur gouvernance ; sur la manière qu'ont les professionnels et politiques de construire le *problème*²¹ de « mobilité » au regard des questions énergétiques, et les moyens qu'ils mettent en place pour y répondre.

L'analyse portera aussi sur les effets des représentations du problème de la « mobilité », réduit intentionnellement aux questions énergétiques et écologiques afférentes, sur l'organisation, la gouvernance et les stratégies d'action publique. Cette thèse s'empare de la notion de *représentations sociales*, introduit par Durkheim et largement développé au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle par Serge Moscovici²². Ces *représentations sociales* sont entendues ici comme « une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social »²³. Elles sont le produit d'interaction entre les acteurs mais aussi des acteurs avec leur territoire d'action. En effet ces représentations, qu'ils diffusent ou réceptionnent, participent à la construction, la légitimation ou la justification des stratégies d'action publique de transition de la mobilité. Nous développerons cette analyse des représentations, dans le sillage de Bruno Jobert et Pierre Muller et la notion de *référentiel de politique publique* permettant de rendre compte d'un système de représentations commun à l'ensemble des politiques publiques²⁴.

Il ne s'agit pas de surestimer le pouvoir des acteurs sur l'action publique et par conséquent, de sous-estimer l'inertie que peut créer l'organisation de l'action publique et de la collectivité sur leurs décisions. Néanmoins utiliser la notion de « réseaux d'acteurs », revient à partir du postulat qui est au cœur de la sociologie des organisations, de l'autonomie relative de la capacité d'action d'un individu effectuant des choix stratégiques dans un contexte donné qui ne le contraint jamais complètement²⁵. Ce postulat implique de se démarquer à la fois de la notion d'agent (au cœur de la sociologie des champs développée par Pierre Bourdieu) et de celle d'*homo œconomicus*. En effet, la sociologie des champs, centrée sur les notions d'*agent* et d'*habitus*, met l'accent sur le caractère déterminant des types de capitaux détenus et de la position occupée dans un champ donné. Dans cette perspective proposée par Bourdieu et Christin en 1990 pour la politique du logement, il y a une corrélation entre la position des agents et leurs prises de position. Nous partirons du postulat selon lequel les acteurs ont une *rationalité limitée*, considérant que l'acteur est certes contraint par un contexte organisationnel mais, en même temps, qu'il participe à sa construction par le déploiement de son action stratégique.

Méthodologie

Les recherches porteront sur différents projets de transition de la mobilité justement parce qu'ils peuvent témoigner de représentations différentes. Ces projets répondent à des logiques bien distinctes : (1) Ceux visant une meilleure efficacité énergétique : les projets de changements technologiques, (2) Ceux visant la réduction de la consommation énergétique : les projets

²¹ GUSFIELD J., 2009, *La Culture des problèmes publics - L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Economica, coll. *Études Sociologiques*, 364 p.

²² MOSCOVICI, S., 2014., *Psychologie sociale*, Presses Universitaires de France Nouvelle éd., Paris, PUF, 304 p 2014.

²³ JODELET D., 2003, *Les représentations sociales*, Presses Universitaires de France, coll. *Sociologie d'aujourd'hui*, p. 53.

²⁴ JOBERT, B., MULLER, P., 1987, *L'État en action. Politiques publiques et corporatismes*. Presses Universitaires de France, 242 p.

²⁵ FRIEDBERG, E., 1993, *Le Pouvoir et la Règle. Dynamiques de l'action organisée*, Seuil, 405 p.

d'accompagnement vers de nouvelles pratiques et (3) Les projets hybrides visant le changement de pratiques et de technologies.

Le territoire ciblé

Cette recherche consiste en une étude de cas sur la transition des systèmes de mobilité au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. La métropole est une administration particulièrement propice à l'observation des stratégies de transition de la mobilité territorialisées, du processus de territorialisation de cette action publique, comme des formes de dialogue et de travail entre les communes et les collectivités en lien avec la métropole. Bien que la focale soit placée sur la métropole, l'observation des stratégies et de son réseau d'acteurs permettra d'observer les dynamiques de gouvernance à l'échelle régionale, nationale et européenne. En outre, l'Eurométropole de Strasbourg est considérée comme une métropole exemplaire pour sa stratégie de mobilité durable. Ce territoire est donc très adéquat à l'observation des dynamiques de projets de transition de la mobilité. Le fait que la métropole de Strasbourg serve parfois de « modèle » d'action publique de mobilité durable, fait de celle-ci un exemple, dont les analyses sociologiques pourront être transposées sur d'autres territoires. Enfin, l'Eurométropole de Strasbourg est une ville au cœur de l'Union Européenne et de ses institutions. Cela la rend intéressante car cela fait d'elle, non seulement un exemple de métropole française, mais aussi peut-être, de ville européenne. Si l'opportunité d'aborder un processus de territorialisation de la transition des mobilités sur un terrain sensiblement différent de l'Eurométropole s'avérait envisageable au fil de la recherche, la comparaison sera réalisée sur quelques éléments clés de ce processus, notamment en termes de représentations sociales. Cela permettrait d'affiner la logiques sociales, spatiales et technologiques repérées sur le territoire alsacien.

Les trois objectifs de la thèse mentionnés précédemment sont repris ci-dessous afin de préciser la méthodologie d'enquête :

Comprendre le système de gouvernance et le processus de territorialisation de la transition de la mobilité

L'objectif est de placer la focale sur la métropole mais de l'inscrire dans une dialectique territoriale et administrative entre l'échelle nationale, produisant le cadre législatif contraignant les métropoles à agir en faveur de la transition écologique et énergétique, et les habitants et usagers constituant la cause et/ou les moyens de l'action publique de transition des mobilités. Pour cela, il sera réalisé une analyse de l'évolution des réformes ainsi que des outils et dispositifs d'actions proposés aux territoires, et la manière dont ils sont progressivement « traduits » localement d'une part sous la forme d'une organisation administrative (services concernés et/ou créés, cellules prospectives, etc.), d'autre part en termes de ressources humaines mobilisées (chargé-e de missions, chef-fe de service, évolution de l'organigramme), et enfin par l'évolution de leur mise à l'agenda dans l'institution.

Analyser les représentations des acteurs parties prenantes de la transition ~~et/ou~~ de la mobilité au regard des connaissances scientifiques

Pour saisir ces représentations, des entretiens semi-directifs seront réalisés. Les enquêtés seront les élus comme les professionnels des administrations et institutions cibles. D'autres acteurs parties prenantes pourront être ciblés au cours de l'enquête : associations, lobbyistes, cabinets de consultants, coopératives d'énergies. Parallèlement, une analyse des discours et de la communication politique sera réalisée afin de saisir les représentations sociales des problèmes de la « mobilité » et de « l'énergie ».

Identifier les réseaux d'acteurs et l'organisation de la transition de la mobilité

L'analyse des représentations sera située dans une organisation sociale et spatiale. Une analyse de l'organisation des acteurs de l'énergie et de la mobilité au sein et autour de l'Eurométropole de Strasbourg sera réalisée. Les entretiens semi-directifs serviront à situer ces représentations dans un réseau d'acteur. Pour se faire, les différentes logiques d'actions des acteurs (personnes morales et/ou physiques) seront observées afin d'identifier celles qui cohabitent, se concurrencent ou se complètent. Aussi, il s'agira d'observer les trajectoires professionnelles de ces acteurs. Le but étant

d'analyser les coalitions d'acteurs et de voir quel serait le groupe à la plus forte influence. La méthode des graphes telle que celle proposée par Buessler et Weber pourra être utilisée pour l'analyse des réseaux d'acteurs (personnes morales)²⁶. D'une manière générale, les liens entre des acteurs peuvent être analysés autour de trois aspects proposés par Michel Forsé²⁷ : (1) la nature des liens (pouvoir, échanges, conseil) ; (2) la réciprocité du lien (un lien peut être dit *non-orienté*, lorsque le sens des relations entre deux acteurs n'est pas pris en compte) ; (3) la fréquence des relations (rencontre une fois par mois, une fois par semestre, une fois par année). Le travail de Buessler et Weber, qui est une cartographie des acteurs de l'énergie sur le territoire alsacien, sera continué en y associant les acteurs de la mobilité. La conception de ces graphes pourra être proposée à l'Eurométropole afin de participer aux instances ou réunions sur les projets énergie et mobilité et réaliser des observations participantes.

2.4 Programme / échéancier prévisionnel

Tâches / mois	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36
Tâche 1 Analyse de la gouvernance																		
1.1 Analyse documentaire des réformes et instruments d'action publique																		
1.2 Identification des projets et interlocuteurs + entrée sur le terrain																		
1.3 Réalisation d'observations participantes																		
1.4 Analyse																		
1.5 Publication/Écriture																		
Tâche 2 Analyse des représentations																		
2.1 Création outils d'enquête entretiens et prise de contacts																		
2.2 Réalisation des entretiens + observations																		
2.3 Analyse des entretiens et des observations																		
2.4 Publication/Écriture																		
Tâche 3 Analyse des réseaux d'acteurs et de l'organisation																		
3.1 Identification des acteurs et construction de la base de donnée																		
3.2 Cartographie et mise en image avec l'outil SIG																		
3.3 Analyse des données et écriture																		
Tâche 4 Écriture finale de la thèse																		

2.5 Moyens mis à disposition par le laboratoire d'accueil

Le contexte interdisciplinaire de la thèse positionne la thèse entre deux laboratoires :

(1) **Le laboratoire LIVE (géographie)** a aussi une expertise reconnue sur les deux thèmes de la thèse, en abordant leurs aspects techniques et géographiques (systèmes énergétiques) et environnementaux (pollution de l'air). Dr. Nadège Blond, directrice de la thèse, coordonne actuellement plusieurs projets exploratoires à la croisée des thèmes énergie, mobilité et pollution de l'air, dans leur dimension interdisciplinaire : (1) le **Projet OHM-Fessenheim ESTEES (2022-2023, 7,5kE)** « Evaluation de scénarios pour une transition énergétique, économique et sociale de la région de Fessenheim » ; (2) **Projet CNRS COMET-PLANET (2023, 14kE)**, « COMparaison des MEthodologies de PLANification EnergÉTique » (méthodes de concertation des métropoles danoises et françaises) ; (3) Le **Projet ALLIANCE (2022-sept. 2023, 21kE)** visant l'étude des choix des collectivités en matière de renouvellement de leur flotte automobile (besoin de compréhension plus large des déterminants de ces choix, essentielle ensuite pour mieux accompagner la

²⁶ BUESSLER S., WEBER C., 2016 « Énergie et acteurs : application de la méthode des graphes aux acteurs alsaciens », *Cybergeo: European Journal of Geography*, [en ligne]

²⁷ FORSE, M., 2008, « Définir et analyser les réseaux sociaux : Les enjeux de l'analyse structurale », *Informations sociales*, 147, p. 10-19.

concertation entre acteurs). Le LIVE accueillera la doctorante et s'engage à assurer les ressources humaines et matérielles nécessaires pour le bon déroulement du projet de thèse : mettre à disposition un ordinateur de bureau, les outils informatiques nécessaires, les moyens financiers nécessaires au terrain et à la valorisation des travaux (colloques, etc.) ainsi qu'un espace d'échanges scientifiques pour les doctorants (séminaires des doctorants auto-géré).

(2) **Le Laboratoire SAGE (sociologie)** a une expertise reconnue sur les deux thématiques abordées par la thèse : « mobilité » et « énergie », en abordant plus les aspects sociologiques, cognitifs et politique de ces objets d'études. Dr. Thierry Ramadier, le co-directeur de cette thèse, apportera son expertise sur les représentations socio-cognitives et les problématiques socio-spatiales en lien avec la mobilité. Le SAGE s'engage à accueillir la doctorante de manière régulière et à subvenir également à ses besoins, surtout en termes de déplacements (financement des déplacements pour participation à des conférences), et de petits matériels (livres, disques, etc.).

2.6 Collaborations envisagées

La thèse sera menée entre deux laboratoires de l'Université de Strasbourg, qui participent à plusieurs réseaux de recherche : La **Zone Atelier Environnementale urbaine** est un réseau pluridisciplinaire de recherche regroupant des chercheurs, enseignants-chercheurs, gestionnaires de l'Eurométropole, et ingénieurs de l'Agence d'urbanisme et de l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'Air ATMO Grand Est, qui développe, en autres, des recherches sur les thèmes de l'énergie et de la mobilité ; Les recherches sont co-construites avec les acteurs du territoire de l'Eurométropole. Le second réseau est la **Fédération de recherche en environnement et durabilité**. C'est un réseau pluridisciplinaire de recherche regroupant des chercheurs, enseignants-chercheurs de l'Université de Strasbourg, qui interagit et développe, en autres, des recherches sur les transitions écologiques et énergétiques. Ces réseaux sont impliqués dans des réseaux nationaux (ex : Réseaux des zones ateliers, PEPR d'accélération Solutions pour la ville durable et innovations territoriales), qui sont fortement mobilisés sur la compréhension des transitions écologiques des territoires.

2.6 Bibliographie sélective

Méthodologie, positionnement et approche

- BORJA S., COURTY G., RAMADIER T., (DIR.) 2013, « Approches critiques de la mobilité », *Regards Sociologiques*, n° 45-46
- BUESSLER S., WEBER C., 2016 « Énergie et acteurs : application de la méthode des graphes aux acteurs alsaciens », *Cybergeo: European Journal of Geography*, [en ligne].
- FORSE M., 2008 « Définir et analyser les réseaux sociaux. Les enjeux de l'analyse structurale », *Informations sociales*, 147, p.10-19
- GUSFIELD J., 2009, *La Culture des problèmes publics - L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, Economica, coll. *Études Sociologiques*, 364 p.
- HASSENTEUFEL P., 2021, « Chapitre 2. Analyser relationnellement la construction collective de l'action publique », *Sociologie politique de l'action publique*, p.53-104
- JODELET D., 2003, *Les représentations sociales*, Presses Universitaires de France, coll. *Sociologie d'aujourd'hui*, 454 p.
- LATOUB B., 2008, « Pour un dialogue entre science politique et *science studies* », *Revue française de science politique*, vol 58, p.657-678
- MOSCOVICI, S. (dir.), 2014, *Psychologie sociale*, Presses Universitaires de France, 304 p.
- MULLER P., 2013, « Chapitre III : Expliquer le changement : l'analyse cognitive des politiques publiques » dans *Les politiques publiques*, Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je ? », p. 51-88.
- MULLER P., 2014, « Référentiel » in BOUSSAGUET L., JACQUOT S., RAVINET P. (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po, coll « Références », p. 555-562.

Action publique et environnement

- MAZEAUD A., AULAGNIER A., SMITH A., COMPAGNON D., 2022, « La territorialisation de l'action climatique », *Pôle Sud*, n°57, p. 5-20.
- DUBOIS V., 2009 *L'action publique*. Cohen (A.), Lacroix (B.), Riutort (Ph.) dir. Nouveau manuel de science politique, La Découverte, p. 311-325.
- LASCOUMES P., LE GALÈS P., 2005, « Introduction : L'action publique saisie par ses instruments », dans *Gouverner par les instruments*, p.11-44

Transition énergétique et espace

- CHAILLEUX S., HOURCADE R., 2021, « Introduction. Politiques locales de l'énergie : un renouveau sous contraintes », *Nature Sciences et Sociétés*, 29, p. 3-12.
- DUBOIS J., KEBIR L., 2021, « Éditorial. Transition énergétique : le retour des lieux », *Espaces et Sociétés*, 182, p. 9-14.
- EVARD A., « Énergie » in PASQUIER, R., GUIGNIER, S., COLE, A., 2020. *Dictionnaire des politiques territoriales*, Presses de Sciences Po, p. 214-219.
- HAMMAN P., 2018, « Échelles, territoires et stratification sociale de la transition énergétique », *Espaces et sociétés*, 175, p. 189-197.

HAMMAN P., 2022, « Déplier la transition écologique et énergétique ? » *Revue juridique de l'environnement*, 47, p. 435-438.

LEJOUX P., 2017, « Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ? », *Territoire en Mouvement Revue de géographie et aménagement*, 33, [en ligne].

MIOT Y., 2021, « Verdir pour survivre. La transition énergétique comme levier face à la décroissance urbaine ? Le cas de Vitry-le-François », *Natures Sciences et Sociétés*, 29, p.13-22.

POUPEAU F.-M., 2014, « Central-local relations in French energy policy-making: Towards a new pattern of territorial governance », *Environmental Policy and Governance*, 24, p.155-168.

TOPCU S., 2013, *La France nucléaire. L'art de gouverner une technologie contestée*, Seuil, 349p.

ZELEM M.-C., BESLAY C., 2015, *Sociologie de l'énergie : gouvernance et pratiques sociales*, CNRS éditions, 478 p.

Mobilité et politiques publiques

DEPEAU S., RAMADIER T., (dir.) 2011, *Se déplacer pour se situer : Places en jeu, enjeux de classes*, Presses Universitaires de Rennes, Collection Géographie sociale, 193 p.

MAKSIM, H.-N., VINCENT, S., GALLEZ, C., et KAUFMANN, V., (dir.), 2010, *L'action publique face à la mobilité*, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales », 258 p.

OFFNER J.-M., 2019, « les autorités organisatrices de la mobilité : un hold-up sémantique », *Tous urbains*, 27-28, p. 18-19.

OFFNER J.-M., 1993, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *l'Espace géographique*, 22, p. 233-242.

DUBOIS J., 2012, « Droit à la mobilité et développement durable : la construction de choix sociaux » *Espaces et Sociétés*, 148-149, p. 233-236.

DUSCHINA, A., PAULHIAC, F., SCHERRER, F., 2015, « Le TOD comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal », *Flux*, 101-102, p. 69-81.

GALLEZ C., KAUFMANN., « Aux racines de la mobilité en sciences sociales. : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. » in FLONNEAU M., GUIGUENO V., 2009, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Presses Universitaires de Rennes, p. 41-55.

HAMMAN, P., (dir.), 2011, *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Presses Universitaires de Rennes, coll. « Espace et Territoires » 290 p.

HAMMAN P., 2013, « La mobilité dans la "ville durable" : la construction de l'évidence du Tramway par des dynamiques transactionnelles », *VertigO*, 13, p. 2-23.

HURE, M., 2022, « La gratuité des transports au cœur des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité », *Informations sociales*, p. 93-103.

HURE M., 2019, *Les mobilités partagées : régulation politique et capitalisme urbain*, éditions de la Sorbonne, coll. « Mobilités & Sociétés », 188 p.

LE BRETON E., 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, coll. « Hors Collection », 256 p.

LORD S., DESPRES C., RAMADIER T., 2011, "When mobility makes senses : a qualitative and longitudinal study of the daily mobility of the elderly, *Journal of Environmental Psychology*", 31(1), p.52-61.

PASSALACQUA A., FLONNEAU M., HURE M (dir.), 2021, *Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Presses Universitaires de Rennes, 228 p.

PAULHIAC-SCHERRER F., 2019, « Assessing Transit-Oriented Development Implementation in Canadian Cities: An Urban Project Approach », *Journal of Planning Education and Research*, 39, p. 469-481.