

PFI : acceptabilité sociale et fonctionnelle des changements techniques et organisationnels dans les systèmes de transport

Acronyme : ACTOR

Coordinateur : Farida Saad (EPUR-RiR)

1. Résumé

La PFI « ACTOR » se veut un lieu de rencontre privilégié entre les différentes équipes internes et externes à l'INRETS s'intéressant aux adaptations induites par les changements techniques et organisationnels dans le domaine des transports et à l'acceptabilité de ces changements. À plus long terme, elle doit permettre de mutualiser les connaissances déjà établies dans ce domaine, de les formaliser sous forme d'ouvrages puis de proposer des orientations de recherche nouvelles pour approfondir ces connaissances au cours du prochain programme quadriennal notamment.

Les changements auxquels nous nous intéressons concernent autant ceux qui sont susceptibles d'affecter les pratiques des **utilisateurs** des systèmes de transport (conducteurs, utilisateurs des TC, ...) que les changements susceptibles d'affecter les pratiques des **concepteurs et des gestionnaires** des réseaux des transports (infrastructure, exploitation, sécurité, poste de conduite ou de pilotage).

Trois notions fondamentales seront au cœur de la réflexion menée au sein de la PFI : **changements techniques et organisationnels, adaptations induites et acceptabilité**. Il conviendra dans les premières réflexions de la PFI de spécifier ces notions et la manière dont elles s'inscrivent dans les différents champs de recherche. Rappelons tout d'abord la nature diverse des changements susceptibles d'affecter les systèmes de transports tels que, l'introduction de nouvelles mesures d'exploitation, de nouveaux systèmes d'information des voyageurs des TC ou de nouveaux systèmes d'aide à la conduite automobile ou encore le développement de pratiques locales d'aménagement de l'espace public, etc. Rappelons également, la diversité des définitions utilisées dans la littérature sur l'acceptabilité et des dimensions prises en compte pour l'étudier (dans le domaine des sciences de l'information ou dans le domaine des aides à la conduite, par exemple). Ainsi, on peut distinguer l'acceptabilité pratique (relative à l'utilité, la fiabilité, la facilité de prise en main et d'apprentissage, ...) et l'acceptabilité sociale (relevant de normes, croyances, attitudes) d'un système (voir Nielsen, 1993). De la même façon, on peut distinguer l'acceptabilité a priori et l'acceptabilité a posteriori selon que les utilisateurs ont ou pas une expérience concrète du système (voir par exemple, Schade et Schlag, 2003).

La première année de cette PFI sera consacrée à l'organisation de deux séminaires internes de réflexion sur les notions et de présentation des travaux déjà réalisés sur ce thème au sein de l'INRETS. Un séminaire externe sera organisé en début d'année 2010 (vraisemblablement au sein du Forum organisé par le GRETIA). Un site informatique sera, si possible, créé à l'instar des sites mis en place par les autres PFI de l'INRETS.

La PFI et les séminaires seront, bien entendu, ouverts à toutes les personnes intéressées au sein de l'INRETS.

2. Objectifs

- Spécifier les notions clefs relatives à la thématique développée au sein de la PFI et la manière dont ces notions s'inscrivent (ou pourraient s'inscrire) dans différents champs de recherche;

- Approfondir l'analyse des déterminants de l'acceptabilité (sociale et fonctionnelle) des changements techniques et organisationnels dans les systèmes de transport du point de vue des utilisateurs mais aussi du point de vue des concepteurs et gestionnaires de ces systèmes ;
- Développer des méthodologies d'étude et d'évaluation des dimensions de l'acceptabilité ;
- Mutualiser les compétences de l'institut sur ce thème et jeter les bases pour le développement de recherches conjointes ;
- Élargir les collaborations nationales (GdR Psycho Ergo, piloté par le CNRS par exemple) et internationales sur ce thème (collaboration avec d'autres Laboratoires ou Instituts de recherche, tels que le VTI, l'Université de Leeds, etc.).

Une première réunion préparatoire s'est tenu le 17 mars 2009 à Marne-la-Vallée qui a permis de discuter et de finaliser cette note de présentation (avec Gérard Scemama, GRETIA, Dominique Fleury, MA et les membres d'EPUR-RiR). Une première recension des thèmes d'intérêt a également été faite et nous permettra de solliciter différents intervenants pour les séminaires.

3. Contexte

Les équipes EPUR/RiR ont acquis une bonne compétence dans l'analyse des déterminants de l'acceptabilité (sociale et fonctionnelle) des changements techniques, sur la base des travaux réalisés dans le cadre des projets AIDE (Projet Européen 2004-2008) et LAVIA (Projet national 2001-2008). Il s'agissait, dans ces projets, d'étudier les déterminants de l'acceptabilité des nouveaux systèmes d'assistance par les conducteurs. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre d'une collaboration scientifique étroite avec le Laboratoire de Psychologie Sociale de l'Université de Provence (cf. §6 Thèses).

Au plan international, notons qu'en 2008, notre équipe a été sollicitée par le VTI (Suède) afin d'établir une coopération scientifique sur ce thème, coopération que nous entendons poursuivre en 2009. De la même façon, cette thématique de recherche est inscrite dans la collaboration établie avec l'Université de la Sapienza (Italie) dans le cadre du « Social representations and Communication Research centre and Multimedia Lab: an international research environment ».

Au sein de la PFI, il s'agira d'élargir la problématique de l'acceptabilité en prenant en compte le point de vue des concepteurs et des gestionnaires des réseaux de transport quant aux changements techniques et organisationnels susceptibles d'affecter leurs pratiques au cours des prochaines années.

D'autres équipes de l'INRETS ont mené des travaux sur ce thème. La PFI sera ainsi l'occasion de mutualiser les compétences de l'institut et de jeter les bases pour le développement de recherches conjointes, par exemple dans le cadre du prochain programme quadriennal de l'INRETS.

4. Participants

La PFI sur l'acceptabilité a été présentée lors de la réunion de programmation du domaine 1.3 (13 octobre 2008, Bron) et lors du séminaire Sécurité Routière (24 octobre 2008, Lyon).

Des premiers contacts ont été établis au sein de l'INRETS et au niveau universitaire et un accord de principe a été recueilli auprès des Unités de Recherche et Laboratoires Universitaires suivants :

Au niveau de l'INRETS :

GRETIA : Gérard Scemama

MA : Dominique Fleury

LVMT : Pierre-Emmanuel Barjonet

DS+LICIT : Jean-Baptiste Lesort

DS : Erik Bessman, Dominique Mignot

Au niveau universitaire

Laboratoire de Psychologie Sociale de l'Université de Provence : Prof. Jean-Claude Abric.

C'est au sein de ces équipes que nous solliciterons les membres du comité de pilotage.

5. Planning prévisionnel et Produits

17 mars 2009 : Réunion à Marne-la-Vallée (Nobel) : discussion du texte proposé et choix des dates pour la tenue des trois séminaires décrits dans le résumé.

Juin 2009: Premier séminaire interne sur les notions-clefs du domaine de recherche.

Octobre 2009: Second séminaire interne sur les travaux déjà réalisés dans le domaine des transports.

Janvier ou février 2010 : Séminaire externe (vraisemblablement au sein du Forum organisé par le GRETIA)

À l'issue de ces séminaires une publication des actes sera faite au cours du premier semestre 2010.

6. Thèses

Pianelli, C. (2007). Norms and social representations in driving (structural approach), **European PhD on Social Representations and Communication** (Co-ordinated by University of Rome, « La Sapienza », Italy). 14 juillet 2007 (Research Centre and Multimedia Lab, Università degli studi di Roma 'La Sapienza', Rome ITALY).

Pianelli, C. (2008). Représentations sociales de la vitesse chez les conducteurs et pratique du Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée (LAVIA) : Genèse d'une représentation sociale, dynamiques représentationnelles et relations entre représentations. **Doctorat de Psychologie Sociale, Université de Provence** (27 novembre 2008).

Florent Lheureux. Innovation technologique et sécurité. Modélisation et optimisation de l'acceptation des systèmes d'aide à la conduite. **Doctorat de Psychologie Sociale, Université de Provence** (soutenance prévue au premier trimestre 2009).