

## AVIS DE SOUTENANCE

M. DAMIEN TAMISIER présente ses travaux en soutenance le :

**20 décembre 2017 à 14h00**

à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

La soutenance est publique.

Titre des travaux : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière  
: la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisées

Ecole doctorale : Cognition, langage, éducation (356)

Unité de recherche : Laboratoire de Psychologie Sociale

Directeur : M. FABIEN GIRANDOLA, PROFESSEUR DES UNIVERSITES

### Membres du jury

Nom	Qualité	Etablissement	Rôle
Mme SANDRINE GAYMARD	PROFESSEUR DES UNIVERSITES	UNIVERSITE ANGERS	Rapporteur du jury
M. ALAIN SOMAT	PROFESSEUR DES UNIVERSITES	UNIVERSITE RENNES 2	Rapporteur du jury
Mme VALÉRIE FOINTIAT	PROFESSEUR DES UNIVERSITES	UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE	Membre du jury
Mme CHLOE EYSSARTIER	CHARGE DE RECHERCHE	CEREMA OUEST Direction territoriale	Invité
M. FABIEN GIRANDOLA	PROFESSEUR DES UNIVERSITES	UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE	Directeur
Mme ISABELLE RAGOT-COURT	CHARGE DE RECHERCHE	IFSTTAR	Invité

Rapport de pré-soutenance de la thèse de Damien Tamisier intitulée :



La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière.

La réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés

Directeur de thèse : Fabien GIRANDOLA, Professeur des Universités,  
Université d'Aix-Marseille

Il s'agit d'une thèse réalisée en collaboration entre l'Université d'Aix-Marseille, l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) et le Centre d'Etude et d'Expertise sur les Réseaux, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (Cerema); Chloé EYSSARTIER (Cerema) et Isabelle RAGOT-COURT (IFSTTAR) ont conjointement co-encadré le travail de recherche.

Le manuscrit de thèse de Monsieur Damien TAMISIER comprend 404 pages suivies de 40 pages de références bibliographiques et un volume d'annexes conséquent puisqu'il regroupe 33 annexes sur 280 pages.

- Le manuscrit débute sur la partie théorique (**Partie 1 – Eléments théoriques, p 15 à 132**) qui est constituée de six chapitres de longueurs variables (de 5 à 40 pages); il n'y a pas d'introduction générale.

**Le chapitre 1.** (p.15 à 29) présente la catégorie « deux-roues motorisé » (2RM) en général, son implication dans les accidents, les facteurs de risque pour cette catégorie d'usagers dont la vitesse, et il se termine sur les campagnes de prévention en précisant qu'elles sont principalement basées sur la diffusion d'un message persuasif.

**Le chapitre 2.** (p.30 à 35) concerne la définition du concept d'attitude ainsi que les trois approches : unidimensionnelle, bidimensionnelle et tridimensionnelle.

**Le chapitre 3.** (p.36 à 59) traite de la force de l'attitude ; la présentation est riche et bien référencée notamment au travers d'un tableau recensant les différentes dimensions de la force de l'attitude. Ce tableau est particulièrement informatif pour avoir une vue d'ensemble sur les définitions, méthodes, exemples d'études et auteurs de référence (partie I). Les caractéristiques d'une attitude forte sont ensuite présentées (partie II) avant de détailler la dimension d'ambivalence (partie III) qui apparaît pertinente au regard des précédents travaux sur l'attitude des motards à l'égard de la vitesse. Une dernière partie (IV) porte sur les relations inter-dimensionnelles avec un tableau informatif proposant quelques travaux basés sur l'étude des relations entre deux dimensions.

**Le chapitre 4.** (p.60 à 100) porte sur la communication persuasive. Il s'agit du chapitre le plus long. Après une introduction générale (partie I), sont présentés différents modèles théoriques partant des travaux de l'école de Yale (Hovland & Janis, 1959 ; McGuire, 1960)

jusqu'aux modèles plus récents comme le modèle Unimodal (Kruglanski & Thompson, 1999) (partie II). Pour compléter la présentation de la communication, une partie s'attache à décrire comment sont traitées les informations. Cinq points sont présentés : 1. Les méthodes de mesure et de manipulation du traitement de l'information ; 2. Les mesures auto-rapportées d'élaboration ; 3. La méthode de listage des pensées ; 4. Les mesures psychophysiques ; 5. La manipulation de variables-clefs (partie III). Par ailleurs l'efficacité de la persuasion dépendant de plusieurs facteurs, les critères relevant de la source, du message, de la cible et de l'environnement sont développés (partie IV) avant d'aborder les limites de la persuasion et de proposer une synthèse sur les travaux dans le champ de la sécurité routière (partie V). Ce chapitre est également bien présenté et bien référencé.

**Le chapitre 5.** (p.101 à 117) présente la théorie de l'engagement avec un rappel historique (Lewin, 1951 ; Kiesler, 1971) (partie I), puis les facteurs qui vont empêcher ou favoriser l'engagement (partie II). Une courte partie (III) qui définit les actes problématiques et les actes non problématiques introduit (partie IV) quelques techniques de soumission librement consentie, basées sur un processus (« le pied dans la porte », « la porte au nez ») ou une formulation (« Vous êtes libre de... », « Même un sou est important... »).

**Le chapitre 6.** (p. 118 à 132) concerne la communication engageante et la présentation de la problématique et de l'hypothèse générale (La force de l'attitude à l'égard de la vitesse chez les conducteurs 2RM est forte et positive). Sont présentés succinctement la communication engageante (partie I), les champs d'applications (partie II) puis le concept d'implémentation des intentions (Gollwitzer, 1999) qui apparaît complémentaire à la communication engageante. L'intérêt de ce concept porte aussi sur le fait qu'il a été utilisé dans le champ de la sécurité routière et plus particulièrement pour étudier le respect des limitations de vitesse (Brewster et al., 2015) (partie III). La présentation de la problématique et des dimensions étudiées entérine le resserrement autour des 5 dimensions : extrémité, ambivalence, importance, certitude et accessibilité. Un rappel concernant leur définition et opérationnalisation est particulièrement apprécié.

- **La partie 2 – Contribution empirique (p. 134 à 392)** s'appuie sur six expérimentations réalisées sur le terrain dans le département de Loire Atlantique et en région PACA. L'étude pilote 1 et l'étude pilote 2 avaient pour objectif d'évaluer la force de l'attitude à l'égard de la vitesse des conducteurs 2RM au travers des 5 dimensions. Les études expérimentales avaient pour objectif de comparer l'efficacité de la communication engageante et de la communication persuasive pour amener les conducteurs 2RM à réduire leur vitesse. L'objectif final étant d'élaborer un protocole qui pourrait servir aux acteurs de la prévention routière. **Ces six études** sont introduites par la description du programme expérimental avec un tableau synthétique qui permet d'avoir une vue d'ensemble sur les conditions, les variables étudiées et l'objectif principal. Des précisions sur les analyses statistiques terminent cette introduction (p.134 à 143).

**L'étude pilote 1** (p.144 à 180) a pour objectif de décrire la catégorie (2RM) avec les différentes classes de conducteurs en fonction de variables sociodémographiques et de

leurs pratiques, et de vérifier la force de leur attitude à l'égard de la vitesse. La population est constituée de 266 conducteurs. Les résultats confirment que les conducteurs 2RM ont majoritairement une attitude forte à l'égard de la vitesse et ces résultats permettent de dégager des profils de conducteurs.

**L'étude pilote 2** (p.181 à 189) a pour objectif d'évaluer la force de l'attitude en comparant des élèves de moto-écoles (N=62) à une population théorique dont l'attitude serait neutre; en effet une des conclusions de la première étude était que les conducteurs moins expérimentés avaient une attitude plus univalente et positive. Cette étude montre que les élèves ont une attitude positive à l'égard de la vitesse.

**L'étude expérimentale 1** (p.190 à 236) est basée sur 4 conditions expérimentales : contrôle, communication persuasive, communication engageante pour autrui et communication engageante pour soi. Les participants ont été approchés sur le terrain pour donner leur mail afin de remplir ensuite un questionnaire en ligne (N=119 soit à peu près 30 par condition). Dans les conditions de la communication engageante, ils étaient invités à rédiger un argumentaire qui pourrait amener autrui à réduire sa vitesse ou qui pourrait les convaincre eux-mêmes. Les résultats montrent que le fait de produire des arguments pour soi apparaît comme un acte préparatoire efficace pour amener les conducteurs 2RM à émettre l'intention de réduire leur vitesse.

**L'étude expérimentale 2** (p.237 à 285) a pour objectif de vérifier si l'ordre (acte préparatoire puis message persuasif vs message persuasif puis acte préparatoire) est important. L'échantillon est constitué de 136 conducteurs. Même si les résultats ne sont pas déterminants, il apparaît que le groupe de la communication engageante traditionnelle (acte préparatoire puis message persuasif) a une intention positive et une amplitude comportementale plus élevée.

Partant de l'idée que les messages institutionnels seraient culpabilisants, **L'étude expérimentale 3** (p.286 à 328) a pour objectif d'optimiser le paradigme de la communication engageante avec une nouvelle argumentation persuasive et de nouvelles techniques engageantes (acceptation d'un porte-clefs, induction sémantique et implémentation des intentions). L'échantillon est composé de 119 participants. Seule l'implémentation des intentions obtient des résultats en matière d'engagement.

**L'étude expérimentale 4** (MOSCOVICE) (p. 329 à 404) a pour objectif de tester un nouveau protocole évaluant non seulement l'intention comportementale ou les comportements auto-déclarés mais aussi les comportements effectifs de réduction de vitesse grâce à l'utilisation de boîtiers enregistreurs équipant les véhicules. Les données des trajets domicile-travail vont être enregistrées sur huit semaines (N=40). Quatre conditions sont comparées : communication engageante avec implémentation des intentions, communication engageante simple, communication persuasive et condition contrôle. L'hypothèse principale qui portait sur le fait que les conducteurs en situation de communication engageante exprimeraient une intention supérieure, déclareraient avoir réduit leur vitesse et le démontreraient (comparativement aux conducteurs du groupe

contrôle) est partiellement validée ; l'implémentation des intentions serait moins adaptée pour maintenir des effets dans le temps.

4

L'ensemble de ces études est globalement bien mené et présenté de façon rigoureuse.

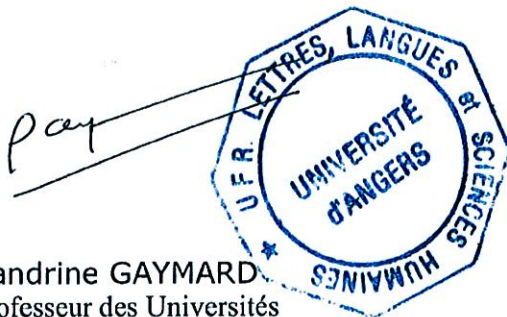
**La discussion générale** (p.394 à 404) reprend les différentes expériences avec leurs limitations.

Le rapporteur mentionne quelques points :

- La pagination débute à partir de la couverture ce qui n'est pas habituel.
- L'introduction générale aurait permis de préciser qu'on s'intéressait aux motards (même si on s'en doute avec le problème de la vitesse), d'autant plus que le chapitre 1 présente la catégorie générale 2RM avec les moins de 125.
- A la fin du chapitre 6, la numérotation de la synthèse ne devrait pas être à la suite des 5 dimensions étudiées.
- Les encadrés qui résument les principaux résultats en fin de partie sont appréciables mais pour homogénéiser la lecture, ils devraient être systématiques.
- Dans les références bibliographiques, certaines références sont incomplètes.

Ce travail doctoral de qualité laisse présager d'un débat très intéressant. Le rapporteur est tout à fait favorable à la venue en soutenance de Monsieur Damien TAMISIER

Fait à Angers le 23/11/2017



U.F.R. LETTRES, LANGUES & SCIENCES HUMAINES  
UNIVERSITÉ  
d'ANGERS

Sandrine GAYMARD  
Professeur des Universités  
Université d'Angers



**Alain SOMAT**

Professeur de Psychologie Sociale  
Université RENNES 2  
Place du Recteur Henri LE MOAL  
CS 24307  
35043 RENNES CEDEX  
FRANCE

**Rapport concernant la venue en soutenance de la thèse de  
Monsieur Damien TAMISIER**

**« La communication engageante au service d'une problématique de sécurité  
routière : La réduction de la vitesse des conducteurs de deux roues  
motorisés »**

**Université d'AIX-MARSEILLE  
Ecole doctorale « Cognition, Langage, Education »  
Laboratoire de Psychologie Sociale EA 849**

**Directeur de Thèse : Professeur Fabien GIRANDOLA**

L'ouvrage de thèse présenté par Monsieur Damien Tamisier est composé de deux volumes. Un premier volume relatif à l'exposé de la thèse et un second volume d'annexe très riche de 280 pages pour présenter les questionnaires et le détail des résultats. Le premier volume est composé de 445 pages dont 404 pages relatives à l'exposé du travail de recherche puis 41 pages d'une bibliographie comprenant environ 500 références. La thèse, proprement dite, comprend un exposé relatif à des considérations théoriques en 6 chapitres (accidentologie, attitude, force de l'attitude, la communication persuasive, la théorie de l'engagement et enfin la communication engageante) débouchant sur une partie problématique. Ce travail de synthèse de la littérature est probablement un peu trop long car l'exposé tourne parfois à une présentation de type manuel de psychologie sociale. D'un autre côté il faut convenir que l'on

peut apprécier le caractère didactique de l'exposé. Partant de là, l'auteur pose les bases d'un travail empirique dont le projet a consisté à examiner d'abord dans deux études pilotes la force de l'attitude à l'égard de la vitesse non seulement chez des motocyclistes confirmés mais également chez des apprentis motocyclistes. Ces résultats sont étonnants car ils permettent de constater qu'il existe chez les motards trois catégories distinctes d'individu et que ces catégories existent également chez de jeunes apprentis motards. L'auteur s'engagera ensuite dans la comparaison de différentes stratégies de communications (persuasion puis différentes construction d'une communication engageante) pour tenter d'obtenir des modifications de l'intention comportementale des conducteurs à modérer leur propre vitesse. Cette contribution empirique est présentée dans la seconde partie du document.

Les deux premières études dites pilotes visent à apporter de nouvelles connaissances sur la population des motards et à examiner la force de leur attitude à l'égard de la vitesse. Trois catégories de motards sont identifiées et l'auteur en conclue que le processus d'évaluation de l'attitude à la vitesse est un prérequis utile à toute tentative de persuasion ou de communications engageantes en vue d'obtenir une modifications des attitudes et des comportements. Suivent ensuite 4 études expérimentales qui s'emboitent dans un ordre logique et qui sont, selon moi, tout à fait bien construites. La dernière de ces recherches portent sur le changement comportemental effectif des conducteurs de 2RM (deux roues Motorisés) relativement à la vitesse.

Toutes ces études ont été réalisées sur le terrain dans une visée applicative et concernait une population exclusive de motocyclistes. Concernant l'articulation entre ces études pilotes et les études expérimentales, la soutenance nous offrira l'occasion de revenir sur les raisons qui ont poussé l'auteur à abandonner après les études pilotes l'idée de choisir sa population en fonction des différentes catégories identifiées dans l'étude pilotes 1. La thèse se termine par une discussion générale revenant précisément sur chacune des recherches sans véritablement se donner les moyens de mettre en perspectives théoriques les résultats observés. En effet, pourquoi la consigne orientée vers autrui est moins efficace que la consigne orientée vers soi ? Pourquoi l'engagement avant est plus efficace que l'engagement après ? Pourquoi l'implémentation d'intention est plus efficace ? Cette partie conclusive s'achève sans que l'auteur ne se donner les moyens de se lancer dans des ouvertures pour la suite du travail tant du point de vue théorique que des applications envisageables. La soutenance sera probablement l'occasion d'entendre l'auteur sur ce point. Sur le plan de la forme, la thèse est bien écrite, l'exposé est tout à fait lisible dans un style agréable et accessible.

L'objectif général de la thèse était de mettre à plat l'attitude des motocyclistes à l'égard de la vitesse puis d'éprouver différentes stratégies de communication pour tenter d'obtenir des modifications d'intentions

comportementales et de comportements relativement à la vitesse. Le regret que l'on peut avoir à la lecture de ce travail de recherche bien construit et bien mené est que l'auteur ne se soit jamais donné la possibilité d'évaluer la force de l'attitude a priori pour éprouver l'impact des différentes stratégies de communication sur différentes populations. Il s'agit là d'un regret d'autant plus marqué qu'il s'agissait pourtant d'un engagement énoncé dans la partie problématique. Globalement mon avis est très positif par rapport au travail mené dans ce travail de thèse. Les recherches sont conduites avec minutie et les analyses statistiques sont précises et pertinentes. L'exposé est clair et très pédagogique.

Partant de là, les questions qui seront posées durant la soutenance pourront porter sur :

1. **Des précisions méthodologiques** (comme par exemple, les raisons qui ont poussées l'auteur à modifier l'acte persuasif dans la recherche 3 ? Les raisons d'un choix de placer le participant dans la voiture (étude 3) alors même que l'on s'intéresse aux motards et que la personne est enquêtée parce qu'elle est motard ? Comment peut-on être certains que les motards ne se rappellent pas la campagne de 2007 de laquelle provient l'image utilisée dans les études 1, 2 et 4 (personnellement je m'en souvenais alors même que je ne suis qu'un motard occasionnel) ?
2. **Des précisions opérationnelles** (comme par exemple, dans l'étude 4, ne peut on imaginer que les différents comportements demandés par les coordinateurs de la recherche relatifs à l'équipement de la moto participent des conditions d'engagement et cela dans toutes les conditions expérimentales? Le choix de l'acte persuasif dans le cadre de l'étude 3 dans lequel la suggestion de diminuer sa vitesse est implicite ? le choix de l'acte persuasif dans le cadre de l'étude 1, 2 et 4 dans lequel la suggestion de diminuer sa vitesse est aussi implicite ? Dans l'étude 3 pourquoi ne pas faire de mesure sur ce que comprend le participant de la situation dans laquelle il est placé ? Dans l'étude 4 pourquoi ne pas recourir à des analyses de trajectoire (au sens statistique du terme c'est-à-dire des analyses de parcours qui permettent de tracer les changements au fil du temps) des participants de manière à pouvoir analyser l'impact du temps qui passe sur le changement d'attitude ?
3. **Des précisions théoriques** (Comme par exemple comment expliquer la suprématie de la condition d'engagement avant par rapport à l'engagement après l'acte de persuasion ? Comment expliquer les variations de résultats entre l'étude 1 et l'étude 2 quant à la manière dont on fait venir l'engagement dans la procédure ? Nous reviendrons sur cette différence notable entre la communication engageante pour soi et la communication engageante pour autrui ? Pourquoi ne se préoccuper que



de la vitesse et pas de l'accélération surtout dans les études pilotes ?  
D'ailleurs dans l'étude 4 vous revenez sur une mesure de l'accélération.

4. **Des précisions sur la perspective appliquée du travail réalisé** (comme par exemple, le maintien dans le temps de l'impact de la communication persuasive comparativement à l'impact de la communication engageante ? nous reviendrons sur le caractère manipulateur ou pas de l'acte engageant ? pourquoi la persuasion est presque aussi efficace que l'engagement dans la recherche 4 ? Au final que dois-je retenir pour l'action ? )

**En bref, cette thèse pose plusieurs questions qui seront d'une manière ou d'une autre abordées durant la soutenance. Les résultats présentés sont stimulants et constituent un apport empirique indéniable pour répondre à des questions pratiques et théoriques importantes. Le travail réalisé au cours du déroulement de la thèse est très conséquent, pertinent et répond aux objectifs de l'auteur. Les recherches ont nécessité un travail d'élaboration et de réflexion indéniable. Ces recherches sont bien menées, bien analysées et bien maîtrisées par l'auteur. Le propos est clair et présenté sans détour inutile et satisfait les standards d'une thèse de doctorat. La thèse présente plusieurs résultats autorisant un débat scientifique que la soutenance permettra d'ouvrir. Le rapporteur se prononce, sans restriction aucune, en faveur de la venue en soutenance de la thèse de Monsieur Damien Tamisier.**

Fait à Rennes, le 5 décembre 2017

Alain SOMAT,



A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

No étudiant : 14030645

TAMISIER DAMIEN  
2 rue saint lupien  
44400 REZE

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Monsieur,

Par décision en date du 07 décembre 2017, vous avez été autorisé à présenter en soutenance vos travaux en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

le Vice-Président Recherche

   
Pierre CHIAPPETTA

A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

Madame FOINTIAT VALÉRIE

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Madame,

Par décision en date du 19 octobre 2017, le Président de l'Université d Aix-Marseille vous a désignée pour participer au jury devant examiner les travaux de M. DAMIEN TAMISIER en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

Le titre des travaux est : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière : la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisées.

Les travaux sont dirigés par M. FABIEN GIRANDOLA .

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

le Vice-Président Recherche



 Pierre CHIAPPETTA

A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

Madame GAYMARD SANDRINE

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Madame,

Par décision en date du 19 octobre 2017, le Président de l'Université d Aix-Marseille vous a désignée pour participer au jury devant examiner les travaux de M. DAMIEN TAMISIER en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

Le titre des travaux est : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière : la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés.

Les travaux sont dirigés par M. FABIEN GIRANDOLA .

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.



le Vice-Président Recherche

  
Pierre CHIAPPETTA

A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

Monsieur GIRANDOLA FABIEN  
LPS  
29 Av Robert Schuman  
13621 AIX EN PROVENCE CEDEX 1

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Monsieur,

Par décision en date du 19 octobre 2017, le Président de l'Université d Aix-Marseille vous a désigné pour participer au jury devant examiner les travaux de M. DAMIEN TAMISIER en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

Le titre des travaux est : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière : la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés.

Les travaux sont dirigés par M. FABIEN GIRANDOLA .

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

le Vice-Président Recherche



  
Pierre CHIAPPETTA

A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Monsieur SOMAT ALAIN  
Université de haute Bretagne  
Bât 5 - SITE RENNES VILLEJEAN  
PLACE DU RECT LE MOAL CS 24307  
35043 RENNES CEDEX

Monsieur,

Par décision en date du 19 octobre 2017, le Président de l'Université d Aix-Marseille vous a désigné pour participer au jury devant examiner les travaux de M. DAMIEN TAMISIER en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

Le titre des travaux est : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière : la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés.

Les travaux sont dirigés par M. FABIEN GIRANDOLA .

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :


UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

le Vice-Président Recherche



  
Pierre GIAPPETTA

A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

Madame EYSSARTIER CHLOE

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Madame,

Par décision en date du 19 octobre 2017, le Président de l'Université d Aix-Marseille vous a désignée pour participer au jury devant examiner les travaux de M. DAMIEN TAMISIER en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

Le titre des travaux est : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière : la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés.

Les travaux sont dirigés par M. FABIEN GIRANDOLA .

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

le Vice-Président Recherche  
  
Pierre CHIAPPETTA  


A Marseille, le 07 décembre 2017

**Composante ALLSH, Service de la scolarité**

Bureau des études doctorales et HDR  
29 avenue R. Schuman  
13621 Aix-en-Provence cedex 1  
Jeannine Pottiez Ronceray/Isabelle Fine  
Tél. : +33(0) 13 55 30 91/36 90

Madame RAGOT-COURT ISABELLE

Objet : convocation soutenance de thèse  
Dossier suivi par : Jeannine Pottiez Ronceray  
Jeannine.ronceray@univ-amu.fr

Madame,

Par décision en date du 19 octobre 2017, le Président de l'Université d Aix-Marseille vous a désignée pour participer au jury devant examiner les travaux de M. DAMIEN TAMISIER en vue de l'obtention du diplôme :

**Doctorat de Psychologie**

Le titre des travaux est : La communication engageante au service d'une problématique de sécurité routière : la réduction de la vitesse des conducteurs de deux-roues motorisés.

Les travaux sont dirigés par M. FABIEN GIRANDOLA .

La soutenance aura lieu le 20 décembre 2017 à 14h00 à l'adresse suivante :

UFR ALLSH - 29 avenue Robert Schuman, 13621 Aix-en-Provence - Salle C601 - bâtiment Egger

La soutenance sera publique.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

le Vice-Président Recherche  
  
Pierre CHIAPPETTA

