



# Comment changer les comportements de mobilité ?

Observatoire des mobilités et des rythmes de vie

Peut-on changer de comportement lorsque l'on se déplace ? Prendre un vélo plutôt que venir en voiture ? Tester une manière de se déplacer ponctuellement puis l'appliquer au quotidien ? Pourquoi s'intéresser aux comportements individuels ?

Ces réflexions répondent à une prise de conscience de la nécessité de compléter les actions publiques habituelles d'investissement (de nouveaux tramways, de nouvelles lignes de bus...) par des actions qui tentent d'orienter la demande en déplacements. En effet, dans les villes européennes comme Karlsruhe, Copenhague, Bern ou Zurich qui se situent au palmarès des cités écomobiles, les acteurs publics ont depuis longtemps engagé des actions en faveur d'un changement de comportement de leurs habitants. Ces exemples s'appuient notamment sur des mesures incitatives, de communication et d'information multimodale. Il est certainement possible d'aller encore plus loin, en incitant les

habitants à expérimenter de nouvelles formes de mobilité.

Afin de répondre à ces questions, **l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie a organisé début 2015 un atelier-débat**. Cet observatoire est un lieu d'échanges entre les acteurs locaux autour des pratiques et enjeux de mobilités. Bordeaux Métropole, le conseil départemental de la Gironde, le conseil régional d'Aquitaine, les services de l'État, l'Ademe, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et Movable sont présents aux côtés de l'a-urba. Le premier atelier-débat de l'observatoire des mobilités a réuni près de 50 personnes autour du thème des changements de comportement dans la mobilité. Élus, techniciens, experts et étudiants qui ont participé à cet atelier ont imaginé de nouvelles actions qui pourraient être mises en place localement.



## Des pratiques de mobilité différentes selon les usagers



Les habitants de l'agglomération réalisent en moyenne 59 % de leurs déplacements en voiture, contre 11 % en transports collectifs, 4 % en vélo, 24 % à pied et 2 % par les autres modes (deux roues motorisé, skate...). Ces habitudes de déplacements varient selon les caractéristiques personnelles de l'utilisateur : le lieu de résidence, l'âge ou la catégorie socio-professionnelle par exemple.

Au-delà de ces valeurs moyennes, les logiques d'actions en matière de mobilité se distinguent selon huit groupes. Le bureau de recherche 6-t, sur la base des opinions exprimées via l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2009 dans l'agglomération bordelaise, explique chaque logique d'action selon :

- **les habitudes modales** : quel mode de transport l'individu utilise-t-il le plus souvent ?
- **les valeurs** : l'individu fait-il appel à des valeurs plutôt collectives ou individuelles pour décrire les modes de transport ?
- **les attitudes** : la perception des différents modes de transport par l'individu est-elle positive ou négative ?

Les politiques publiques ont tout intérêt à prendre en compte ces différentes logiques pour que les actions mises en place puissent s'adresser à un maximum de personnes avec efficacité.



## Les huit logiques d'actions des usagers



### Les automobilistes exclusifs convaincus (7 %)

n'utilisent jamais les transports collectifs dans la vie quotidienne et en ont une image négative. Ils préfèrent d'abord utiliser la voiture, même s'il leur arrive aussi d'utiliser le vélo. Ce sont souvent des personnes installées en dehors de Bordeaux Métropole.



### Les automobilistes exclusifs ouverts (12 %)

n'utilisent jamais les transports collectifs dans leur vie quotidienne, mais en ont une image positive et restent ouverts à leur utilisation. Leur mobilité se structure d'abord autour des possibilités offertes par la voiture et le vélo. Ce sont souvent des personnes installées en dehors de Bordeaux Métropole.



### Les alternatifs exclusifs (21 %)

n'utilisent jamais la voiture dans leur vie quotidienne. Leur mobilité s'organise selon les possibilités offertes par les transports collectifs, le vélo et la marche. Il s'agit principalement de personnes jeunes qui résident à l'intérieur de la rocade.



### Les écologistes civiques (12 %)

composés principalement de jeunes, privilégient l'usage des moyens de transport peu polluants pour être en accord avec leurs convictions. Lorsqu'ils utilisent la voiture, ce n'est pas par choix, mais par obligation.



### Les comparateurs de temps (20 %)

utilisent le mode de transport qui correspond le mieux à leurs attentes pour chacun de leurs déplacements. Le choix se fait donc au cas par cas. Leur mobilité s'organise autour du mode de transport qui sera le plus efficace selon le contexte de leur déplacement.



### Les automobilistes contraints aux transports collectifs (14 %)

préféreraient toujours utiliser la voiture plutôt que les transports collectifs. Pourtant, notamment à cause des problèmes de stationnement ou de congestion, ils sont parfois contraints de se déplacer en TC.



### Les prédisposés alternatifs (8 %)

lorsqu'ils ont le choix, préfèrent utiliser les transports collectifs, le vélo ou la marche plutôt que la voiture. Ils habitent et se déplacent essentiellement dans le cœur d'agglomération.



### Les ancrés dans la proximité (6 %)

n'aiment pas se déplacer par des moyens de transports motorisés et préféreraient utiliser le vélo et la marche mais ils n'en ont pas toujours la possibilité.



**Brigitte Terraza, vice-présidente en charge de la mobilité alternative, des modes doux, du covoiturage et des Plans de déplacements entreprises à Bordeaux Métropole :**

*« Il faut développer une information de proximité à Bordeaux Métropole, adaptée à chaque usager. »*

### Quel usager sommeille en vous ?

Un quizz vous permet, en quelques questions, de déterminer quelle est la logique d'action qui vous correspond.

Rendez-vous sur [www.aurba.org](http://www.aurba.org)

## Quels sont les facteurs de choix chez un usager ?

Les habitudes en matière de déplacements et de choix modal ne sont pas seulement guidées par la qualité des offres en transport proposées aux usagers (confort, coût, rapidité...). Plusieurs facteurs psychologiques et sociaux rentrent également en ligne de compte :

- **la compétence** à se déplacer selon les modes de transport (le facteur cognitif).

*Ex. : Je n'ai pas utilisé le vélo depuis mon enfance ; je ne me sens pas capable de l'utiliser pour me rendre à la médiathèque.*



- **la perception** et l'image des modes de transport (le facteur affectif) ;

*Ex. : « Je n'utilise jamais le bus, mais je pense que son utilisation est pénible. Il faut l'attendre longtemps et on y est serré ».*

- **l'utilisation du temps** (le facteur comportemental).

*Ex. : Je lis le journal dans le tramway le matin et c'est un plaisir ; je n'ai pas la sensation de perdre mon temps.*

- **le cycle de vie** et le contexte social (le facteur social).

*Ex. : J'ai souvent vu mes parents utiliser la voiture ; je suis donc plus enclin à l'utiliser dans ma mobilité quotidienne.*

Ces quatre facteurs participent à construire des habitudes de déplacements, et peuvent être des leviers ou des freins aux potentiels de changement de comportement.

**Gérard Chausset, président de la commission Transports et déplacements de Bordeaux Métropole :**

*« Les personnes aiment leurs habitudes ; elles structurent leur vie. Si on change de comportement, au fil du temps, il sera peut-être possible de changer d'habitude. »*

## Six étapes obligées vers un changement durable des comportements de mobilité

### 1 Intention

> **Intérêt pour la démarche nouvelle**  
*J'ai l'intention de...*

### 2 Motivation

> **Les arguments et la motivation pour le changement**  
*J'ai envie de faire...*

### 3 Préparation

> **Recueil d'information et planification du passage à l'acte**  
*Est-ce que si je prends ce chemin je peux... ?*

### 4 Expérimentation

> **Le passage à l'acte : la réalisation de l'action cible**  
*J'ai essayé de...*

### 5 Apprentissage

> **L'acquisition du savoir, l'adaptation et l'ajustement des pratiques**  
*Maintenant je sais comment faire...*

### 6 Répétition

> **Pérennisation du changement**  
*Je fais ça tout le temps*

**Changement durable !**

## Passer à l'acte, d'accord ! Mais à quelles conditions ?



Le passage à l'acte est une étape cruciale dans le changement durable de comportement et plusieurs conditions peuvent le faciliter. L'acte doit être :

- **libre** : le passage à l'acte est une initiative individuelle et pas une contrainte ;
- **visible** : le passage à l'acte et son résultat sont valorisés aux yeux des autres ;
- **coûteux** : la réalisation de l'acte me demande beaucoup d'efforts (physique, financier, organisationnel...) ;
- **irrévocable** : il est difficile de revenir en arrière ;
- **répété** : c'est par la répétition que l'habitude s'installe.

Il est donc essentiel que la personne se sente libre de réaliser le comportement nouveau, et qu'elle attribue sa réalisation et sa réussite uniquement à elle-même, indépendamment de toute contrainte extérieure.

**Christine Bost, vice-présidente du conseil départemental de la Gironde en charge de la Mobilité durable, transports et intermodalité (au moment de l'atelier-débat) :**

*« Nos déplacements répondent bien sûr à nos besoins, mais ils donnent aussi à voir ce qu'il y a de plus intime en nous. »*

Pour faire un parallèle simple permettant de bien comprendre : une personne s'engagera d'avantage dans le projet durable de faire de l'exercice dans une salle de sport si ce n'est pas un cadeau qui lui a été fait : c'est elle-même qui s'inscrit ; c'est elle-même qui paie le forfait.

**Michel Larbadin, vice-président en charge des Transports de demain à Bordeaux Métropole :**

*« Nous sommes là au cœur de la question des économies collectives et des économies individuelles. Quel intérêt à changer de comportement si ce n'est pour être assuré de dégager une plus-value ? »*



## Changer de comportement, c'est possible !

**Les actions en faveur du changement vers des comportements de mobilité plus durables peuvent prendre des formes diverses :**

- les actions d'information et de communication ;
- les actions de marketing individualisé, les jeux et concours ;
- les actions d'accompagnement et d'expérimentation.

**En voici quelques exemples** issus d'idées proposées lors de l'atelier-débat, d'expériences locales et de bonnes pratiques vues ailleurs :

### Le déménagement : l'occasion de questionner ses habitudes

#### Propositions de l'atelier-débat

##### **Le site Internet de la commune : un espace dédié à l'information et aux démarches de mobilité**

Partant du constat que l'information sur les offres en mobilité est souvent dispersée et les démarches à mener (abonnements, inscriptions...) parfois complexes, il est proposé de mettre en place un onglet sur le site Internet de chaque commune « je change de vie ». S'y trouveraient toutes les informations centralisées et les démarches simplifiées.

##### **Informier et accompagner les nouveaux arrivants : habitants et salariés**

Développer les compétences en mobilité des nouveaux arrivants dans un quartier à travers l'accompagnement à expérimenter de nouvelles pratiques.

- identification des nouveaux arrivants ;
- prise de contact avec les nouveaux arrivants : envoi d'un questionnaire par mail pour établir un diagnostic personnalisé (âge, nombre d'enfants...);
- information, accompagnement et incitation à l'expérimentation : réponse directe à l'utilisateur (par voie postale ou numérique), ou proposition d'un rendez-vous avec des acteurs de la mobilité motivants (par exemple des personnes chargées de mission Agenda 21). Retour sur le diagnostic et informations personnalisées ;

- invitation à l'expérimentation et offre-découverte de nouvelles solutions pour se déplacer ;

Structure porteuse : la commune.

##### **Accueillir et accompagner les nouveaux salariés**

La commune, avant même l'emménagement d'une nouvelle entreprise sur son territoire, en rencontre la direction et les salariés, afin de préparer au mieux les nouveaux besoins de déplacement. Puis dans un second temps, un livret d'accueil comprenant notamment plusieurs solutions à tester pour

**Christine Bost, vice-présidente du conseil départemental de la Gironde en charge de la Mobilité durable, transports et intermodalité (au moment de l'atelier-débat) :**

*« Je pense que ça peut être vraiment intéressant de mettre en place de nouveaux leviers pour une mobilité plus citoyenne. »*

se déplacer est remis aux salariés. L'accompagnement fait l'objet d'un suivi dans le temps.

#### Vu ailleurs

##### **L'auto-patch à Chambéry**

Des étudiants, bénévoles et comédiens, sont allés à la rencontre des automobilistes de l'agglomération de Chambéry déguisés en médecins et infirmiers. Communication humoristique sur la dépendance automobile, il s'agissait de distribuer des patchs contre la dépendance automobile, soit des tickets de transports collectifs pour une durée d'une semaine. L'opération, organisée par Chambéry Métropole, a touché 1,6 % de la population. Le réseau a vu, en 2007, sa fréquentation augmenter de 5 %.



Affiche de la campagne de communication « auto-patch », STAC (Service de transports de l'agglomération chambérienne)

## Les enfants : vecteurs de changement !

**Christophe Duprat, vice-président en charge des Transports et du stationnement à Bordeaux Métropole :**

*« Un système de vélo-bus scolaire a été mis en place sur la commune de Saint-Aubin-du-Médoc à destination des écoles élémentaires : trois lignes fonctionnent encadrées par du personnel municipal et accompagnées par des bénévoles. Les habitudes sont prises. Résultat : 65 % des enfants vont en vélo au collège. »*

### Propositions de l'atelier-débat

#### Le speed-dating covoiturage

Pour faciliter la prise de contact et améliorer la confiance entre les parents, l'école organise des rencontres conviviales et régulières. C'est l'occasion de repérer les enfants faisant le même trajet, de se coordonner pour la dépose à l'école, d'organiser du covoiturage...

#### La mallette « nouvelle parentalité »

Sur les lieux d'accueil des jeunes enfants (crèches, maisons départementales de la solidarité et de l'insertion, pédiatres...), mise à disposition des parents d'une mallette regroupant plusieurs informations et contacts adaptés à leurs nouveaux besoins en mobilité. Il s'agit de montrer qu'il existe des alternatives à la voiture, même avec un enfant en bas âge !

**Michel Larbadin, vice-président en charge des Transports de demain à Bordeaux Métropole :**

*« Une étude sur les situations personnelles et familiales auxquelles les personnes sont confrontées de la naissance à la mort a montré une quinzaine de situations de potentiel déménagement. »*

#### Le challenge des familles recomposées

Afin de sceller de nouvelles habitudes communes, le challenge utilise le levier de l'esprit d'équipe et de la compétition pour inciter les cellules familiales nouvellement formées à inventer leur nouvelle mobilité !

#### La mobilité « fun » pour les adolescents

Les modes actifs (marche, vélo, mais aussi trottinette, rollers, skate...) peuvent faire l'objet d'une communication « fun » auprès des adolescents, afin qu'ils prennent des habitudes de mobilité durable.

### Expérience locale

#### Le défi éco-mobile à l'école élémentaire

Sur une période de quatre semaines, 45 parents d'élèves de l'école primaire Bel Air à Bordeaux ont participé à une démarche pour changer leurs habitudes de déplacements. Ils ont rempli un questionnaire sur leurs habitudes au quotidien, puis les enfants ont participé à trois ateliers de sensibilisation. Au cours de la fête de l'école, les parents ont pu s'engager via la signature d'une charte à une phase d'expérimentation au changement de mobilité sur une durée de quatre semaines. Le bilan de cette expérience montre l'efficacité de ces méthodes : sur l'ensemble des parents mobilisés, la pratique de la voiture a diminué de moitié, principalement pour un report modal vers le covoiturage et les transports collectifs (contre un maintien des pratiques chez le groupe de parents témoins).



Dessin réalisé par des élèves de l'école Bel Air (Bordeaux) dans le cadre du défi éco-mobile

**Christophe Duprat, vice-président en charge des Transports et du stationnement à Bordeaux Métropole :**

*« Les clubs d'entreprises sont des interlocuteurs importants pour la mise en place d'actions de changement de comportement. »*

**Brigitte Terraza, vice-présidente en charge de la Mobilité alternative, des modes doux, du covoiturage et des PDE à Bordeaux Métropole :**

*« Il ne faut pas se contenter d'informer ; il faut également donner à nos habitants les moyens de mettre en œuvre, de tester des solutions de mobilités différentes : c'est aux mairies de les initier. »*

**Gérard Chausset, président de la commission Transports et déplacements de Bordeaux Métropole :**

*« Sur le dossier du changement de comportements dans la mobilité, il existe une marge de progression très importante et il faut qu'il y ait un message politique fort, que le message soit porté, que Bordeaux Métropole soit présente en soutien de l'action des communes. »*

## Ce qu'il faut retenir : changer le comportement dans la mobilité

- Au-delà de l'amélioration des offres de transport, il est possible et nécessaire d'agir sur la demande et les comportements des usagers mobiles.
- Les logiques d'actions et de choix de mobilité sont très diverses au sein des usagers mobiles.
- Agir sur les comportements nécessite donc le recours à des méthodes variées et adaptées aux publics ciblés. La psychologie et la sociologie proposent différents types d'interventions.
- Plusieurs actions visant le changement de comportement dans la mobilité ont déjà été réalisées, ailleurs et localement, et ont fait leurs preuves.
- Il appartient désormais aux acteurs locaux de prendre la main pour inventer et mettre en œuvre les actions nécessaires au changement de comportement dans la mobilité, à l'échelle locale.

La synthèse et l'atelier-débat de l'observatoire du 22 janvier 2015 ont été réalisés en collaboration avec Nicolas Louvet, directeur du cabinet 6-t et chercheur associé au LATT/ENPC (Laboratoire technique territoires et sociétés/École nationale des Ponts et Chaussées), et Carolina Martinez, doctorante au sein de l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) sur les questions de changement de comportement chez les cyclistes.

### Crédits

**Sous la direction de :**  
Antonio Gonzalez-Alvarez  
**Chef de projet :**  
Valérie Diaz

**Équipe projet :**  
Jean-Christophe Chadanson  
Louise Chasset  
Béatrice Cuesta Gicquel  
Emmanuelle Goïty  
Daniel Naïbo

**Avec la collaboration de :**  
Violaine Dion  
Stéphane Kent

© a'urba | juin 2015