



Journée d'échanges France Mobilités - Pays de la Loire

"Le changement de comportement"

30 Juin 2022

Ancenis-Saint-Géréon (44)

Espace Edouard Landrain

Résumé des épisodes précédents

Déplacements vers l'école

Vers l'école, accompagner les changements de comportement, 22/06/2021

Aménagements

Usages partagés de la voirie et des stationnements, des opportunités pour accompagner les changements de comportement, 21/09/2021

Services

Services vélos, générateurs de pratiques cyclables, 23/11/2021



Vers l'école, accompagner les changements de comportement

Défi Mobilité de l'école Henri Roca à Nieul-le-Dolent – CdC Pays des Achards (85)
Vélobus - Sucé sur Erdre (44)



- enfants, gage pédagogique d'avenir et d'implication des parents
- intérêt et engagement des enseignants, reconnaissance des enfants qui participent au défi
- des initiatives pas nécessairement portées par la collectivité au départ favorisent également son engagement dans l'action
- lien avec la santé, la concentration des enfants, programme manger-bouger



Usages partagés de la voirie et des stationnements, des opportunités pour accompagner les changements de comportement

Expérimentations et transition en cours sur l'espace public - Nantes Métropole (44)
Aménagement voie réservée aux transports en commun et covoiturage – DIRO (44)
Tous à bicyclette, rue des Guillardières – Villaines-la-Juhel (53)



- des opportunités créées par la crise sanitaire, accélératrice provisoire / durable
- des changements de pratiques personnelles : usages accompagnés ou provoqués par la collectivité via les aménagements
- des changements de pratiques professionnelles : planification, transversalité, expérimentation, association des citoyens et associations, évaluation participative, réadaptation des aménagements
- reproductibilité à toutes échelles urbaines et rurales



Services vélos, générateurs de pratiques cyclables

Panorama des services vélo en région, accélérateurs du changement modal - ADEME

Service de location de VAE Véloce – CdC d'Erdre et Gesvres (44)

Tour d'horizon services vélo associations en région - Collectif vélo Pays de la Loire



- des effets structurants sur les changements de pratique / efficacité des stratégies d'aide à l'achat et de LLD, vélo libre-service pertinent en zones très denses, VAE outil de substitution des km voiture, duo Vélo/TC
- des investissements rentables quel que soit le service vélo
- des effets indirects : visibilité au vélo, effet d'entraînement, activités éco autour du vélo, gains non comptabilisés (moins de nuisances sonores, gains d'espaces stationnement, pratique physique et santé)
- développement très diversifié des associations et services : vélo-école / adulte, expertise d'usage, interventions en entreprise, événementiel, brico-vélo, marquage contre le vol



Replay et supports disponibles

Vers l'école - accompagner les changements de comportement



Usages partagés de la voirie et des stationnements - des opportunités pour accompagner les changements de comportement



Services vélos, générateurs de pratiques cyclables



Prochain épisode

Comment les entreprises s'engagent-elles pour des mobilités durables ?

20/09/2022, présentiel & distanciel

[Consulter le programme et s'inscrire](#)




PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE
*Liberté
Égalité
Fraternité*





PRÉFET DE LA
RÉGION DES
PAYS-DE-LA-LOIRE

Accompagnement au changement - la théorie -



LE COMPORTEMENT

L'objet et sa symbolique

> **Un territoire primaire** (Dubois et Moch, 2006 ; Fraine et al., 2007)

- Prolongement mobile du logement
- Notions d'intimité, de familiarité, d'indépendance, d'évasion

> **Un attachement symbolique**

- Expression de sa personnalité et prestige social (Dunn et Seale, 2010)
- Particulièrement chez les hommes, jeunes, issus de catégories socio-professionnelle basses (Gatersleben, 2012)

> **Source d'émotions positives**

Bulle spatio-temporelle ; moment pour soi (Gaterleben et Uzzell, 2007)



Crédit : <https://www.utilitaire.com/combi-volkswagen.html>

LES DÉTERMINANTS DU COMPORTEMENT

Les déterminants infrastructurels

> Vélo (Puscher, Dill et Handy, 2010; Dill and Carr, 2003)

- Voies dédiées ; structures améliorant le confort et la facilité ; Intégration avec les TC
- ➔ Effet faible mais positif, sentiment accru de sécurité mais causalité difficile à cerner

> Transport en commun et Marche à pied (Swimmer et Klein, 2010 ; Jou et Chen, 2014; Heinen et al., 2015 ; 2016 ; Orozco-fontalvo et al., 2018)

- Disponibilité, proximité des arrêts, fréquence de passage, ouverture de lignes supplémentaires,
- Ouverture de voies piétonnes
- ➔ Une combinaison de plusieurs modifications semble préférable à une seule.



©Pexels / Pixabay

Crédit : <https://www.citycycle.com/wp-content/uploads/2021/06/piste-cyclable-priorite-velo-circulation-urbaine.jpg>

Les déterminants sociodémographiques

> Sexe

Apprentissage social genré (Root et Shintler, 1999 ; Flade et Limbourg, 1997; Matthies et al., 2002)

> Age (Gandit, 2007)

Courbe en U inversé

> Famille (Simma et Axhausen, 2001)

Nombre d'enfants réduit la mobilité individuelle

> Lieu d'habitation (Simma et Axhausen, 2001)

- Rural et périphérique
- Eloignement des services

> Niveau de revenu

- Possession d'un véhicule (Jou et Chen, 2014)
- Nombre de véhicules (disponibilité) (Barff et al., 1982)



Crédit : <https://www.studiocabrelli.com/portraits-de-famille-en-studio>

Les déterminants cognitifs



Crédit : <https://cdn2.researchoutreach.org/wp-content/uploads/2018/12/Langdon-Main-Image.jpg>

*Dimensions issues des modèles théoriques : TCP (Ajzen 1991) ; TSC (Bandura, 1982) ; TCI (Triandis, 1980) ; ANP (Schwartz, 1977).

- > **Attitude**
Les avantages et les inconvénients
- > **Normes sociales**
 - Injonctive : *ce qui est encouragé par autrui*
 - Descriptive : *ce qu'autrui fait la plupart du temps / en majorité*
- > **Norme personnelle**
Ce que mes valeurs me dictent de faire
- > **Contrôle perçu – Efficacité personnelle**
Ce que je pense être capable de faire
- > **Intention comportementale**
L'effort que je suis prêt à fournir
- > **Comportement passé / Habitude**
Ce que j'ai l'habitude de faire,

Les déterminants situationnels - Interventions

> **Stratégies informationnelles**

Augmenter le niveau de connaissance

- Campagne d'information générale / spécifique (Ogilvie et al. 2004 ; Schultz, 2014)
- Information normative (Kormos et al., 2015)
- Feedback comportemental (Graham et al., 2011)

> **Stratégies motivationnelles positives**

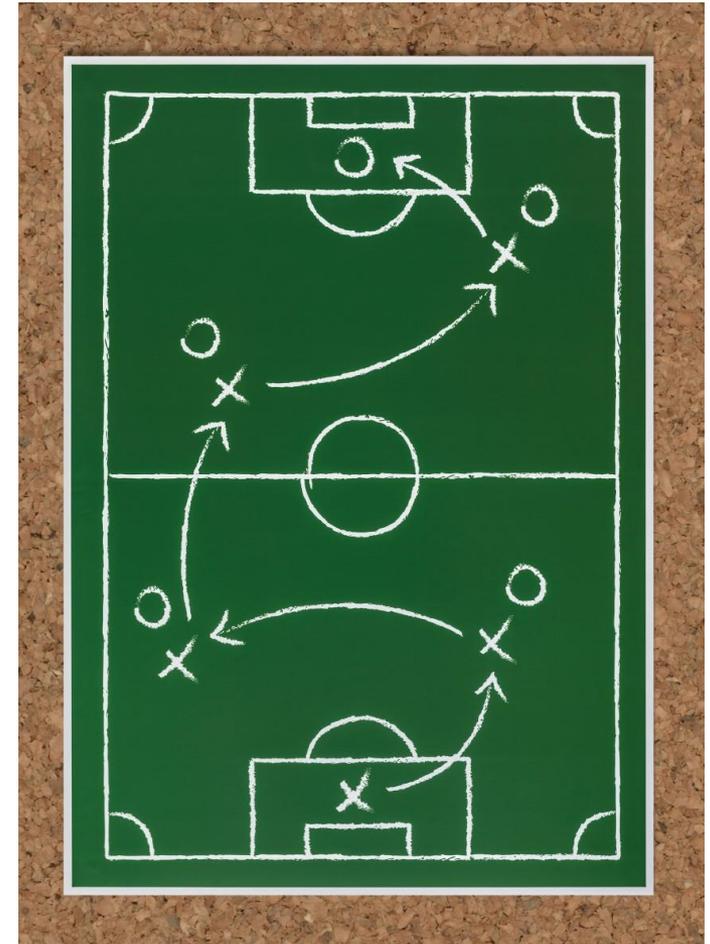
Motiver le comportement par des facteurs extrinsèques et/ou intrinsèques (Matthies et al., 2006 ; Katzev et Bachman, 1982)

- Incitation financière ou matérielle
- Engagement personnel et libre

> **Stratégies motivationnelles coercitives**

Motiver le comportement par la contrainte

- Désincitation financière (Dwyer et al., 1993)
- Modification des lieux (fermeture parking) (Fujii et al., 2001; Brown et al. (2003)

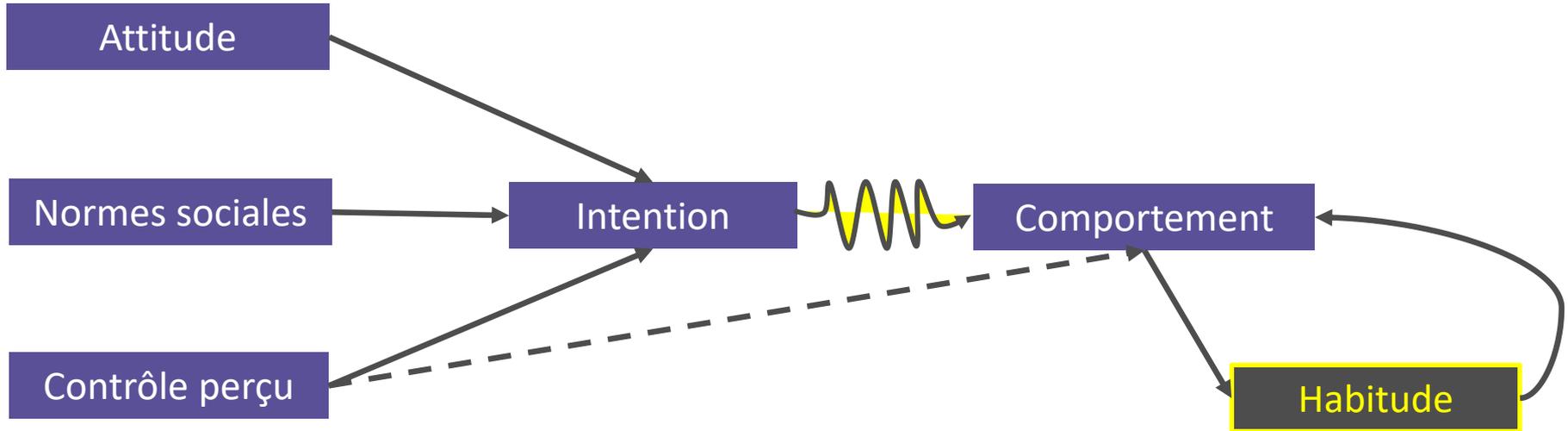


<https://larevuetactique.home.blog>

*Structuration proposée par Kearney et de Young (1995)

LES MODÈLES THÉORIQUES DU COMPORTEMENT ET DU CHANGEMENT

Les modèles prédictifs du comportement

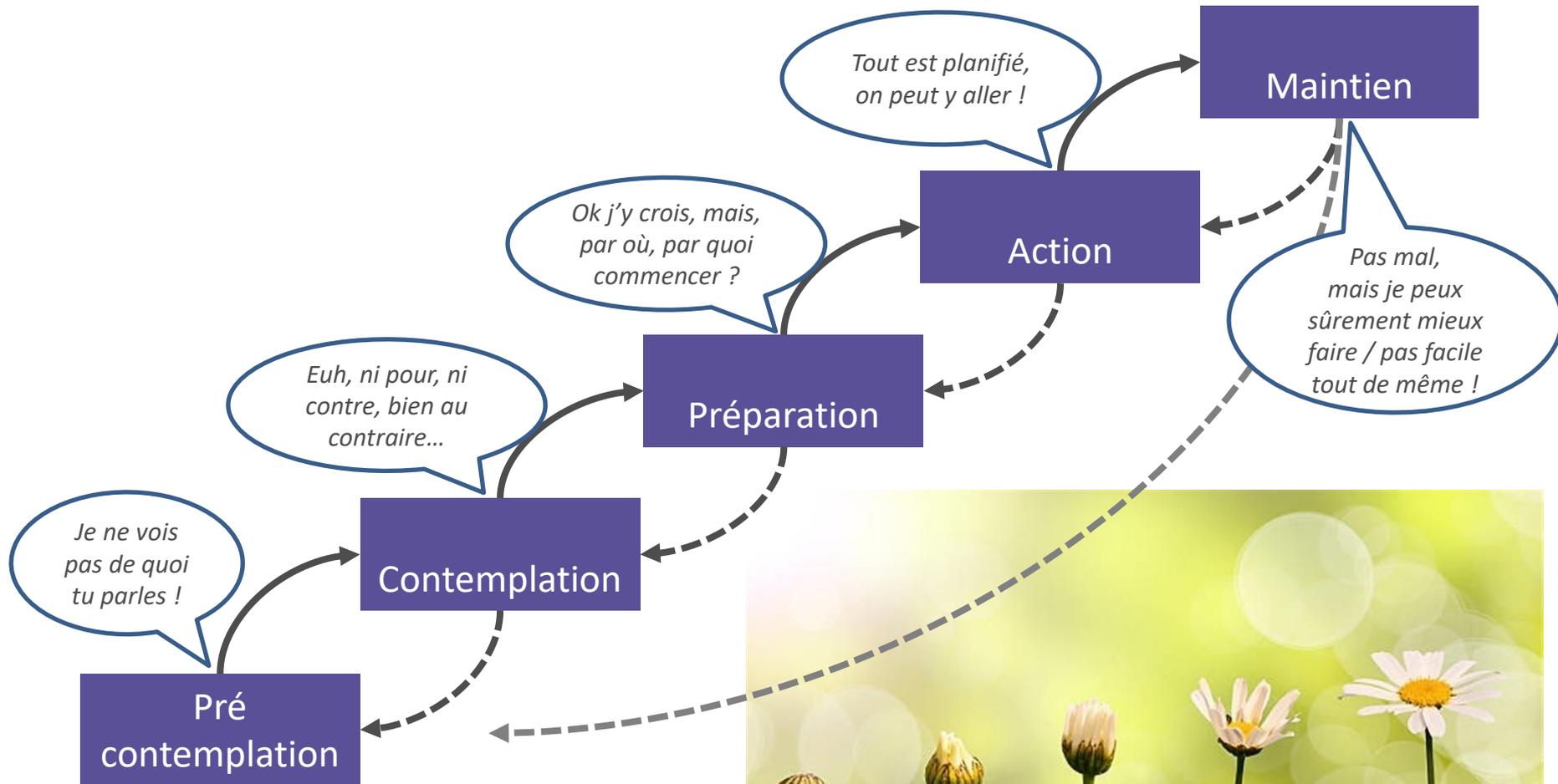


Modèle du Comportement Planifié – Ajzen (1991)



Crédit : <https://c4.wallpaperflare.com/wallpaper/79/807/799/suicide-girls-tarot-ball-women-wallpaper-preview.jpg>

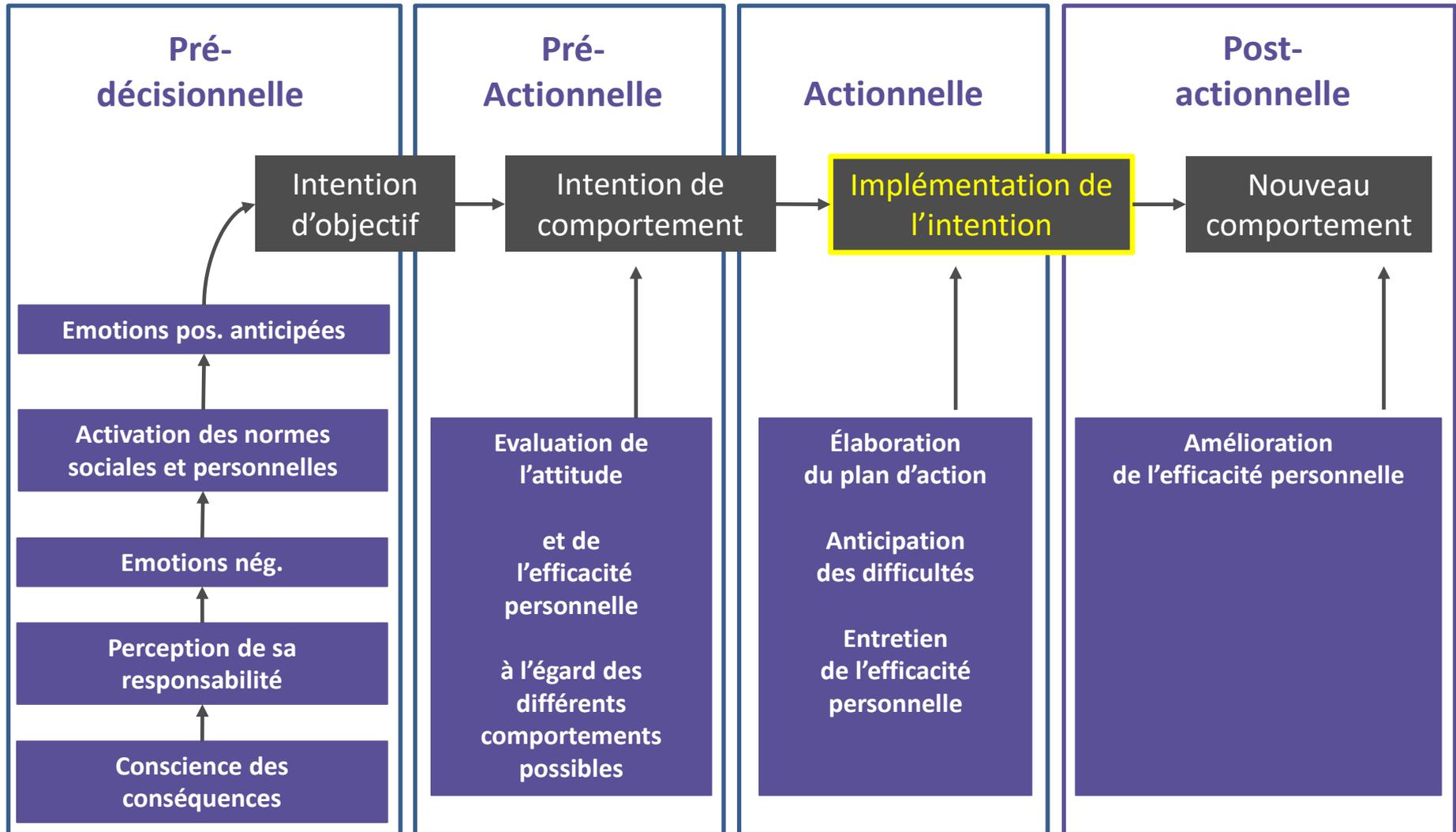
Les modèles descriptifs du changement de comportement



Modèle Trans théorique du changement -
Prochaska et Diclemente (1992)



Un modèle intégratif : le modèle S.S.B.C



Modèle du changement de Comportement auto-régulé – Bamberg (2013)

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

Accompagner le changement de comportement, c'est :

- › Faciliter le comportement en réduisant les obstacles matériels et infrastructurels
- › Communiquer sur les conséquences positives du comportement, individuelle, à court ou moyen terme, collective, sociétale
- › Communiquer sur les normes sociales évaluatives et comportementales proximales et favorables
- › Favoriser la prise de conscience quant à la responsabilité et la capacité personnelle à changer / mettre en œuvre de nouveau comportement
- › Créer des situations de rupture de l'habitude
- › Aider à inventorier les options possibles et à planifier celle qui conviendra le mieux, en anticipant les obstacles.
- › Aider à améliorer capacité personnelle à réaliser le comportement
- › Aider à dépasser les difficultés rencontrées et renforcer positivement le comportement afin de le pérenniser
- › **Situer l'individu par rapport au changement et personnaliser l'approche**



Crédit : <https://www.maxpixel.net/static/photo/640/Checked-Marker-Pen-Pencil-Check-List-Checklist-2077024.png>



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA
RÉGION DES
PAYS-DE-LA-LOIRE

Diagnostic individualisé de mobilité

Etude DREAL Pays de la Loire



Laboratoire
de psychologie
Cognition
Comportement
Communication



INTRODUCTION

Vers des changements de comportement de mobilité durables

› La mobilité, un enjeu considérable pour les territoires

- Vecteur de lien social et d'activités économiques
- Responsable d'une partie importante des émissions de CO2

› Une grande inertie pour modifier les pratiques

- De plus en plus d'usagers convaincus des nuisances environnementales liées à l'automobile
- Changer ses habitudes semble complexe sans un accompagnement par des mesures adaptées

› Différentes formes d'accompagnement

- Des mesures coercitives et incitatives pour induire des changements de comportement sous la contrainte
- Des mesures qui revêtent un pouvoir de séduction
 - Une offre satisfaisante de transports et de service à la mobilité
 - Une motivation positive pour changer le comportement



L'intérêt et la faisabilité du diagnostic individualisé de mobilité en zone peu dense

- › **Nécessité d'une approche globale en zone à faible densité (loi LOM)**
 - Répondre aux besoins de mobilité des diverses populations
 - Améliorer les modes de déplacement dans des conditions durables pour tous
 - *Quelle est la pertinence de la réalisation d'un diagnostic individualisé de mobilité (DIM) en zone à faible densité ?*

- › **Le DIM et ses actions associées : un panel d'actions complet pour accompagner les changements**
 - Des actions de communication et de sensibilisation aux actions d'évaluation en passant par le diagnostic individualisé de mobilité

- › **Objectif de l'étude**
 - Réaliser une étude sur l'intérêt et la faisabilité d'un DIM pour tous en zone rurale ligérienne et son pôle urbain associé
 - Construire une boîte à outils à destination des collectivités et des entreprises



LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE

Le déroulement méthodologique

> Analyse bibliographique et benchmark

Objectifs

- Dresser un inventaire des leviers du changement de comportement
- Réaliser un état des lieux des diagnostics individualisés de mobilité

Moyens

- Collecte et analyse de la littérature scientifique
- Recensement des expériences de DIM via les plateformes (France Mobilités et ORT) et des sites internet (ADEME, collectivités locales)

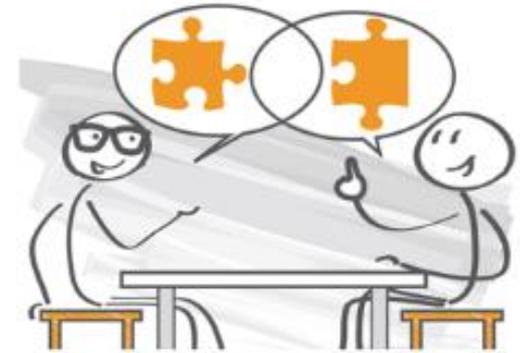
> Enquête et propositions

Objectifs

- Comparer l'analyse issue du recueil bibliographique et du benchmark avec l'expérience de terrain
- Recueillir la perception des acteurs locaux sur les outils d'aide au changement de comportement
- Réaliser une analyse critique de chacun des outils

Moyens

- Réalisation d'entretiens
- Animation d'un focus group



LA SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE ET LES LEVIERS

La synthèse des résultats

> Le retour du benchmark et du terrain

Des DIM vraiment à la marge

- Des accompagnements individualisés prodigués dans l'objectif de **trouver des solutions de mobilité**
- ...ou **dans le cadre de défis ou de challenges**

Des DIM souvent non structurés

- **Des démarchages individuels** réalisés par les élus et les agents
- Des DIM réalisés la plupart du temps **sans ingénierie ou compétence associées**
- ...ou par un **prestataire extérieur**



Des évolutions de changement de comportement variables selon les outils employés

- **Une quasi-absence d'évaluation** intégrant un questionnaire ayant trait au changement de comportement
- **Des actions de communication qui semblent avoir peu d'impacts visibles.** Pas d'indicateurs pertinents pour en mesurer l'efficacité
- Une libre adhésion des participants aux défis et aux challenges, qui sont souvent dans une phase de réévaluation personnelle. **Des changements ressentis à la suite de ces défis, mais souvent minimes**
- **Des conseils individuels** qui permettent d'accompagner l'utilisateur dans le processus d'engagement. **Des changements plus marqués s'ils sont réalisés en lien avec des défis ou des challenges.**
 - **Très peu de DIM de changement de comportement sont réalisés sur les territoires**
 - **Un lien existerait entre la qualité de l'offre de mobilité et la portée du DIM en matière de changement de comportements, mais le caractériser précisément serait trop hasardeux**

Les leviers

> Les collectivités

Le portage politique et des moyens humains mis à disposition

- **La prise de conscience des élus** des enjeux de transition énergétique
- La volonté et la **capacité à porter des actions** de mobilité durable et à innover
- **La stratégie employée**, notamment la qualité de l'offre et des infrastructures
- L'ampleur des **moyens humains**



> Les entreprises

L'implication de l'équipe dirigeante et l'inscription dans un réseau partenarial

- **La motivation de l'équipe dirigeante** liée à une sensibilisation particulière ou à la recherche de solutions alternatives
- La capacité à **activer des moteurs motivationnels**
- La possibilité de tisser un **réseau partenarial** et la **qualité de l'accompagnement**
- Un **souci d'efficacité** : des interventions ciblées et des fiches actions pratiques et pédagogiques



> Les conseillers en mobilité

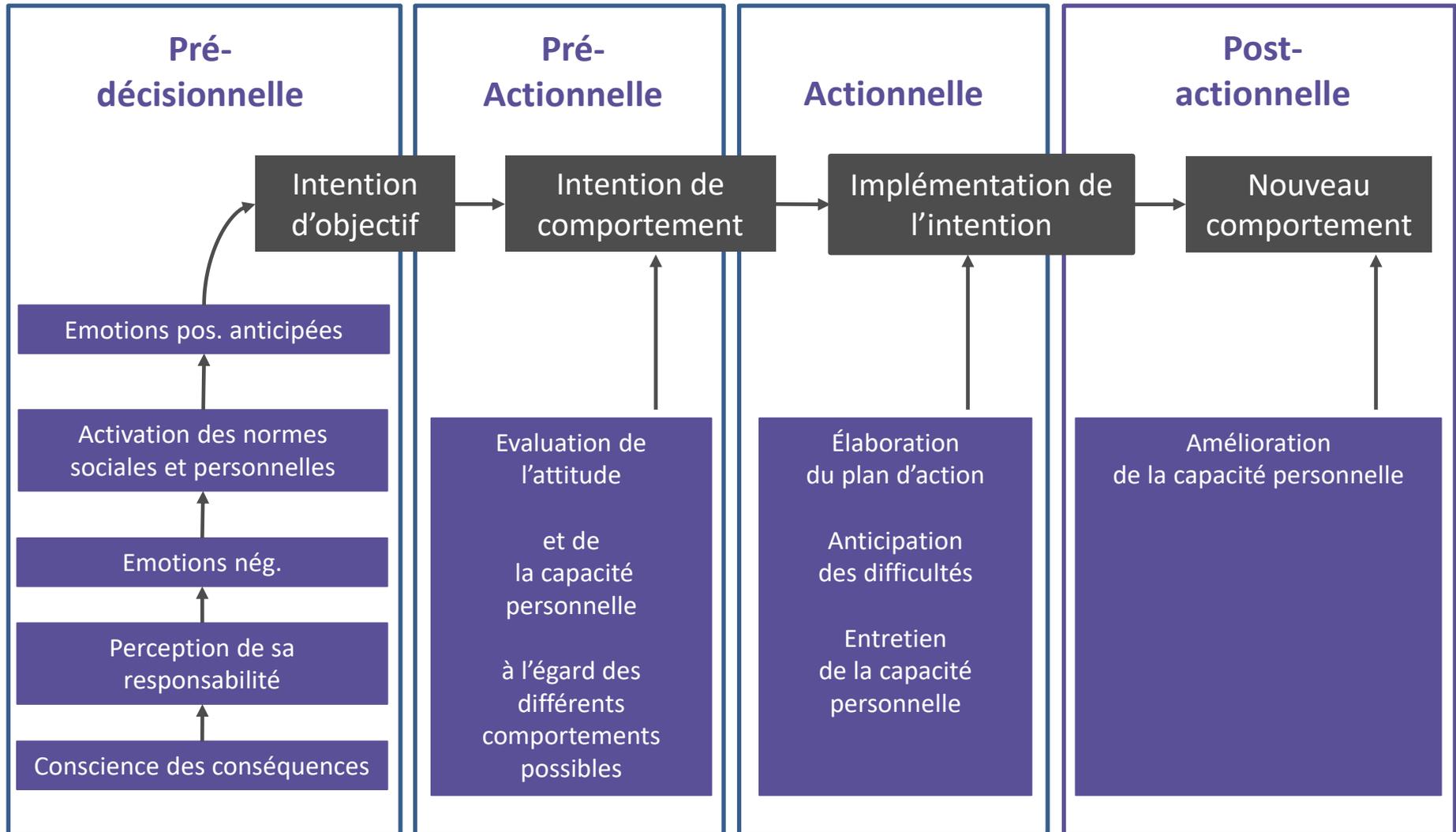
Incontournable dans la réalisation des DIM

- La **capacité à animer** et dynamiser le territoire
- La **formation** au changement de comportement
- La **position du poste** au sein des services de la collectivité
- La **qualité de l'intervention** : cibles choisies et actions menées



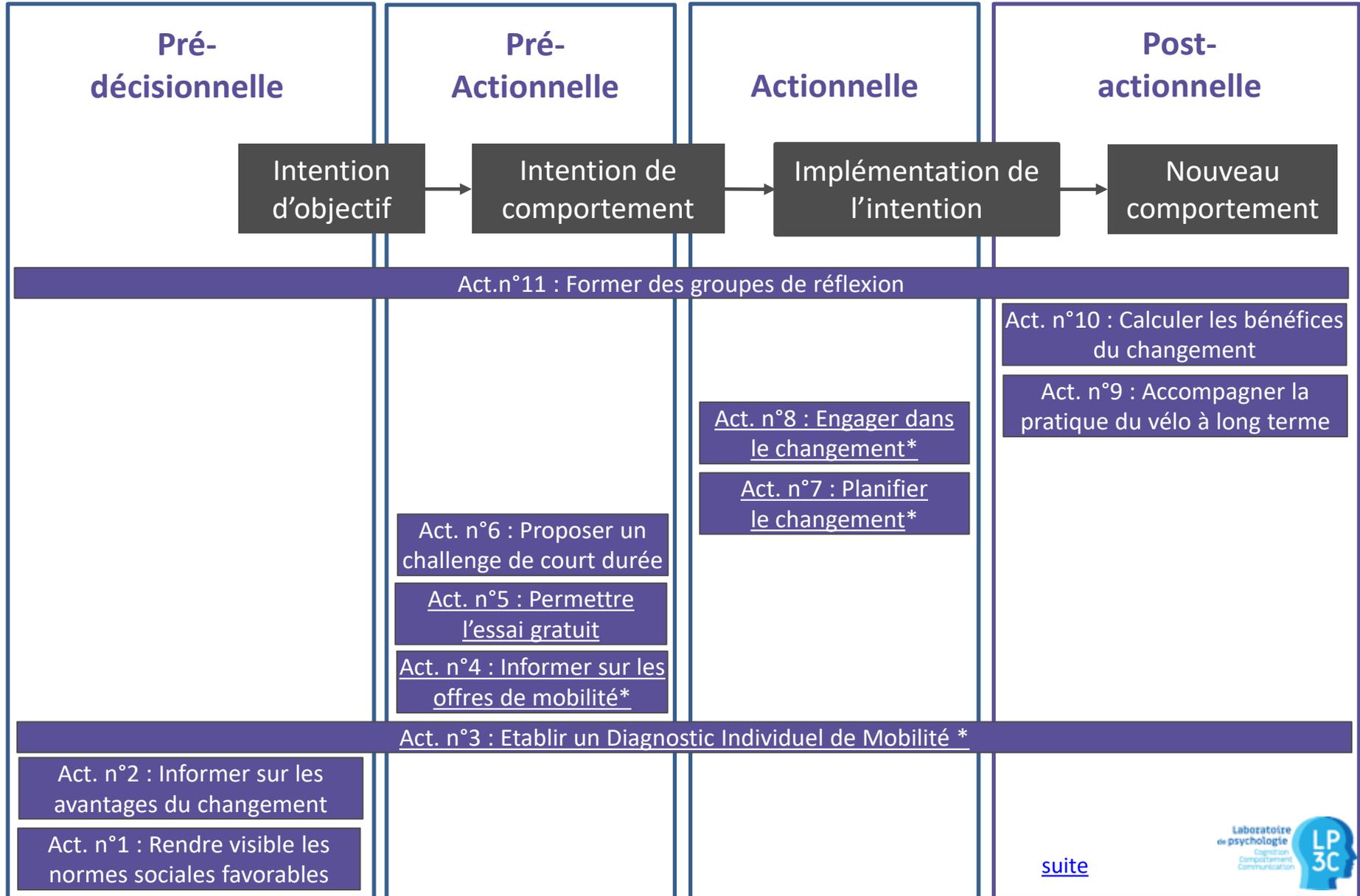
LA BOITE À OUTILS

Boîte à outils



Modèle du changement de Comportement auto-régulé – Bamberg (2013)

Boîte à outils



Boite à outils

> 5 fiches outils

- Fiche outil n°1 : Support type de diagnostic individualisé de mobilité** (en accompagnement de la fiche action n°3 « Proposer un DIM »)
- Fiche outil n°2 : Support type d'information sur l'offre et les services à la mobilité** (en accompagnement de la fiche action n°4 « Informer sur les offres et les services à la mobilité »)
- Fiche outil n°3 : Grille d'évaluation type des changements de mobilité occasionnés par la participation à un dispositif** (en accompagnement de la fiche action n°6 « Permettre l'essai gratuit »)
- Fiche outil n°4 : Support type pour planifier le changement de comportement** (en accompagnement de la fiche action n°8 « Planifier le changement de comportement »)
- Fiche outil n°5 : Support type pour engager dans le changement** (en accompagnement de la fiche action n°9 « Engager dans le changement »)

→Contenu indicatif

Évaluation du niveau de préoccupation personnelle à l'égard de l'environnement, de sa santé personnelle et des dépenses financières liées à ses déplacements

Sur une échelle de 1 à 10, quel est le niveau de vos préoccupations à l'égard de l'état de l'environnement et du réchauffement climatique ? (de 1 : « Je suis assez peu préoccupé par l'état de l'environnement et le réchauffement climatique » à 10 : « Je suis très préoccupé par l'état de l'environnement et le réchauffement climatique »)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Sur une échelle de 1 à 10, quel est le niveau de vos préoccupations à l'égard de votre santé ? (de 1 : « Je suis assez peu préoccupé par mon état de santé » à 10 : « Je suis très préoccupé par mon état de santé »)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Sur une échelle de 1 à 10, quel est le niveau de vos préoccupations à l'égard de vos dépenses de déplacement ? (de 1 : « Je suis assez peu préoccupé par les dépenses financières liées à mes déplacements » à 10 : « Je suis très préoccupé par les dépenses financières liées à mes déplacements »)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Fiche outil n°1	Support type de Diagnostic Individuel de Mobilité
→Contenu indicatif	
Évaluation du niveau de préoccupation personnelle à l'égard de l'environnement, de sa santé personnelle et des dépenses financières liées à ses déplacements	

Sur une échelle de 1 à 5 1 <input type="checkbox"/>	Évaluation du stade de changement	
	Parmi les affirmations suivantes, laquelle vous semble le mieux correspondre à votre niveau actuel d'utilisation de la voiture ? (Cochez la case correspondante. Ne cochez qu'une seule case)	
Sur une échelle de 1 à 5 1 <input type="checkbox"/>	1. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements. Je suis satisfait de mon niveau d'utilisation de la voiture et je ne vois aucune raison de le réduire »	
	2. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements. Je voudrais réduire mon niveau d'utilisation, mais pour le moment, je pense que cela est impossible ».	
Sur une échelle de 1 à 5 1 <input type="checkbox"/>	3. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements. Je pense changer certains ou la totalité de ces déplacements par des modes non motorisés, mais pour le moment je ne sais pas comment remplacer ces trajets en voiture, ni quand commencer ».	
	4. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements, mais mon objectif est de réduire mon niveau d'utilisation. Je sais déjà sur quels trajets j'agirai et quel mode de transport alternatif j'utiliserai, mais, pour l'instant, je ne l'ai pas encore mis en pratique ».	
	5. « Étant conscient des nombreux problèmes liés à l'utilisation de la voiture, j'essaie déjà d'utiliser autant que possible les modes de déplacement non motorisés. Je maintiendrai ou même je réduirai mon niveau déjà faible d'utilisation de la voiture au cours des prochains mois ».	
	6. « Étant donné que je ne possède / n'ai pas accès à une voiture, la réduction de mon niveau d'utilisation de la voiture n'est pas un problème d'actualité ».	

Fiche outil n°1	Support type de Diagnostic Individuel de Mobilité
→ Contenu indicatif	

→ Évaluation des déplacements réalisés et des changements possibles			
Questions	Quelle distance kilométrique approximative, parcourez-vous pour réaliser cette activité lors de chaque déplacement ?	Si vous réalisez cette activité ou vous déplacez pour réaliser cette activité, indiquez parmi les modes de déplacement listés ci-dessous, quel est celui que vous utilisez de manière privilégiée ?	Si vous utilisez la voiture seul de manière privilégiée pour réaliser cette activité, lequel ou lesquels des modes de déplacement proposés ci-dessous serait-ent le ou les plus susceptibles de la remplacer ?
Activités			
Activité professionnelle	<input type="checkbox"/> km <input type="checkbox"/> Je ne réalise pas cette activité <input type="checkbox"/> Je ne me déplace pas pour cette activité	<input type="checkbox"/> Voiture (seul) <input type="checkbox"/> Covoiturage familial <input type="checkbox"/> Covoiturage externe <input type="checkbox"/> Moto, Scooter, Cyclomoteur <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> VAE / trottinette électrique <input type="checkbox"/> Marche à pied <input type="checkbox"/> Transports en commun (Train/ Car / Bus)	<input type="checkbox"/> Transports en commun (Train / car / bus) <input type="checkbox"/> Covoiturage familial <input type="checkbox"/> Covoiturage externe <input type="checkbox"/> VAE / trottinette électrique <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Marche à pied <input type="checkbox"/> Je n'en ai aucune idée
Scolarité / Garde des enfants	<input type="checkbox"/> km <input type="checkbox"/> Je ne réalise pas cette activité <input type="checkbox"/> Je ne me déplace pas pour cette activité	<input type="checkbox"/> Voiture (seul) <input type="checkbox"/> Covoiturage familial <input type="checkbox"/> Covoiturage externe <input type="checkbox"/> Moto, Scooter, Cyclomoteur <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> VAE / trottinette électrique <input type="checkbox"/> Marche à pied <input type="checkbox"/> Transports en commun (Train/ Car / Bus)	<input type="checkbox"/> Transports en commun (Train / car / bus) <input type="checkbox"/> Covoiturage familial <input type="checkbox"/> Covoiturage externe <input type="checkbox"/> VAE / trottinette électrique <input type="checkbox"/> Vélo <input type="checkbox"/> Marche à pied <input type="checkbox"/> Je n'en ai aucune idée
Activités extra-scolaires des enfants (sport, centre de loisir...)	<input type="checkbox"/> km <input type="checkbox"/> Je ne réalise pas cette activité	<input type="checkbox"/> Voiture (seul) <input type="checkbox"/> Covoiturage familial <input type="checkbox"/> Covoiturage externe <input type="checkbox"/> Moto, Scooter, Cyclomoteur <input type="checkbox"/> Vélo	<input type="checkbox"/> Transports en commun (Train / car / bus) <input type="checkbox"/> Covoiturage familial <input type="checkbox"/> Covoiturage externe <input type="checkbox"/> VAE / trottinette électrique <input type="checkbox"/> Vélo

6. « Étant donné que je ne possède / n'ai pas accès à une voiture, la réduction de mon niveau d'utilisation de la voiture n'est pas un problème d'actualité ».

Fiche outil n°2		Support type d'information sur l'offre et les services à la mobilité	
→ Contenu indicatif			
Thématique		Informations à fournir	Sources
Comment accéder au territoire ou à l'entreprise, et se déplacer ?		Temps à partir des principales villes à l'extérieur du territoire en TC, vélo ou en voiture	SNCF, Aléop, service de transports locaux, mappy.fr, viamichelin.fr
Transport en commun	Train, car interurbain, car scolaire, Bus local	Plan détaillé de l'ensemble des trajets et des arrêts, tarifs par type d'offre, types de ticket de transport, lieux d'achat des tickets de transport	Région Pays de la Loire (Aléop)
	Transport à la demande, transports en commun spécifiques (PMR, transports solidaires, etc.)	Mode de fonctionnement, Plan détaillé de l'ensemble des trajets et des arrêts, tarifs par type d'offre, types de ticket de transport, lieux d'achat des tickets de transport	Conseils départementaux Communes et leurs groupements
Modes actifs	Vélo	Carte des itinéraires cyclables, localisation des stationnements vélo, information sur les services alloués à la pratique (atelier réparation, location ...)	Conseils départementaux Communes et leurs groupements
	Piétons	Plan des itinéraires piétons, Fonctionnement et itinéraires des pèdibus	
Véhicules partagés	Auto-stop organisé	Localisation des arrêts, mode de fonctionnement et mise en relation (logo, inscription, application spécifique)	Communes et leurs groupements
	Covoiturage de proximité	Localisation des aires de covoiturage, mode de fonctionnement (application spécifique et/ou borne de covoiturage), tarifs	
	Autopartage	Localisation des aires de stationnements dédiés, mode de fonctionnement, tarifs	
Pôle d'échange		Mode de fonctionnement de l'intermodalité, Plan détaillé et modalité de correspondance des offres (arrêts, numéro de ligne, aire de repos, borne de billetterie, etc.)	Communes et leurs groupements

→ Exemple de mise en forme



Le présent questionnaire vous est proposé suite à votre participation au dispositif [Mentionnez le nom du dispositif]

Nous vous remercions de le compléter de la manière la plus sincère possible.

Vos raisons de participer au dispositif

Pour quelle(s) raison(s), avez-vous souhaité prendre part au dispositif ?

- Parce que c'était possible
- Par curiosité ou amusement
- Pour faire plaisir au conseiller
- Pour réduire mon utilisation de la voiture et me faciliter la vie
- Pour réduire mon utilisation de la voiture et faire des économies financières
- Pour réduire mon utilisation de la voiture et agir pour l'environnement
- Pour réduire mon utilisation de la voiture et agir pour ma santé

Votre relation à la voiture à la suite du dispositif

Suite à votre participation au dispositif, choisissez parmi les affirmations suivantes, celle qui vous semble le mieux correspondre à votre niveau d'utilisation de la voiture ? (Cochez la case correspondante. Ne cochez qu'une seule case)

7. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements. Je suis satisfait de mon niveau d'utilisation de la voiture et je ne vois aucune raison de le réduire »	
8. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements. Je voudrais réduire mon niveau d'utilisation, mais pour le moment, je pense que cela est impossible ».	
9. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements. Je pense changer certains ou la totalité de ces déplacements par des modes non motorisés, mais pour le moment je ne sais pas comment remplacer ces trajets en voiture, ni quand commencer ».	
10. « J'utilise la voiture pour la plupart de mes déplacements, mais mon objectif est de réduire mon niveau d'utilisation. Je sais déjà sur quels trajets j'agirai et quel mode de transport alternatif j'utiliserai, mais, pour l'instant, je ne l'ai pas encore mis en pratique ».	
11. « Étant conscient des nombreux problèmes liés à l'utilisation de la voiture, j'essaie déjà d'utiliser autant que possible les modes de déplacement non motorisés. Je maintiendrai ou même je réduirai mon niveau déjà faible d'utilisation de la voiture au cours des prochains mois ».	

Le présent questionnaire vous est proposé suite à votre participation au dispositif [Mentionnez le nom du dispositif]

Nous vous remercions de le compléter de la manière la plus sincère possible.

Le(s) changement(s) envisagé(s) et réalisé(s)

Durant votre participation au dispositif, quel(s) mode(s) de déplacement avez-vous utilisé ou pensiez-vous utiliser en remplacement de la voiture ? Et pour quelle(s) activité(s) ?

Pour quelle(s) raison

- Parce que c'
- Par curiosité
- Pour faire pl
- Pour réduire
- Pour réduire
- Pour réduire
- Pour réduire

	Modes de déplacement	Activités ciblées
	Indiquez dans les lignes ci-dessous le ou les modes de déplacement employés (ou envisagés initialement) : <i>Transports en commun (Train / car / bus) / Covoiturage familial / Covoiturage externe / VAE / trottinette électrique / Vélo / Marche à pied / Autre : préciser</i>	Indiquez dans les lignes ci-dessous la ou les activité(s) ciblée(s) : <i>Activité professionnelle, Scolarité / Garde des enfants / Activités extra-scolaires des enfants / Courses alimentaires / Courses / Rendez-vous médicaux / Démarches administratives / Autre : préciser</i>
1		
2		
3		

Suite à votre participation correspondre à votre

7. « J'utilise la voiture et je ne

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de déplacement indiqué en 1 pour réaliser l'activité indiquée ?

Jamais	Rarement	Fréquemment	Systématiquement
--------	----------	-------------	------------------

8. « J'utilise la voiture pour le momen

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de déplacement indiqué en 2 pour réaliser l'activité indiquée ?

Jamais	Rarement	Fréquemment	Systématiquement
--------	----------	-------------	------------------

9. « J'utilise la voiture déplacements trajets en voitu

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de déplacement indiqué en 3 pour réaliser l'activité indiquée ?

Jamais	Rarement	Fréquemment	Systématiquement
--------	----------	-------------	------------------

10. « J'utilise la voiture d'utilisation. Je l'instant, je ne l

Les avantages perçus

11. « Étant conscie possible les mo faible d'utilisat

Quels avantages avez-vous perçu lors de l'utilisation du mode de déplacement indiqué en 1 pour réaliser l'activité indiquée ?

-
-
-
-

Quels avantages avez-vous perçu lors de l'utilisation du mode de déplacement indiqué en 2 pour réaliser l'activité indiquée ?

-
-
-

Le présent questionnaire vous est proposé suite à votre participation au dispositif]

Nous vous remercions de le compléter de la manière la plus sincère poss

Pour quelle(s) raison

- Parce que c'
- Par curiosité
- Pour faire pl
- Pour réduire
- Pour réduire
- Pour réduire
- Pour réduire

**Suite à votre participi
correspondre à votre**

7. « J'utilise la vo
voiture et je ne

8. « J'utilise la vo
pour le momen

9. « J'utilise la vo
déplacements f
trajets en voitu

10. « J'utilise la vo
d'utilisation. Je
l'instant, je ne l

11. « Étant conscie
possible les mo
faible d'utilisat

Le(s) changement(

**Durant votre participation au dispositif, quel(s) mode
en remplacement de la voiture ? Et pour quelle(s) acti**

Modes de déplacement

Indiquez dans les lignes ci-dessous le ou les modes de déplacement employés (ou envisag initialement) : *Transports en commun (Train / c / bus) / Covoiturage familial / Covoiturage externe / VAE / trottinette électrique / Vélo / Marche à pied / Autre : préciser*

1	
2	
3	

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de dépl

Jamais	Rarement
--------	----------

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de dépl

Jamais	Rarement
--------	----------

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de dépl

Jamais	Rarement
--------	----------

Les av

**Quels avantages avez-vous perçu lors de l'utilisation
indiquée ?**

-
-
-
-
-
-

**Quels avantages avez-vous perçu lors de l'utilisation
indiquée ?**

-
-
-
-

-
-

**Quels avantages avez-vous perçu lors de l'utilisation du mode de déplacement indiqué en 3 pour réaliser l'activité
indiquée ?**

-
-
-
-
-
-

Les obstacles perçus

**Quels freins ont pu ou pourraient limiter l'utilisation du mode de déplacement indiqué en 1 pour réaliser l'activité
indiquée ?**

-
-
-
-
-
-

**Quels freins ont pu ou pourraient limiter l'utilisation du mode de déplacement indiqué en 2 pour réaliser l'activité
indiquée ?**

-
-
-
-
-
-

**Quels freins ont pu ou pourraient limiter l'utilisation du mode de déplacement indiqué en 3 pour réaliser l'activité
indiquée ?**

-
-
-
-
-
-

Avez-vous cherché des solutions pour faire face aux obstacles rencontrés ?

- Je n'ai pas rencontré d'obstacle
- Oui
- Non

Fiche outil n°3

Grille d'évaluation-type des changements de mobilité occasionnés par la participation à un dispositif

Le présent questionnaire vous est proposé suite à votre participation au dispositif]

Nous vous remercions de le compléter de la manière la plus sincère possible

Le(s) changement(s)

Durant votre participation au dispositif, quel(s) mode(s) de déplacement avez-vous utilisé(s) en remplacement de la voiture ? Et pour quelle(s) raison(s) ?

Pour quelle(s) raison(s) ?

- Parce que c'est plus facile
- Par curiosité
- Pour faire plus facilement
- Pour réduire les dépenses
- Pour réduire les déplacements
- Pour réduire les déplacements
- Pour réduire les déplacements

Modes de déplacement

Indiquez dans les lignes ci-dessous le ou les modes de déplacement employés (ou envisagés initialement) : *Transports en commun (Train / métro / bus) / Covoiturage familial / Covoiturage externe / VAE / trottinette électrique / Vélo / Marche à pied / Autre : préciser*

1	
2	
3	

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de déplacement ?

Jamais	Rarement
--------	----------

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de déplacement ?

Jamais	Rarement
--------	----------

A quelle fréquence avez-vous utilisé le mode de déplacement ?

Jamais	Rarement
--------	----------

Les avantages

Quels avantages avez-vous perçus lors de l'utilisation du dispositif ?

-
-
-
-

Quels avantages avez-vous perçus lors de l'utilisation du dispositif ?

-
-
-

Quels avantages avez-vous perçus lors de l'utilisation du dispositif ?

-
-
-
-

Quels freins ont pu ou pourraient limiter l'utilisation du dispositif ?

-
-
-
-

Quels freins ont pu ou pourraient limiter l'utilisation du dispositif ?

-
-
-
-

Quels freins ont pu ou pourraient limiter l'utilisation du dispositif ?

-
-
-
-

Avez-vous cherché des solutions pour faire face à ces freins ?

- Je n'ai pas rencontré d'obstacle
- Oui
- Non

Si oui, auprès de qui avez-vous cherché ces solutions ?

- Famille, amis, collègues de travail, voisins, etc.
- Institutions (précisez lequel ou lesquels) :

Avez-vous effectivement mis en œuvre ces solutions ?

- Oui
- Non, les solutions paraissaient trop contraignantes
- Non, les solutions ne paraissaient pas adaptées à mon problème / à ma situation

Si oui, la ou les solutions mises en place ont-elles été efficaces ?

- Oui
- Non

Le partage de votre expérience

Avez-vous parlé aux personnes de votre entourage de votre participation au dispositif ?

- Oui, j'ai parlé de l'existence du dispositif
- Oui, j'ai parlé du dispositif et de ma participation
- Oui, j'ai parlé du dispositif, de ma participation et de mon souhait de réduire l'utilisation de la voiture
- Non, je n'en ai pas parlé

Et pour la suite

Quelle suite envisagez-vous donner à cette expérience de changement de mobilité ?

- Je pense continuer à me déplacer comme je l'ai fait.
- Je pense essayer de poursuivre cette expérience mais il faut que je cherche d'autres solutions pour contourner les obstacles rencontrés
- Je ne pense pas poursuivre cette expérience mais plutôt revenir à mon utilisation initiale de la voiture

Accepteriez-vous de venir témoigner de votre expérience dans le cadre de groupe de réflexion, conférences ou tables rondes ?

- Oui
- Non

Votre évaluation finale du dispositif

Quel est votre niveau de satisfaction à l'égard du dispositif ?

Très insatisfait	Plutôt insatisfait	Plutôt satisfait	Très satisfait
------------------	--------------------	------------------	----------------

Quelle(s) modification(s) jugeriez-vous utile à apporter au dispositif ?

-
-

→ Contenu indicatif

Planification du changement de comportement

Les recherches montrent que les individus ont plus de chance de transformer leur intention en comportement s'ils anticipent précisément les conditions concrètes de sa réalisation. Le présent formulaire vous permet de planifier le changement de mode de déplacement que vous envisagez, d'anticiper les obstacles qui pourraient survenir et définir en amont les moyens de les surmonter.

1. Quel mode de déplacement souhaitez-vous utiliser en remplacement de la voiture ?

.....

2. Pour quel objectif de déplacement ? (Indiquez l'activité ciblée)

.....

3. A quel moment souhaitez-vous mettre en œuvre ce mode de déplacement ? (Indiquez la date de début)

.....

4. Durant combien de temps minimum souhaitez-vous mettre en œuvre ce comportement ? (Indiquez la durée et la date de fin)

.....

5. Avez-vous déjà essayé d'effectuer ce déplacement en utilisant le mode envisagé ? (Cochez la case correspondante)

Oui Non

6. Avez-vous connaissance des éléments pratiques qui vous permettront de mettre effectivement en œuvre le mode de déplacement envisagé ? Le cas échéant : (Cochez la case correspondante)

- Horaires de départ : Oui Non
- Durée du trajet : Oui Non
- Itinéraire à emprunter / correspondance à effectuer : Oui Non

7. Quels sont les obstacles auxquels vous risquez d'être confronté au moment de la mise en œuvre ? (Indiquez-ci-dessous les obstacles que vous pourriez rencontrer)

Obstacle n°1 :

.....

.....

Obstacle n°2 :

.....

.....

Obstacle n°3 :

.....

.....

Obstacle n°4 :

.....

.....

Obstacle n°5 :

.....

.....

8. Quels moyens pensez-vous utiliser pour contourner ces obstacles ? (Indiquez-ci-dessous les solutions que vous pourriez utiliser pour faire face à chacun des obstacles envisagés)

Solution pour faire face à l'obstacle 1 :

.....

.....

Solution pour faire face à l'obstacle 2 :

.....

.....

Solution pour faire face à l'obstacle 3 :

.....

.....

Solution pour faire face à l'obstacle 4 :

.....

.....

Solution pour faire face à l'obstacle 5 :

.....

.....

→ Contenu indicatif

Contrat d'engagement à participer à l'étude [Compléter le nom de l'étude]

Je soussigné (Prénom, Nom) :

Adresse de résidence :

.....

Téléphone :

Adresse mail :

Accepte de prendre part à l'étude [Compléter le nom de l'étude] sur les mobilités alternatives écoresponsables conduite par [Compléter le nom de l'organisme]

A ce titre, je m'engage pour une durée de [Compléter la durée] à :

- utiliser (indiquez le mode de déplacement alternatif envisagé) :
-
- en remplacement de (mode de déplacement initial) :
-
- pour me rendre à (indiquez l'activité ciblée) :
-

Je suis informé que je serai sollicité en milieu et en fin d'étude pour rendre compte de mon expérience, et que je peux à tous moments contacter [Compléter le nom et coordonnées du contact] pour faire part des difficultés que je rencontre et trouver des solutions.

Fait à, le

Signature du participant :

ECHANGES ET DÉBATS

Merci de votre attention



Philippe MARTIN : p.martin@commun-accord.bzh

Laboratoire
de psychologie
Cognition
Comportement
Communication



Sébastien MEINERl : sebastien.meineri@univ-ubs.fr



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY

Devenir cycliste au quotidien: socialisations et pratiques des cyclistes de Saint-Étienne et Lyon

Nathalie Ortar et Adrien Poisson



UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2

ENTPE
L'école de l'aménagement durable des territoires

Être à l'aise à vélo ?

- Contingences spatiales, matérielles, logistiques et économiques
- Différentes socialisations des individus à cette pratique

Hypothèse : la production des pratiques cyclables dépend
a) de la trajectoire sociale des individus ;
b) de leurs socialisations (vélo, mobilités urbaines) ;
c) de la qualité des espaces parcourus.

Matériaux : traces GPS, vidéos, entretiens de réactivation



Éléments d'analyse de la socialisation

1. L'apprentissage enfant comme déclencheur de la pratique
2. Une pratique évolutive au cours du cycle de vie
3. La pratique devient un besoin une fois installée
4. Différence genrée et sociale dans l'expression de cette pratique



La campagne et le périurbain comme espaces d'apprentissage

J'ai même pas le souvenir d'avoir appris. Et comme on était à la campagne, pour moi, c'était mon jeu, j'avais pas d'autre jeu que de faire du vélo. Voilà, c'était mon espace de liberté aussi, je prenais mon vélo pour aller faire mes devoirs dans les champs. Je prenais une couverture, ma petite radio, et j'allais faire mes devoirs dans les champs.

Albane, 62 ans, aide soignante, Lyon

Quand j'étais petit j'habitais en campagne, en Bretagne quoi. Donc il y avait pas mal de routes... on va dire départementales, pour aller faire des petites sorties et tout, quoi. En espaces un peu boisés, quoi. Enfin, à la campagne quoi. ^P_{SEP}

Dimitri, 23 ans, étudiant, Lyon

J'ai démarré l'âge d'apprentissage du vélo habituel, je pense vers, je sais pas, 3, 4 ans, à la campagne chez les grands-parents, voilà, donc utilisation loisir enfant, mais très régulièrement.

Lionel, 41 ans, ingénieur commercial, Lyon

On allait à la campagne, en vacances, et on tournait dans le jardin en vélo dès qu'on pouvait. ... je pense que, vers dix, douze ans, on allait faire les courses en vélo, justement quand on était en vacances. Sans adultes, avec mes frères et sœurs.

Astrid, 56 ans, kinésithérapeute, VAE, Caluire



L'apprentissage enfant comme déclencheur de la pratique

« Moi j'ai appris à faire du vélo enfant, avec mes parents, mes frères et sœurs. Je sais pas bien à quel âge, mais ça faisait partie de notre éducation. »

Astrid 56 ans, kinésithérapeute, VAE, Caluire

« J'avais 6 ans, c'était un peu laborieux et c'est une voisine qui m'a appris en fait, une fille des voisins qui devait avoir 12, 13 ans »

Armand, 64 ans, retraité, Saint-Etienne



Différents usages pendant l'enfance

« Après, le vélo c'est devenu mon moyen de locomotion. On faisait tout à vélo. On allait au collège en vélo, quatre fois par jour parce qu'on rentrait à midi. »

Bénédicte, 50 ans, bénévole associative, vélo de randonnée, Lyon

« J'ai appris je pense vers 6 ans et après en fait j'ai oublié, donc je savais pas faire du vélo entre mes 6 ans et mes 16 ans »

Alicia, 24 ans, étudiante, bicyclette, Saint-Etienne

« Mes frangins faisaient déjà [du vélo] en compète, quand on les accompagnait sur les sorties j'étais un peu limité techniquement, du coup je suis allé à l'école de cyclisme »

Cyril, 39 ans, professeur, VAE, Saint-Etienne



Des « figures » qui incitent à faire du vélo

« J'ai un oncle qui est aussi un ami, c'est un fou de vélo, peut-être qu'il fait 60km par jour, ça fait partie de mes motivations, c'est un exemple de liberté »

François, 39 ans, au chômage, vélo de ville, Saint-Etienne

« Quand j'étais plus jeune j'avais quand même un modèle, c'est la grande sœur de ma meilleure amie et elle faisait du vélo donc je me suis dit : je ferai du vélo plus grande et je sais pas pour moi mon rêve c'était de faire du vélo à Lille, je sais pas pourquoi »

Alicia, 24 ans, étudiante, bicyclette, Saint-Etienne

« J'ai rencontré un copain à l'IUFM qui lui avait une pratique du vélo plus importante, il avait fait un voyage et du coup nous on s'est lancé à se dire : on va partir en vélo aussi en voyage et là depuis j'ai pas lâché le vélo »

Céline, 30 ans, professeure des écoles, VTC, Saint-Etienne



Une pratique évolutive au cours du cycle de vie

« J'habitais un peu en banlieue [...] ça s'y prêtait pas du tout, et j'avais même pas de vélo à cette époque-là. Donc pendant deux ans j'ai pas réutilisé le vélo [...] Après je suis partie à Pau, pendant un an. Et là j'ai beaucoup utilisé le vélo. C'était une époque où j'étais au chômage, où je préparais les concours justement [...] De façon quotidienne, pour tout ce que j'avais besoin de faire, j'utilisais quasiment que le vélo [...]

Après, je suis retournée un tout petit peu sur Bordeaux pendant six mois, et j'ai repris mes habitudes à vélo, comme avant [...]

Et après, je suis retournée sur Paris, mais avec un enfant. Et du coup, là, pendant deux ans aussi, zéro vélo. Parce que c'est pareil, c'était le côté aussi logistique d'avoir un bébé petit et tout ça. ça complique quand même pas mal les choses. Donc j'ai quasiment pas utilisé le vélo du tout. »

Anaëlle, 41 ans, ingénieure, VAE Saint-Étienne



Une pratique évolutive au cours du cycle de vie

« C'est une histoire... Mes enfants n'ont plus besoin que j'ai une voiture, j'ai plus... L'utilité de la voiture est de plus en plus faible, puisque c'est quand même un truc monstrueux à garer, c'est que des contraintes financières, de praticité, etc. Le scooter, c'est génial, parce qu'on peut aller n'importe où, n'importe quand. Le vélo électrique, c'est à peu près pareil, sauf que c'est un peu plus chiant quand il pleut. (...) En fait je me serais pas remise au vélo si ça avait pas été un vélo électrique. Parce que il y a trois ans j'avais pas une forme olympique, on va dire. Et le moteur je l'utilisais très souvent, à (...) la puissance deux ou trois. Alors que maintenant je l'utilise pratiquement tout le temps sur un. »

Sylvie, 53 ans, chercheuse, VAE, Lyon



La pratique devient un besoin une fois installée

« En fait on avait déjà qu'une bagnole avec mon épouse, donc on essayait de se débrouiller soit transports en commun, c'était d'abord des raisons économiques, un peu écologiques aussi et puis après tu y prends goût, quand tu commences à y aller en vélo c'est à la fois une hygiène de vie, une éthique et puis un habitus »

Cyril, 39 ans, professeur, VTC, Saint-Étienne

« Et puis bon, au niveau des enfants j'avais plus de contraintes, aussi. Qui faisaient qu'il fallait que je sois à la maison, et tout ça. Et puis faire des courses vite, vite. Avec des choses lourdes. C'est pas possible, quoi. Donc tout ça, ça faisait que ça n'allait que très ponctuellement. Et petit à petit, là, ça fait des semaines entières... Enfin, le mercredi je travaille de la maison, j'avais négocié ça. Mais ça fait quatre jours dans la semaine... L'été, printemps, automne... Et de plus en plus... Enfin, je vois bien... C'est vraiment... Une fois qu'on y a goûté... C'est ce que je me dis, aussi. Les gens, une fois qu'ils auront goûté à ça... Je dis pas tous les jours»

Ambre, 52 ans, ingénieure, Vélo'v (VLS), Lyon



Différence genrée et sociale dans l'expression de cette pratique

« Q : Vous deviez être un peu tout seul à aller au travail en vélo, non ?

Non, il y avait d'autres ouvriers quand même. Parce que là on était... Donc j'étais ouvrier agricole, en pépinière, donc... C'était aussi... Les autres, c'était aussi un moyen... Y en a certains qui n'avaient pas de voiture du tout. Moi j'avais une voiture et un vélo, d'autres n'avaient même pas de quoi se payer une voiture. Donc le vélo c'était la solution aussi pour eux.

Q : Oui, c'était aussi... On est dans le périurbain, milieu modeste...

Périurbain et puis rural, aussi. Ils prennent plus facilement... Enfin, ils prenaient... Maintenant je sais pas, mais ils prenaient plus facilement le vélo aussi, dans ces milieux-là. »

Daniel, 60 ans, paysagiste, VTC, Villeurbanne



Différence genrée et sociale dans l'expression de cette pratique

« Les gens que je croise à vélo je les connais presque tous. C'est un indicateur, aussi, d'un certain milieu qui se déplace en vélo. Y a d'autres milieux qui se déplacent pas du tout en vélo. Alors que la motivation économique devrait à mon avis être quand même un bon aiguillon, mais les classes populaires ne se déplacent plus en vélo, en tous cas dans l'agglomération stéphanoise.

Q : Pour toi c'est quel milieu qui se déplace comme ça ?

Les copains ou les collègues que je vois, c'est plutôt des cadres. Je croise un médecin, je croise un ingénieur, un enseignant-chercheur... Voilà, les gens que je croise c'est...

Q : Que des hommes ?

Ouais, je ne croise pas beaucoup de femmes à vélo. »

Nathan, 44 ans, professeur des écoles, vélo de ville, Saint-Etienne



Différence genrée et sociale dans l'expression de cette pratique

« J'ai toujours été à l'aise sur deux roues. Du coup j'ai pas eu de problème à appréhender la ville, et le côté encore plus dense et urbain d'une grande ville. Ça m'a jamais fait peur. Je pense que, pour être à l'aise avec le vélo en ville, il faut s'imposer sur la route, en fait. Et surtout pas être prostré, surtout pas avoir peur. C'est la meilleure façon de créer un accident, ou en tous cas de se mettre en danger. Faut vraiment s'imposer sur la route. Et du coup je pense que ça je l'ai compris assez rapidement. Du coup, t'essaies de te caler sur les bagnoles, t'es pas prostré sur le côté. T'essaies de vraiment t'imposer, et en fait les gens restent derrière toi. T'as une allure assez vive, soutenue... »

Benjamin, 32 ans, cuisinier, vélo de course, Lyon



Différence genrée et sociale dans l'expression de cette pratique

« Quand j'étais à Marseille, j'étais avec mes parents, c'était pas trop... Pas qu'ils m'interdisaient beaucoup de choses, mais en tous cas moi je pouvais un peu faire des trucs mais je me sentais pas libre. Parce que... Je pense que la principale raison c'est que je me sentais pas libre dans les déplacements, parce que le soir à Marseille, quand t'as quinze ans, ta mère elle a peur que tu prennes le métro et le bus, t'es pas à vélo, donc t'es pas libre. T'es pas libre en tant que femme dans l'espace public. Et quand du coup l'été je partais, j'étais chez ma grand-mère, je faisais ce que je voulais avec mon vélo, et le soir y avait pas de souci non plus, je faisais ce que je voulais du début à la fin de la journée, j'étais libre. Donc dans ma tête, là, liberté, vélo. Et après, quand je suis arrivée à Rennes, j'ai eu un vélo, et ça a commencé comme ça. Et après ça a toujours été... »

Chloé, 34 ans, ingénieure, vélo de randonnée, Lyon



Qu'est-ce qui influe localement sur les pratiques?

- Les infrastructures
- Les possibilités de choisir des cheminements alternatifs
- La pente et la façon dont est géré l'effort et la sudation
- La météo

Que retenir ?

L'acquisition de la maîtrise de la pratique enfant : un prérequis à la généralisation de la pratique

La pratique n'est que rarement continue et évolue en fonction des événements familiaux et des territoires d'accueil

La pratique possède un caractère exclusif d'autres modes

Dans des territoires peu accueillants, c.à.d perçus comme accidentogène, la pratique reste très masculine et plutôt sportive.

De l'importance de penser les infrastructures dans leur continuité et en prenant en compte des dimensions sensibles

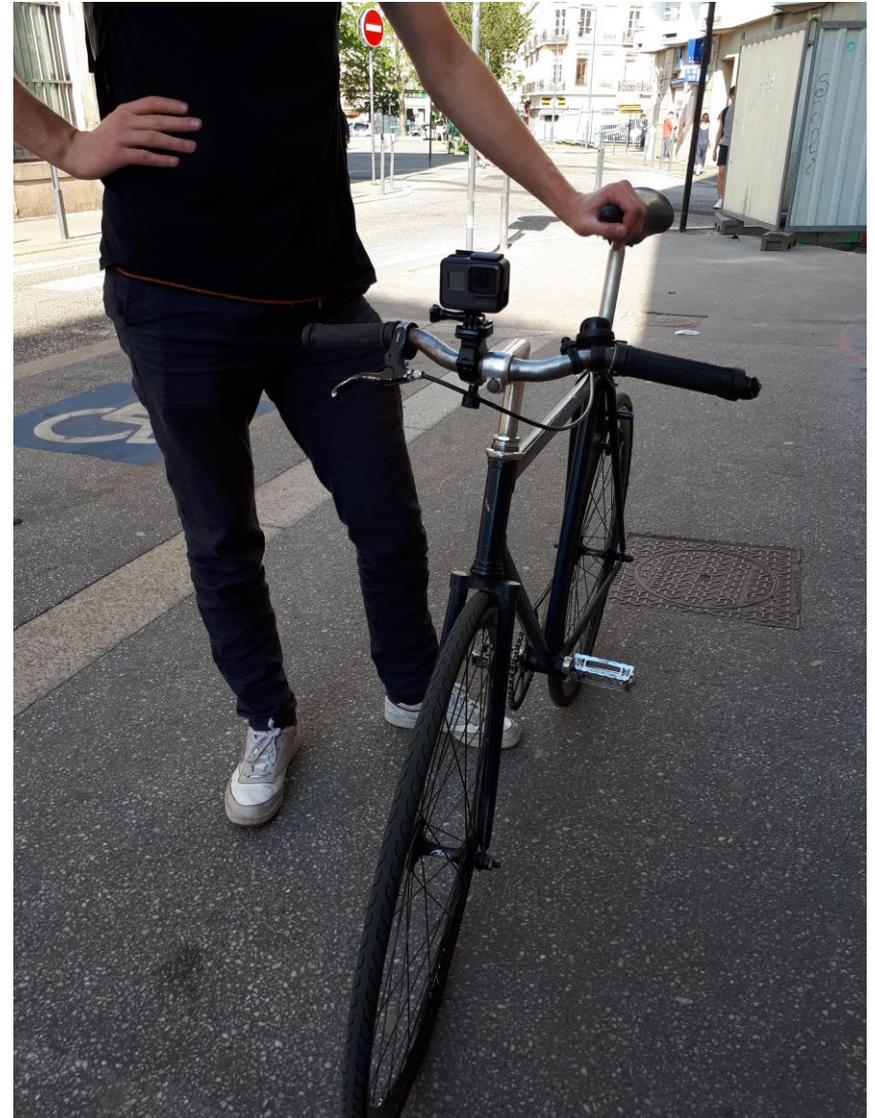




En savoir plus sur la méthode -> <https://www.espacestems.net/articles/susciter-la-parole-des-cyclistes-traces-gps-et-videos-au-service-de-lentretien/>

Méthode

Vidéos des trajets domicile/travail



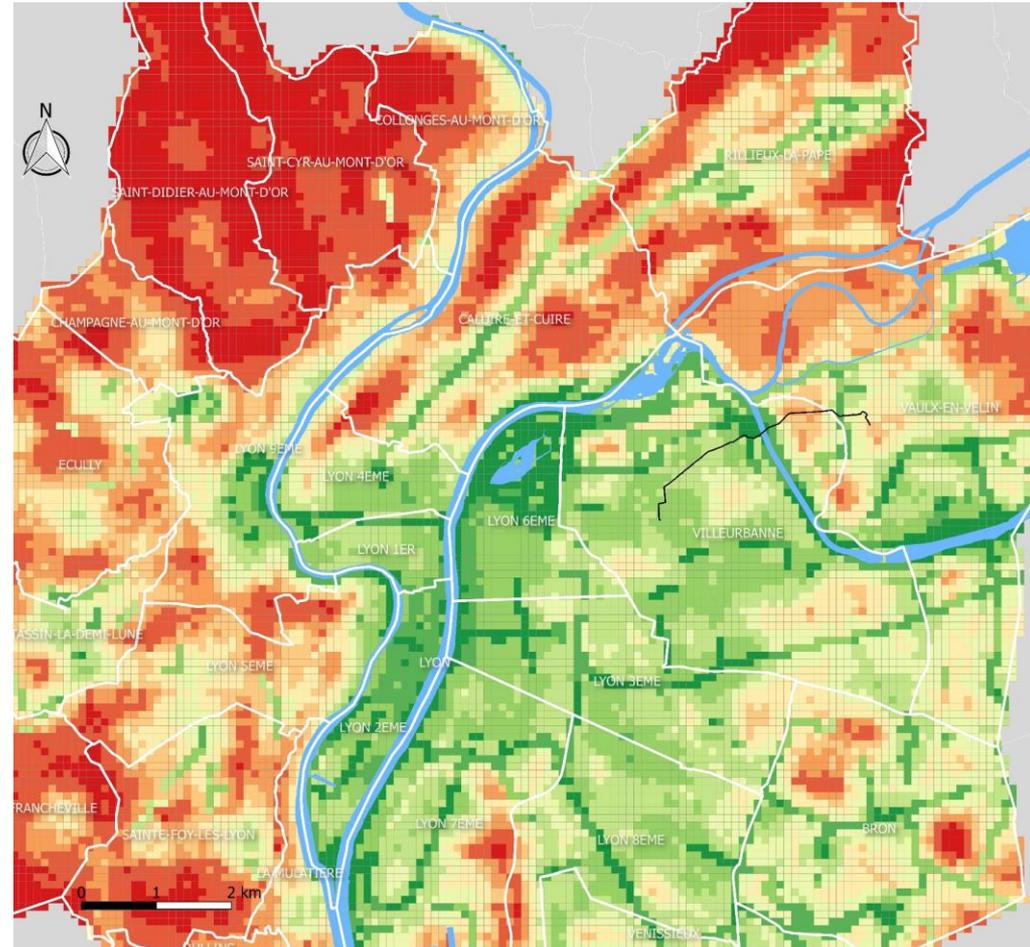
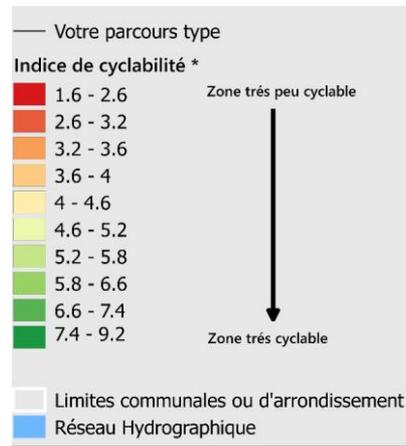


En savoir plus sur la méthode -> <https://www.espacestems.net/articles/susciter-la-parole-des-cyclistes-traces-gps-et-videos-au-service-de-lentretien/>

Méthode

Des entretiens de réactivation

Une partie spécifique sur les socialisations



FRANCE MOBILITÉ 30 JUIN 2022

**TOURISME ET ÉVÈNEMENTIEL
UNE OPPORTUNITÉ POUR EXPÉRIMENTER**

UNE OPPORTUNITÉ FORTE POUR IMPULSER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

L'Homme n'est pas un agent économique rationnel, pour changer ses habitudes il lui faut expérimenter... Et l'évènementiel est une occasion privilégiée d'expérimenter! On change de lieux et d'habitudes!

- L'occasion de se poser des questions lors du voyage initial
- L'occasion d'aller vers des conseillers qui peuvent influencer les choix (Office de tourisme, billetterie, communication autour de l'évènement...)
- L'occasion d'avoir du temps pour expérimenter et prendre des risques sur ses déplacements
- L'occasion de voir des aménagements donnant de la visibilité/ de l'existence à la transition pour le plus grand nombre.
 - Autant de vécus qui enrichiront l'expérience personnelle pour des changements à venir dans son quotidien

UNE OPPORTUNITÉ POUR LA COLLECTIVITÉ

Un évènement sur un territoire est une occasion rare d'expérimenter pour la collectivité/ de mettre en place l'urbanisme tactique avec une « acceptabilité sociale forte ».

- L'occasion d'expérimenter un nouveau plan de circulation
- L'occasion d'expérimenter une réduction de capacité/partage des modes
- L'occasion d'expérimenter la mise en place d'un service temporaire
- L'occasion d'expérimenter une piétonisation....
- L'occasion d'expérimenter l'intégration tarifaire/l'interopérabilité

SUGGESTION D'ITINÉRAIRE AVEC LE BERLIN PASS

1ER JOUR	2E JOUR	3E JOUR
Pergamon Museum €12.00	Bus Tour €19.00	Berliner Dom €7.00
Bode Museum €10.00	Checkpoint Charlie €12.50	Berlin River Cruise €12.00
Neues Museum €12.00	Berlin Dungeon €20.50	Madame Tussauds €23.50
AquaDom & SEA LIFE Berlin €17.95		LEGOLAND® Discovery Centre Berlin €18.50
TOTAL JOURNALIER €51.95	TOTAL JOURNALIER €52.00	TOTAL JOURNALIER €61.00

PLUS UNE CARTE DE TRANSPORT VALABLE 3 JOURS AU PRIX DE 22,20 €

ACHETEZ UN BERLIN PASS DE 3 JOURS ET ÉCONOMISEZ PLUS DE 68 € SUR LE PRIX DES BILLETS



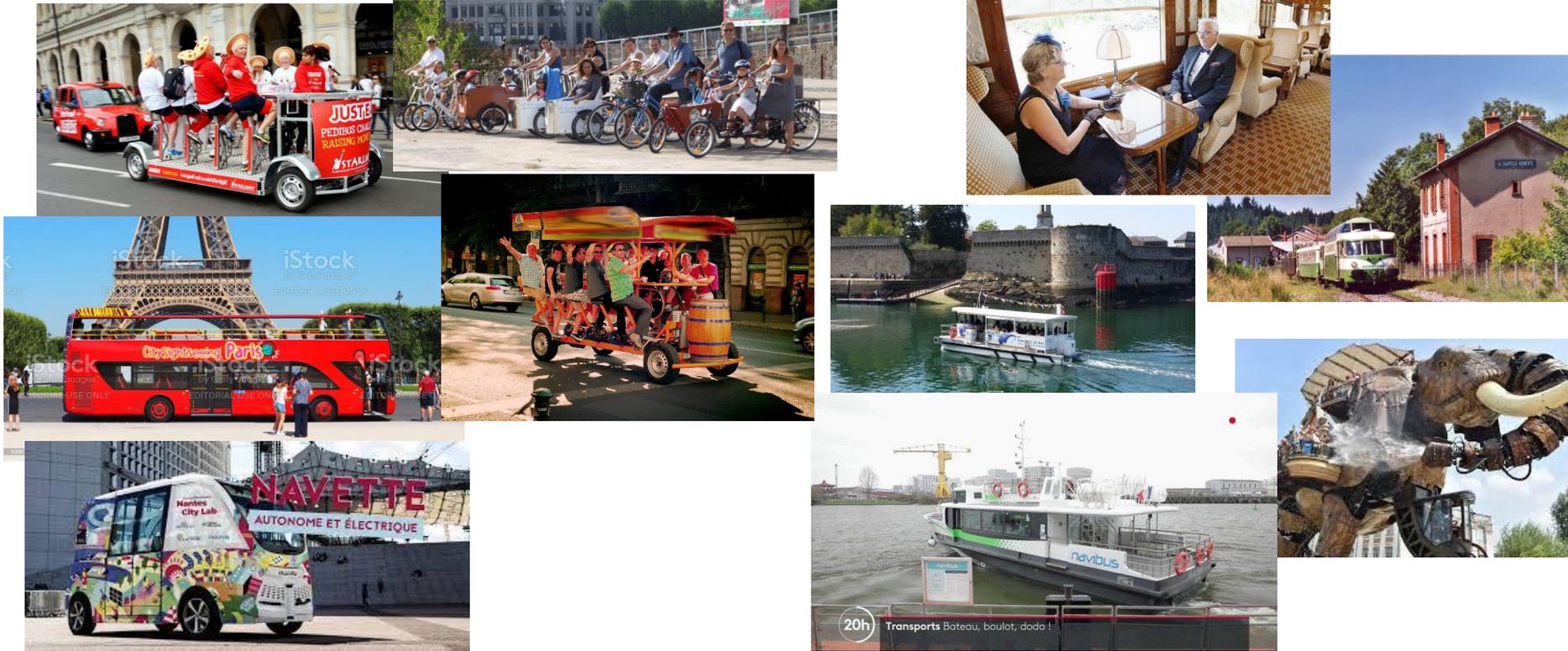
UNE OPPORTUNITÉ DE RENDRE VISIBLE

C'est une occasion rare de « porter » les modification de comportements en les rendant visibles

- L'occasion de mettre en avant les modes actifs
- L'occasion de mettre en avant les modes partagés
- L'occasion de mettre en avant les modes décarbonnés



TRANSFORMER LE TRANSPORT EN EXPÉRIENCE DE VIE – LE RENDRE DÉSIRABLE



<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/orient-express-le-retour-doutre-tombe-des-trains-de-luxe-1371303>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-evalue-navette-autonome-nantes-metropole>

<http://www.ilot-familles.com/location-velos/>

TRANSFORMER LE TRANSPORT EN EXPÉRIENCE DE VIE – CHALLENGER LES TOURISTES

- Pour changer les comportements souvent le jeu est un bon outil (défis, challenge) :
 - Coopératifs : ensemble le camping à économisé xT de CO2
 - Compétitifs : la famille 0 carbone
 - Avec un gain (remise de médaille, prix en numéraire ou remise commerciale) :
 - Expérience (escape game territorialisé...) : Les aventuriers de xxx à la recherche de xxx avec une mise en récit incitant à un choix modal
- Des lieux uniquement accessible par certains modes: sentiment d'être privilégié (offrir une alternative accessibles à tous (vélo gros porteur/ cargo?))

FACILITER LE REPORT MODAL– LES DERNIERS KILOMÈTRES

- La place du taxi/VTC/ transport à la demande : l'exemple de Ligne d'azur Nice, ou de l'Armada de Rouen avec Uber, mais aussi la place du transport d'utilité social (UDAMS)
 - La place de la conciergerie de destination
 - La place de l'économie de la fonctionnalité
 - Location de vélo, matériel lié à l'expérience touristique... limitant le volume de bagages
 - La place du covoiturage (covoit'Tan...)
 - L'itinéraire entre les modes lourds et la destination finale
-
- <https://www.lagazettedescommunes.com/721822/a-nice-une-experimentation-avec-uber-aux-resultats-discrets/>
 - <https://www.francebleu.fr/infos/transports/armada-2019-a-rouen-le-reseau-astuce-et-uber-lance-un-partenariat-pour-l-evenement-1559754786>
 - https://www.loire-atlantique.fr/44/seniors-personnes-agees/mobilite-solidaire-pour-les-seniors-des-formationen-pour-les-benevoles-de-l-udams44/c_1377543
 - <https://www.monatourisme.fr/conciergerie-de-destination/>
 - <https://www.etourisme.info/economie-de-la-fonctionnalite-et-tourisme%EF%BF%BC/>

FACILITER LE REPORT – LES PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAUX



09:41
ACCUEIL
Station Luitré J sélectionnée
Changer de station ?

 LOUER un vélo

 CHOISIR un parcours



MOBILIZ

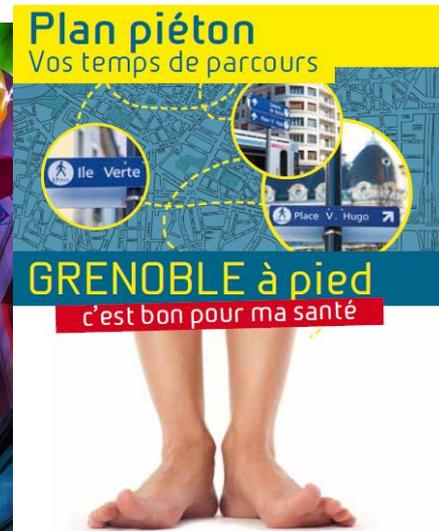
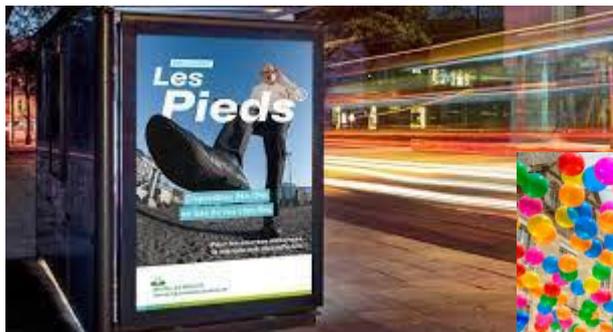
Luitré·Dompierre



- <https://www.francemobilites.fr/acteurs/luitre-dompierre>
- https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/01/3Selest%20PEM_2016.pdf

FAVORISER LA MARCHÉ – LES NUDGES

- La communication engageante : Les Pieds Bruxelles, Grenoble à pied « c'est bon pour ma santé »
- L'expérience: Les ballons Pontivy
- Le confort: les parapluie suspendu Laon
- Le jalonnement : la ligne verte Nantes



<https://www.youtube.com/watch?v=EAkm773d7RQ>



FAVORISER MES MODES ACTIFS - TRAITER LES POINTS NOIRS DE CONNEXIONS

- Court termes: expérimenter – aménagements temporaire – urbanisme tactique saisonnier, mais aussi en semaine sauf les week-end de flux/ chassé- croisé...
- Moyen termes : partage de la voirie
- Long terme aménagement dédiés



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/urbanisme-tactique-comment-garantir-maintenir-accessibilite>

LES BESOINS À VENIR – LE STATIONNEMENT VÉLO

- Les différentes formes du stationnement vélo. Le vélo et surtout le vélo électrique un équipement précieux.
- Adapter le type en fonction de la durée (qq heure-> arceau, journée Arceau couvert, nuité sécurisée); augmentation de la distance stationnement/pôle générateur



- https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Alveole/cahier_des_charges_techniques_local_velos_1.pdf

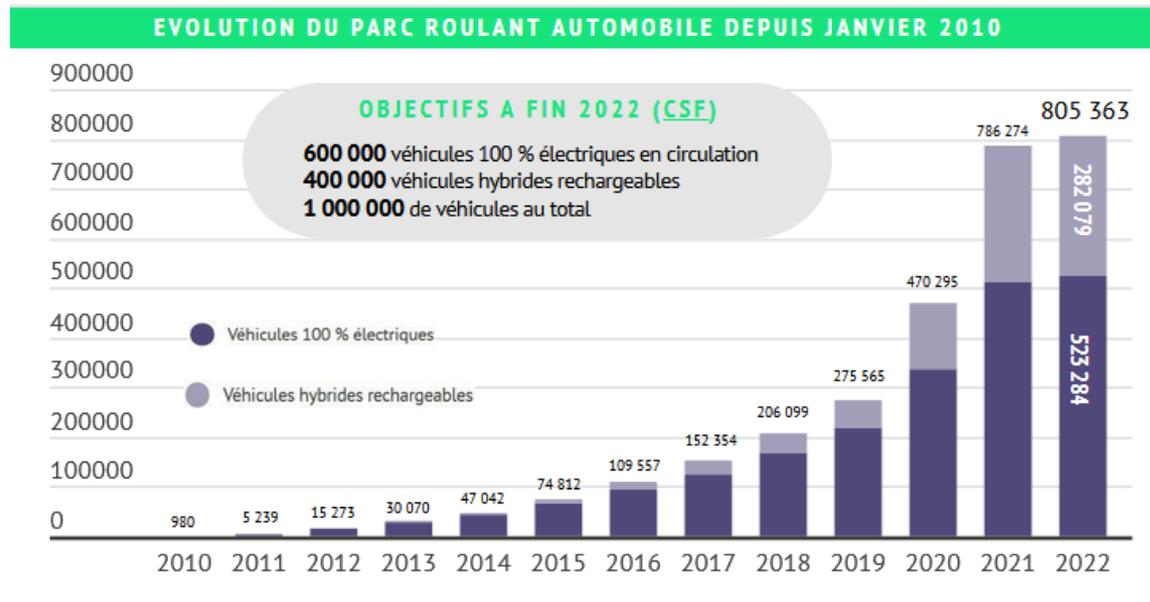
LES BESOINS À VENIR – LE STATIONNEMENT VÉLO

- Un besoin diffus, mais aussi massif le vélo servant de rabattement sur les modes lourds
- Renforcer la capacité d'emport dans les modes lourds
- Proposer en interurbain un ensemble sécurisant: stationnement vélo, abribus



LES BESOINS À VENIR – LA RECHARGE DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

- SNBC: 100% de véhicules électriques ou hydrogène vendu en 2040



- Source Avere-France

QUELQUES LEVIERS

- Faire des intermédiaires (organisateur d'évènement, professionnels du tourisme) des ambassadeurs
 - Les former à l'offre de mobilité alternative disponible sur le territoire
 - Proposer des animations en direction de leur public
 - Proposer des offres de services combinées avec leur offre
- Imaginer l'usage temporaire de l'espace public
 - Positionnement des stationnements (vélo, voiture, covoiturage, circuit TC...)
 - Possibilité de branchements forains pour les véhicules électriques
- Adapter l'espace public
 - Autoriser/inciter la modification du plan de circulation
 - Penser le chemin entre les modes de transports « lourds » et l'évènement/le lieu touristique (dernier kilomètre)
 - Mettre à disposition de la signalisation temporaire
 - Mettre à disposition des équipements temporaires (stationnement vélo, borne de recharge de véhicules électriques....)
 - Disposer d'une charte à communiquer aux organisateurs

QUELQUES LEVIERS

- Adapter l'offre de service à un évènement
 - Mise en place de service temporaire
 - Mise en place de tarification lié à l'évènement ou « intégrée à la billettique »
- Permettre aux opérateurs/calculateurs d'itinéraires de se saisir du sujet
 - Intégration des obligations réglementaires d'open data (stationnement, données de services de mobilité, grille horaire, tarification...)

MERCI!

Défi mobilité

en Pays de la Loire

Inscrivez-vous sur

www.defimobilite-paysdelaloire.fr



PASSEZ EN MODE
éco mobilité

DU 16 AU 22 MAI
2022



« Un défi mobilité pour tous pour changer et valoriser nos pratiques de déplacements vers le travail et l'école »

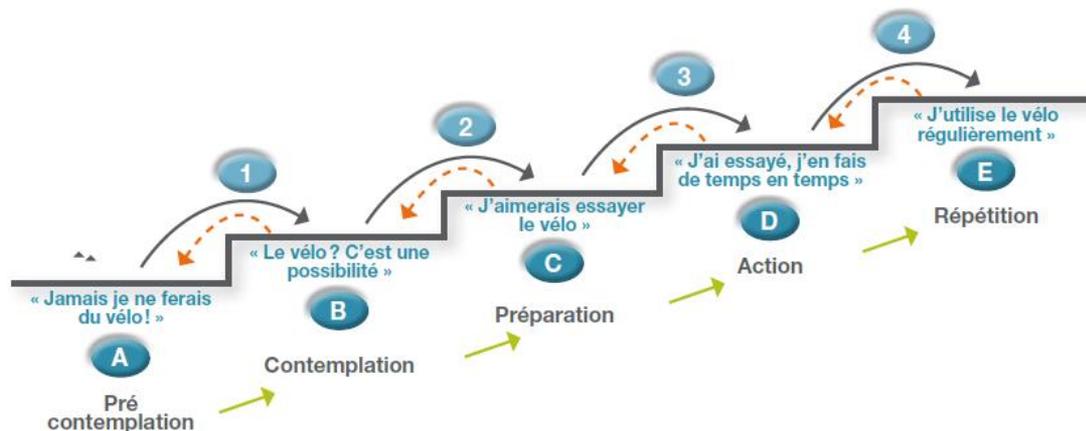
Sebastien.bourcier@paysdelaloire.fr

Chef de projet Mobilités, référent territorial 44/85
Région Pays de la Loire

Le point de départ du défi

- Les pratiques de déplacements restent relativement figées
 - Effet d'habitude, taux de motorisation élevé en Pays de la Loire
 - Méconnaissance des offres de mobilité durables (TC, Vélo, covoiturage, intermodalité)
 - Nécessité de ruptures pour requestionner ses pratiques
- Les établissements scolaires et employeurs génèrent le tiers du volume de déplacement et + de 40% des km parcourus (mobilité du quotidien)
- Proposer une approche ludique par le défi
 - Sans engagement conséquent
 - Effet test pour découvrir et faire adhérer
 - Émulation de groupe / inter-structures / inter-territoires
- Utiliser les territoires comme relais de proximité
 - 1^{ères} démarches mobilités pour certaines nouvelles AOM
 - Le défi, jalon d'animation dans les démarches de conseil en Mobilité employeurs des AOM

Le changement de pratiques de mobilité



Source : RR&A Roland Ribi & Associés pour la communauté urbaine de Strasbourg

- **Le défi se positionne sur les étapes B-C-D selon le public touché :**
 - Étape B : faire connaître les offres et questionner sur les pratiques
 - Étape C : utilisation du défi pour préparer son test
 - Étape D : test en condition réelle durant la semaine du défi

Des résultats 2022 en forte hausse



- 313 employeurs
 - 6 386 participants
- + 70% de hausse par rapport à 2021
- 730 400 kilomètres en modes écomobiles (x2/2021)

- 61 établissements scolaires
 - 4 315 élèves
- + 36% par rapport à 2021
- 56 000 km parcourus

RÉPARTITION KILOMÉTRIQUE

2021

6.070 km parcourus en marche
67.885 km parcourus à vélo
50.865 km parcourus en train
74.293 km parcourus en covoiturage
127.915 km économisés grâce au télétravail
64.802 km parcourus en transports collectifs



La **marche** représente **8 %** des trajets réalisés

Le **vélo** représente **39 %** des trajets réalisés



Le **train** représente **1 %** des trajets réalisés

Le **covoiturage** représente **13 %** des trajets réalisés



Les **transports en commun** représentent **4 %** des trajets réalisés

Le **télétravail** représente **22 %** des trajets économisés



RÉPARTITION KILOMÉTRIQUE

2022

12.246 km parcourus à pied
129.815 km parcourus à vélo
179.553 km parcourus en train
176.597 km parcourus en covoiturage
128.624 km économisés grâce au télétravail
35.129 km parcourus en transports collectifs



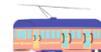
La **marche** représente **7 %** des trajets réalisés

Le **vélo** représente **41 %** des trajets réalisés



Le **train** représente **2 %** des trajets réalisés

Le **covoiturage** représente **15 %** des trajets réalisés



Les **transports en commun** représentent **5 %** des trajets réalisés

Le **télétravail** représente **13 %** des trajets économisés



170 000 km réalisés en report modal depuis la voiture individuelle

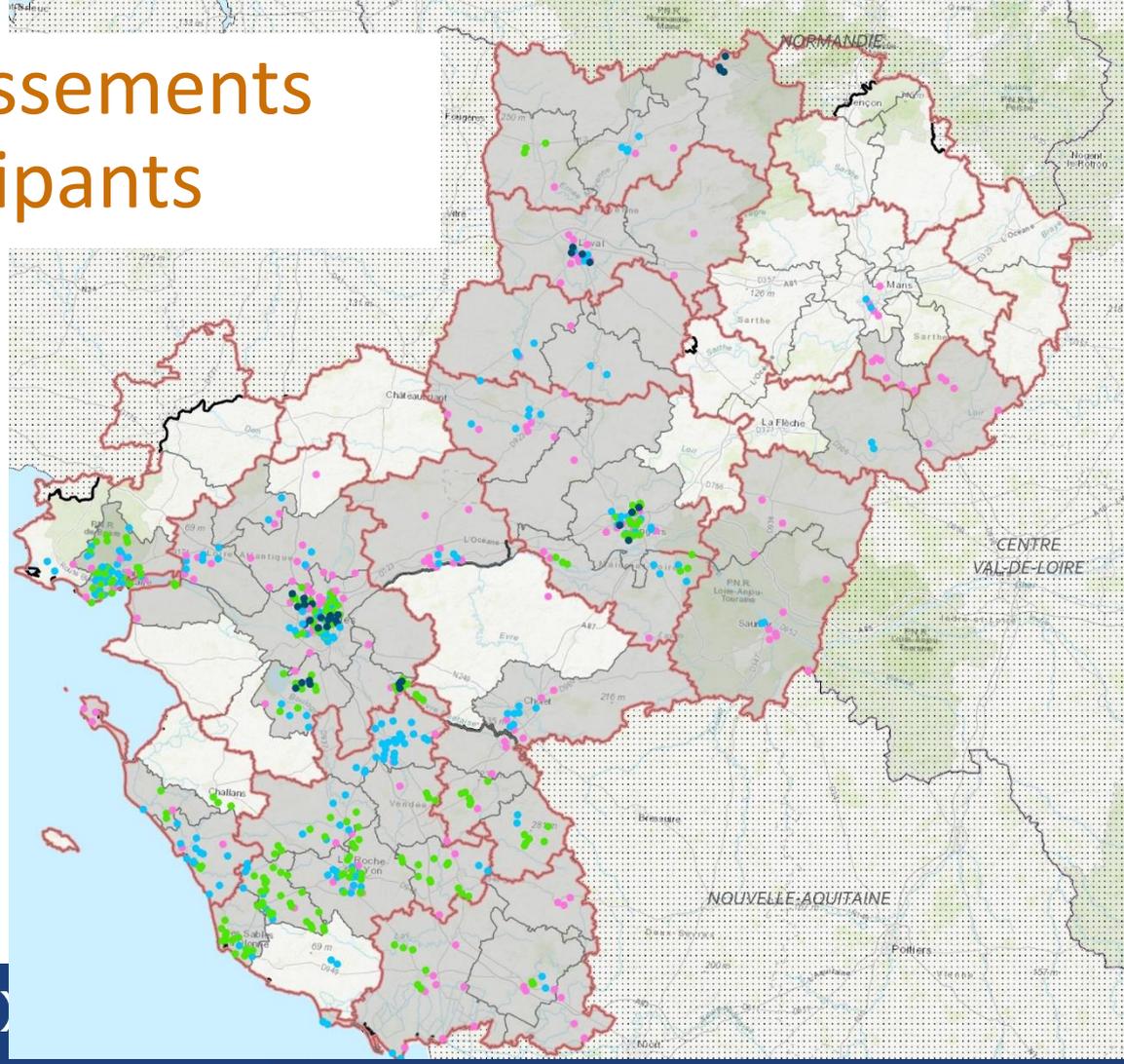
Au total, 2 000 personnes participantes ont laissé de côté leur VP sur 1 trajet min.

42 territoires ambassadeurs = 47 EPCI



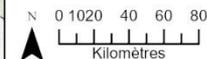
- En moyenne, un territoire mobilise
 - 9 établissements
 - 250 participants
- Mentions spéciales pour
 - CARENE / NM : plus de 1 000 participants
 - LRYA / ALM : autour des 500
 - Mobilisations importantes sur CCEG / CCES / Terres de Montaigu / Vie et Boulogne / COMPA / Sud Vendée Littoral / ABC / Laval Agglo

Etablissements participants

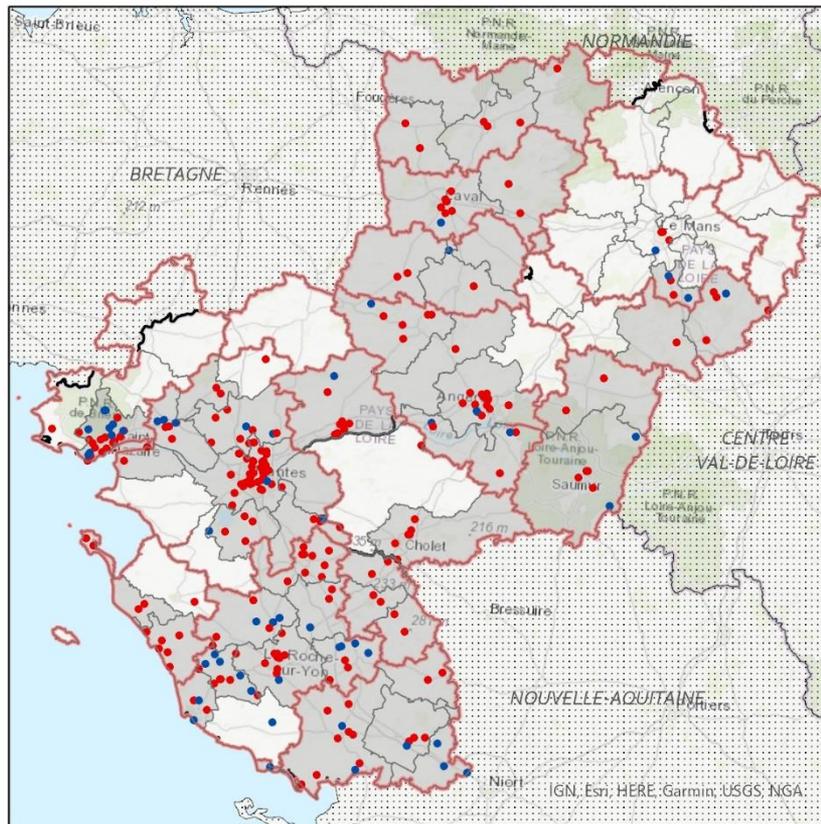


Défi Mobilité 2022 Etablissements par historique de participation

- 4ème participation
 - 3ème participation
 - 2ème participation
 - 1ère participation
- EPCI
■ Ambassadeurs

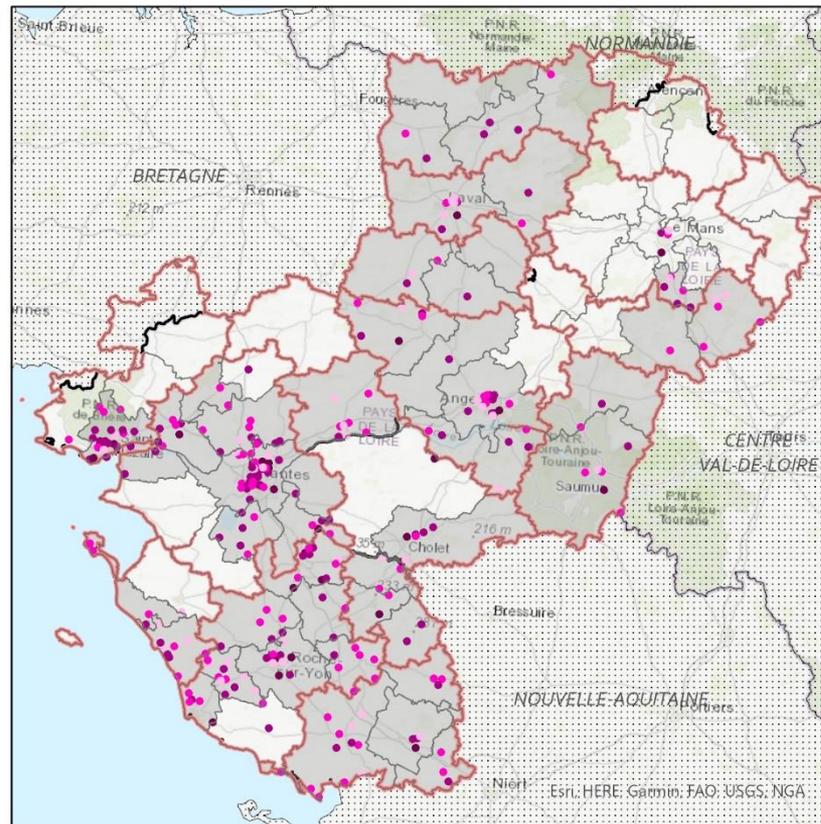


PAR TYPES

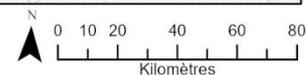


- Etablissements scolaires
- Employeurs
- EPCI
- Ambassadeurs

PAR EFFECTIFS



- Moins de 20
- 20 à 99
- 100 à 499
- 500 et plus
- EPCI
- Ambassadeurs



Suite de la démarche

- résultats par territoire accessible sous <https://www.defimobilite-paysdelaloire.fr/>
- Lancement d'un marché d'étude avec BE
 - Évaluation précise des impacts du défi
 - Questionnaire à M+4 pour mesurer les effets à moyen terme
 - Analyse qualitative complémentaire
 - Restitution en novembre 2022
- Préparation édition 2023 dès septembre/octobre

Défi mobilité

En Pays de la Loire

Avec le soutien technique et financier des partenaires

Soutenu par

