

Compte-rendu réunion n°7

sur l'écomobilité du projet PUMAS – 13 novembre 2014

Comment parler autrement d'écomobilité ?

L'approche par les sociologues

Présents

BAZOGÉ	Nadine	CAP3SI
BENTAYOU	Gilles	CEREMA
CARACO	Alain	UNIVERSITE SAVOIE MONT BLANC
CHATEAUDON	Carole	VILLE DE BOURGOIN-JALLIEU
CHRISTIAN	Bertrand	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
COGERINO	Laurent	RAEE
COSTE	Paul	HESPUL
DANZ	Evelyne	VILLE DE SAINT-EGREVE
DELAJOURD	Kevin	HELIANTHE
FAIVRE D'ARCIER	Pauline	SYTRAL
FOUROT	Michel	GRAND LYON
GELLION	Valérie	MAIRIE DE SAINT QUENTIN FALLAVIER
GUICHERD	Marie-Pierre	SIMOLY
LEROY	Jean	RAEE
MENSAH	Florence	MAIRIE DE DECINES
MEUNIER	William	GRENOBLE ALPES METROPOLE
MULLER	Barbara	GRENOBLE ALPES METROPOLE
PETITPREZ	Anne-Sophie	SYNDICAT DE COMMUNES SAONE MONT D'OR
PICARD	Zoé	ROANNAIS AGGLOMERATION
RIBEAU	Mireille	DIR CENTRE-EST
RICHARD	Mickaël	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
ROBIN	Xavier	VILLE DE VILLEFONTAINE
ROSNOBLET	Stéphane	MAIRIE DE FEYZIN
ROUX	Marc	CONSEIL GENERAL DE L'ISERE
SARRAZIN	Sandrine	COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION VILLEFRANCHE-SUR-SAONE
SCHAFFENER	Marie	VILLE DE LYON
VUAILLAT	Caroline	RESEAU IERA
WIPLIER	Nicolas	CEREMA

Intervention de M. Xavier BRISBOIS (psychologue social) – [Téléchargez son intervention](#)

L'intervention de M. Xavier BRISBOIS se base sur un travail effectué lors d'une thèse en collaboration avec la RATP, sur le thème du processus de décision dans le choix modal. L'objet de son propos est de montrer qu'une fois qu'on a réalisé une action, qu'elle est devenue une habitude, elle aura des conséquences très fortes sur ce qu'on fera ensuite.

Il s'agit de chercher à comprendre comment les gens décident pour trouver le bon levier.

On pense d'ordinaire que ce sont des éléments rationnels qui expliqueraient nos choix en matière de déplacements. Le temps du trajet, son coût, l'accessibilité du mode de transport détermineraient nos choix.

Aussi, pour réduire la place de la voiture on cherche à augmenter les contraintes qui pèsent sur ces facteurs de choix : on cherche à réduire la vitesse, à augmenter le coût ; à restreindre l'accès.

On ne peut que constater qu'en réalité tout cela ne fonctionne pas très bien...

Par exemple chercher à augmenter la vitesse des transports en commun atteint vite ses limites, les transports en commun étant de toute façon peu concurrentiels en la matière par rapport à la voiture.

Mettre en place un péage urbain peut s'accompagner d'un allongement des distances parcourues par les automobilistes qui cherchent à le contourner. Au final personne n'est satisfait, tout le monde s'énerve : on parle de la notion de « réactance » qui est une réaction de refus exacerbée face à la perception de contrainte et d'atteinte à la liberté fondamentale de se déplacer. On s'aperçoit en fait que ces présupposés et ces éléments dits rationnels ne sont pas les mêmes pour tous, chacun étant pourtant persuadé d'être objectif. C'est très caractéristique par exemple pour la notion de temps qui sera rallongée ou raccourcie selon le type d'utilisateur qu'on est.

On se représente en fait la réalité.

Cela signifie en fait qu'au-delà de ce qui est déclaré, d'autres facteurs, visiblement très divers, jouent réellement pour expliquer le choix des modes de déplacements. Ces explications cachées et symboliques vont faire qu'on va rationaliser ses choix en comparaison de ceux des autres qui seront au contraire jugés peu pertinents.

Afin d'approcher les motivations des usagers on leur demande ce qu'ils en disent eux-mêmes. Il ressort des différentes études que d'autres facteurs (que les raisons évoquées traditionnellement par les experts, le trio vitesse / coût / accessibilité) sont formulées ou identifiées par les répondants aux enquêtes.

Apparaissent ainsi des motivations de liberté ou de plaisir par exemple, ou encore l'absence de choix.

On peut ainsi identifier cinq grandes familles de motivations :

- La sécurité
- L'ambiance, l'agrément
- Le bénéfice (on peut par exemple faire autre chose pendant le trajet)
- La performance
- L'identité

Agréments, bénéfices et identités sont très discriminants des modes.

Par ailleurs, la socio-démographie ne doit pas non plus être négligée, elle joue réellement pour expliquer les comportements de déplacements.

Il serait donc très réducteur de se contenter du rationnel pour expliquer les comportements.

Plutôt que de se focaliser seulement sur la vitesse, par exemple, il est donc proposé de travailler sur l'agrément et les bénéfices identitaires. Il convient également de chercher à faire sortir les usagers de leur schéma d'habitude en provoquant de nouveau l'interrogation, c'est-à-dire une sorte d'éveil, de conscientisation, du comportement (une réinterrogation de ses pratiques).

Il s'agit donc de chercher à lever cette inhibition des comportements en augmentant au contraire l'attention des usagers.

Pour inhiber ces habitudes on peut essayer des choix alternatifs et les contextes inhabituels.

Il faut chercher à accompagner le changement et agir sur les deux flux :

- Valoriser ceux qui partent de la voiture et
- Freiner ceux qui veulent y aller.

Autre facteur sur lequel agir au-delà de l'habitude : la persuasion, ce qu'on aime.

Mais les normes subjectives (comment on va être jugé) sont tout aussi importantes. « Si tout le monde le fait, c'est que ça se fait »...

Enfin ; il faut également s'assurer qu'on est bien convaincu de pouvoir le faire.

Au final, il faut fournir aux individus des instructions pour au moins essayer, en sachant que le changement de comportement sera de toute façon progressif et réversible.

Puisque les choix modaux sont très inféodés à la liberté fondamentale de choisir, il faut toujours présenter les alternatives selon un schéma de liberté de faire (ce qui aura pour effet de consolider le comportement).

Les motivations non réellement acceptées et choisies (comme l'utilisation exclusive de la « carotte » ou de son contraire « le bâton ») ne permettent pas de pérenniser les comportements.

Intervention de Madame Stéphanie VINCENT-GESLIN – [Téléchargez son intervention](#)

Les résultats de ses observations reposent sur des entretiens de terrain (une cinquantaine de rencontres).

Elle a recherché à décrire le parcours de l'apprentissage qui aboutit à l'autonomie à travers l'usage de l'automobile. On constate qu'en matière de déplacements on expérimente toutes sortes de modes quand on est plus jeune et qu'au contraire les habitudes se sédimentent à l'âge adulte. Les modes de déplacements sont donc très structurés en fonction de l'âge.

Avec le collègue on expérimente pour la première fois, parfois de façon traumatisante, l'usage des transports en commun (bus bondés, bruit, froid,...). Cela aura inévitablement des répercussions sur les choix faits à l'âge adulte. Le permis de conduire est concomitant à l'étape de rentrée dans l'âge adulte (rite initiatique) avec le premier travail, la vie en couple).

L'acquisition d'une première voiture dans le ménage s'accompagne comme une évidence de l'abandon simultané de l'usage précédent des autres modes. Pour d'autres au contraire, l'effet de groupe, un discours qui se construit, vont induire une prise d'habitude vers d'autres modes que la voiture. Cette habitude peut fixer de façon très durable les comportements et choix de déplacements tout au long de la vie. Le processus de changement de comportement est complexe, pour cela il faut :

- Être disposé au changement (= trouver les motivations qui vont le permettre)
- Profiter de tout changement biographique favorable (= ça peut être à l'occasion d'un changement d'emploi, lors d'une mise en couple, d'une séparation,...).
- Fournir / identifier des éléments déclencheurs, profiter d'un état d'esprit qui peut être favorable (embouteillages, stress de la conduite).

En conclusion on peut dire :

- Toutes les expériences en matière de déplacements comptent, elles créent des souvenirs et une organisation
- Il n'existe pas de solution simple !
- Rechercher / s'appuyer sur une perception positive du temps de trajet (= rendre / montrer les alternatives attractives).