

LES ANNEXES

1 . Présentation des 13 projets choisis pour leur diagnostic de mobilité.....	3
2 . Analyse des résultats issus de l'analyse bibliographique et du benchmark.....	6
3 . Analyse focus group avec verbatim.....	20
4 . Références bibliographiques scientifiques.....	26

1 . Présentation des 13 projets choisis pour leur diagnostic de mobilité

Parmi les différentes initiatives réalisées en France, 15 projets menant des actions de changement de comportement de mobilité ont été repérés susceptibles de réaliser des diagnostics individualisés de mobilité.

Parmi les 15 projets, 2 n'ont pas pu faire l'objet d'une analyse :

- « P.U.M.A.A. » : les élus ont décidé de l'arrêter pour des raisons politiques.
- « Mobilité Villages en Val Gelon » : les porteurs n'ont pas répondu aux sollicitations téléphoniques, ni par e-mail, et ce malgré des relances.

Les projets innovants en Pays de la Loire

Parmi les projets retenus pour être approfondis, 4 initiatives en Pays de la Loire. Les fiches projets les détaillant sont visibles en annexe, mais quelques éléments de contexte peuvent néanmoins être mentionnés ici afin de faciliter la compréhension de l'analyse réalisée par la suite.

- **Projet n° 1 : Maison de la mobilité (Châteaubriant – Loire-Atlantique).** Ce projet a été engagé par les élus afin de réinvestir la gare menacée d'une fermeture physique de son guichet (dans le cadre de la dématérialisation des services) et de proposer ainsi la création d'un centre d'information et de communication (vitrine de la mobilité sur la collectivité) au cœur du pôle multimodal que représente la gare. Cette initiative est portée par une volonté politique forte des élus qui ont identifié, de longue date, la mobilité comme un enjeu pour leur territoire tant en matière d'attractivité que de désenclavement. En ce sens, la création de la Maison de la mobilité constitue la suite logique d'autres initiatives menées précédemment.
- **Projet n° 2 : Place au vélo (Association Place au vélo – Loire-Atlantique).** L'objectif de cette association est de contribuer à faire augmenter le nombre de cyclistes de tous âges sur le vignoble nantais. Dans le cadre d'une démarche collaborative, elle mène plusieurs actions qui créent une véritable émulation autour du vélo (manifestations, évènementiels, café cyclo, test ou prêts de matériels, challenges, etc.). Elle accroît simultanément la communauté de cyclistes, renforçant ainsi la pratique du vélo. Les actions menées ne permettent pas toutefois de toucher véritablement des publics éloignés de la pratique du vélo.
- **Projet n° 3 : Vélyon (Association Centre du vélo – Vendée).** Le dispositif Velyon concerne uniquement la location de VAE par le Centre du vélo pour le compte de la Roche-sur-Yon Agglomération au sein de la Maison du Vélo. Les initiatives portées par l'association étant par ailleurs bien plus larges et offrant une gamme relativement complète d'interventions, le choix a été fait de s'intéresser aux activités menées par cette association dans sa globalité (hors section sportive). Les actions s'inscrivent aussi bien dans le registre de la sensibilisation et de la communication (cours de mécanique, démonstrations en centre-ville, interventions dans les entreprises et au sein des établissements scolaires) que dans celui de l'accompagnement (formations au sein des Instituts Médicaux Educatifs, chantiers d'insertion, etc.) et du changement des pratiques (vélo-bus, Adopte un vélo, etc.).
- **Projet n° 4 : Plan de Déplacement InterEntreprises et Challenge interentreprises (La Roche-sur-Yon Agglomération – Vendée).** Forte de son dynamisme industriel, la ville de La Roche-sur-Yon et son agglomération s'est engagée de longue date dans une

démarche interentreprises de mobilité durable en y associant les prestataires privés (non-experts dans les processus de changement de comportement) et le milieu associatif. Des actions de changements de comportement sont menées régulièrement à la demande d'entreprises (plan de mobilité, formations sur la pratique du vélo, animations collectives, etc.). Mais la mobilisation des dirigeants d'entreprise pour ces actions de changement de comportement reste contrastée.

Les projets innovants à l'échelle nationale

Parmi les projets recensés pour être approfondis, 11 initiatives ont été retenues à l'échelle nationale, hors Pays de la Loire. Des éléments ont pu être recueillis pour 9 d'entre eux à l'exception de « P.U.M.A.A. » et « Mobilité Villages en Val Gelon » comme évoqué précédemment. En voici une présentation :

- **Projet n° 5 : Plateforme de mobilité rurale, pour tous et multisites (Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche – Manche).** Cette plateforme résulte de la fusion de 3 EPCI - n'ayant pas la même problématique en termes de mobilité durable - et d'une forte motivation des élus. Elle est destinée à tous les publics et bénéficie des services d'une conseillère en mobilité pour accompagner les usagers. Ces conseils sont destinés pour l'instant à des publics vulnérables. Hormis les actions de communication, aucune action spécifique de changement de comportement n'est menée pour l'instant à destination du grand public, et qui plus est, des nouveaux arrivants.
- **Projet n° 6 : Mobil'Cité : mobilités citoyennes et rurales (Oust à Brocéliande Communauté – Bretagne).** Initié par des élus locaux volontaristes, ce projet s'articule autour de deux volets complémentaires que sont le VAE et le covoiturage de voisinage. Pour le premier volet, des actions sont mises en œuvre pour induire un processus d'engagement vers des changements de comportement. Mais elles sont davantage destinées à un public déjà conscientisé. Le deuxième volet, pas encore mis en place, table sur la connaissance du voisinage par les usagers pour sécuriser leurs parcours, donc sur le renforcement de l'adhésion à ce nouveau service.
- **Projet n° 7 : P.M.H. – Pack Mobilité Habitant (Ploumilliau – Bretagne).** Porté par la mairie de Ploumilliau en lien avec la chambre de commerce, la Poste, le CCAS de Ploumilliau et une filiale de Casino, le projet vise à proposer un service de portage de courses aux personnes à mobilité très réduite. L'objectif était de mettre à profit le passage du facteur pour limiter les déplacements superflus, mais également permettre que le temps d'aide à domicile puisse être dédié à autre chose qu'aux courses. Si le dispositif s'adresse aujourd'hui à un public en particulier, les possibilités de transférabilité à d'autres types de publics sont envisagées et questionnent les modalités rendant possible ce transfert et une adhésion. En effet, le projet n'a pas de processus clairement identifié pour engager les usagers dans ce dispositif. Pour l'instant, le recrutement d'utilisateurs se base sur le porte-à-porte auprès des personnes repérées comme susceptibles de correspondre au public cible identifié. Ces dernières sont ensuite accompagnées lors de leurs premiers appels pour s'approprier le service. Peu d'éléments sont formalisés au-delà.
- **Projet n° 8 : Ecosyst'M (Ayen – Nouvelle-Aquitaine).** C'est une ancienne responsable des gares SNCF régionales qui est à l'origine de ce projet. Construit dans le cadre d'une approche écosystémique et de développement local, le système de covoiturage fonctionne avec une monnaie locale, en y associant les commerçants. Les actions de changement de comportement sont liées principalement à l'implication très forte du maire d'Ayen qui a effectué un démarchage individuel auprès des usagers potentiels. Étendu aujourd'hui à l'échelle de l'EPCI, le projet fonctionne moins bien, essentiellement du fait d'élus moins impliqués.

- **Projet n° 9 : Bouquet de mobilités partagées 01 (Communauté de communes Plaine de l'Ain – Auvergne-Rhône-Alpes).** Ce bouquet de mobilités, développé pour rallier un important site industriel, présente plusieurs caractéristiques qui le rendent intéressant à analyser. Il est porté par plusieurs collectivités, chacune développant seule ou en lien avec les autres collectivités, une solution de mobilité. Un diagnostic a été posé en amont pour définir l'offre. L'offre se développe au coup par coup en fonction des appels à projets en l'absence de fonds propres suffisants. Et enfin, les entreprises, premières concernées par cet enjeu de mobilité vis-à-vis de leurs salariés et clients, sont très peu motrices dans ce dispositif et plutôt dans une posture attentiste. S'agissant des outils développés, ces derniers portent aujourd'hui sur la sensibilisation et la communication (autour de l'offre existante et du développement de nouvelles offres), ainsi que sur des outils incitatifs pour engager des changements de comportements (ex. rétribution des chauffeurs inscrits dans le dispositif STOP'N'GO).
- **Projet n° 10 : Plateforme de la Mobilité (PETR¹ Ternois 7 Vallées – Haut-de-France).** Si la totalité des acteurs de la mobilité du territoire a été associée aux réflexions sur la plateforme pour concevoir un outil répondant aux problématiques de terrain, pour autant, le projet accuse des retards importants dans la mise en place de certaines actions (telles que les hubs ruraux) et rencontre une faible adhésion sur d'autres (succès très relatif du covoiturage et du rézo-pouce). De plus, cette Plateforme souffre du départ du chef de projet et de la perte de connaissance associée. En ce sens, ce projet est porteur d'enseignements s'agissant des conditions de réussite ou non. En l'absence de données supplémentaires, il est difficile de saisir les outils mis effectivement en place pour induire des changements de comportements.
- **Projet n° 11 : Mobil'Argonne (Communauté de Communes de l'Argonne Ardennaise – Grand Est).** Ce projet propose un bouquet de solutions mises en œuvre par un centre social très impliqué dans ces questions. Plusieurs services à la mobilité sont proposés (TAD à vocation sociale, autostop organisé, services itinérants, bornes électriques, télétravail) pour limiter les déplacements et promouvoir les mobilités durables. Par leur connaissance de la population, les animateurs et les travailleurs sociaux sont la cheville ouvrière du dispositif pour amener les captifs à utiliser des modes alternatifs à la voiture. Prochainement, le centre social va recruter un conseiller en mobilité pour animer la plateforme Mobil'Arden sur la partie sud du département et accompagner les autres publics.
- **Projet n° 12 : PLEDGE² (communauté territoriale du Sud Luberon – Provence – Alpes-Côte d'Azur).** Outre la mise en place de services tels que l'autostop organisé et le covoiturage de proximité, l'originalité de ce projet est d'induire des changements de comportement en misant sur l'échange entre habitants dans des lieux de rencontre appelés « Troc Trajet ». Ce projet n'est malheureusement pas finalisé du fait d'un manque de moyens humains pour sensibiliser les commerçants (et disposer de lieux de rencontre), et toucher le grand public (pour atteindre ainsi la masse critique d'utilisateurs potentiels).
- **Projet n° 13 : Personal Mobility Trainers (Aix-Marseille-Provence – Provence-Alpes-Côte d'Azur).** Ce projet est l'un des plus aboutis. Il avait pour but d'expérimenter une méthode permettant d'agir psychologiquement et personnellement sur les habitudes comportementales. C'est l'un des rares retenus en milieu urbain car particulièrement riche d'enseignements pour :
 - 1) l'élaboration et la mise en œuvre d'un DIM,
 - 2) le public cible (salariés en entreprise),

1 Pôle d'Equilibre Territorial et Rural

2 Engagement en anglais

- 3) les outils pédagogiques et méthodologiques élaborés à destination des entreprises pour qu'elles mènent le projet par elles-mêmes (kit pédagogique d'accompagnement, questionnaire standardisé pour réaliser le DIM, etc.),
- 4) l'acquisition de connaissances sur les processus d'adoption des gestes d'un point de vue psychosociologique et enfin,
- 5) les retours d'expérience sur un dispositif identique mené dans les mêmes temporalités dans d'autres villes européennes.

2 . Analyse des résultats issus de l'analyse bibliographique et du benchmark

Éléments préalables

Avant de présenter les principaux résultats issus tout à la fois de l'analyse bibliographique et du benchmark, quelques éléments de contexte sont indispensables. Ces derniers concernent principalement les difficultés rencontrées pour mener à bien le recueil de données. En conséquence la lecture des résultats présentés doit se faire à la lumière de cette contextualisation.

- Difficultés rencontrées dans la sélection et l'analyse des projets
 - L'identification des différents projets et initiatives à approfondir s'est basée, comme nous l'avons d'ores et déjà mentionné, principalement sur deux plateformes : l'ORT et France Mobilités. Néanmoins, le niveau d'informations et de détail diffère quelque peu, l'ORT présentant des éléments moins complets au regard de ceux affichés par France Mobilités. C'est pourquoi les projets présents sur France Mobilités ont été favorisés lors du choix final.
 - Difficulté liée aux interlocuteurs. Tout d'abord, certains projets avaient plus ou moins récemment subis des changements de personnel (recrutements encore en cours, voire effectués), mais sans période de passation des connaissances et compétences suffisantes. Les interlocuteurs joints disposaient de données incomplètes tant vis-à-vis du projet et des actions menées que vis-à-vis du contexte ayant conduit à son élaboration (actions anciennes, réalisation de diagnostics, etc.). De plus, au départ de l'enquête, la période de recueil d'informations sur les projets sélectionnés s'est tenue durant les vacances d'hiver 2020. Certaines prises de contact ont ainsi été contraintes par ce calendrier. S'agissant de certains projets portés par des associations, les informations ont été fournies par des bénévoles ne disposant que d'une information parcellaire dépendant de leur engagement dans l'association et dans le projet en lui-même, de leur rôle dans l'association et de la durée de leur présence. Enfin, malgré des mails et des appels téléphoniques associés à des relances, certains interlocuteurs sont restés injoignables – tant lors de la phase de sélection des projets que lors de leur approfondissement une fois sélectionnés – sans que les raisons en soient connues. En effet, dans certains cas, un premier contact a pu être établi auprès d'un secrétariat, permettant ainsi de vérifier que le projet existait toujours et qu'une personne était bien identifiée pour le suivre. Néanmoins, par la suite, la personne référente n'a jamais répondu à aucune sollicitation.
- Difficultés dans l'avancement des projets
 - Certains projets sélectionnés ont rencontré, ou rencontrent encore, des tensions politiques et/ou des divergences de points de vue qui pèsent sur leur avancement et ralentissent fortement leur mise en œuvre (cf. projet n° 6 : Mobil'Cité : mobilités citoyennes et rurales). Parfois ces tensions politiques s'expriment au sein même des équipes en place. Dans ces situations, la continuité des projets est fortement conditionnée aux résultats des élections municipales à venir. Ainsi certains projets sélectionnés n'ont-ils été que très partiellement mis en œuvre face à de tels blocages.
 - D'autres projets s'inscrivent dans une « logique de guichet » afin de bénéficier de subventions en l'absence de fonds propres suffisants pour être mis en œuvre par les territoires et structures. Ils répondent à un effet d'opportunité, ce qui n'enlève rien à la motivation des porteurs. Au contraire, ces projets font souvent l'objet d'un portage

(politique ou non) marqué et volontariste. Néanmoins, leur avancement en pâti quelque peu, car conditionné au versement des subventions, à la capacité à retrouver des fonds une fois la subvention consommée pour poursuivre les actions engagées, etc. Ainsi, s'agissant de certains projets sélectionnés, les actions venaient à peine de démarrer, voire étaient toujours en attente (d'autres appels d'offres aux calendriers plus serrés ayant été décrochés entre-temps).

- La temporalité elle-même des projets sélectionnés a constitué une difficulté. Si certains ont été écartés lors de la phase de présélection car bénéficiant d'un démarrage trop tardif au regard de la présente étude pour permettre d'en tirer des enseignements, il n'en reste pas moins que la majorité des projets sélectionnés venait dans les faits tout juste de démarrer (malgré le calendrier officiel affiché) ou étaient en phase préévaluative.
- Difficultés dans l'analyse des outils aux changements de comportement
 - Parmi les projets identifiés, très peu présentaient une analyse des changements de comportement. Le sujet reste encore largement traité par la communauté scientifique mais sans réappropriation et investissement par les acteurs de terrain du fait majoritairement d'un manque de connaissance sur le sujet.
 - L'efficacité et la pertinence des outils mis en place au travers des expérimentations ont également été parfois difficiles à saisir et à repérer au regard de l'absence d'évaluations qualitatives et quantitatives précises.

Des diagnostics préalables peu approfondis

Les projets sélectionnés n'ont soit pas comporté de diagnostic préalable pour mieux saisir les besoins, soit ont fait l'objet d'un diagnostic léger ou incomplet :

- pour certains projets, des diagnostics ont été très succincts (AFOM³...), car issus d'autres politiques publiques ;
- pour d'autres, les diagnostics ont été réalisés presque exclusivement sur la base des données statistiques disponibles, celles-ci ne traitant que les déplacements des actifs. Ainsi, les différents profils des usagers et les besoins en mobilité des publics spécifiques y sont peu étudiés.

La plupart des projets présentent les mêmes faiblesses dans leur mode opératoire de réalisation.

- Certaines problématiques de mobilité conduisent à la formulation d'un bouquet d'actions alors même que les profils d'usagers sont insuffisamment cernés. Dans le cadre de certains projets, les porteurs ont ainsi fait savoir que telle ou telle solution ne trouvait pas son public ou alors était investie d'une manière non souhaitable (cf. projet n° 9 : Bouquet de mobilités partagées 01 (BMP'01)) ;
- La réalisation des diagnostics associe - par le biais de la réalisation d'entretiens, de questionnaires ou de groupes de travail - les acteurs économiques, les acteurs institutionnels, certaines associations, etc. à l'établissement du constat et à la formulation de propositions. Sans remettre en cause la compétence et la connaissance du territoire de ces acteurs, leur apport reste très « institutionnel » et porte peu sur une expertise d'usage qui ne peut être amenée que par les principaux utilisateurs. Cette faiblesse est également l'une des causes identifiées de l'inadaptation des offres de mobilité et des actions de changement de comportement mises en œuvre.

Ces approches conduisent à une analyse incomplète, dans les diagnostics réalisés, des déterminants d'un changement de comportement sur les territoires souhaitant engager des projets et donc à des chaînes d'actions incomplètes et/ou impensées pour accompagner de tels changements.

Des DIM légers

Dans le cadre de leur plan d'action, la plupart des projets recensés n'ont pas prévu la réalisation d'un DIM pour induire des changements de comportement.

Sont ainsi, dans la majorité des cas, juxtaposées des actions de communication, de sensibilisation, la proposition de nouvelles offres, etc., mais sans qu'une réflexion globale ait été préalablement engagée quant à leur articulation pour conduire à des changements de comportement.

Quelques rares projets échappent à cette règle : ces derniers sont souvent portés par des collectivités disposant d'ores et déjà d'une ingénierie et d'un savoir-faire acquis en matière de mobilité.

Ce faisant, les évaluations envisagées et prévues se concentrent prioritairement sur l'efficacité des dispositifs au regard du nombre d'utilisateurs inscrits, effectivement utilisateurs récurrents d'un dispositif, etc. Par contre, rien n'est dit s'agissant de l'utilisateur lui-même : quelles caractéristiques ? Est-ce un changement dans ses habitudes ? (moins d'autosolisme et plus de déplacement doux) Est-ce sur une période transitoire ou ce changement s'inscrit-il dans la durée ? Quelle est sa propension à changer de comportement en matière de mobilité ?

Outre les collectivités identifiées comme ayant la compétence en matière de mobilité et de transport, peu d'entre elles bénéficient d'une ingénierie confirmée en matière de mobilité. Pour autant, dans leur grande majorité, toutes souhaitent s'engager dans cette montée en compétence, la mobilité étant considérée comme un enjeu clef. Certaines équipes politiques actuellement en place voient la loi LOM comme une opportunité à saisir en la matière et souhaitent se positionner si les élections municipales leur permettent de reconduire leurs mandats locaux et intercommunaux.

S'agissant des établissements publics ou des associations, le contexte est similaire. Pour autant, les associations semblent pallier ces difficultés en étant dédiées à un objet bien identifié en lien avec la mobilité. Elles ont également acquis dans le temps et via l'expérience, une ingénierie confirmée en matière de mobilité, notamment dans l'expertise d'usage.

En l'absence de diagnostic précis sur les comportements des usagers potentiels, une grande majorité des interventions se fait au jugé.

Une diversité de diagnostics individualisés de mobilité réalisés sur le terrain

Les actions de communication classiques (presse locale, internet, journaux communaux ou communautaires, réseau sociaux, réunion publique...)

Parmi les DIM, les actions de communication sont la base de tout projet de mobilité. Elles ont été ou vont être déployées dans tous les projets investigués. Si la collectivité dispose d'offres de service à la mobilité, une campagne d'information sera lancée pour en informer les usagers.

Selon les projets sélectionnés, les porteurs, les prestataires de service ou les associations mettent en place ces actions pour atteindre divers objectifs.

- Informer les habitants sur les services à la mobilité du territoire, sur l'existence de toutes les alternatives possibles et leur fonctionnement, pour mobiliser largement et inciter les usagers à modifier leur comportement.

- Porter à la connaissance du grand public les expérimentations ou challenges qui sont ou vont être mis en œuvre pour inviter les habitants à essayer d'autres modes de déplacement sur une période donnée, plus ou moins longue.
- Sensibiliser la population sur les enjeux environnementaux liés aux déplacements et les pratiques vertueuses à adopter.

Pourtant, certains projets pâtissent d'un décalage entre le niveau de l'offre (ex. l'autostop organisé qui demande la constitution d'un réservoir suffisant d'usagers) et le DIM déployé (c'est-à-dire, pour notre exemple, la mise en place d'une campagne de communication, dispositif insuffisant) qui n'est pas à la hauteur des enjeux (cf. Projet n° 12 : PLE/DGE).

Pour les porteurs de projet, ces actions font davantage appel à un savoir-faire en communication - compétence déjà bien présente dans la plupart des EPCI - qu'à une expertise particulière dans les changements de comportement. S'il apparaît essentiel de déployer ces actions à des moments opportuns, certains porteurs de projet ont eu des difficultés à synchroniser le lancement d'un service à la mobilité et la communication inhérente à ce service par manque de moyens humains et/ou financiers à leur disposition (cf. projet n° 12 : PLE/DGE ; projet n° 8 : Ecosyst'M).

Les ateliers thématiques

Parmi les DIM la première action identifiée est l'organisation d'ateliers thématiques sur la mobilité dans le cadre de politiques connexes (ex. : PCAET) ou d'ateliers en amont de la mise en place de nouveaux services à la mobilité, ou encore lors de la réalisation d'un suivi et d'une adaptation de l'offre de service actuelle (ex. : mise en place d'un TAD, d'une solution d'autopartage) – (cf. projet n° 1 : Maison de la mobilité de Châteaubriant ; projet n° 9 : Bouquet de mobilités partagées 01 (BMP'01)).

Ces ateliers et réunions peuvent se tenir à l'échelle communale, intercommunale voire au sein des entreprises. Néanmoins, comme nous l'avons précédemment évoqué, la participation des usagers n'est pas toujours d'actualité – ces derniers étant bien souvent les grands absents. Il est ainsi plus fréquent de constater la réalisation d'ateliers associant des acteurs institutionnels et économiques au sens large.

Ces ateliers de travail sont mis en œuvre pour :

- mieux appréhender le réseau partenarial, cerner les missions des partenaires et les actions de mobilité mises en œuvre par chacun d'entre eux ;
- creuser les problématiques de mobilité sur le territoire : les différentes catégories d'usagers et leurs besoins spécifiques, déceler les freins à la mobilité ;
- adapter l'offre de mobilité aux besoins des usagers ;
- explorer l'ensemble des solutions de mobilité ;
- mettre en relation les usagers.

Ces actions ont pour objectif de mobiliser les personnes ressources - qui elles-mêmes vont être les ambassadrices de la mobilité durable - ou d'identifier les besoins et les solutions de mobilité à partir d'un panel d'usagers potentiels.

Pas d'évaluation en continu : évaluation a posteriori dans les 6 mois ou 1 an à venir

Disposer de retours en matière d'évaluation des projets engagés s'est avéré quelque peu compliqué. En effet, comme nous l'avons mentionné précédemment, la majorité des projets sélectionnés venait dans les faits tout juste de démarrer (malgré le calendrier officiel affiché) ou était en phase préévaluative. Si les interlocuteurs ont pu dans l'ensemble nous apporter une première évaluation - plutôt d'ordre qualitatif - leur étant propre, la plupart étaient dans l'attente du lancement d'évaluations devant débiter courant du printemps 2020, voire début 2021.

L'évaluation, quel que soit le projet considéré, reste de type ex post et non en cours de processus (in itinere). Ce faisant, l'évaluation dans les projets étudiés n'a pas été envisagée comme un outil permettant une adaptation continue du projet et des actions au regard des résultats obtenus.

Pour autant, nous avons pu avoir accès à quelques retours évaluatifs. Ces derniers provenaient :

- d'associations : celles-ci étaient dans l'obligation de fournir des éléments chiffrés en lien avec les actions qu'elles engagent pour obtenir des financements, elles disposent bien souvent d'indicateurs quantitatifs plus fournis. Par contre, elles font remonter peu d'éléments qualitatifs ayant fait l'objet d'un monitoring particulier en vue d'une évaluation précise, car moins en lien avec l'exercice régulier auquel elles doivent se plier ;
- des projets ayant engagé des défis ou des challenges : la réalisation d'accompagnement individuel et la durée plus courte sur laquelle sont engagées ces actions permettent des retours évaluatifs plus complets et rapides ;
- des projets s'inscrivant dans une certaine historicité : lorsque des projets bénéficient d'expériences antérieures ou s'inscrivent en continuité d'actions préalablement engagées, l'évaluation est plus pensée de manière concomitante au projet ;

des projets portés par des structures disposant de la compétence mobilité : l'obligation de rendre des comptes rend plus facilement accessibles les résultats d'évaluation même si, là encore, ces derniers sont principalement d'ordre quantitatif. En effet, ces évaluations s'inscrivent dans le cadre d'un suivi des politiques publiques.

Les freins aux changements de comportement repérés

Les freins psychologiques

Plusieurs freins psychologiques sont soulignés par les porteurs de projet.

- La culture de l'autosolisme et le désir d'autonomie. L'automobiliste est souvent très fortement attaché à sa voiture. C'est l'un des objets du quotidien. La voiture est synonyme d'autonomie avec l'idée de pouvoir faire du porte-à-porte. Elle est source de liberté et d'émotions. C'est un mode efficace et rapide, notamment pour les déplacements complexes (travail, école, courses...) (cf. projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales) ;
- L'image...
 - ...des transports en commun, et particulièrement des bus. On les associe bien souvent à un public spécifique : les personnes vulnérables, en insertion, les chômeurs, etc. Dans l'imaginaire collectif, le transport en commun bénéficie rarement d'une belle image (cf. projet France Mobilités : Covoiturage de proximité (Concarneau Cornouaille Agglomération)) ;

- ...des autostoppeurs. Elle renvoie à la personne dépendante des autres, marginale. Pour les parents des jeunes autostoppeurs ce mode de déplacement est source d'angoisse par manque de sécurité (cf. projet n° 12 : PLE/DGE) ;
- ...du covoiturage. Des peurs sont souvent exprimées par méconnaissance du « covoitureur » ou du « covoituré » (cf. projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales) ou du covoiturage en tant que tel (cf. projet n° 9 : Bouquet de mobilités partagées 01).
- Le facteur climatique peut influencer l'usager dans l'utilisation des modes actifs comme le vélo.
- Une partie de la population, notamment les jeunes en milieu rural, a des difficultés à se déplacer par peur de l'inconnu et/ou des changements de repères.

Les freins matériels et financiers

Les freins identifiés par les porteurs de projet sont multiples :

- La sécurité : ce frein est fortement exprimé pour l'utilisation des modes actifs (discontinuité et rupture des parcours, cohabitation avec les véhicules motorisés, absence d'aménagements) (cf. projet n° 3 : Vélyon (Centre du vélo) ; projet n° 4 : Démarche interentreprises (PDIE, challenge)).
- Le temps de déplacement, la complexité des parcours et les ruptures de charge peuvent être un frein à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture (cf. projet n°5 : Plateforme de mobilité rurale, pour tous et multisites).
- Les horaires de travail ou d'école parfois incompatibles avec l'utilisation des transports en commun ou le covoiturage.
- La fracture numérique. Une partie de la population rencontre des difficultés dans l'usage des outils numériques et n'a pas accès à l'information ou à des applications qui lui permettraient d'être mise en relation avec d'autres usagers (cf. projet n° 1 : Maison de la mobilité de Châteaubriant).
- Le coût des transports en commun est « visible » (coût du ticket de transport, abonnement, etc.), contrairement à celui de la voiture qui comprend des coûts cachés (estimés en moyenne à 6 000 €/an) : amortissement, coût de l'entretien/réparations... (cf. projet : Covoiturage de proximité (Concarneau Cornouaille Agglomération)).

Les freins en matière de gouvernance

Deux ont été rapportés :

- Les tensions politiques. Elles peuvent fortement influencer sur la bonne marche du projet et la mise en œuvre des actions de changement de comportement (cf. projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales ; projet France Mobilités : P.U.M.A.A.) ;
- L'origine de l'innovation. Quand le projet est à l'initiative d'une personne extérieure au territoire ou qui l'a quitté, sa mise en œuvre est compromise si aucun acteur local ne le porte (cf. projet n° 8 : Ecosyst'M).

Le contexte dans lequel les diagnostics individualisés s'appliquent

La volonté politique

La forte volonté politique des élus locaux en milieu rural permet souvent la mise en œuvre de projets de mobilité durable ambitieux et innovants (cf. projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales ; projet n° 5 : Plateforme de mobilité rurale, pour tous et multisites), avec un souci d'articulation ou d'harmonisation avec les autres politiques existantes, telles que celles concernant l'urbanisme ou le développement économique (cf. projet n° 9 : Bouquet de mobilités partagées 01).

Avec des élus qui s'investissent personnellement dans le projet, les moyens humains y sont souvent plus importants que dans des projets où les élus sont moins moteurs. Il arrive parfois que des élus locaux réalisent eux-mêmes le démarchage individuel auprès des usagers pour les inciter à utiliser les modes alternatifs à la voiture (cf. projet n° 8 : Ecosyst'M ; projet n° 7 : P.M.H. – Pack Mobilité Habitant).

La gouvernance

Au regard des projets sélectionnés, plusieurs modes de gouvernance sont observés sur le terrain.

- Certains pilotages de projet sont ouverts, avec un rôle déterminé dévolu à chacun des membres, ce qui crée une vraie dynamique autour du projet.
 - Des projets ont été initiés en associant les usagers et les structures accompagnantes. Par exemple, la Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche (COCM) a mis en place une stratégie de mobilité à l'aide d'un groupe projet composé d'acteurs du champ social et de l'emploi, d'élus et d'agents (cf. projet n° 5 : Plateforme de mobilité rurale, pour tous et multisites). Ce groupe projet a ensuite intégré un comité de pilotage composé de trois collègues : Élus, Partenaires, Usagers. Cette configuration est probablement à mettre en relation avec un état d'esprit très particulier du projet : la forte préoccupation des acteurs pour que la plateforme de mobilité réponde aux besoins réels du terrain, et la mobilisation en continu des usagers de façon à l'adapter en permanence à l'évolution de leurs besoins.
 - D'autres projets ont été initiés par quelques bénévoles très motivés (cf. projet n° 2 : Place au vélo – vignoble nantais ; projet n° 3 : Vélyon (Centre du vélo)), qui ont su dès le départ les inscrire dans un esprit collaboratif. Il a fallu à l'origine une forte dépense d'énergie de la part de ces bénévoles pour mobiliser les habitants via des actions de sensibilisation innovantes. L'adhésion à l'association est d'ailleurs conditionnée à une réelle implication de ses membres : à chacun d'avoir un réel rôle à jouer dans l'association. Aujourd'hui il y a une vraie émulation autour de ces projets.
 - D'autres projets, à l'inverse, initiés par des personnes extérieures et mis en place par quelques élus locaux, ne s'inscrivent pas dans la même dynamique (projet n° 8 : Ecosyst'M). Il a fallu que les élus procèdent à un démarchage individuel pour convaincre les partenaires et les usagers d'adhérer au projet. Si une réelle mobilisation est constatée du côté des usagers – car l'offre de service répond à un besoin réel, notamment pour les personnes âgées – elle semble beaucoup moins convaincante du côté des commerçants qui doivent être partie intégrante du projet.
- Plusieurs configurations sont également observées en termes d'ingénierie.
 - Certains projets disposent d'une réelle ingénierie, soit en propre (cf. projet n° 13 : Personal Mobility Trainers), soit par délégation à une structure agréée disposant d'une forte légitimité sur le territoire (cf. projet n° 11 : Mobil'Argonne) ou à des prestataires privés reconnus (cf. projet n° 5 : Plateforme de mobilité rurale, pour tous

et multisites ; projet n° 6 : Mobil'Cité : Mobilités citoyennes et rurales). Ces projets disposent d'une animation structurée, avec un suivi rigoureux des actions de mobilité. Sur ces projets, on constate une forte ambition dans la stratégie de mobilité, avec une prise en main des actions de changements de comportement. Ces dernières semblent toutefois se consolider en bénéficiant d'une montée en compétence quand l'ingénierie est portée en propre (cf. projet n° 1 : Maison de la mobilité de Châteaubriant).

- D'autres projets sont le fruit d'une réelle volonté politique mais ne disposent pas, ou plus, de moyens humains (Fiche projet n° 12 : PLE/ DGE). Des actions innovantes (covoiturage de proximité, autostop organisé, etc.) ont été mises en place par un agent technique dédié, mais du fait de son départ anticipé et de la difficulté de recrutement rencontrée, personne n'est en mesure aujourd'hui de poursuivre le projet alors qu'il se situe dans un moment crucial de sa mise en œuvre (phase de mobilisation des usagers pour atteindre la masse critique).

Le partenariat

Pour certains projets, le réseau partenarial permet une bonne complémentarité des actions menées sur le terrain (cf. projet n° 4 : Démarche interentreprises (PDIE, challenge) ; projet n° 6 : Mobil'Cité : Mobilités citoyennes et rurales). Chacune des structures a une mission bien définie, en juste articulation avec les autres. Ainsi, des bouquets de solution de mobilité assez complets sont proposés aux publics cibles.

D'autres projets souffrent par contre d'un réseau partenarial peu étoffé, soit parce qu'il n'existe pas de structures sur le terrain qui puissent prendre en charge l'action (cf. projet n° 5 : Plateforme de mobilité rurale, pour tous et multisites), soit parce que ce réseau partenarial a été insuffisamment recherché (projet n° 8 : Ecosyst'M). Dans ces cas de figure, les offres de mobilité peuvent être insuffisantes ou incomplètes.

Certains projets s'inscrivent dans une approche écosystémique et une économie circulaire (cf. projets n° 8 : Ecosyst'M, projet n° 12 : PLE/DGE) en répondant à l'ensemble des volets du développement durable (social, culturel, économique et environnemental). Dans ce cadre le réseau est élargi à d'autres acteurs socio-économiques (commerçants, artisans, acteurs du champ culturel ou de l'environnement, etc.), avec l'appui parfois de nouveaux éléments intermédiaires (la monnaie locale par exemple). Cette configuration du réseau participe ainsi à l'émergence d'un développement local (projets n° 8 : Ecosyst'M).

L'entreprise

L'implication des entreprises dans les mobilités durables est liée à la volonté et à la mobilisation de leur dirigeant-e et de leur DRH ; ce qui va influencer le choix du profil et la disponibilité du référent désigné pour prendre en charge cette problématique, et l'articulation envisagée entre mobilité durable et stratégie d'entreprise. Les dirigeants-e-s d'entreprise engagé-e-s dans une démarche RSE en sont souvent pleinement acteurs, via la présence ou non de référent-e au développement durable (cf. projet n° 4 : Démarche interentreprises (PDIE, challenge)).

La taille de l'entreprise va également influencer sur sa capacité à intervenir sur cette problématique. Une grande entreprise dispose la plupart du temps d'un référent en développement durable prédisposé à s'occuper de cette question (cf. projet n° 4 : Démarche interentreprises (PDIE, challenge)).

La structuration des zones d'activités est également plus ou moins propice à la mobilisation des entreprises sur la problématique des mobilités durables. Les démarches engagées à l'échelle des zones d'activités permettent une mutualisation des besoins et une augmentation du « réservoir » d'usagers (cf. projet n° 4 : Démarche interentreprises (PDIE, challenge)). Dans certaines zones d'activités, la présence d'associations ou de clubs d'entreprises facilite la mise

en œuvre d'actions de mobilité durable. À l'inverse, certains territoires de projet ont un tissu industriel très clairsemé, composé essentiellement d'artisans (cf. projet n° 11 : Mobil'Argonne), où il est particulièrement difficile de mobiliser les entreprises.

L'association

La volonté et l'investissement des bénévoles sont incontournables dans la mobilisation des associations sur le sujet de la mobilité durable. L'esprit collaboratif que l'on retrouve dans certaines associations initie souvent la dynamique collective et l'émulation autour de projets innovants et durables (cf. projet n° 2 : Place au vélo – Vignoble nantais).

L'historique de l'association (d'où elle vient), sa taille, sa structuration (présence ou non de salariés), son rayonnement (force de frappe), et la compétence de ses membres ont toute leur importance dans la capacité de celle-ci à mener des actions de terrain de manière pertinente et efficace (cf. projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales ; projet n° 11 : Mobil'Argonne ; projet n° 3 : Vélyon (Centre du vélo)).

La structuration du territoire rural

L'existence ou non de pôles générateurs de déplacements (ville-centre, pôles multimodaux, etc.), ainsi que l'enclavement du territoire et son degré de connectivité avec les autres territoires vont fortement influencer sur l'organisation des déplacements. C'est le cas notamment des territoires de l'Oust à Brocéliande (projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales) et de la Communauté Territoriale Sud Luberon (projet n° 12 : PLE/DGE) où les pôles générateurs se situent à l'extérieur du territoire (pôles urbains, gare SNCF, etc.). Selon les porteurs de ces projets, la mutualisation avec les EPCI voisines devient une nécessité malheureusement entravée par un manque de volonté politique, ou des tensions, pour trouver des solutions collectives.

Certains de ces territoires ruraux souffrent également d'une faible densité de population et d'un enclavement, et les porteurs de projet espèrent que les territoires voisins se mobiliseront pour disposer d'un réservoir d'usagers suffisant pour mener à bien leurs actions telles que le covoiturage de proximité et l'autostop organisé (projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales ; projet n° 8 : Ecosyst'M ; projet n° 11 : Mobil'Argonne).

Les territoires des projets étudiés, sauf un, sont en zone rurale où les infrastructures sont peu développées pour les modes actifs, et particulièrement pour le vélo. Toutefois, certains territoires ruraux sont propices au développement de ces modes actifs : le vignoble nantais est composé d'un maillage serré de chemins par exemple (cf. projet n° 2 : Place au vélo – Vignoble nantais).

Selon les porteurs de projet, la topographie et la distance entre pôles générateurs de déplacements sont également deux éléments déterminants dans l'utilisation ou non du vélo. C'est ainsi qu'un porteur a fait le choix délibéré de développer le VAE qui permet, selon lui, de se déplacer facilement malgré le paysage vallonné pour des distances inférieures à 10 km (projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales).

Certains porteurs espèrent, enfin, que l'esprit de voisinage que l'on peut observer en milieu rural aidera au développement du covoiturage de proximité (projet n° 6 : Mobil'Cité, mobilités citoyennes et rurales).

Les déterminants liés à la structuration du territoire et de services à la mobilité

La pertinence de la réalisation de DIM pour les habitants d'une zone rurale et de son pôle urbain associé, et particulièrement pour les nouveaux arrivants, est-elle liée à des critères définissables de structuration d'un territoire et de l'offre de mobilité que l'on peut y trouver ?

L'analyse précédente des différentes expériences et des difficultés rencontrées pour amorcer un changement de comportement dans les pratiques de mobilités des usagers confortent les diagnostics réalisés dans le cadre des Schémas de mobilité, Plan de Mobilité Rurales... sur de nombreux territoires à l'échelle nationale.

L'offre de transport : un critère déterminant

Quand on veut aborder la question du changement de comportement sur un territoire à dominante rurale, on sous-entend le fait de vouloir limiter la dépendance à l'automobile. Dans ce cas, on s'intéresse à la partie de la population qui dispose d'un moyen de transport individuel motorisé.

Si l'on s'intéresse à la population qui n'a pas la possibilité de se déplacer en automobile, la notion de « changement de comportement » se substitue plutôt à une notion de « possibilités » de se déplacer, pour des populations captives ou vulnérables.

Dans les deux cas, la question préalable indispensable avant de lancer une démarche de DIM est : sur ce territoire, est-ce que je suis en capacité de proposer une solution de transport alternative à l'automobile ou une « possibilité » de déplacements pour ces différents types d'usagers et leurs besoins de déplacements ?

Le rôle de l'offre de transport dans le cadre de déplacements pendulaires ou contraints

Si l'on prend l'exemple d'un actif qui utilise aujourd'hui la voiture pour se rendre au travail, il réalise un déplacement régulier et contraint, c'est-à-dire, dans la très grande majorité des cas, avec des horaires à respecter... Il recherche donc une solution de transports avec un temps de parcours « sécurisé », plutôt rapide, permettant une certaine souplesse en cas d'aléas horaires liés au travail...

Ces notions vont faire référence :

- Soit à une offre de transport collectif plutôt performante ;
- Soit à un déplacement individuel en modes actifs : le vélo, par exemple, si la distance de son déplacement est dans l'aire de chalandise du vélo. Mais sur ce dernier point, on observe généralement en milieu rural des distances de déplacements domicile/travail assez longue ;
- Soit une solution de mobilité, donc principalement le covoiturage.

Mais ces territoires peu denses, bien desservis par la route, sont aujourd'hui les parents pauvres d'une politique nationale « de transport collectif » centrée sur la gestion des flux massifs en zone urbaine dense. En effet, sur ces territoires à dominante rurale, les études montrent le plus souvent une faiblesse de l'offre de transport collectif pour répondre aux besoins d'une large part des actifs. En effet, l'offre présente est une offre organisée à l'échelle départementale et régionale assurant des liaisons de pôles à pôles, sans desserte fine des pôles d'emplois (zones d'activités...). La majorité de l'offre est structurée au départ autour des besoins scolaires, même si ensuite on y greffe des services pour rendre certaines lignes interurbaines attractives pour tous les publics.

Un point crucial également est le fait que cette offre n'est souvent pas organisée à l'échelle des bassins de vie (rabattement des territoires peu denses vers les centres secondaires) mais en rabattement sur les principaux pôles départementaux ou régionaux (dans le cadre de la LOM, la nouvelle échelle de réflexion géographique mise en avant concerne les bassins de mobilité quotidienne).

Aujourd'hui la politique doit évoluer pour accompagner ces territoires, où le modèle de transport collectif classique n'est pas transposable, au développement d'une offre intégrée de mobilité,

autour de :

- La déclinaison d'un transport collectif adapté dans ces espaces ;
- Les modèles de mobilité partagée ;
- La conjugaison des modes de déplacement, y compris actifs (vélo/ marche) pour construire une alternative porte-à-porte à l'automobile individuelle crédible.

De plus, on observe aujourd'hui, à travers les études menées et enquêtes mobilité en milieu rural, que les habitants ont une mobilité davantage couplée qu'en milieu urbain. En effet, en milieu rural où les distances entre les pôles générateurs, services sont souvent plus importantes entre eux et depuis le domicile des usagers, les habitants couplent différents motifs de déplacement sans repasser par leur domicile. Ainsi, le choix du mode de déplacement utilisé pour aller au travail va ainsi influencer le choix du mode de déplacement pour faire un achat, aller à une activité etc.

Le développement, la structuration et la mise en cohérence d'une offre alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens sont essentiels pour réduire la vulnérabilité des territoires vis-à-vis de l'automobile.

La qualité de l'offre de transport présente sera donc un préalable indispensable pour engager le changement de comportement et il semble opportun de justifier d'un minimum d'offres sur un territoire pour engager des démarches de changement de comportement.

Pour caractériser celle-ci avec des critères stricts, cela paraît assez délicat. Toutefois, sur cet aspect offre de transport collectif, on peut estimer que le DIM dans une optique de changement de comportement sera peu pertinent si l'on a uniquement :

- Une offre calée sur les besoins scolaires ;
- Une offre non pérenne sur l'année (offre diminuée ou absente hors période scolaire).

À l'inverse, une offre ferroviaire, des lignes routières interurbaines avec un nombre de dessertes et une amplitude correcte seront des critères favorables.

En matière de mobilité partagée, si le covoiturage longue distance a pris son envol avec un business model solide, ce n'est pas encore le cas du covoiturage sur des trajets domicile-travail dont le potentiel reste sous-exploité. Sur ces trajets pendulaires, les expériences montrent que le meilleur moyen de mettre en relation des covoitureurs potentiellement compatibles - même origine et destination, horaires similaires - est d'avoir une approche par les entreprises. En effet, cela permet déjà d'identifier des personnes qui ont le même lieu de destination et assez généralement des horaires de travail similaires (des critères qu'il sera très difficile d'identifier et rassembler si l'on a une approche à l'échelle d'un territoire). Il reste donc uniquement le lieu ou secteur d'origine et les freins d'acceptabilité aux changements à lever.

Cette approche peut donc se faire soit par l'intermédiaire d'un Plan de Mobilités d'Entreprises ou d'un accompagnement que l'on peut assimiler à un DIM « d'entreprises » (axé sur le trajet domicile travail). La LOM va alléger les obligations de réalisation de Plan de Mobilité et instaurer des procédures de négociation. Un DIM « entreprises » ou « salariés » serait ainsi une solution.

Enfin, concernant le volet des modes actifs, et notamment du vélo, si l'utilisateur est dans l'aire de chalandise d'un déplacement pendulaire cyclable, on observe sur ces territoires une absence quasi systématique d'aménagements cyclables permettant une pratique sécurisée à l'échelle intercommunale. La présence d'aménagements type voie verte, ou véloroute, liaisons intercommunales pourront être un critère favorable.

Il est donc clair qu'il y a un lien prépondérant entre offre de transport et possibilité d'amorcer le changement de comportement dans le cadre d'un déplacement pendulaire ou contraint.

Mais au vu de l'offre généralement disponible actuellement sur ces territoires, le DIM aura donc pour ces populations un rôle important « d'information » pour connaître l'offre qui existe sur le territoire, en revanche le potentiel captable de population pour un changement de comportement sera beaucoup plus limité puisque l'offre proposée est souvent en inadéquation avec leurs attentes où avec les « sacrifices » à réaliser pour l'utiliser : augmentation trop significative du temps de parcours, rupture de charge, possibilité limitée de malléabilité, sécurisation du trajet...

Le rôle de l'offre de transport dans le cadre d'un déplacement peu contraint ou de population captive

Pour ces populations captives, le rôle du DIM vise plutôt à offrir une possibilité de se déplacer pour aller faire quelques courses, aller à un rendez-vous chez le coiffeur, la maison médicale, à la banque. Dans ce cas, les critères de performance de l'offre recherchée sont peu prépondérants. On ne parlera plus forcément d'un objectif de changement de comportement mais d'aide à la mobilité pour permettre de se déplacer.

Dans ces cas-là, c'est la variété du bouquet proposé en termes de solutions de mobilité sur le territoire concerné en lien avec le pôle qui concentre ces services qui sera déterminante. C'est souvent sous cet angle que sont déployés les plans d'action à travers les études de mobilité menées à l'échelle de ces territoires (Communautés de communes, PETR).

En effet, les solutions de mobilité inclusive (TAD, auto-stop organisé, covoiturage solidaire et de proximité, location de vélos, autopartage) sont les solutions privilégiées par ces territoires : ils ont globalement la main mise dans leur organisation, contrairement aux actions sur les transports collectifs « classiques » sur lesquels ces territoires qui ne sont pas AOM et ne sont donc que force de proposition envers les autorités régionales notamment. De plus, ils peuvent les organiser à des échelles qui correspondent aux bassins de vies des populations concernées. Les volets communications, accompagnement (rôle rempli par les DIM) sont intégrés à ces plans d'actions.

Ainsi, un bouquet de mobilité varié permettra de répondre à un large panel d'utilisateurs : jeunes, personnes âgées, personnes dépendantes, chômeurs qui ont des besoins de déplacement différents et une acceptabilité à utiliser ou non certaines de ces solutions selon leur âge, degré de dépendance.

Là encore, il y a un lien prépondérant entre offre de mobilité et « possibilité » offerte de se déplacer et donc intérêt de réaliser des DIM. Pour ses populations et types de déplacements, la connaissance des offres disponibles et l'accompagnement à leur utilisation est un facteur fondamental, car sinon ces personnes ne se déplacent pas.

Aujourd'hui ces territoires ne sont pas dans 90 % des cas des AOM. La loi LOM apportera une réponse sur ce point.

Des critères liés à la structuration territoriale

La vulnérabilité des territoires aux déplacements est un indicateur important. En effet, cet accès inégal aux solutions de mobilité alternatives nécessaires aux changements de comportement, fait qu'aujourd'hui un cinquième de la population française rencontre des difficultés dans sa mobilité quotidienne. Les raisons en sont multiples, mais la dépendance à l'automobile individuelle est un facteur déterminant. Les ménages résidant sur des territoires périurbains éloignés et ruraux sont particulièrement exposés.

Une étude de l'INSEE (2015) sur la Vulnérabilité énergétique montre aisément que la part de ménages en situation de vulnérabilité énergétique liée aux déplacements varie fortement selon le type d'espace considéré. La vulnérabilité énergétique liée aux déplacements augmente en s'éloignant des pôles.

1 Proportion de ménages en situation de « vulnérabilité énergétique »

	en %			
	Pour le logement	Pour les déplacements	Pour au moins une approche	Pour les deux approches
Type de territoire				
Grands pôles	10,7	4,3	13,8	1,2
Couronnes des grands pôles	16,9	18,8	31,8	3,9
Pôles moyens et petits	18,5	6,9	24,0	1,4
Couronnes des pôles moyens et petits	23,8	16,2	35,7	4,3
Multipolarisé	23,9	23,0	40,9	6,0
Hors aire urbaine	28,6	30,6	49,6	9,5
Catégorie socioprofessionnelle				
Agriculteurs	26,1	32,1	46,6	11,6
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	13,7	11,5	21,7	3,5
Cadres, professions intellectuelles supérieures	3,9	5,9	9,0	0,9
Professions intermédiaires	7,5	13,4	18,8	2,1
Employés	11,2	12,2	20,8	2,5
Ouvriers	10,4	19,8	26,8	3,4
Retraités	19,2	3,1	21,1	1,1
Autres	42,1	11,9	44,2	9,8
Ensemble	14,6	10,2	22,2	2,6

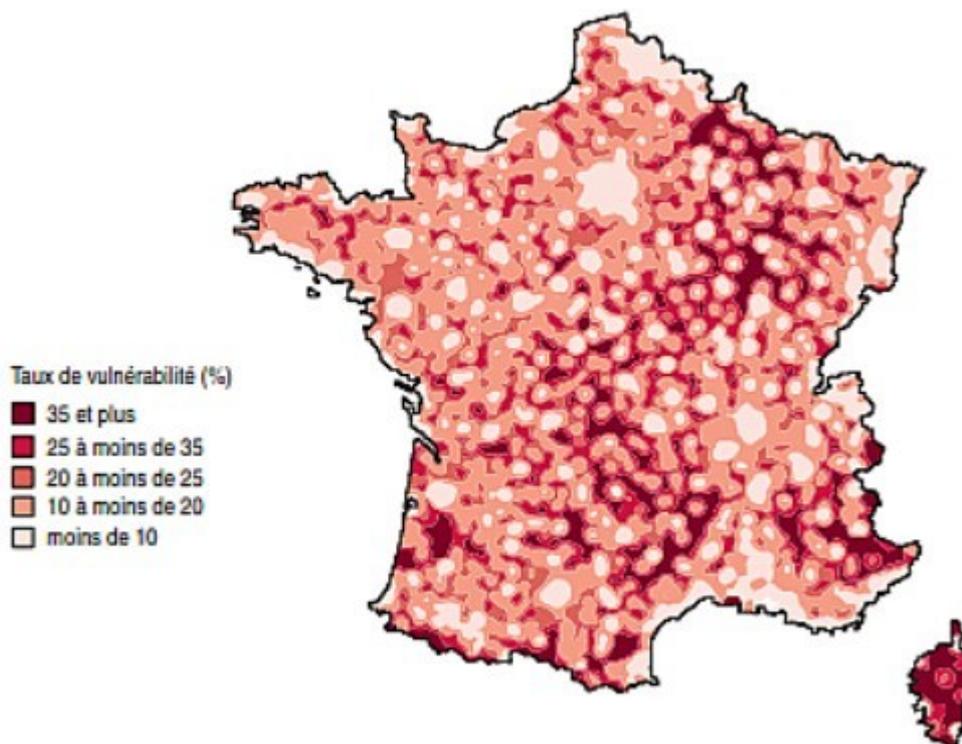
Champ : France métropolitaine.

Sources : Insee, recensement de la population (RP), enquête sur les revenus fiscaux et sociaux (ERFS) et revenus disponibles localisés (RDL) de 2008 ; SOeS ; Anah.

Une aire est un ensemble de communes constitué par un pôle (unité urbaine d'au moins 1 500 emplois) et une couronne (unités urbaines ou communes rurales dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillent dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci). Parmi les aires, on distingue les grandes aires urbaines, les moyennes aires et les petites aires selon que le pôle concentre au moins 10 000 emplois (grand pôle), de 5 000 à moins de 10 000 emplois (pôle moyen), ou de 1 500 à moins de 5 000 emplois (petit pôle). Les communes multipolarisées sont des communes situées hors des aires, dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillent dans plusieurs aires, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles. Les autres communes en dehors des aires sont les communes isolées, hors influence des pôles.

En France métropolitaine, 2,7 millions de ménages (10,2 % des ménages) dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour l'achat du carburant nécessaire à leurs déplacements contraints. Le risque de vulnérabilité énergétique imputable aux déplacements contraints est faible dans les pôles urbains (4,3 % pour les grands pôles, 6,9 % pour les moyens et petits), mais bien plus élevé dans les zones plus éloignées.

Part des ménages vulnérables pour l'approche déplacements (lissage communal)



Sources : Insee, RP, ERFS et RDL de 2008 ; SOeS, ENTD

En ce qui concerne les couronnes, les taux sont de 18,8 % pour celles des grands pôles et de 16,2 % pour celles des pôles petits et moyens. Ce taux s'élève à 23,0 % dans les territoires multipolarisés et atteint même 31,0 % dans les zones hors aires urbaines.

Comme pour l'offre de mobilité, il semble délicat de définir des critères fixes sur le plan de la structuration territoriale, pour juger ou non de l'intérêt des DIM et de leurs portées.

En effet, il serait très aléatoire de :

- Fixer un seuil d'habitants global par exemple qui traduirait des situations différentes en fonction du nombre de communes qui composent le territoire,
- Fixer un seuil d'habitants ou d'emplois pour le pôle principal pourra aussi traduire des niveaux d'équipement ou de service très différents en fonction d'un territoire multipolarisés ou non, de la présence de pôles « hors territoire » plus ou moins proches ayant une influence sur le périmètre concerné...
- Fixer un seuil de déplacements pendulaires réalisés en interne au territoire ou aux communes : là encore la taille du territoire, l'organisation des flux, etc. engendrent des situations différentes,
- De même que fixer une liste minimum d'équipements et de services sur le territoire ?

On peut aisément dire que tous ces éléments selon les cas sont des critères plus ou moins déterminants pour la réalisation de DIM, mais l'état des connaissances et l'hétérogénéité des situations rencontrées lors des diagnostics territoriaux ne permettent pas d'envisager une généralisation de certains de ces critères.

3 . Analyse focus group avec verbatim

Préoccupation environnementale et stade du changement

Le niveau de préoccupation environnementale des participants s'établit à 9 en moyenne (min = 8 ; max = 10) sur l'échelle en 10 points présentés, la modalité 10 correspondant à : « Je suis très préoccupé par l'état de l'environnement et le réchauffement climatique ». Les participants y sont donc très sensibilisés.

Le stade de changement de comportement s'établit pour sa part à 4 en moyenne (min = 3 ; max = 5). L'échelle compte 6 modalités, cependant la dernière fait référence à l'absence de véhicule au sein du foyer. Le niveau de relation entre les variables Préoccupation environnementale et Stade de changement se présente comme modéré ($\rho = 0,55$). A ce titre, un participant a réagi en indiquant la difficulté ressentie à nuancer sa réponse : « *Ce qui est difficile c'est la nuance. Choisir un bord, c'est OK, mais...* » et les difficultés réelles à mettre en œuvre un mode de déplacement alternatif à la voiture : « *J'ai l'impression que tout le monde ne peut pas se le permettre.* »

Il semble que le type de questionnaire proposé, parce qu'il est susceptible de mettre en lumière une part d'inconsistance personnelle, suscite en lui-même des souhaits de changement, ou du moins des réflexions sur les possibilités de changement et les difficultés occasionnées : « *Au départ, je me suis dit : une alternative ce n'est pas possible, après je me suis dit : il y a peut-être des moyens auxquels je n'ai pas pensé* » ; « *Tu vois, tu as hésité* » ; « *Puis tout dépend où on va, les transports collectifs ce n'est pas forcément partout* » ; « *Ce n'est pas simple, y'a un problème de sécurité, en vélo avec les camions, c'est compliqué* » ; « *J'avais au début coché le 3 mais après, voilà, je connais les alternatives, mais ce n'est pas forcément...* ». Ce type de réflexion n'apparaît pas dans le cas d'une cohérence complète entre les deux mesures : « *Comme nous avons réfléchi à l'habitation en lien avec la mobilité, c'était assez facile.* »

Influence du déménagement sur les habitudes

Majoritairement, les participants ont précédemment résidé dans de grandes ou moyennes agglomérations, à Cologne, à Paris, à Nantes et y avaient pris l'habitude de se déplacer à vélo ou en transport en commun. Les raisons citées à l'origine de ces habitudes ont trait aux difficultés d'utilisation de la voiture (circulation, parking), aux possibilités de déplacement offertes : « *On était à 100 m d'un arrêt de tram. Donc c'était facile. Un peu comme dans toutes les grandes villes* » ; « *Habitude parisienne en transport en commun* » ; « *Ces habitudes venaient des possibilités, la voiture était dehors, et on essayait de l'utiliser le moins possible* » ; « *Je n'avais pas de garage à Paris, simplement* ». Elles ont trait également à la norme environnementale, prégnante en Allemagne, ou à celle de déplacement à vélo sur Nantes : « *Ils sont très axés sur l'écologie* » ; « *Sur Nantes, y'a énormément de vélos et ça fait partie aussi du fait que j'ai commencé à faire du vélo* ». Le coût de possession et d'utilisation de plusieurs véhicules est également cité comme facteur à l'origine des habitudes de déplacement : « *Quand je demande autour de moi, ceux qui ont deux véhicules, et un enfant, financièrement c'est vraiment un coût l'essence, les assurances* » ; « *Le rééquilibrage se fait au niveau d'un deuxième véhicule* ».

À l'inverse, pour d'autres participants, l'absence de possibilités alternatives de déplacement les ont habitués à recourir à la voiture : « *On habitait dans la vraie campagne. Le premier centre commercial était à 20 bornes, on avait une toute petite supérette, donc une voiture* » ; « *Je faisais le chauffeur, la voiture tournait beaucoup, on faisait près de 35 000 km par an* ». Cependant, ces participants avaient, malgré leur éloignement, fait le choix de n'avoir qu'un seul véhicule.

Les possibilités de mode de déplacement alternatifs à la voiture, offertes par le lieu de résidence, semblent constituer le premier facteur de choix du mode de déplacement. Ce choix serait ensuite conforté par l'expérience, l'avantage financier perçu et la norme sociale de déplacement en vigueur, et se cristalliserait en habitude. Au moment du déménagement, l'habitude prise semble se perpétuer. Ainsi, les participants qui empruntaient les transports en commun ou le vélo indiquent avoir maintenu ou tenté de maintenir leurs habitudes de déplacement : *« Comme on avait un bon réflexe transport en commun tous les deux, en arrivant sur Nantes j'ai repris le réflexe du transport en commun »*. Les possibilités offertes varient selon le lieu de résidence, certains participants affirment ressentir des difficultés à garder leur ancienne habitude et disent dégrader leur confort afin de maintenir leur ligne de conduite : *« J'ai un impact carbone un peu plus élevé qu'à Nantes où on pouvait vraiment tout faire »* ; *« Pour se donner bonne conscience, on se dit que l'on reste à un véhicule »* ; *« Moi, je considère que c'est faire un effort que de renoncer au tout voiture, c'est dégrader son confort »*.

Les normes de déplacements en vigueur et les possibilités offertes sur le nouveau territoire apparaissent, pour les anciens urbains, plus favorables à l'utilisation de la voiture. Ils perçoivent la différence de normes de déplacement mais ne semblent pas être influencés par celles-ci : *« On n'est pas sur les mêmes territoires, donc on n'a pas les gens qui se déplacent pareil »* ; *« Quand on leur a dit qu'on voulait aller à Nantes à vélo, on nous a regardés avec des yeux, ils se sont dit mais c'est qui ces gens, ils sont bizarres, donc c'est pas du tout les mêmes habitudes »* ; *« Ce que je vois, en termes de pratiques du vélo, c'est quand les parents accompagnent leurs enfants, mais uniquement sur les impasses de lotissement »* ; *« Y'a pas de pratique utilitaire du vélo »*. Ces participants paraissent en outre satisfaits de voir des signes, sur leur nouveau lieu de résidence, d'une évolution allant dans la direction qu'ils ont empruntée : *« Y'a beaucoup de gens qui viennent de communes extérieures pour prendre le train »* ; *« à l'école, l'an dernier, y'avait pas de parc à vélos pour les adultes et les enfants, et à la rentrée deux parcs ont été construits »* ; *« J'ai eu l'impression que c'était un mini Cologne et donc par rapport à mes souvenirs de Nantes enfant ou à l'adolescence, ça s'est bien amélioré en fait »* ; *« Les gens qui prennent le vélo dans le train, je n'en voyais pas avant, je trouve ça super »*.

Pour leur part, les participants ayant précédemment l'habitude de la voiture, apprécient sur le nouveau territoire de découvrir de nouvelles possibilités de déplacement : *« Moi, ça m'a surpris qu'une ville aussi loin d'une grande ville soit aussi ouverte à d'autres possibilités que la voiture »*. Ils perçoivent la norme comme moins favorable à la voiture que dans leur région d'origine, ce qui aurait tendance à les encourager dans leurs nouveaux choix de mobilité : *« ça nous a frappés quand on est arrivés cette impression qu'on pouvait vraiment faire beaucoup de chose à vélo »* ; *« Et la volonté de prendre le train, c'est aussi parce que c'est possible mais aussi parce qu'on voit beaucoup de gens le faire, c'est sûr que le contexte, nous, ça nous aide »* ; *« Ça nous a encouragés à prendre de nouvelles habitudes »*.

Facteurs à l'œuvre dans le changement de mode de déplacement

Sans cibler un motif de déplacement spécifique, les participants envisagent majoritairement de remplacer la voiture par le vélo, le train ou le bus. Ils perçoivent comme avantages au vélo, son aspect économique, son aspect écologique, le fait que ce soit plus rapide et plus agréable que la voiture : *« C'est le plaisir de faire du vélo, puis l'avantage financier, et le temps »* ; *« Je suis en mouvement, c'est un moment où j'évacue physiquement »* ; *« Je suis sur un mode plaisir »*. En termes d'inconvénients, les participants pointent les difficultés liées à la météo, la fatigue occasionnée, l'impossibilité de transporter beaucoup de courses et la dangerosité sur certaines portions de trajet : *« Je le fais, mais là ça va, il fait beau, mais quand il va se mettre à pleuvoir, faire nuit, tôt le matin ou tard le soir... »* ; *« Y'a quelques minutes où je ne suis pas à l'aise mais après ça roule »* ; *« J'ai peur de faire du vélo à Nantes »*. Les personnes citées comme approuvant le vélo sont : les collègues, les enfants, les amis. Les facteurs extérieurs qui

faciliteraient l'utilisation du vélo ont trait à l'augmentation des infrastructures et à l'amélioration de la sécurité : « Niveau vélo, on a vu le nouveau marquage au sol, et des voies vraiment séparées » ; « C'est un patchwork de petits aménagements. La discontinuité rend la circulation dangereuse ». La participation de l'employeur constitue également un facteur à l'œuvre favorisant la pratique du vélo : « Mon employeur qui proposait les indemnités kilométriques de vélo je me suis dit, tiens, en plus on me paye pour prendre mon vélo ».

Les avantages cités concernant le train ou le bus tiennent à leur aspect pratique, au fait qu'ils soient plus économiques, plus calmes, plus reposants et plus sécurisants que la voiture : « J'avais la banane, je prenais le train tous les jours et c'était extraordinaire, je lis dans le train ». Les inconvénients concernent les temps de transport, souvent rallongés, les horaires restrictifs selon les moments de la journée ou les activités, le manque de flexibilité et le manque de compatibilité avec le vélo (bus) : « Ça me représente presque 3 h dans les transports en commun aller-retour » ; « La condition, c'est qu'il ne faut pas que ça obère trop mon temps de vie privée ». La participation de l'employeur est également citée comme un facteur incitatif : « En plus c'est à moitié remboursé par l'employeur. C'est doublement gagnant. Je trouve super de pouvoir utiliser le train ».

Les défis ou les challenges : Des modes opératoires différents selon les publics cibles

Les modes opératoires des défis « mobilité » sont différents d'un conseiller à l'autre (dans le tableau ci-contre).

Plusieurs types de défis sont mis en place :

- Les challenges de la mobilité pour les entreprises, les établissements scolaires et les collectivités organisés par l'ADEME Pays de la Loire avec la collaboration de l'association Alizée et le soutien de la Région Pays de la Loire ;
- Les défis « famille » organisés par l'association Synergie en coordination avec le GAL de Haute Mayenne.

	CDC Erdre et Gesvres	GAL Haute Mayenne		CDC Mont des Avaloirs	CARENE
Cible	Établissements scolaires	Grand public	Entreprises	Entreprises	Entreprises / Établissements scolaires
Préalable avant le défi / challenge	Animation auprès des écoles par une association (3 mois environ) Réalisation d'interventions ponctuelles d'une entreprise (Scool'bus) pour sensibiliser les élèves et les parents sur les mobilités durables (15 jours) <u>En projet pour 2020-2021</u> Accompagnement à la réalisation de Plans de Déplacement pour les établissements scolaires via le programme MOBY à l'école Animations autour de la pratique de la marche et du vélo. Plusieurs interventions possibles d'une heure à plusieurs jours, sur demande. Adaptation des interventions choisies en fonction des niveaux de la classe. Programmées principalement en avril et en mai 2021 : prêt de draisienne, mallette pédagogique, séjour éducatif à vélo, atelier maniabilité...	Pour les territoires non sensibilisés à la mobilité durable : organisation d'animations pour informer (réunion d'information via une forme d'animation ludique, exposition...) Pour les territoires prêts à se lancer dans un défi et des actions de mobilité durable : lancement du défi « Famille » Communication sur le lancement du défi via le réseau (adhérentes, partenaires, associations, clubs sportifs...) : mailing, presse locale, radio locale.	Organisation d'animations auprès des entreprises pour informer (réunion d'information via une forme d'animation ludique, exposition...) Pour les territoires et les entreprises prêts à se lancer dans des actions de mobilité durable : rencontres organisées par le GAL Haute Mayenne, en collaboration avec le service économique de la communauté de communes et les entreprises volontaires À la demande du GAL Haute Mayenne et selon la volonté de l'entreprise, intervention de l'association Synergie pour mener des animations dans les entreprises et établir un bilan de mobilité	Distribution d'un guide sur la mobilité	Établissement d'un premier contact pour recenser les besoins et proposer des actions : réalisation d'une visite d'entreprise pour présenter OuestGo lors d'une pause-café ou d'un temps dédié
Préparation au défi / challenge	Une réunion préalable avec les élus, les agents de la commune et les représentants scolaires Une réunion d'information et de recensement des besoins Proposition d'un catalogue d'actions Inscription des établissements Premier contact avec l'établissement Réalisation d'un état des lieux des pratiques et propositions d'actions (2 jours)	Inscription via internet des volontaires : constitution des équipes selon la proximité géographique Une réunion de lancement avec les volontaires : présentation mutuelle et identification des capitaines d'équipe (ou cocapitaine selon le degré de motivation). Distribution des outils (carnet de suivi). Une phase d'observation : chacun des participants observe ses pratiques (type de trajet, mode employé) (15 jours)	Une réunion avec le service développement économique et l'entreprise : recueillir leurs besoins et les informer sur le défi mobilité (cf. ci-dessus) Inscription de la collectivité (ou sous-traitant) ou inscription directe de l'entreprise sur la plateforme Choix par l'entreprise d'un référent « mobilité » Animation organisée par Synergie dans les entreprises : stand, expo, quizz... (3 semaines avant le défi)	Une réunion avec le service développement économique et l'entreprise : recueillir leurs besoins et les informer sur le défi mobilité Désignation d'un référent mobilité Une réunion avec le référent mobilité pour établir une méthode d'animation auprès des salariés : création d'un temps convivial via un prestataire extérieur (Synergie pour le covoiturage, vendeur de vélos pour le VAE, la CdC pour travailler sur les itinéraires) pour promouvoir la mobilité durable Inscription des entreprises puis des salariés sur la plateforme de l'ADEME (15 jours)	Lancement d'une communication importante à destination des entreprises (mailing...) Inscription des entreprises/établissements scolaires sur la plateforme de l'ADEME Inscription des salariés/des élèves au défi Choix par l'entreprise/l'établissement scolaire d'un référent « mobilité » Réalisation d'une animation sous une forme ludique et conviviale selon les besoins : prise en main de vélo, formation d'équipage de covoiturage (6 mois avant le défi)
Réalisation	Une semaine de défi En projet pour 2020-2021 Défi inter-écoles en juin 2021 pour encourager les nouvelles pratiques	Une phase « action » (1,5 mois, projet : 2 mois) : -Une réunion par équipe avec l'animateur (identification des besoins et des offres) -Une réunion à mi-parcours avec l'ensemble des équipes (remobilisation via un moment ludique et conviviale : quizz, jeux...) (en projet) Mode de relation avec les capitaines d'équipe (en réflexion) : visio ? entretien individuel ? rencontre en vis-à-vis ? ...	L'objectif est que chacun des salariés inscrits teste au moins un trajet en mode alternatif à la voiture solo (1 semaine)	Les référents « mobilité » challengent les salariés (1 semaine)	Les salariés/les élèves déclarent leurs trajets (une forme d'engagement) (1 semaine)
Restitution	Évaluation et débriefing avec les enseignants	Une réunion de clôture : organisation d'une fête avec remise des prix	Débriefing en cours.	Pas de débriefing réalisé Juste restitution d'un bilan envoyé aux entreprises	Envoie d'un questionnaire aux référents « mobilité » pour savoir comment s'est passé le défi (très peu de retour) (15 jours après le défi)
Rétribution	Trois niveaux de distinction : -Une école écomobile -Une classe écomobile -Une attestation de participation	Un cadeau à chacun des participants		Pas de rétribution	Remise de prix : restitution de paniers garnis et de « coups de cœur » (box découverte régionale) aux entreprises et aux salariés (1 mois après le défi)
Gestion de l'après	Poursuite des animations scolaires sur l'écomobilité Proposition à la conseillère pédagogique d'un catalogue de « parcours écocitoyen » qui regrouperait l'ensemble des problématiques de la transition écologique (déchets, écomobilité...).			Travail en cours avec le GAL Haute Mayenne pour réaliser d'autres défis Réalisation d'un partenariat avec Synergie pour accompagner un groupe de dirigeants : Identification de tous les trajets domicile/travail et professionnels Travail sur une action (véhicule électrique, télétravail, stationnement vélo...)	Établissement de premiers contacts avec comme objectif de travailler avec la direction sur le développement d'actions de mobilité (à partir de 3 mois après le défi)
Résultats obtenus	Retours de certains enseignants pour demander du matériel d'animation ou une intervention Restauration du permis vélo dans certains établissements scolaires Prise de conscience des communes : aménagements autour des écoles	3 équipes, 26 familles participantes Bonne mobilisation des équipes : de 83 % à 60 % des volontaires à l'arrivée Pas assez de données chiffrées pour faire un bilan quantitatif kilométrique global Indicateurs en construction	4 établissements engagés Effectif total : 1 111 88 salariés 7 122,6 kilomètres réalisés en mode alternatif 56,37 % de report modal (4 015 kilomètres)	4 établissements engagés 59 salariés 11 966 kilomètres réalisés en mode alternatif 27,79 % de report modal (2 727 kilomètres)	35 établissements dont 5 établissements scolaires 545 participants 50 700 kilomètres parcourus en mode alternatif 9 000 kilomètres en report modal

4 . Références bibliographiques scientifiques

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [http://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](http://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Andersson, A., Winslott Hiselius, L., & Adell, E. (2018). Promoting sustainable travel behaviour through the use of smartphone applications: A review and development of a conceptual model. *Travel Behaviour and Society*, 11, 52–61. doi:10.1016/j.tbs.2017.12.008
- Bamberg, S., & Schmidt, P. (2001). *Theory-Driven Subgroup-Specific Evaluation of an Intervention to Reduce Private Car Use*. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(6), 1300–1329. doi:10.1111/j.1559-1816.2001.tb02675.x
- Bamberg, S. (2006). *Is a Residential Relocation a Good Opportunity to Change People's Travel Behavior? Results From a Theory-Driven Intervention Study*. *Environment and Behavior*, 38(6), 820–840. doi:10.1177/0013916505285091
- Bamberg, S. (2013). *Applying the stage model of self-regulated behavioral change in a car use reduction intervention*. *Journal of Environmental Psychology*, 33, 68–75. doi:10.1016/j.jenvp.2012.10.001
- Bandura, A. (1982). [The assessment and predictive generality of self-percepts of efficacy](#). *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 13, 195-199.
- Barff, R., Mackay, D., & Olshavsky, R. W. (1982). *A Selective Review of Travel-Mode Choice Models*. *Journal of Consumer Research*, 8(4), 370. doi:10.1086/208877
- Benlahrech n., Le ruyet a. & Livebardon c. (2001). *La mobilité des personnes âgées : analyse des enquêtes ménages déplacement, certu, 52 p.*
- Brown, B. B., Werner, C. M., & Kim, N. (2003). *Personal and Contextual Factors Supporting the Switch to Transit Use: Evaluating a Natural Transit Intervention*. *Analyses of Social Issues and Public Policy*, 3(1), 139–160. doi:10.1111/j.1530-2415.2003.00019.x
- Chng, S., Abraham, C., White, M. P., Hoffmann, C., & Skippon, S. (2018). *Psychological theories of car use: An integrative review and conceptual framework*. *Journal of Environmental Psychology*, 55, 23–33. doi:10.1016/j.jenvp.2017.10.009
- Dill, J. and Carr, T. (2003) *Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them*. *Transportation Research: Part B*, 1828, 116-123. <http://dx.doi.org/10.3141/1828-14>
- Donald, I. J., Cooper, S. R., & Conchie, S. M. (2014). An extended theory of planned behaviour model of the psychological factors affecting commuters' transport mode use. *Journal of Environmental Psychology*, 40, 39–48. <http://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.03.003>
- Dubois, N., & Moch, A. (2006). L'automobile et le sentiment d'être chez-soi. *Revue Européenne de Psychologie Appliquée*, 56(2), 95–107. <http://doi.org/10.1016/j.erap.2005.07.002>
- Dunn, M. J., & Searle, R. (2010). Effect of manipulated prestige-car ownership on both sex attractiveness ratings. *British Journal of Psychology (London, England : 1953)*, 101(Pt 1), 69–80. <http://doi.org/10.1348/000712609X417319>
- Dupré, M. (2014). Représentation sociale du covoiturage : des contraintes perçues au faire-ensemble, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 66, 97-113.
- Dwyer, W. O., Leeming, F.C., Cobern, M.K., Porter, B.E., & Jackson, J. M. (1993). Critical review of behavioral interventions to preserve the environment: Research since 1980. *Environment and Behavior*, 25, 485-505. <http://dx.doi.org/10.1177/0013916593255001>

- Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. M. (2008). *Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(1), 10–23. doi:10.1016/j.trf.2007.05.004
- Everett, P. B., Hayward, S. C., & Meyers, A. W. (1974). The effects of a token reinforcement procedure on bus ridership¹. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 7(1), 1311643. <http://doi.org/10.1901/jaba.1974.7-1>
- Festinger, L. (1957). *A theory of cognitive dissonance*. Stanford: Stanford University Press.
- Flade, A., Limbourg, M.: *Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft*. Bericht des Instituts Wohnen und Umwelt, Darmstadt, 1997.
- Fol S. (2009) *La mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques*. Paris, Belin
- Fraine, G., Smith, S. G., Zinkiewicz, L., Chapman, R., & Sheehan, M. (2007). At home on the road? Can drivers' relationships with their cars be associated with territoriality? *Journal of Environmental Psychology*, 27(3), 204–214. <http://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.06.002>
- Fujii, S., Gärling, T., & Kitamura, R. (2001). Changes in Drivers' Perceptions and Use of Public Transport during a Freeway Closure: Effects of Temporary Structural Change on Cooperation in a Real-Life Social Dilemma. *Environment and Behavior*, 33(6), 796–808. <http://doi.org/10.1177/00139160121973241>
- Fujii, S., & Kitamura, R. (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers ? *An experimental analysis of habit and attitude change Transportation*, 30(1), 81–95. doi:10.1023/a:1021234607980
- Gandit, M. (2007). *Déterminants psychosociaux du changement de comportement dans le choix du mode de transport - Le cas de l'intermodalité*. Thèse de Doctorat non publiée, UPMF, Grenoble.
- Gatersleben, B. (2007). Affective and symbolic aspects of car use: a review. In: T. Gärling and L. Steg (eds). *Threats to the Quality of Urban Life from Car Traffic: Problems, Causes, and Solutions*, Elsevier, Amsterdam, Chapter 12, 219-234.
- Gatersleben, B., & Uzzell, D. (2007). *Affective Appraisals of the Daily Commute. Environment and Behavior*, 39(3), 416–431. doi:10.1177/0013916506294032
- Gatersleben, B. (2012). The Psychology of Sustainable Transport. *The Psychologist*, 25, 9, 676-679
- Gollwitzer, P. M., Heckhausen, H., & Steller, B. (1990). Deliberative and implemental mind-sets: Cognitive tuning toward congruous thoughts and information. *Journal of Personality and Social Psychology*, 59(6), 1119–1127. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.59.6.1119>
- Graham, J., Koo, M., & Wilson, T. D. (2011). *Conserving Energy by Inducing People to Drive Less. Journal of Applied Social Psychology*, 41(1), 106–118. doi:10.1111/j.1559-1816.2010.00704.x
- Heinen, E., & Ogilvie, D. (2016). *Variability in baseline travel behaviour as a predictor of changes in commuting by active travel, car and public transport: a natural experimental study. Journal of Transport & Health*, 3(1), 77–85. doi:10.1016/j.jth.2015.11.002
- Hsieh, H.-S., Kanda, Y., & Fujii, S. (2017). *Reducing car use by volitional strategy of action and coping planning enhancement. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 163–175. doi:10.1016/j.trf.2017.05.002
- Hwang, K., Giuliano, G. (1990). *The Determinants of Ridesharing: Literature Review*. UCTC, Berkeley, California.

- Jacobs, H. E., Fairbanks, D., Poche, C. E., & Bailey, J. S. (1982). Multiple Incentives in Encouraging Car Pool Formation on a University Campus. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 15(1), 141–149. <http://doi.org/10.1901/jaba.1982.15-141>
- Jou, R.-C., & Chen, T.-Y. (2014). *Factors affecting public transportation, car, and motorcycle usage*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 61, 186–198. doi:10.1016/j.tra.2014.02.011
- Joule R.V. et Beauvois J.L. (1998) *La soumission librement consentie*, Paris, Presses universitaires de France.
- Katzev, R., & Bachman, W. (1982). Effects of deferred payment and fare manipulations on urban bus ridership. *Journal of Applied Psychology*, 67(1), 83–88. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.67.1.83>
- Kaplan, S., Manca, F., Nielsen, T. A. S., & Prato, C. G. (2015). Intentions to use bike-sharing for holiday cycling: An application of the Theory of Planned Behavior. *Tourism Management*, 47, 34–46. <http://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.08.017>
- Kearney, A. R. & R. De Young (1995-1996), "Changing commuter travel behavior: Employer-initiated strategies." *Journal of Environmental Systems*, 24, 4, 373-393
- Kormos, C., Gifford, R., & Brown, E. (2015). The Influence of Descriptive Social Norm Information on Sustainable Transportation Behavior: A Field Experiment. *Environment and Behavior*, 47(5), 479–501. <http://doi.org/10.1177/0013916513520416>
- Kroesen, M., & Chorus, C. (2018). The role of general and specific attitudes in predicting travel behavior – A fatal dilemma? *Travel Behaviour and Society*, 10, 33–41. doi:10.1016/j.tbs.2017.09.004
- Lewin K., (1947), Group decision and social change, in Newcomb TM., Hartley EL. (Eds), *Readings in social psychology*, n°9, pp 551-562.
- Lorenc, T., Brunton, G., Oliver, S., Oliver, K., & Oakley, A. (2008). *Attitudes to walking and cycling among children, young people and parents: a systematic review*. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 62(10), 852–857. doi:10.1136/jech.2007.070250
- Mann, E., & Abraham, C. (2012). *Identifying Beliefs and Cognitions Underpinning Commuters' Travel Mode Choices*. *Journal of Applied Social Psychology*, 42(11), 2730–2757. doi:10.1111/j.1559-1816.2012.00959.x
- Matthies, E., Kuhn, S., & Klöckner, C. A. (2002). *Travel Mode Choice of Women*. *Environment and Behavior*, 34(2), 163–177. doi:10.1177/0013916502034002001
- Matthies, E., Klockner, C. A., & Preissner, C. L. (2006). *Applying a Modified Moral Decision Making Model to Change Habitual Car Use: How Can Commitment be Effective?* *Applied Psychology*, 55(1), 91–106. doi:10.1111/j.1464-0597.2006.00237.x
- Modarres, A. (1993). Evaluating employer-based transportation demand management programs. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 27(4), 291–297. doi:10.1016/0965-8564(93)90002-3
- Murtagh, S., Rowe, D. A., Elliott, M. A., McMinn, D., & Nelson, N. M. (2012). *Predicting active school travel: The role of planned behavior and habit strength*. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 9(1), 65. doi:10.1186/1479-5868-9-65
- Ogilvie, D., Egan, M., Hamilton, V., & Petticrew, M. (2004). Promoting walking and cycling as an alternative to using cars: systematic review. *BMJ*, 329(7469), 763. doi:10.1136/bmj.38216.714560.55

- Ohnmach T., Maksim H., Bergman M. (2009) Mobilities and inequality. Making connections. In T. Ohnmach, H. Maksim, M. Bergman (dir.) *Mobilities and inequality*. Farnham, Ashgate, pp. 7-25.
- Orozco-Fontalvo, M., Arévalo-Támara, A., Guerrero-Barbosa, T., & Gutiérrez-Torres, M. (2018). *Bicycle choice modeling: A study of university trips in a small Colombian city*. *Journal of Transport & Health*, 9, 264–274. doi:10.1016/j.jth.2018.01.014
- Passafaro, P., Rimano, A., Piccini, M. P., Metastasio, R., Gambardella, V., Gullace, G., & Lettieri, C. (2014). The bicycle and the city: Desires and emotions versus attitudes, habits and norms. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 76–83. <http://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.12.011>
- Prochaska J.O., Di Clemente C.C., 1986, "Towards a comprehensive model of change", In W.R. Miller, N. Heather (Eds), *Treating addictive behaviours: processes of change*, NY, Plenum Press.
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). *Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review*. *Preventive Medicine*, 50, S106–S125. doi:10.1016/j.ypmed.2009.07.028
- Rocci, A. (2009). *Changer les comportements de la mobilité, Exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportements volontaires, VTBC*. Rapport final de recherche, INRETS.
- Root, A. et L. Schintler (1999). « Women, Motorization and the Environment, Notes and Comments », *Transportation Research part D*, n 4, p. 353-355.
- Rubens, L., Gosling, P., & Moch, A. (2011). Favoriser le report modal: Connaître les raisons liées au choix d'un mode de déplacement pour le changer. *Pratiques Psychologiques*, 17(1), 19–29. <http://doi.org/10.1016/j.prps.2009.12.002> Schultz, 2013)
- Schultz, P. W. (2014). Strategies for promoting pro-environmental behavior. *European Psychologist*, 19(2), 107–117. <http://doi.org/10.1027/1016-9040/a000163>
- Schwartz, S. H. (1977). Normative Influences on Altruism. *Advances in Experimental Social Psychology* Volume 10, 221–279. doi:10.1016/s0065-2601(08)60358-5
- Simma, A., & Axhausen, K. . (2001). Structures of commitment in mode use: a comparison of Switzerland, Germany and Great Britain. *Transport Policy*, 8(4), 279–288. doi:10.1016/s0967-070x(01)00023-3
- Skarin, F., Olsson, L. E., Friman, M., & Wästlund, E. (2019). *Importance of motives, self-efficacy, social support and satisfaction with travel for behavior change during travel intervention programs*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 451–458. doi:10.1016/j.trf.2019.02.002
- Swimmer, C. R., & Klein, C. C. (2010). Public Transportation Ridership Levels. *Journal For Economic Educators*.10, 40-46
- Tertoolen, G., van Kreveld, D., & Verstraten, B. (1998). Psychological resistance against attempts to reduce private car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 32(3), 171–181. doi:10.1016/s0965-8564(97)00006-2
- Thronicker, I., & Klinger, T. (2019). *Interest into travel-related interventions among urban movers and non-movers*. *Travel Behaviour and Society*, 16, 88–98. doi:10.1016/j.tbs.2019.04.006

Triandis, H. C. (1980). Values, attitudes, and interpersonal behavior. In H. Howe & M. Page (Eds.), *Nebraska symposium on motivation 1979*, 195–295. Lincoln, NE: University of Nebraska Press

Urry, J. (2008). *Mobilities*, London, Polity.

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., & Jurasek, M. (2008). *Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses*. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121–127. doi:10.1016/j.jenvp.2007.10.005

Wallack, L. M. (1981). *Mass Media Campaigns: The Odds Against Finding Behavior Change*. *Health Education Quarterly*, 8(3), 209–260. doi:10.1177/109019818100800302

Wener, R. E., & Evans, G. W. (2011). Comparing stress of car and train commuters. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(2), 111–116. doi:10.1016/j.trf.2010.11.008

Yalachkov, Y., Naumer, M. J., & Plyushteva, A. (2014). The compulsive habit of cars. *Trends in Cognitive Sciences*, 18(5), 227–228. <http://doi.org/10.1016/j.tics.2014.01.008>