

PUBLIC FACTORY

COMMENT ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ DURABLE DES AGENTS VILLE DE LYON ?

Commanditaires référentes Ville de Lyon PURDUE Julie & TIVILLIER Marion

Enseignant encadrant Christian Desmaris

ETAT DE L'ART : QU'EST CE QUI SE DIT ET SE FAIT AILLEURS ?



IEP LYON / MASTER 1 – 2023/24 – SEMESTRE 1

EMMA BATHELIER, APOLLINE BAYLE, AMBRE BEN HAMED, MAÉVA BRUN, FÉLIX CHAMPAGNE, LÉLIA GRANGE, PAUL MALASSIGNÉ, CHAN MO WAH, LISA PRADEL, REBECCA TAYLOR

SOMMAIRE

1. Cadrage du sujet : la remise en cause de la motorisation de la société dans un contexte de prise de conscience environnementale.	2
2. L'intérêt du sujet: encourager les changements de pratiques des agents de la ville de Lyon par l'identification et la résiliations des freins	
3. Notre système d'analyse	4
4. Notre cadre théorique	5
5. Les connaissances disponibles	6
5.1 Organiser notre recherche bibliographique	
5.2 Collecter des informations utiles et analyser des informations	
5.2.1 Les PDME	
5.2.2 L'autosolisme	
5.2.3 Le covoiturage	
5.2.4 La vélocité	
5.2.5 Changement de comportement chez les individus	
5.2.6 Tarification des transports publics et ses incidences sur la fréquentation	

1. Cadrage du sujet : la remise en cause de la motorisation de la société dans un contexte de prise de conscience environnementale.

Alors que l'avènement de la voiture a mécanisé l'intégralité de nos mobilités individuelles, la prise de conscience environnementale encourage à présent le mouvement inverse.

En effet, à partir des années 50 la voiture prend une place croissante dans la vie quotidienne de chacun. Cette mobilité facilitée entraîne rapidement des modifications des comportements des foyers : s'il l'on a les fonds nécessaires rien n'empêche désormais une installation plus lointaine, les logiques mutent et entraînent par là même une modification du paysage et de l'urbain.

Ces aménagements sont qualifiés à partir des années 70 de « tout voiture ». Le terme comporte une dimension critique et péjorative manifeste. En ce sens, dans son article sur la remise en cause du tout automobile, Frédéric Héran ¹ délimite l'expression ainsi « *C'est un chrononyme rétrospectif visant à caractériser après coup une période historique, en vue de dénoncer ses excès.* ». Il évoque par ailleurs les problématiques envahissantes imposées par l'utilisation de la voiture : « *le tout automobile consiste à accorder la priorité à la voiture sur tous les autres modes de déplacement, en toutes circonstances.* » « *Le stationnement envahit tout l'espace public dans une impunité presque totale.* ». De manière rétrospective, l'hégémonie de la voiture est condamnée, blâmée.

Si les politiques publiques, les mœurs et les comportements sociaux ont favorisé la subordination des mobilités à l'usage de la voiture, le changement climatique et les

¹ "La remise en cause du tout voiture", 2020, Frédéric Héran
<https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-90.htm#:~:text=Le%20«%20tout%20automobile%20»%20est%20un,vue%20de%20d%C3%A9noncer%20ses%20exc%C3%AAs.>

conversations soulevées par la thématique ont rapidement pointé la voiture comme une problématique notable tant d'un point de vue environnemental que sanitaire.

Face à cette mise en lumière, certaines villes ont fait le choix d'adopter des politiques restrictives. Sandra Walter et Olivier Roy-Baillargeon² invoquent l'exemple de quelques villes Suisse comme Berne-Mitteland ou Zurich-Glatta qui ont fait le choix de limiter l'accessibilité des centres-villes aux voitures. Cette stratégie est également évoquée par Grégoire Tortosa qui interroge les mutations du centre-ville d'Oslo : entre politique de restriction automobile et requalification de l'espace public. Pour ces villes qui tentent une transition vers des centres-villes sans motorisation, il s'agit de faire la part belle au piéton et de réaménager en ce sens l'espace urbain.

En outre, très récemment, le covid, le confinement et le télétravail semblent avoir réinventé des nouvelles possibilités de travail, interrogeant de fait les mobilités actuelles. De manière évidente, l'autosolisme et l'utilisation massive de la voiture sont au cœur de ces remises en question. En ce sens, Elisabeth Borne³ a annoncé en 2019 qu'elle voulait faire tripler la part du covoiturage domicile/travail en 5 ans. De fait, les trajets domicile/travail représentent une large part des mobilités journalières et font l'objet de politiques d'aménagements par différents acteurs à différentes échelles. En effet, outre les politiques publiques, et l'aménagement urbain, depuis 2018, la loi sur la Transition énergétique et pour la croissance verte impose aux entreprises de plus de 100 salariés sur un même site, de mettre en place un Plan de Mobilité. Ce dispositif implique 2 étapes : un diagnostic et l'application concrète d'un appareil d'action. Ce plan de mobilité a pour objectif de verdir les flottes d'entreprises, de faciliter le télétravail, d'optimiser les déplacements en transports en commun et en mobilités douces.

En 2019, la loi des Mobilités, requalifie le PDM en Plan de Mobilité Employeur ou PDME.

² "La coordination du transport et de l'aménagement à l'heure des projets d'agglomération suisses : la régionalisation de la planification à Berne, Genève, Lausanne et Zurich", in Flux, 2015 <https://www-cairn-info.ressources.sciencespo-lyon.fr/revue-flux-2015-3-page-16.htm>

³ "Le gouvernement veut tripler la part du covoiturage en 5 ans" in le figaro, 2019, <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/le-gouvernement-veut-tripler-la-part-du-covoiturage-en-5-ans-20191128>

2. L'intérêt du sujet : encourager les changements de pratiques des agents de la ville de Lyon par l'identification et la résiliation des freins.

La Ville de Lyon, afin d'agir pour une mobilité décarbonée, composante essentielle de la lutte contre le dérèglement climatique et qui répond à des enjeux sanitaires et sociaux, s'est donnée pour objectif la réalisation d'un PDME à l'horizon de 2026. Ce plan d'action s'inscrit dans l'un des axes du plan climat municipal 2023-2030 et dans la démarche Lyon 2030, lancée par la Ville suite à l'adoption, en janvier 2022, de l'objectif de neutralité climatique d'ici 2030 par le Conseil municipal. Il a été co-construit avec les agent-es, directions et organisations syndicales de la phase de diagnostic à la définition des actions. Le rôle qui nous a été confié est donc d'une part d'étudier l'opportunité et la faisabilité de deux dispositifs identifiés par ces acteurs : la carte Vélo'v et le covoiturage, qui visent à faire évoluer respectivement les déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail des agentes et agents de la Ville de Lyon. Nous avons d'autre part pour objectif et mission de répondre, notamment par l'analyse de la faisabilité de ces deux dispositifs, aux quatre axes posés par le PDME, à savoir : développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable, renforcer la dynamique interne sur la mobilité durable, adapter le fonctionnement de la Collectivité pour favoriser la mobilité durable et agir pour lever les freins extérieurs au développement de la mobilité durable. C'est pourquoi, afin de remplir les attendus propres au deuxième axe ("renforcer la dynamique interne sur la mobilité durable", notamment par des actions de sensibilisation, d'informations...), nous avons également pour dessein d'encourager un changement de comportement des agentes et agents grâce aux outils de communication relatifs au renouvellement des mobilités. En somme, il s'agit donc pour nous d'accompagner les agentes et agents de la Ville de Lyon dans leurs changements de pratiques vers une mobilité plus durable, en identifiant les freins, en élaborant des propositions à même de lever ces freins et en établissant les conditions de mise en œuvre de telles actions.

3. Notre système d'analyse

Ce sujet sur la mobilité des agents de la Ville de Lyon nous donne déjà deux types d'acteurs, les employés de la Ville de Lyon et les concepteurs du PDME.

Le choix de nos axes sur la carte vélo'v et le covoiturage nous amène à interroger d'autres acteurs pouvant se placer comme des partenaires. Il est possible de penser aux agences de covoiturage (Karos, Blablacar...) et au SYTRAL, responsable des mobilités dans Lyon.

La perception et la réception du PDME est aussi un enjeu fondamental pour notre sujet. Cela nous permettra d'appréhender la manière dont les différentes mesures sont reçues par les employés de la Ville qui sont les principaux concernés par le PDME. Différentes variables peuvent agir sur cette perception, c'est notamment ce que nous étudierons dans le cadre de nos futurs entretiens.

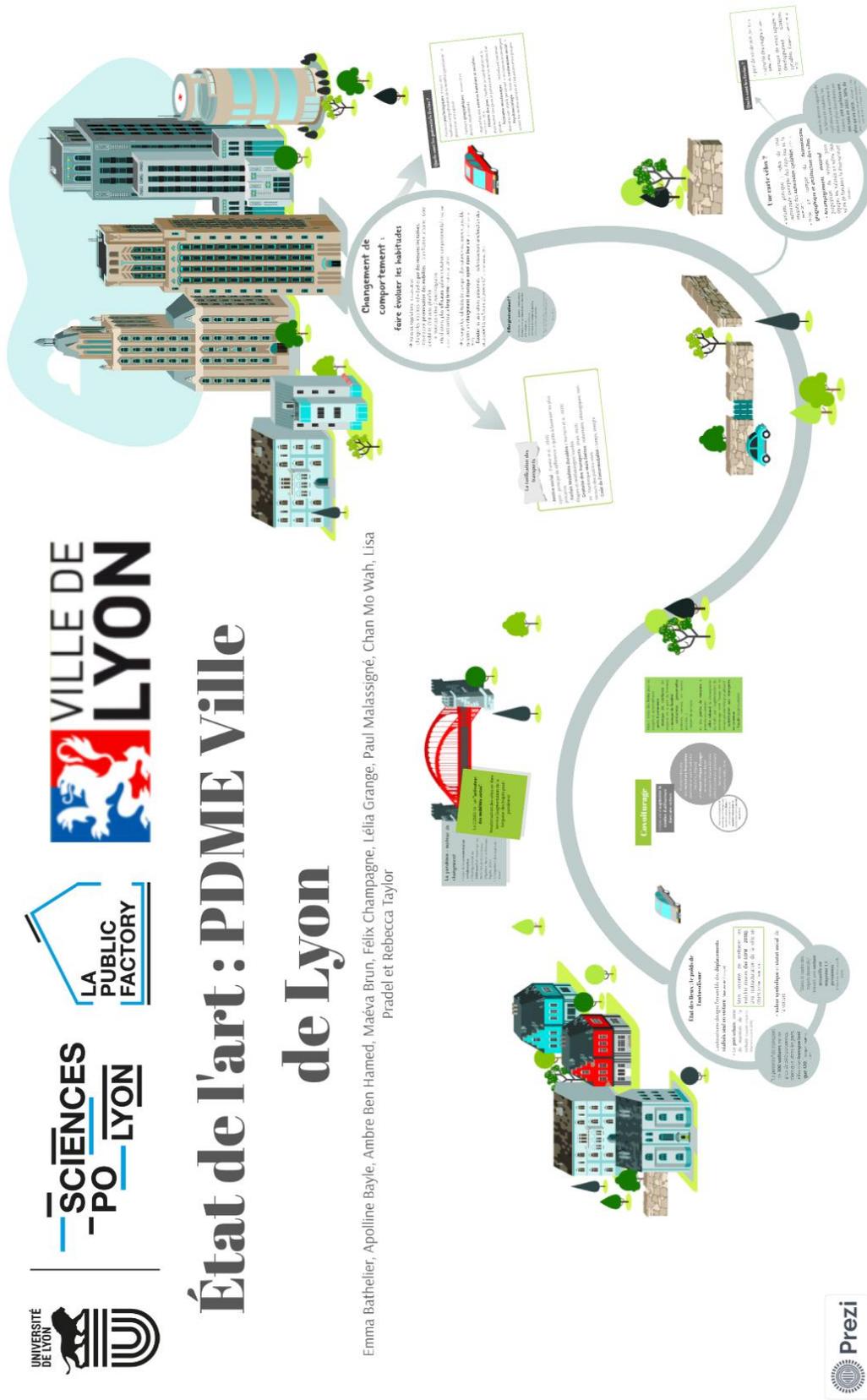
4. Notre cadre théorique

Pour ce sujet, nous avons la possibilité de mobiliser diverses disciplines qui malgré leurs divergences nous aideront à améliorer l'usage de mobilités vertes dans le cadre des PDME.

Les disciplines importantes sont notamment l'économie des transports, la sociologie, la psychologie, la géographie tant du point de vue de la Ville de Lyon que des employés. L'aspect communicationnel est essentiel car comme évoqué par certains articles c'est ce qui peut empêcher de bien mettre en pratique les axes d'un PDME. De plus, tous ces éléments seront à analyser sous le prisme des modes de déplacements et des transports. Aussi, cela induit une partie sur les comportements des individus lors de leurs déplacements dans le cadre professionnel (domicile-travail, déplacement entre les différents sites, déplacements professionnels).

Ainsi, notre sujet soulève différents termes et concepts : l'acceptabilité, l'évolution des comportements, approche systémique, déplacements domicile-travail, déplacements professionnels autrement dit, des concepts se rattachant à la sociologie et à la psychologie.

5. Les connaissances disponibles



Présentation Prezi synthétisant l'État de l'Art consultable sous la forme vidéo au nom de "Prezi État de l'Art PDME Ville de Lyon" en livrable

5.1 Organiser notre recherche bibliographique

Les mots clés qui guident notre recherche bibliographique :

Mobilités vertes - Mobilité urbaine - Covoiturage - Nouvelles habitudes de déplacement - Vélos - Vélodynamisme - Changement de comportement - Neutralité carbone - Autosolisme - Durabilité - Transports publics - Mobilité partagée - Libre-service - Modes de vie - FMD (Forfait Mobilité Durable) - Acceptabilité - Pratiques - Politique Publique - PDME (Plan de Mobilité Employeur) - Agents - Autopartage

Green mobility - Urban mobility - Carpooling - New travel habits - Bicycles - Bicycling - Behaviour change - Carbon neutrality - Autosolism - Sustainability - Public transport - Shared mobility - Self-service - Lifestyles - FMD (Forfait Mobilité Durable) - Acceptability - Practices - Public policy - PDME (Plan de Mobilité Employeur) - Agents - Car-sharing

Les bases de données, sites et revues sollicités :

Pour les textes juridiques nous utilisons le site Dalloz qui recense les textes juridiques relatifs au PDME. Nous mobilisons également les publications scientifiques trouvables via Google Scholar, disponibles sur HAL Open Source, Erudit, ou encore Cairn (articles et publications / ouvrages / chapitres), mais aussi des articles dans des journaux divers, trouvables sur Europresse.

Les rubriques retenues :

En même temps que la constitution d'une bibliographie riche, nous avons déterminé quels étaient les thèmes pertinents pour l'avancée de notre projet et la recherche de solutions. Nous avons donc pu classer les textes en 6 catégories :

- Les PDME

Nous avons rassemblé plusieurs documents législatifs à propos des mobilités ainsi que des articles traitant de l'efficacité et de la mise en œuvre des PDME pour mieux comprendre leur fonctionnement et leurs implications.

- L'autosolisme

Nous avons examiné la pratique de l'autosolisme. Ce phénomène qui consiste en une pratique solitaire de la voiture est encore préféré aux mobilités partagées et durables.

Afin de mettre en avant de nouveaux types de mobilités, il est indispensable de comprendre les mécanismes de l'autosolisme dans les trajets quotidiens.

- **Le covoiturage**

Le choix du covoiturage dans le cadre d'un PDME semble la première des solutions pour limiter l'autosolisme. Il s'agit d'accompagner les salariés dans le covoiturage pour réduire le nombre de voitures qui convergent vers l'entreprise chaque jour. Ainsi, il est nécessaire de mettre en évidence la littérature sur le sujet pour comprendre les limites et les leviers de cette pratique indispensable.

- **La vélocité**

L'un des principaux leviers des mobilités durables est l'incitation à la pratique du vélo dans les déplacements quotidiens : en prenant des exemples d'autres villes (étrangères ou françaises), il est essentiel de prendre la mesure des avancées en termes d'aménagement des pistes, de soutien à la pratique du vélo mais aussi de saisir quels sont les freins qui empêchent cette pratique au quotidien.

- **Changement de comportement chez les individus :**

L'enjeu du PDME est aussi celui de faire accepter le passage à une mobilité verte et durable qu'il induit. Ainsi, il semblait nécessaire de s'intéresser à une vaste littérature traitant des modes d'acceptabilités de cette nouvelle mobilité. En effet, le covoiturage, les transports en commun ou le vélocité sont des solutions qui peuvent apparaître contraignantes pour de nombreux agents. C'est pourquoi, il est crucial d'identifier les freins et les leviers à ce changement de comportements chez les individus.

- **La tarification des transports publics et ses incidences sur la fréquentation**

Les transports publics structurent l'architecture urbaine et les comportements des individus. Pour intégrer dans les meilleures conditions les dispositifs proposés, il est essentiel de comprendre comment articuler transports en commun, covoiturage et déplacements en vélo.

5.2 *Collecter des informations utiles et analyser des informations*

5.2.1 Les PDME

1. Aymeric d'Alançon, Avocat spécialisé en droit social. « Un bilan en demi-teinte des accords collectifs sur la mobilité domicile-travail ». *Semaine sociale Lamy* 2044/2045, n° 2044/2045 (1 mai 2023). https://nouveau-europresse-com.ressources.sciencespo-lyon.fr/Link/LYONT_5/news-20230501-KSE-1529712961.
2. Code de l'urbanisme, Appendice – Code des transports – SECTION 1 Objectifs et portée juridique - L. 1214-1 et L. 1214-2, en vigueur depuis 01 janvier 2021. Consulté le 3 novembre 2023.
3. Code de l'urbanisme, Appendice – Code des transports – SECTION 1 Objectifs et portée juridique - Art. L. 1214-8-2, en vigueur depuis le 1er janvier 2021. Consulté le 3 novembre 2023.
4. « Code général de la fonction publique - Art. L. 723-1 | Dalloz ». Consulté le 25 octobre 2023.
5. « Loi n 2019-1428 du 24 decembre 2019 d orientation des mobilites 1 NOR TRET1821032L JO 26 | Dalloz ». Consulté le 4 novembre 2023.
6. « Mobilité domicile-travail : quelles tendances pour demain ? » Thomas Decamps et Claire Kadjar <https://www.welcometothejungle.com/fr/articles/mobilite-domicile-travail-tendances-demain>.

7. « Plan national covoiturage du quotidien », s. d.
8. Richard Breyne, Charlène. *PDME Définition Et Aide à La Mise En Oeuvre. Bonnes pratiques*, 2017.
<https://www.calameo.com/read/006464863b53fb8c7bcd8>.
9. Sadaka-Entringer, Julie. « Encourager les Plans de Mobilité Employeur (PDME) et les Accords de mobilité dans le cadre des NAO », 14 avril 2023.
<https://www.1kmapied.com/post/encourager-les-plans-de-mobilite-employeur-et-les-accords-mobilite>.

1. Aymeric d'Alançon, Avocat spécialisé en droit social. « Un bilan en demi-teinte des accords collectifs sur la mobilité domicile-travail ». *Semaine sociale Lamy* 2044/2045, n° 2044/2045 (1 mai 2023). https://nouveau-europresse.com.ressources.sciencespo-lyon.fr/Link/LYONT_5/news-20230501-KSE-1529712961.

Thème :

Bilan sur la loi LOM et sur la mise en place des PDME

Mots-clés : Entraide - Collaboration - Réglementation - Connaissance

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Avec la mise en place des PDME, le rôle de l'autorité organisatrice des mobilités a été réduit. En effet, avant la loi LOM les employeurs devaient présenter leur PDME à cette autorité, cela permettait un dialogue et de développer l'entraide à l'élaboration de ce plan de mobilité. Cette autorité n'est maintenant plus obligatoirement consultée, cela mène à un manque d'harmonisation des PDME. De plus, il est encore une fois évoqué le manque de connaissance et de lisibilité de la nouvelle réglementation. Ces incompréhensions portent surtout sur le Forfait Mobilité Durable mais aussi sur l'absence de connaissance sur la suppression de l'indemnité kilométrique vélo.

2. Code de l'urbanisme, Appendice – Code des transports – SECTION 1
Objectifs et portée juridique - L. 1214-1 et L. 1214-2, en vigueur depuis 01
janvier 2021

Thème :

Loi sur la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur.

Mots-clés : Gaz à effet de serre - Collectivité territoriale - Entreprise - Plan de Mobilité

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le PDME s'inscrit dans le cadre du Plan de Mobilité (anciennement PDU, Plan de Déplacement Urbain), il contribue aux **objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre** venant pour une grande part des mobilités (citation 1). Ainsi, le **rôle prédominant** des **collectivités territoriales** et des **entreprises** est directement mentionné dans l'article L. 1214-2 (citation 2).

Citations :

Citation 1 *“Art. L. 1214-1 (L. no 2019-1428 du 24 déc. 2019, art. 16, en vigueur le 1er janv. 2021). Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.”*

Citation 2 *“(L. no 2019-1428 du 24 déc. 2019, art. 82) «9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air;»”*

3. Code de l'urbanisme, Appendice – Code des transports – SECTION 1
Objectifs et portée juridique - Art. L. 1214-8-2, en vigueur depuis le 1er janvier
2021

Thème :

Loi sur les conditions et dispositions relatives à la mise en place du PDME.

Mots-clés : Plan de Mobilité Employeur - Covoiturage - Flexibilité - Réduction - Transition - Transport - Médiation

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le rôle des entreprises et des collectivités territoriales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre est de nouveau évoqué comme raison pour la mise en place d'un PDME. Ainsi, les différents volets que le PDME doit aborder sont évoqués (citation 1). Des actions très diverses sont encouragées, allant du **covoiturage** à la **flexibilité des horaires des employés**. Les **déplacements domicile-travail** doivent être pris en charge par l'employeur ou à défaut les frais de déplacement.

Il est précisé à plusieurs reprises que les solutions promues dans le PDME doivent être **adaptées aux différents sites de l'entreprise/collectivité territoriale**. Finalement, un point qui peut se révéler essentiel pour notre analyse, les entreprises situées sur un même site peuvent avoir un **PDME commun**. Cette disposition encourage la médiation entre différentes structures (citation 2), dans le cas de notre analyse nous pouvons penser à allier la Ville de Lyon et une autre organisation.

Citations :

Citation 1 "Le plan de mobilité (L. no 2019-1428 du 24 déc. 2019, art. 82) «employeur» évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour."

Citation 2 *“III. — Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité (L. no 2019-1428 du 24 déc. 2019, art. 82) «employeur commun, qui vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité employeur défini au I et qui est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.»”*

4. Code général de la fonction publique, Art. L. 723-1, 24 novembre 2021

Thème :

Loi sur le remboursement déjà mis en place pour le trajet domicile-travail des agents de la fonction publique.

Mots-clés : Abonnement - Remboursement - Indemnité

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Les abonnements souscrits par les agents publics dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail font l'objet d'un **remboursement partiel** (décret n° 2010-676 du 21 juin 2010). De plus, un autre décret de 2016 institue une **indemnité kilométrique vélo**, maintenant annulée. Ces dispositions ont été élaborées avant que le Plan de Mobilité Employeur soit mis en place par la législation, ainsi ce dernier vise à multiplier les offres pour encourager les changements de comportement des employés.

Citation : *“Les frais de déplacement des agents publics sont pris en charge par leur employeur”*

5. Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1) (NOR : TRET1821032L) (loi LOM), JO , 26 décembre 2019

Thème :

Loi sur l'orientation des mobilités à l'origine du Plan De Mobilité Employeur.

Mots-clés : Loi d'Orientation des Mobilités - Covoiturage - Intermodalité - Vélo - Transition

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Cette loi est à l'origine des PDME, elle s'inscrit dans une volonté d'accélérer la transition énergétique via la **promotion de modes de déplacements plus doux** (citation 1). La loi LOM repose sur trois piliers principaux : un **meilleur investissement pour les transports du quotidien**, déploiement de meilleures solutions pour que **tous puissent se déplacer** et finalement améliorer l'avancée vers la **transition énergétique**. Ainsi, depuis 2020 cette loi impose aux entreprises/collectivités territoriales ayant plus de 100 employés travaillant sur un même site de mettre en place un PDME qui permet d'accroître les avantages sociaux, économiques et environnementaux. Dans la loi LOM, le **covoiturage**, **l'intermodalité** et le **vélo** sont des axes fortement encouragés afin de réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Citations :

Citation 1 *“Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité.”*

6. « Mobilité domicile-travail : quelles tendances pour demain ? »
<https://www.welcometothejungle.com/fr/articles/mobilite-domicile-travail-tendances-demain>. Thomas Decamps et Claire Kadjar

Résumé des auteurs : *“Avec la généralisation du télétravail, la crise sanitaire a-t-elle définitivement mis fin au vieux triptyque « métro-boulot-dodo » ? Une chose est sûre, la pandémie a accéléré certaines tendances préexistantes, soulevant de nouveaux enjeux pour les entreprises en matière de mobilité. Engouement des salarié.e.s pour le télétravail, abandon des transports publics en faveur des mobilités douces, migrations des villes vers « la campagne »... Des changements qui s’ancrent durablement et que les entreprises se doivent de prendre en compte, pour s’adapter au monde post-covid.)Tour d’horizon des nouvelles tendances de la mobilité, ainsi que des solutions qui s’offrent aux managers et leaders RH pour imaginer une politique de mobilité plus en phase avec les attentes de leurs collaborateurs.trices.”*

Thème :

L'évolution des mobilités domiciles-travail post-covid.

Mots-clés : Post-covid - Travail hybride - Vélo - Covoiturage - Plan de mobilité - Mobilités douces

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

La pandémie de COVID-19 a entraîné des **changements** significatifs dans la façon dont le **travail** et les **déplacements quotidiens** sont envisagés. L'article évoque la popularisation du travail à distance grâce aux outils informatiques, créant ainsi une tendance au "**travail hybride**". De plus, la crise a suscité un essor de l'utilisation du **vélo**, avec une augmentation notable des ventes de vélos neufs et de l'utilisation des pistes cyclables. Le **covoiturage** est également mis en avant, avec des objectifs de développement pour réduire les **embouteillages** et les risques sanitaires. Enfin, l'article souligne des actions potentielles dans le cadre des **Plans de Mobilité des Entreprises** (PDME), mettant l'accent sur des solutions écologiques pour les déplacements.

La crise sanitaire a, semble-t-il, entraîné un changement majeur dans la conscience collective sur la question des mobilités. S'il s'agit moins d'une prise de conscience **écologique** qu'un stigmate de la crise sanitaire, les **entreprises** comme les employés sont prêts à prendre en considération des moyens alternatifs de déplacements.

Citations :

“Avec la généralisation du télétravail, la crise sanitaire a-t-elle définitivement mis fin au vieux triptyque “métro-boulot-dodo”? Une chose est sûre, la pandémie a accéléré certaines tendances préexistantes, soulevant de nouveaux enjeux pour les entreprises en matière de mobilité. Engouement des salarié.e.s pour le télétravail, abandon des transports publics en faveur des mobilités douces, migrations des villes vers « la campagne »... Des changements qui s’ancrent durablement et que les entreprises se doivent de prendre en compte, pour s’adapter au monde post-covid.”

7. Plan national covoiturage du quotidien, décembre 2022
--

Thème :

Actions générales promues par le gouvernement pour le covoiturage et bilan 2019-2022.

Mots-clés : Fond vert - Covoiturage - Financement - Aide - Collaboration - Incitation

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Ce plan évoque trois mesures phares, la dernière est celle qui impactera le plus les collectivités territoriales dans le déploiement de moyen de covoiturage quotidien, c'est la mobilisation du Fond **vert** à hauteur de 50 millions d'euros en 2023 pour soutenir les collectivités. Cela permettra de **financer les aires et les lignes de covoiturage**, indispensable à une généralisation à ce mode de déplacement.

Pour la période 2023-2027, la troisième mesure consiste à accompagner les employeurs dans le développement de leurs politiques d'**incitation au covoiturage**, elle peut être pertinente pour le PDME. De plus, la cinquième mesure “Développer le covoiturage auprès des agents publics” évoque l'expérimentation dans la région Auvergne-Rhône-Alpes du **soutien** de la pratique du covoiturage en deux phases :

l'**accès gratuit à une plateforme** et des **actions d'animations** sur certains sites. Il est possible d'analyser si cette action peut être mise en collaboration avec les agents de la Ville de Lyon. Finalement, ce plan revient sur la période 2019-2022, il est indiqué que le Forfait mobilité durable a été ouvert par 56% des employeurs au covoiturage.

- | |
|---|
| 8. Richard Breyne, Charlène. <i>PDME Définition Et Aide à La Mise En Oeuvre. Bonnes pratiques,</i> 2017.
https://www.calameo.com/read/006464863b53fb8c7bcd8 . |
|---|

Thème :

L'aide à la mise en œuvre des PDME

Mots-clés : Flou des dispositions - Information - Suivi des dispositions - ADEME

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Ce texte permet de mettre en lumière l'un des points faibles des PDME. En effet, les lois ne donnent **aucune données concrètes** sur la manière dont ces derniers doivent être élaborés. Certes, cela permet aux entreprises de créer plus facilement un PDME mais il n'y a **aucune indication** sur la manière dont il doit être élaboré et suivi. Le seul suivi évoqué est celui par l'**ADEME** (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) qui est aussi l'organisation qui décide de l'octroi de certaines aides (soutien technique et financier).

- | |
|--|
| 9. Sadaka-Entringer, Julie. « Encourager les Plans de Mobilité Employeur (PDME) et les Accords mobilité dans le cadre des NAO », 14 avril 2023.
https://www.1kmapied.com/post/encourager-les-plans-de-mobilite-employeur-et-les-accords-mobilite . |
|--|

Thème :

Description des limites et difficultés rencontrées lors de la mise en place et de l'élaboration d'un PDME.

Mots-clés : Complexité - Manque d'informations - Incompréhension - Manque de précisions - Communication

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L'application et la mise en place de PDME se révèlent souvent **compliquées**. Tout d'abord, il y a une **incompréhension** autour de sa mise en place avec notamment les NAO (Négociation Obligatoire dans l'Entreprise). Ces derniers n'indiquent pas de manière précise ce qui doit être présent dans le cadre de l'élaboration d'un PDME. Finalement, l'une des difficultés principales pour la mise en place d'un PDME est le **manque de communication sur les avantages** qui sont fournis aux employés.

5.2.2 Autosolisme

1. Dehon, Erwin (2019), « *Les chemins de la Métropole* » : Alternatives à l'autosolisme, le cas du Nord et de l'Ouest de la Métropole toulousaine [Mémoire]. <https://dante.univ-tlse2.fr/s/fr/item/8799>
2. Laurent Chapelon, Stéphane Loubié. Le déploiement du covoiturage dans les espaces périurbains et ruraux comme solution à l'autosolisme : le cas du territoire héraultais. *Géotransports*, 2019, Mobilités émergentes, 12-13, pp.7-26. <https://hal.science/hal-03223993/>
3. « ROADMAP ON POPULARISATION OF ELECTRIC VEHICLES ». Consulté le 11 décembre 2023. https://www.eeb.gov.hk/sites/default/files/pdf/EV_roadmap_eng.pdf.
4. Sheng, Liming, et Leibao Zhang. « Understanding the determinants for predicting citizens' travel mode change from private cars to public transport in China ». *Frontiers in Psychology* 13 (2022). <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2022.1007949>.

1. Dehon, Erwin (2019), « *Les chemins de la Métropole* » : Alternatives à l'autosolisme, le cas du Nord et de l'Ouest de la Métropole toulousaine [Mémoire]. <https://dante.univ-tlse2.fr/s/fr/item/8799>

Thème : Le poids de l'autosolisme au sein de l'aire urbaine de Toulouse. De quelle manière lutter efficacement contre la prépondérance de la voiture?

Mots-clés : Métropole - Autosolisme - Déplacements - Mobilité - Territoires - Modes doux - Transport - Transports en commun

Résumé : *“La Métropole toulousaine, et son aire urbaine, absorbent des flux de déplacements importants depuis quelques décennies du fait d'une croissance urbaine très importante, et ces chiffres sont en augmentation chaque année. Seulement, au vu des aménagements routiers conséquents réalisés durant la période des Trente Glorieuses, la majorité de ces déplacements se réalisent encore en voiture. Des alternatives à la pratique automobile (notamment lors des trajets domicile / travail sont, depuis quelques années, discutées par de nombreux acteurs privés comme publics. Le développement croissant des offres de transports en commun ainsi que des modes de déplacements doux, tout comme leurs infrastructures attenantes, ont pour vocation à limiter le phénomène autosoliste. La question du développement durable est par ailleurs, un des principaux facteurs à cette volonté de désengorger les routes et les voies métropolitaines.”*

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le renouvellement urbain avec la Loi d'Orientation des Mobilités (2018) a entraîné un changement de la morphologie des villes (le retour des tramways en est un exemple). La ville a été repensée par la proposition de nouvelles offres de transports. Face à la prépondérance de la voiture et les échecs des tentatives de désengorgement des villes, plusieurs mesures ont été prises dans la Métropole de Toulouse: la multiplication des pistes cyclables, repenser les espaces périurbains en particulier pour les transits domicile/travail. Une attention particulière est apportée aux ruptures piétonnes, cyclables qui coupent les mobilités douces. Ces ruptures peuvent relever des infrastructures, architecture urbaine. Dans cette lutte contre l'autosolisme, le secteur

public n'est pas le seul à jouer sur les déplacements dans l'aire urbaine toulousaine. Le secteur privé doit aussi être un acteur impliqué surtout dans le cadre des déplacements domicile-travail. La mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises peut s'avérer être un levier efficace.

Citations :

“Cette extension du milieu périurbain favorise aussi l’extension de l’aire urbaine de Toulouse, ainsi que des déplacements de plus en plus lointains. La population étant toujours plus importante dans ces milieux périurbains, et celle-ci se rendant dans la plupart des cas dans les mêmes secteurs d’emplois et d’activités en voiture, les principales voies routières sont de plus en plus congestionnées, et ce sur une plus longue distance. D’où la nécessité de développer des alternatives à l’autosolisme et à l’utilisation massive de la voiture, qui s’est développée durant la période des trente glorieuses etc”

“la voiture a, petit à petit, poussé les autres modes de déplacements classiques comme la marche à pied ou le vélo dans des espaces toujours plus restreints. L’urbanisation et le développement des chaussées s’est alors développé en fonction de la voiture et ce, pour la voiture.”

- | |
|---|
| <p>2. Laurent Chapelon, Stéphane Loubié. Le déploiement du covoiturage dans les espaces périurbains et ruraux comme solution à l’autosolisme : le cas du territoire héraultais. <i>Géotransports</i>, 2019, Mobilités émergentes, 12-13, pp.7-26.
https://hal.science/hal-03223993/</p> |
|---|

Thème : L’usage différent de la voiture avec le développement du covoiturage.

Mots-clés : Mobilité émergente - Automobile - Covoiturage - Autostop - Périurbain - France - Montpellier

Résumé : *“L’avenir du périurbain pourrait rester marqué par la généralisation de l’automobile à cause de l’accroissement des distances entre le domicile et le travail, de la faible attractivité des transports collectifs et des limites de pertinence des modes*

actifs. Cette vision pessimiste peut être renversée par l'émergence de solutions liées, paradoxalement, à la voiture et permettant de répondre aux attentes de déplacements sur les courtes distances du périurbain. En effet, un usage différent de l'automobile peut s'avérer vertueux, par exemple en augmentant son taux de remplissage ou en autorisant un autre regard sur la possession d'une automobile. Il s'agit ici d'examiner les potentialités, les freins et les leviers de développement du covoiturage en milieu périurbain et rural en sortant d'une vision idéologique parant la voiture de tous les défauts. Pour ce faire, l'article s'attache à analyser les usages des aires de covoiturage sur le territoire héraultais et dans le périurbain montpelliérain. A notre sens, la voiture a une vertu, celle de contribuer rapidement et efficacement aux solutions de mobilité durable."

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Au sein des espaces périurbains, la voiture reste un des moyens de transport privilégié. Malgré le coût d'usage de la voiture, son utilisation se maintient. Faire émerger de nouvelles mobilités n'est pas suffisant. Il faut faire évoluer les pratiques en lien avec la voiture. Le covoiturage représente une nouvelle manière d'investir la voiture. Le territoire doit alors être remodelé pour accueillir ce changement : aires de stationnement, "encadrement des comportements à risque aux abords des échangeurs autoroutiers" etc. Les administrations sont donc appelées à se saisir de ces questions. Le motif domicile-travail est un des leviers majeurs pour lutter contre la congestion des axes routiers. Le taux de remplissage des voitures pour ces trajets reste encore faible. La Loi d'Orientation des Mobilités donne un socle pour développer le covoiturage (avec le forfait mobilité aux covoitureurs par exemple). Stéphanie Vincent insiste sur ce point, les implantations d'infrastructures ne suffiront pas à implanter le covoiturage. Cela permet néanmoins de normaliser la pratique du covoiturage et la visibilité de cette option. En parallèle, le covoiturage spontané ou auto stop peut venir assister au covoiturage. Cette pratique doit encore faire l'objet d'efforts de sécurisation, mais plus flexible, elle permettrait de faire face à des besoins ponctuels.

Citations :

"Selon les résultats de l'enquête sur la mobilité des personnes, en 2019, la part modale de la voiture (en nombre de déplacements) est de 63% sur l'ensemble du territoire

national mais avoisine les 80% dans les espaces ruraux (Ministère de la transition écologique, 2020). Cela tient à de nombreux facteurs aujourd'hui bien identifiés : émiettement urbain, densité du réseau viaire, fort taux de motorisation des ménages, flexibilité d'usage, confort. En outre, cette pratique reste très largement marquée par l'autosolisme (Dupuy, 1999)."

"L'Enquête Globale des Déplacements de Hérault permet d'identifier des facteurs explicatifs du covoiturage. Le covoitureur est jeune (54 % des moins de 25 ans le pratiquent, et ce pourcentage diminue linéairement avec l'âge), avec un niveau d'études plutôt élevé (le capital culturel influe sur la pratique), un niveau de vie faible (le capital économique joue fortement), plutôt sans véhicule particulier, vivant dans de grandes agglomérations pour le covoiturage de longue distance, et plutôt dans des zones rurales pour le covoiturage de courte distance."

3. « ROADMAP ON POPULARISATION OF ELECTRIC VEHICLES ». Consulté le 11 décembre 2023. https://www.eeb.gov.hk/sites/default/files/pdf/EV_roadmap_eng.pdf .
--

Thème :

La politique publique sur l'objectif de "Zéro émission des véhicules d'ici 2050" dans l'aspect de mobilité à Hong Kong

Mots-clés : Véhicules électriques - "Smart city" - Neutralité carbone - Durabilité

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le gouvernement de Hong Kong a proposé un objectif de zéro émission des véhicules d'ici 2050 et il va agir de concert avec l'objectif de Hong Kong d'atteindre la neutralité carbone avant 2050 avec la mise en place de 6 mesures nouvelles clés. Il comprend :

- Aucune nouvelle immatriculation de voitures particulières à carburant, y compris les véhicules hybrides, en 2035 ou avant ;
- Promouvoir de manière proactive les essais de transports publics électroniques et de véhicules utilitaires au cours des prochaines années ;
- Faire du véhicule électrique la norme pour les petites et moyennes voitures privées du gouvernement à acquérir ou à remplacer ;

- Développer un réseau de recharge complet et approprié pour les véhicules électriques comprenant des installations de recharge publiques et privées ;
- Assurer une formation, un recyclage et une éducation suffisants opportunités de former des professionnels et des mécaniciens pour soutenir le développement de la technologie et de la maintenance des véhicules électriques ;
- S'efforcer de légiférer sur un système de responsabilité des producteurs pour les batteries de véhicules électriques hors d'usage au cours des prochaines années.

Concernant la gestion et l'élimination des batteries de véhicules électriques usagées, de l'Ordonnance sur l'élimination des déchets (chapitre 354) et de son règlement subsidiaire sur l'élimination des déchets chimiques (chapitre 354C) réglemente actuellement la situation en exportant des batteries usagées vers des installations de traitement appropriées à l'étranger, telles que le Japon, la Corée ou la Belgique, pour être recyclées.

4. Sheng, Liming, et Leibao Zhang. « Understanding the determinants for predicting citizens' travel mode change from private cars to public transport in China ». *Frontiers in Psychology* 13 (2022). <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpsyg.2022.1007949>.

DOI: 10.3389/fpsyg.2022.1007949

(Cité par 4)

Thème :

Exploration du processus psychologique de prise de décision en matière de mode de déplacement durable pour poser des suggestions sur les politiques publiques en Chine.

Mots-clés : Changement de mode de déplacement - Autosolisme - Transports publics - Modèle d'activation des normes - Théorie du comportement planifié - Accessibilité

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L'urbanisation rapide et la motorisation ont engendré des défis sociaux et environnementaux croissants pour le secteur des transports urbains en Chine, tels que la congestion routière, les accidents de voiture, la pollution de l'air et le réchauffement climatique. La priorité accordée au développement du système de transport public urbain a été adoptée comme stratégie principale par le gouvernement chinois. Cependant, les problèmes causés par le grand nombre de voitures privées sont encore loin d'être résolus et l'utilisation des transports en commun en Chine est relativement faible. Par conséquent, la présente étude propose un nouveau cadre global en renforçant le modèle d'activation des normes (NAM) et la théorie du comportement planifié (TPB) avec l'accessibilité perçue aux transports en commun, afin de mieux comprendre les déterminants permettant de prédire le choix des citoyens en faveur des transports en commun en tant que mode de déplacement durable. Une enquête en ligne sur le changement de mode de déplacement a été réalisée auprès des citoyens de Hangzhou, en Chine. Sur la base de 341 échantillons valides, la modélisation par équations structurelles à moindres carrés partiels (PLS-SEM) a été utilisée pour vérifier le cadre proposé. Les résultats analytiques confirment que la prise de conscience des conséquences et les normes subjectives sont les deux principaux concepts permettant de relier les deux théories dans leur ensemble. De plus, l'examen de la relation intention-comportement montre que l'accessibilité perçue aux transports en commun peut renforcer la relation entre l'intention comportementale et le comportement réel dans l'utilisation des transports en commun. Les résultats contribuent non seulement au développement des théories pro-environnementales, mais ont également des implications significatives pour les gouvernements afin de développer des politiques pertinentes visant à encourager les citoyens à utiliser les transports en commun comme mode de déplacement durable.

L'autosolisme et politique publique sur le système de transport public en Chine : Le gouvernement chinois priorise le développement du transport public urbain, mais le problème des voitures particulières persiste. À Hangzhou, des investissements sont faits pour améliorer les réseaux de métro et résoudre les problèmes liés aux voitures. Une étude révèle que les améliorations de l'infrastructure ne sont peut-être pas le seul facteur déterminant pour inciter les gens à passer de la conduite individuelle aux transports en commun. Les motivations sociales et psychologiques jouent un rôle plus important dans cette décision. Conduire une voiture peut procurer du bonheur et

symboliser le statut social, ce qui peut représenter des obstacles à la transition vers les transports en commun.

Ainsi, cette étude vise à découvrir les facteurs psychologiques et ce qui pourrait éventuellement changer le comportement des citoyens, les incitant à abandonner l'autosolisme pour un mode de transport durable en appliquant le modèle d'activation des normes (NAM) et la théorie du comportement planifié (TPB). Les résultats ont révélé que les personnes conscientes des impacts négatifs associés à l'autosolisme peuvent développer une attitude positive envers les transports en commun. Cette attitude positive est probablement influencée par la pression sociale en faveur de l'environnement. De plus, les différentes pressions sociales exercées par les gouvernements, les médias sociaux, les amis et les proches peuvent avoir une influence plus importante sur la formation du sens moral des individus en ce qui concerne l'adoption de modes de transport durables par rapport à leurs propres intentions personnelles d'utiliser les transports en commun. En d'autres termes, l'impact collectif des facteurs externes, tels que les messages et les initiatives du gouvernement, les campagnes sur les médias sociaux et l'influence des relations sociales, peut jouer un rôle crucial dans la perception par les individus de leur responsabilité morale de choisir des options de transport durables. Ces pressions sociales peuvent avoir un impact plus fort sur les attitudes et les comportements des gens que sur leurs propres intentions ou motivations individuelles à utiliser les transports en commun.

L'étude suggère que les législateurs pourraient se concentrer non seulement sur l'infrastructure, mais aussi sur la mise en œuvre de politiques visant à promouvoir des normes subjectives pro-environnementales afin de susciter des émotions d'obligation chez les citoyens pour réduire l'utilisation de voitures particulières.

Citations :

"Des politiques incitatives telles que des taxes sur l'essence et des restrictions sur l'utilisation de la voiture dans le centre-ville sont encore nécessaires, ce qui pourrait augmenter le coût de la conduite."

"Des politiques d'incitation telles que des subventions aux transports publics et des campagnes sur la promotion de modes de déplacement durables pourraient accroître

les avantages que les citoyens tirent des comportements de déplacement écologiques."

5.2.3 Covoiturage

1. Aguilera, Anne, et Eléonore Pigalle. « The Future and Sustainability of Carpooling Practices. An Identification of Research Challenges ». *Sustainability*, 26 octobre 2021. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/11824>.
2. Almeida, Fernando, Pedro Silva, et João Leite. « Proposal of a Carsharing System to Improve Urban Mobility ». *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management* 12, n° 3 (2017): 32-44.
3. Angeloudis, Panagiotis, et Marc Stettler. « Review of the UK Passenger Road Transport Network », s. d.
4. Ballet, Jean-Christophe, et Robert Clavel. « Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives ». Rapport, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 2007. <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150451>.
5. Baudillon, Philippe. « 6. La coexistence des voitures, vélos et piétons est-elle possible ? » In *Réinventer la « street experience »*, 103-17. Hors collection. Paris: Hermann, 2018. <https://www.cairn.info/reinventer-la-street-experience--9782705697167-p-103.htm>.
6. Béchu, Christophe, Agnès Pannier-Runacher, et Clément Beaune. « Plan national covoiturage du quotidien », s. d.
7. Biard, Nolwenn. « Y-a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique ? » La fabrique écologique, septembre 2023. https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2023/07/2023.09.12_VF_Etu_de_covoiturage-1.pdf.

8. Clavel, Robert, et Philippe Legrand. « Le covoiturage dynamique: étude préalable avant expérimentation », s. d.
9. Cohen, Kathleen. « Human Behavior and New Mobility Trends in the United States, Europe, and China ». Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), 2019. <https://www.jstor.org/stable/resrep21774>.
10. Delaunay, Teddy. « L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ? » Thèse, Université Paris-Est, 2018. <https://pastel.hal.science/tel-02066266>.
11. Delaunay, Teddy, et Nacima Baron. « Le service public de covoiturage : vers quelles formes de gouvernance, de régulation et de modèles d'affaires ? » *Belgeo. Revue belge de géographie*, n° 4 (31 décembre 2019). <https://doi.org/10.4000/belgeo.36497>.
12. Delhomme, Patricia, et Alexandra Gheorghiu. « Comparing French carpoolers and non-carpoolers: Which factors contribute the most to carpooling? » *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 42 (1 janvier 2016): 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.10.014>.
13. « Hong Kong e-Legislation - Home ». Consulté le 12 décembre 2023. <https://www.elegislation.gov.hk/>.
14. Jacquot, Matthieu. « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? » *Annales des Mines - Réalités industrielles* Mai 2018, n° 2 (2018): 52-55. <https://doi.org/10.3917/rindu1.182.0052>.
15. Jung-Beom, Lee. « Company-Wide Carpooling for Long Distance Commuting in South Korea and Its Effects on Reducing Transportation Problems ». *KSCE Journal of Civil Engineering*, 7 mai 2022. <https://link.springer.com/article/10.1007/s12205-022-0215-1>.
16. Migliore, Marco, Gabriele D'Orso, et Domenico Caminiti. « The environmental benefits of carsharing: the case study of Palermo. » *Transportation Research Procedia*, Recent Advances and Emerging Issues in Transport Research – An

Editorial Note for the Selected Proceedings of WCTR 2019 Mumbai, 48 (1 janvier 2020): 2127-39. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.271>.

17. Zhou, Wenyuan, Xuanrong Li, Zhenguo Shi, Bingjie Yang, et Dongxu Chen. « Impact of Carpooling under Mobile Internet on Travel Mode Choices and Urban Traffic Volume: The Case of China ». *Sustainability*, 13 avril 2023. <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/8/6595>.

1. Aguilera, Anne, et Eléonore Pigalle. « The Future and Sustainability of Carpooling Practices. An Identification of Research Challenges ». *Sustainability*, 26 octobre 2021. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/21/11824>.

DOI: 10.3390/su132111824

(Cité par 7)

Thème :

La durabilité du covoiturage.

Mots-clés : Covoiturage - Mobilité - Télétravail - Durabilité - Pandémie

Résumé :

Cet article propose plusieurs nouvelles orientations de recherche concernant l'avenir et la durabilité des pratiques de covoiturage. La réflexion est basée sur une revue systématique de la littérature (2010-2021) et une prise en compte de certains des principaux changements récents dans le covoiturage, tels que les plateformes et applications de covoiturage, ainsi que les changements de mode de vie qui peuvent influencer les pratiques de covoiturage, tels que le télétravail. Le covoiturage est défini ici comme le partage de trajets en voiture à courte ou longue distance entre des personnes qui ne font pas partie du même foyer, pour un trajet (ou une partie d'un trajet) déjà planifié par le conducteur, sans frais ou en partageant les frais. Après une description de la méthode de sélection du corpus utilisée, suivi d'un bref examen de la littérature existante, nous proposons trois nouvelles pistes de recherche. La première piste appelle à une meilleure prise en compte des formes de transports autres que le covoiturage pour se rendre au travail (ou à l'endroit d'étude), qui sont encore peu

étudiées. La deuxième piste propose d'étudier le rôle que la numérisation actuelle du covoiturage, notamment les plateformes de covoiturage en ligne et leur intégration dans les plateformes de mobilité, ainsi que l'utilisation des réseaux sociaux par les covoitureurs, pourraient jouer dans les années à venir. La troisième piste soutient que les conséquences de l'essor de la consommation collaborative et de la pandémie actuelle (notamment les pratiques de télétravail et la perception de la mobilité partagée), pourraient avoir un effet sur le covoiturage, ce qui mérite une investigation spécifique.

Compréhension des freins et opportunités des solutions :

Dans la revue de littérature de cet article, il est souligné que le covoiturage a soulevé des inquiétudes quant à sa durabilité, en particulier en termes d'impact sur l'environnement, avec des résultats variables et contradictoires. Certaines études suggèrent que le covoiturage peut conduire à une réduction de l'utilisation de la voiture, de la propriété de la voiture et des émissions de CO₂, tandis que d'autres affirment qu'il peut concurrencer les transports en commun plutôt que l'utilisation de la voiture privée. Comme l'un des exemples dans la région de San Francisco, une grande partie des covoitureurs étaient d'anciens usagers des transports en commun plutôt que de la voiture.

La durabilité du covoiturage au lendemain de la crise sanitaire : Cet article souligne que les défis environnementaux et sociaux de la mobilité seront importants ces prochaines années, et que les autorités publiques devraient prêter attention aux zones à faible densité en raison de la distance moyenne, de la possession et de l'utilisation de voitures plus élevées que dans les zones urbaines. Cet article s'intéresse au nouveau mode de vie après la pandémie, qui pourrait avoir un impact sur la pratique du covoiturage. Le développement du télétravail pendant la crise de la pandémie a changé le style de travail dans de nombreux pays et les entreprises ont également découvert les avantages économiques du télétravail qui permet d'économiser de l'espace de bureau, etc. Les auteurs ont montré leur incertitude quant au développement du télétravail dans les années à venir, mais ils indiquent que l'impact sur le covoiturage a déjà été démontré. Cela pourrait réduire la fréquence du covoiturage lié au travail, mais pourrait également entraîner une augmentation des déplacements non professionnels.

Citation :

"En France, Réf. [77] ont souligné que les covoitureurs professionnels, non professionnels et longue distance étaient plus susceptibles d'utiliser des plateformes de consommation collaborative que les non-covoitureurs."

2. Almeida, Fernando, Pedro Silva, et João Leite. « Proposal of a Carsharing System to Improve Urban Mobility ». *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management* 12, n° 3 (2017): 32-44.

Thème :

Explorer les avantages de l'autopartage dans plusieurs villes différentes à l'aide d'une analyse thématique basée sur la littérature

Mots-clés : DSS - Autopartage - Mobilité - Environnement - Urbain

Résumé : *"L'autopartage est un modèle de location de véhicules pour de courtes périodes, où le paiement est effectué en fonction du temps et de la distance effectivement parcourus. L'autopartage offre une alternative simple, économique et intelligente à la mobilité urbaine, qui est déjà adoptée dans les grandes villes du monde. La méthodologie proposée consiste à développer un système d'aide à la décision qui simplifie le processus de choix des services d'autopartage. En adoptant la méthode AHP, l'utilisateur peut indiquer ses préférences dans le choix des véhicules, et le système renvoie une liste ordonnée des véhicules disponibles les plus appropriés en fonction de leur emplacement géographique. Les résultats du projet indiquent que l'utilisation de ce système encourage et simplifie l'utilisation des services d'autopartage, ce qui permettra de renforcer les avantages financiers, de mobilité et d'environnement inhérents à leur utilisation"*

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le covoiturage offre une alternative simple, économique et intelligente à la mobilité urbaine qui est déjà adoptée dans les grandes villes du monde entier. Cet article, rédigé au Portugal, examine les avantages du covoiturage pour l'environnement et la

mobilité dans les grandes villes européennes. Il analyse en outre la proposition de développement de systèmes d'aide à la décision (DSS) qui peuvent améliorer le choix des services de covoiturage en fonction des préférences de l'utilisateur.

Le document comprend une analyse documentaire approfondie, qui montre que de nombreux universitaires citent les aspects positifs du covoiturage. Par exemple : Litman (2000) et Schuster et al (2005) confirment tous deux que le covoiturage a un impact positif sur la mobilité urbaine. Pour les villes, l'autopartage présente deux grands groupes d'avantages : (i) l'impact sur la mobilité et (ii) l'impact sur l'environnement. En termes de mobilité, la diminution du nombre de voitures en circulation contribue à une amélioration du trafic urbain, ainsi qu'à une plus grande efficacité dans l'utilisation de l'espace public. D'autre part, en termes environnementaux, la diminution du nombre de véhicules en ville entraîne une réduction de la pollution avec un impact sur l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des gaz à effet de serre et la réduction de la dépendance énergétique.

Modèles d'autopartage : Il existe généralement trois modèles de services d'autopartage. Le premier modèle d'autopartage est le modèle traditionnel (bidirectionnel) ou basé sur les stations, qui repose sur l'idée que les véhicules partagés doivent être pris et ramenés à la même station. Une légère évolution de ce modèle est le modèle d'autopartage à sens unique, qui permet aux utilisateurs de commencer et de terminer la période de location dans des stations différentes. Le dernier modèle apparu sur le marché est celui du free floating. Dans ce cas, les membres peuvent prendre et rendre le véhicule dans n'importe quel parking de la zone d'opération, en ne payant que le temps de conduite (Ferrero et al., 2015).

DSS : Les systèmes DSS ont été mis en œuvre avec succès dans un large éventail d'industries, y compris l'administration, la santé et l'éducation. Le DSS est un système informatique interactif qui peut aider les décideurs à utiliser des données et des modèles pour résoudre des problèmes non structurés. L'application des DSS n'est pas aussi répandue dans le domaine du covoiturage, mais il existe néanmoins des études de recherche pertinentes dans ce domaine spécifique.

Citation :

“L'objectif principal de l'autopartage est de donner aux personnes qui ne disposent pas de leur propre véhicule la possibilité d'utiliser une voiture sans avoir à supporter les coûts d'acquisition, les obligations et les responsabilités légales. L'autopartage est le concept de location d'une voiture similaire au système de "location de voitures", mais pour une période plus courte. Danielis et al. (2017) précisent que les voitures peuvent être louées par des particuliers ou des organisations (par exemple, une entreprise commerciale, une agence publique ou une coopérative)”

3. Angeloudis, Panagiotis, et Marc Stettler. « Review of the UK Passenger Road Transport Network », s. d.

Thème :

Le document constitue une source essentielle de recommandations politiques pour la mise en œuvre de nouveaux modes de transport partagés dans l'ensemble du Royaume-Uni.

Mots-clés : Royaume-Uni - Autopartage - Public-privé - Mobilité partagée

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Ce document analyse les tendances de la demande et de l'offre de transport routier au Royaume-Uni, en s'appuyant sur des données provenant de sources telles que l'enquête nationale sur les déplacements, le recensement et l'enquête sur la demande de déplacements à Londres. Il analyse les fournisseurs de transport routier (publics et privés), l'interface entre le fournisseur et le demandeur (mobilité partagée) et se termine par des recommandations politiques et des prévisions.

Le covoiturage au Royaume-Uni : En janvier 2018, il existait 48 systèmes distincts de covoiturage au Royaume-Uni, avec une distinction entre les systèmes commerciaux et les systèmes communautaires, et entre les trajets flexibles et les trajets aller-retour. En raison de la flexibilité, il a été constaté que les systèmes de covoiturage à sens unique ont une fréquence d'utilisation plus élevée par client que le covoiturage aller-retour. Les données concernant l'impact des systèmes de mobilité partagée sont

encore limitées, mais certains éléments indiquent qu'à Londres, les systèmes de covoiturage entraînent une baisse du taux de motorisation et une réduction de la distance parcourue en voiture. Il convient de noter que le revenu est un facteur clé qui contribue à l'utilisation des systèmes de covoiturage. Les personnes à revenu modéré sont plus susceptibles de réduire leur taux de motorisation que les personnes à revenu élevé. Le document conclut que l'impact de l'utilisation future de la voiture est incertain au Royaume-Uni, mais que la mobilité partagée est un domaine dans lequel les décideurs politiques peuvent avoir un impact significatif.

Citation :

“Pour comprendre la relation entre les nouvelles tendances en matière de mobilité et le comportement humain, nous devons d'abord comprendre quels sont les facteurs comportementaux qui interviennent dans le choix du mode de transport par rapport aux modes de transport actuels. Les gens choisissent un mode de transport en fonction de nombreux facteurs et perceptions, certains rationnels et d'autres émotionnels, parfois basés sur des observations réelles, d'autres fois sur des perceptions. Alors que les discussions passées se concentrent souvent sur la prise de décision individuelle en matière de transport, des études plus récentes telles que Cairns (2014) examinent comment ces décisions individuelles sont basées sur des pratiques sociales qui sont influencées par la culture et les groupes sociaux d'une personne ainsi que par ses réalités individuelles”

4. Ballet, Jean-Christophe, et Robert Clavel. « Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives ». Rapport de recherche. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), Université Lumière - Lyon 2, 2007. <https://shs.hal.science/hal-02150451v1>.

Thème:

Profil des offres de covoiturages en France

Mots clés: Covoiturages - Entreprises - Comportements

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Ayant constaté qu'aucun état des lieux du covoiturage en France n'avait été établi, les auteurs ont étudié cet objet. Ils présentent brièvement l'histoire du covoiturage avant d'établir un profil du covoiturage en France. Ils s'intéressent particulièrement aux applications de covoiturage et distinguent les formules accessibles à tous et celles plus restreintes. L'état des lieux montre que si des propositions de covoiturages ont été mises en place à partir des années 1990 comme la gratuité de l'A14 pour les voitures comportant 3 passagers sous condition d'un abonnement gratuit. Ce type de mesure n'a eu peu de succès car elles n'étaient pas promues par les entreprises. L'article établit que le covoiturage, informel ou non ne pose pas de problème légal en France. Les structures les plus importantes en termes de covoiturage sont les associations bien que les auteurs observent l'émergence de propositions de covoiturage de la part des collectivités territoriales. Des entreprises mettent en place des propositions de covoiturages internes. Ce cadre restreint à l'avantage de "rassurer" les covoitureurs qui voyagent alors avec des personnes qu'ils connaissent ou qui partagent un même lien à l'entreprise. Néanmoins cette initiative ne concerne qu'un petit nombre d'entreprises, dont la majorité ne sont pas en zone rurales. De plus, les solutions proposées ne sont pas forcément adaptées. L'article met en avant des systèmes d'encouragement du covoiturage qui ont bien fonctionné, comme un système de bonus pour les employés qui a permis de doubler le taux de covoiturage d'une entreprise britannique, ou encore une limitation des places de parking.

Néanmoins, il existe de nombreux freins au covoiturage, aux rapports humains, certaines personnes considèrent leur voiture comme un espace personnel. Un autre problème est celui des horaires. Du point de vue des entreprises le problème vient souvent du manque d'initiatives ou des initiatives inefficaces en faveur du covoiturage

Citation:

"L'avenir du covoiturage réside dans un changement profond des comportements et dans une promotion plus importante de la pratique".

5. BAUDILLON Philippe, « 6. La coexistence des voitures, vélos et piétons est-elle possible ? », dans : , *Réinventer la « street experience »*. *Hyperstories, espace public et mobilier urbain connecté*, sous la direction de BAUDILLON Philippe. Paris, Hermann, « Hors collection », 2018, p. 103-117. URL : <https://www.cairn.info/reinventer-la-street-experience--9782705697167-page-103.htm>

DOI: 10.3917/herm.baudi.2018.01

Thème :

Cet article expose la norme toujours en vigueur en termes de mobilité urbaine : la voiture. L'usage de la voiture demeure constant malgré un espace public saturé. La transition n'est pas fluide, l'architecture urbaine et les flux urbains ont été identifiés comme des freins au paradigme d'une mobilité raisonnée.

Mots clés : Covoiturage - Architecture urbaine - Rue - Mobilité urbaine.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L'aménagement de la rue est un point important. La ville est avant tout un lieu de marche, l'aménagement d'une chaussée adéquate est observé majoritairement dans des quartiers centraux et historiques. Une forte disparité demeure entre le centre-ville et la périphérie. Oslo en ce sens est une ville modèle. La ville a supprimé de nombreuses places de parking pour dégager des voies cyclables et a appuyé la création d'autoroutes cyclables.

Le deuxième axe de cet article se concentre sur favoriser un déplacement multimodal à travers des mesures concrètes. Il est question de multiplier les places de parkings à l'arrivée des centres urbains pour basculer sur les transports en commun, vélo etc. Les péages urbains peuvent aussi être exploités en permettant de diminuer le trafic automobile aux heures de pointe. Cet ajout présente deux avantages : souplesse d'utilisation et recettes générées. Il est primordial de mettre le covoiturage au centre des plans de mobilité d'entreprises et d'administrations. Pour que cela soit proposé aux utilisateurs, il est nécessaire d'avoir une intégration au SIM (service d'information multimodale).

L'article souligne l'importance de la prise en compte de l'architecture urbaine. La rue avait auparavant une seule fonction : la circulation la plus rapide possible entre des zones de production spécialisées. Les fonctions de la rue sont réinstallées progressivement : pas seulement les fonctions marchandes, mais aussi des usages de convivialité et de rassemblement. La « *politique de la rue* » relève donc dans un schéma plus général. *“Il faut donc une coordination et une logique d'ensemble des différentes initiatives. Il est question de proportion et de préparation, dans une vision globale de la ville et de son environnement.”* L'aménagement de zones piétonnes, cyclables ou une mise en avant du covoiturage doit être conçu en harmonie avec le territoire environnant.

Citation :

“On ne fait que reporter le problème à un autre endroit... Or le coût de ces externalités négatives s'avère considérable pour la société. Réduire arbitrairement ou sans préparation suffisante les possibilités de circuler expose les habitants à un stress accru et à des difficultés supplémentaires pour se déplacer. En outre, cette politique peut soulever un problème de ségrégation sociale. Les habitants relégués en lointaine périphérie, faute d'avoir les moyens de vivre en centre-ville, sont doublement pénalisés : contraints de résider dans des quartiers lointains et souvent mal desservis par les transports en commun, ils ne peuvent pas se passer de leur véhicule. (...) Ce sont des contraintes et des écueils que les pouvoirs publics doivent intégrer et désamorcer en amont de leur prise de décision.”

6. Béchu, Christophe, Agnès Pannier-Runacher, et Clément Beaune. « Plan national covoiturage du quotidien », s. d.
--

Thème :

Présentation du Plan National covoiturage du quotidien avec mesures et investissements prévus tout en explicitant les objectifs.

Présentation succincte du *Plan national covoiturage du quotidien (2023-2027)* :

L'objectif est de passer à 3 millions de trajets quotidiens, contre 900 000 aujourd'hui. Il est avantageux de se concentrer sur le covoiturage afin de décarboner notre mobilité.

Ce plan met en avant les actions du gouvernement pour parvenir à l'objectif cité ci-dessus. Un budget de 150 millions d'euros est mobilisé autour de trois mesures :

- une prime de 100 euros pour les primos-conducteurs ;
- covoitureur soutenu par Etat et collectivité (1 euro de l'Etat pour 1 euro de la collectivité) ;
- 50 millions d'euros pour fluidifier les déplacements.

Le Plan national a la volonté de se concentrer sur les trajets courte distance (inférieur à 80 km). Pour encourager le covoiturage, une première campagne de communication grand public a été lancée (se concentrant sur les trajets courtes distances et les trajets domicile/travail). L'amélioration de l'information numérique sur le dispositif covoiturage passe par la mise en place d'un point d'accès unique à travers le site internet gouvernement covoiturage.ecologie.gouv.fr (informations sur les politiques tarifaires et les autorités organisatrices de la mobilité). Dans un deuxième temps une application de covoiturage devrait venir regrouper l'ensemble des offres de trajet. Dans un troisième temps, l'accompagnement des employeurs s'inscrit dans une politique d'incitation au covoiturage afin d'impacter directement la mobilité des salariés.

Citation :

“L’augmentation du taux de remplissage des voitures permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes, dans une ampleur comparable à la construction d’une nouvelle infrastructure de transport. Si j’avais un conseil pour aider/inspirer d’autres territoires... : formuler les bons objectifs au covoiturage, identifier les territoires/structures topographiques les plus favorables à son déploiement. Ne pas tout miser dessus, les transports en commun sont souvent plus efficaces, mais le covoiturage est une réponse adaptée dans le bon environnement et auprès des bons publics. L’intégrer dans une stratégie multimodale complète et entière donc.” Yvan Moglia - chargé de mission mobilité pour le pôle métropolitain du Genevois français (PMGF).

7. Biard, Nolwenn. « Y-a-t-il un passager dans l'auto ? Que peut-on attendre du covoiturage du quotidien pour la transition écologique ? » La fabrique écologique, septembre 2023.
https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2023/07/2023.09.12_VF_Etude_covoiturage-1.pdf.

Thème : En 2023, le Forum Vies Mobiles et La Fabrique Ecologique ont présenté leur étude: “Que peut-on attendre du covoiturage quotidien pour la transition écologique ? “ dans laquelle est interrogée la pertinence d’une massification du covoiturage, les possibilités et les effets de cette dernière. La première partie revient sur la construction du covoiturage comme solution à l’autosolisme, la deuxième partie aborde la question du potentiel du covoiturage, des facteurs qui l’influencent ainsi que des effets rebonds, la troisième interroge les objectifs de politiques publiques et la quatrième tire des leçons des politiques publiques de covoiturage tout en explorant les limites du covoiturage.

Mots-clefs : covoiturage ; mode de vie ; pratiques de mobilité ; politiques publiques ; covoiturage courte distance ; massification ; Plan covoiturage

Résumé : *“Alors que la voiture est dimensionnée pour accueillir 4 à 5 personnes, être seul à bord de son véhicule est une pratique très fréquente pour les trajets du quotidien, et presque élevée au rang de norme pour se rendre au travail. L’augmentation des émissions de Gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, premier secteur émetteur en France, serait due, pour 28 %, à la baisse du taux de remplissage des voitures depuis les années 1960 (Bigo, 2020). De nombreux leviers d’action publique ont été développés pour massifier le covoiturage du quotidien et un Plan covoiturage 2023 – 2027 a récemment fléchi vers cet objectif des financements inédits. Cette étude interroge la capacité des politiques publiques actuelles à massifier le covoiturage et la pertinence de cet objectif alors que la non-soutenabilité de nos pratiques de mobilité et de nos modes de vie est de plus en plus soulignée. La voiture, en devenant partagée, pourrait-elle devenir l’une des solutions aux problèmes qu’elle a participé à créer ? Cette étude, menée entre 2022 et 2023, s’est appuyée sur les données disponibles à l’échelle nationale ainsi que sur des études de cas auprès de collectivités et de structures diverses. Elle a donc été réalisée*

en pleine structuration des politiques de soutien au covoiturage du quotidien à l'échelle nationale — avec la sortie d'un Plan covoiturage au cours de l'étude — et un développement récent de certaines politiques de covoiturage au niveau local, suite à la Loi d'Orientation des mobilités (LOM) de 2019. Des entretiens ont été réalisés avec les acteurs publics et privés impliqués dans le développement du covoiturage au niveau national et local.”

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions: il est expliqué dans la première partie qu'un des principaux frein au covoiturage est l'organisation personnelle complexe (notamment différenciée entre hommes et femmes avec un morcellement des trajets pour les femmes), qui peut diminuer la marge de manoeuvre et la flexibilité et contraindre les covoitureurs (ou les encourager dans la pratique de l'autosolisme). De plus, des résistances persistent et se créent : le temps du transport est un temps qui va être perçu comme “utilisable” / “profitable” pour mener d'autres activités en parallèle ou pour décompresser.

L'interconnaissance entre les membres d'un réseau serait une manière de réduire le frein de la confiance et amènerait un levier social à la pratique (idée du service rendu). Il faut cependant rester prudent face aux possibles effets rebonds : substitution de modes plus écologiques par le covoiturage, concurrence...

Citation: *“Cette répartition est par ailleurs fortement genrée : les chaînes de déplacement polarisées par les déplacements liés au travail sont majoritairement masculines, tandis que les chaînes de déplacement comprenant des trajets d'accompagnement ou de courses sont majoritairement réalisées par les femmes. ”*

“Un ensemble de facteurs sont déterminants dans la pratique, en particulier des contraintes (économiques, absence d'alternative, non-motorisation, horaires fixes).”

8. Clavel, Robert, et Philippe Legrand. « Le covoiturage dynamique : étude préalable avant expérimentation ». Rapport de recherche. Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 2009. <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02164365>.

Thème :

Etat de l'art réalisé en 2009 des différentes expérimentations de covoiturage dynamique mises en place dans divers pays et de définition du covoiturage dynamique dans la loi et aux yeux des entreprises. Les auteurs développent une liste de divers pays (France, Belgique, Allemagne, Grande-Bretagne, Hollande, Etats-Unis) dans lesquels la pratique du covoiturage a été encouragée par des plateformes ou par des mesures telles que des voies réservées, des parcs relais, des indemnités, des incitations financières... Une liste des points juridiques importants est dressée (liste faite en 2009, la loi a pu être amenée à évoluer).

Mots-clés : Autopartage - Covoiturage - Écomobilité - Transport intelligent - Déplacement domicile-travail - Automobile - ITS - Déplacement domicile-travail - Automobile - Transport collectif - PDE - Déplacement péri-urbain - Intégration tarifaire - Interopérabilité

Résumé :

“L'idée du covoiturage dynamique est de fournir une offre en quasi temps réel à l'usager covoitureur ». La personne souhaitant effectuer un itinéraire en covoiturage contacte le service quelques minutes avant son départ. Le service va alors chercher le conducteur adéquat qui est en mesure d'offrir le covoiturage souhaité sur l'itinéraire demandé. Avec une quantité suffisante de participants, le fonctionnement est souple et permet une bonne qualité de service : la probabilité de trouver le covoitureur adéquat est élevée. Ce système est complémentaire aux transports publics – réguliers et à la demande – et autres solutions alternatives – autopartage, vélostations, etc. Les technologies de l'information et de la communication – téléphones portables, Personal Digital Assistant (PDA), internet, Global Positioning System (GPS), etc. – fortement développées à l'heure actuelle, sont des outils pertinents pour exploiter le covoiturage dynamique. Il s'agit de mettre en relation rapidement et de façon appropriée les personnes, via l'utilisation de ces technologies. Cette étude présente un état de l'art d'expérimentations de covoiturage dynamique dans le monde, en définit les grands

principes – organisation, fonctionnement, gestion des transactions financières, technologie utilisée, etc – et identifie des sites pilotes potentiels d'expérimentations en France, où pour l'instant, un tel service n'existe qu'à l'état de concept ou de démonstrateur."

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Manque d'informations claires quant à la responsabilité en cas d'accident et aux indemnisations des assurances, émiettement des offres sur différents sites de covoiturage, peur de partager son espace avec un.e inconnu.e. Les auteurs précisent que la voiture est une "*continuité de l'espace personnel*" en ce sens qu'elle est un espace privé, un espace de "*liberté*". L'impression d'une perte de temps, d'une dépendance à l'autre et d'un manque de flexibilité sont également évoqués comme freinant l'acceptabilité du covoiturage.

Composante marketing importante pour faire connaître le service au plus grand nombre, incitations des collectivités ou entreprises, besoin d'une dépendance seulement partielle avec des alternatives disponibles (transports en commun, transports à la demande).

Mise en place pratique : les auteurs, en 2009, détaillent les meilleurs moyens de mettre en place un service de covoiturage optimal. Certaines mesures sont encore actuelles : optimiser la mise en relation des usagers, plus d'informations sur l'offre de covoiturage pour les voyageurs, incitation et mise en place de garanties. Les auteurs préconisent d'assurer une chaîne de déplacement complète (voiture en location, transports en commun, trains), autant pour l'autopartage que pour le covoiturage. Il faut assurer la mutualisation des offres de covoiturage, leur centralisation et appuyer la communication.

9. Cohen, Kathleen. « Human Behavior and New Mobility Trends in the United States, Europe, and China ». Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), 2019. <https://www.jstor.org/stable/resrep21774>.

Thème :

Document de travail analysant les préférences comportementales qui influencent l'adoption et l'impact de la nouvelle mobilité sur les trois plus grands marchés : États-Unis, Europe et Chine

Mots-clés : Mobilité - Comportement humain - Transport - Partage de mobilité

Résumé :

“Les nouvelles tendances en matière de mobilité, telles que la mobilité partagée, les véhicules autonomes et la mobilité en tant que service, sont sur le point de bouleverser la façon dont le monde se déplace. Le comportement en matière de transport étant ancré dans le comportement humain, la manière dont ces tendances seront adoptées sera influencée par les préférences comportementales ainsi que par les tendances culturelles. Cette analyse documentaire porte sur les préférences comportementales qui influenceront l'adoption et l'impact de la nouvelle mobilité sur les trois plus grands marchés : les États-Unis, l'Europe et la Chine. L'auteur constate que des facteurs tels que le coût, le temps, le confort, la commodité, la sécurité, la création d'une identité et les préoccupations environnementales sont tous importants dans le choix du mode de transport. Des tendances sociétales plus larges, telles que l'évolution des préférences des jeunes générations et les différences entre les citadins et les ruraux, influenceront également l'adoption de la nouvelle mobilité. En fin de compte, la durabilité de la nouvelle mobilité en termes de réduction des émissions et de la congestion dépendra de l'adoption de modèles partagés par rapport à la possession d'une voiture privée, ce qui nécessitera des changements de comportement qui pourraient être encouragés par une politique publique intelligente”

Ce document analyse comment les nouvelles tendances en matière de mobilité (telles que le covoiturage et les véhicules autonomes) sont sur le point de changer la façon dont le monde se déplace. Il soutient que le comportement en matière de transport est

ancré dans le comportement humain et analyse donc la manière dont ces tendances sont adoptées et influencées par les préférences comportementales et les tendances culturelles. L'analyse documentaire porte sur les préférences comportementales qui influencent l'adoption et l'impact de la mobilité sur les trois plus grands marchés, à savoir les États-Unis, l'Europe et la Chine. L'article note que des facteurs tels que le coût, le temps et le confort sont tous importants dans le choix d'un mode de transport. Il conclut que la durabilité de la mobilité dépendra de l'adoption de la mobilité partagée par rapport à la possession d'une voiture privée, ce qui nécessitera des changements de comportement encouragés par des politiques publiques intelligentes.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

La mobilité partagée en Europe : Les usagers de l'autopartage en Europe ont un profil sociodémographique distinct qui est similaire à celui des États-Unis. Le fait d'être un homme, d'avoir fait des études et de vivre dans le centre-ville augmente la probabilité de pratiquer l'autopartage, selon une étude menée auprès de propriétaires de voitures à Londres, Madrid, Paris et Tokyo. Durand et al (2018) ont mené une étude sur les facteurs qui encouragent l'autopartage en utilisant les Pays-Bas comme exemple. Ils ont constaté que la commodité était le facteur le plus important, la probabilité qu'une personne utilise un véhicule partagé diminuant à mesure que les temps d'attente augmentent. En outre, les facteurs psychologiques jouent également un rôle important dans la décision de participer à un programme d'autopartage. Les personnes qui accordent une grande importance à la propriété psychologique sont moins susceptibles de participer à un programme de covoiturage (Ketter, 2017) en raison de la valeur symbolique accordée à la propriété d'une voiture.

La mobilité partagée en Chine : La Chine est reconnue comme un précurseur dans le secteur de la mobilité partagée. Toutefois, cela est dû en partie au niveau élevé de pollution dans les villes et à la congestion des rues. Toutefois, le besoin de mobilité partagée s'explique également par le fait que le taux de motorisation en Chine est faible par rapport à l'Europe ou aux États-Unis. Malgré ce faible taux de motorisation, 10 des 25 villes les plus encombrées au monde se trouvent en Chine continentale. En 2018, il y avait plus de 40 opérateurs de covoiturage avec plus de 40 000 véhicules en Chine. Plus de 90 % d'entre eux sont des entités détenues par des Chinois, ce qui signifie qu'ils sont plus susceptibles de recevoir une aide gouvernementale. Ainsi, le

gouvernement est en mesure de promouvoir ces politiques, ce qui contribue à la croissance de l'autopartage en Chine.

Citation :

“Le kilométrage personnel devrait augmenter dans le monde entier : en Europe, il pourrait augmenter de 23 % d'ici 2030, aux États-Unis de 24 % et de 183 % en Chine (Kuhnert et al., 2018). Si l'on veut que ces augmentations soient durables pour les villes et pour la planète, on ne peut pas y répondre en augmentant le nombre de véhicules personnels. Les tendances en matière de mobilité, telles que la mobilité partagée, les véhicules autonomes et la mobilité en tant que service, peuvent aider les personnes à accroître leur mobilité sans augmenter le nombre de véhicules sur la route”

10. Delaunay, Teddy. « L'intégration du covoiturage dans le système de mobilité francilien : hybrider le transport collectif et individuel pour asseoir l'hégémonie de l'automobile ? » Thèse, Université Paris-Est, 2018.
<https://pastel.hal.science/tel-02066266>.

Thème :

Analyse de la manière dont les services de covoiturage intègrent le champ de l'action publique et interrogent les transformations qu'ils occasionnent sur le système de mobilité en place

Mots-Clés : Covoiturage dynamique - Économie de plateforme - Service public - Innovation - Politiques publiques - Covoiturage spontané - Mobilité

Résumé :

“Les initiatives visant à développer le covoiturage au quotidien et sur de courtes distances font l'objet d'une attention croissante d'acteurs privés et publics depuis l'essor de la pratique sur de longues distances. Cette thèse analyse la manière dont les services de covoiturage intègrent le champ de l'action publique et interroge les transformations qu'ils occasionnent sur le système de mobilité en place. La thèse est structurée en quatre parties. Le cadrage théorique et méthodologique précise la démarche de recherche, qui s'ancre sur trois entrées : les relations entre territoire et

ystème de mobilité, le changement dans l'action publique et le processus de diffusion des innovations dans la société. Ces approches théoriques sont mobilisées pour répondre à la problématique et étudier des expérimentations de services de covoiturage dans les franges de l'Île-de-France (partie 1). La seconde partie retrace la généalogie du covoiturage pour montrer comment il s'affirme comme nouvel élément du système de mobilité et comme un objet d'action publique (partie 2). Nous étudions ensuite le processus de diffusion du covoiturage et l'ampleur de son intégration au sein de l'action publique de transport (partie 3) avant d'analyser les transformations provoquées sur le système de mobilité (partie 4). Cette recherche précise comment les politiques publiques de promotion du covoiturage, initialement mises en œuvre pour limiter les externalités négatives de l'automobile, tendent désormais à concurrencer l'offre de transport publique routière. Ce travail montre ensuite comment s'ouvre une fenêtre d'opportunité pour le développement du covoiturage en France et expose les difficultés que rencontrent les acteurs de l'action publique pour s'approprier cette innovation. La thèse rend également compte de l'émergence de nouvelles formes de services de covoiturage, de nature infrastructurelle, qui favorisent la territorialisation des politiques publiques de covoiturage et l'intégration de ce mode dans le champ du service public de transport. Dans un dernier temps, cette recherche montre qu'en tendant vers une hybridation des modèles de transport collectif-public et individuel-privé, le covoiturage ébranle les principes du service public et promeut une représentation libérale de la notion d'intérêt général. Ce faisant, plus qu'il ne remet en cause les logiques sur lesquelles se fonde notre système de mobilité, il participe au renforcement du système automobile. Ce travail mesure ainsi les limites d'une logique de croissance et d'individualisation des services de mobilités et conclut en proposant des pistes pour optimiser le covoiturage en limitant le risque que les gains de performances promis par ce nouveau modèle ne renforcent trop, à terme, les externalités négatives du système automobile”

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions:

Dans la seconde partie de son travail, l'auteur cherche à atteindre la “*masse critique d'usagers*”, et interroge l'idée de fournir un service de transport de covoiturage similaire à un transport public. Pour débiter et que les dispositifs de covoiturage fonctionnent, il faut qu'il y ait dès le départ un grand nombre d'usagers prêts à conduire ou à être passager. plus il y a d'individus proposant leurs services, plus cela va inciter les autres

à les utiliser et à les proposer également. Les enquêtes menées auparavant montrent que si un usager propose son trajet mais qu'il n'y a pas de passager dès les premiers trajets, cela va le décourager, et inversement dans le cas d'un passager qui chercherait un conducteur. Il faut donc qu'au lancement des dispositifs de covoiturage, il y ait suffisamment d'usagers. L'un des freins principaux à la pratique du covoiturage est le sentiment d'incertitude et le manque de fiabilité, ainsi que le manque d'informations relatives aux trajets empruntés.

Citation :

“Pour qu'un dispositif de covoiturage dynamique soit considéré comme fiable, il est nécessaire qu'une quantité importante de conducteurs soient inscrits au service, qu'ils prennent la peine de renseigner leur trajet, qu'ils circulent au moment où les passagers expriment leur besoin de déplacement, et que les trajets que réalisent et renseignent les conducteurs correspondent aux besoins des passagers.”

11. Delaunay, Teddy, et Nacima Baron. « Le service public de covoiturage : vers quelles formes de gouvernance, de régulation et de modèles d'affaires ? » *Belgeo. Revue belge de géographie*, n° 4 (31 décembre 2019).

DOI: 10.4000/belgeo.36497.

Thème :

L'évolution de la gouvernance du covoiturage : de la niche commerciale au service public. Réflexion sur la place du covoiturage dans les services publics de mobilité.

Mots-clés : Covoiturage - Politiques publiques - Mobilité - Marché - Transport collectif - Collectivité.

Résumé :

“Cet article porte sur les positionnements réciproques des pouvoirs publics et des opérateurs privés de mobilité à propos du covoiturage sur courtes distances. Il étudie les conditions commerciales, organisationnelles et institutionnelles de promotion et d'encadrement de cette pratique. Il apporte des pistes expliquant pourquoi le covoiturage peine à émerger dans les pratiques de déplacement, et présente comment

il s'intègre désormais dans l'action publique locale. Il mobilise pour cela les théories de la sociologie de l'innovation et utilise les informations extraites d'une quarantaine d'entretiens (partie 1). Il retrace tout d'abord le processus d'intégration du covoiturage dans le champ de l'action publique (partie 2). Puis, nous précisons comment et pourquoi s'amorce une diversification des formes de gouvernance et de promotion du covoiturage à travers, d'une part, l'intégration des opérateurs de covoiturage dans le champ du service public de transports (partie 3), et d'autre part, à travers l'implication croissante des entreprises historiques de transports collectifs urbains sur ce marché (partie 4). L'article montre qu'en fonction du type d'acteurs impliqués, cette transition augure un potentiel renforcement de la place du covoiturage dans les services publics de mobilité, mais peut aussi se traduire par une contention de ce mode dans les marges de l'offre de mobilité. Pour conclure, il montre dans quelle mesure ces évolutions soulèvent de nombreux enjeux en termes de mise en œuvre et de régulation, et posent également question quant au renforcement de la place de l'automobile dans le système de mobilité."

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Si la **loi LOM** a été promulguée pour répondre à des contraintes économiques telles que le financement insuffisant des **transports urbains collectifs** et l'augmentation des coûts de déplacement pour les ménages, elle s'inscrit également dans un **contexte de changement climatique**.

En ce sens, le covoiturage apparaît comme une « solution d'action publique » écologique et économique. Néanmoins, l'auteur souligne que malgré des incitations depuis les années 1990, le **covoiturage** est en **déclin** en France, avec seulement 3 % des déplacements pendulaires effectués de cette manière. L'article examine l'évolution du covoiturage dans les **politiques publiques**, notamment grâce à des lois telles que la LOTI de 1982 et la LAURE de 1996, ainsi que les **politiques de planification routière**. Il convient de noter qu'au début des années 2010, les **Plans de Déplacement d'Entreprise** ont été le principal moyen de promouvoir le **covoiturage** ce qui a contribué à l'émergence, puis à la **multiplication** des entreprises axées sur ce secteur. De fait, l'auteur souligne l'**aspect commercial** de la naissance du covoiturage et les effets pervers qui lui sont relatifs. Il affirme que la « **cannibalisation de l'offre** » a fragmenté le marché.

Par ailleurs, l'auteur identifie deux groupes d'entreprises de covoiturage : le premier groupe préconise la **libéralisation** du secteur et cherche à se développer rapidement, tandis que le deuxième groupe souhaite **collaborer avec les autorités publiques** pour intégrer le covoiturage dans l'offre de transport public, en produisant un cadre normatif clair et en obtenant des financements. D'un autre côté, l'article met en avant le rôle croissant des grandes collectivités dans l'organisation de la mobilité depuis la **loi MAPTAM** de 2014, qui leur permet d'investir davantage dans le covoiturage. Il évoque également la possibilité de créer un **monopole territorial** pour les entreprises de covoiturage, tout en soulevant des questions sur sa faisabilité, sa définition, sa durée et son étendue.

Enfin, l'article analyse l'entrée des **grands opérateurs** de mobilité sur le marché du **covoiturage** courte distance, soulignant que le covoiturage est devenu une réponse à la dispersion des déplacements et à **l'individualisation** des modes de vie. Les collectivités intègrent le covoiturage dans les appels d'offres, mais il reste souvent une **option secondaire**. Les transporteurs l'utilisent pour se démarquer, mais ne le considèrent pas comme un remplacement complet du **transport collectif traditionnel**. Finalement, le covoiturage est principalement utilisé par les transporteurs pour gagner des marchés, mais il n'est pas perçu comme une solution globale de réduction de la congestion routière.

Citation :

“En France, les services de covoiturage se sont développés selon une logique commerciale et concurrentielle ayant conduit à une atomisation des acteurs et à un morcellement des initiatives, défavorables à la diffusion de la pratique (Vincent, 2008). Par étape, l'investissement des pouvoirs publics sur le sujet s'est progressivement renforcé, à travers la promotion, le développement d'outils incitatifs et le financement de services et d'infrastructures (Delaunay, 2018).”

12. Delhomme, Patricia, et Alexandra Gheorghiu. « Comparing French carpoolers and non-carpoolers: Which factors contribute the most to carpooling? » *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 42 (1 janvier 2016): 1-15. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.10.014>. (Cité par 110)

DOI: 10.1016/j.trd.2015.10.014

Thème :

Les motivations des covoitureurs et non-covoitureurs en France.

Mots-clés : Problèmes environnementaux - Covoiturage - Attitude à l'égard de l'environnement - Attitude à l'égard de l'utilisation de la voiture - Attitude à l'égard des transports publics

Résumé :

Le covoiturage est une solution efficace aux grands problèmes environnementaux, mais il est insuffisamment utilisé, notamment en France. Afin d'encourager le covoiturage, il est important de comprendre pourquoi les gens le pratiquent ou non. Cette étude, réalisée auprès d'un large échantillon de conducteurs, visait à (1) identifier si les personnes pratiquent ou non le covoiturage, (2) examiner les données factuelles (par exemple, les caractéristiques socio-démographiques, l'accessibilité des transports) et les facteurs de motivation (par exemple, les attitudes à l'égard de l'utilisation de la voiture, des transports en commun, de l'environnement) qui différencient les covoitureurs des non-covoitureurs, et (3) mettre en évidence les principaux déterminants de la pratique du covoiturage. Une enquête en ligne a été administrée à 1207 conducteurs français (48% d'hommes, âgés de 19 à 87 ans) recrutés selon une méthode de quotas aléatoires. Dans notre échantillon, 52,5% des participants ont déclaré utiliser le covoiturage. Les covoitureurs et les non-covoitureurs étaient similaires en termes de kilomètres parcourus par an, de distance entre leur domicile et leur lieu de travail ou d'études, et d'accessibilité aux transports en commun. Comparés aux non-covoitureurs, les covoitureurs étaient plus susceptibles d'être des femmes, d'avoir des enfants, d'avoir des attitudes positives à l'égard des transports en commun et d'être plus sensibilisés à l'environnement. Ces résultats suggèrent

différentes stratégies pour augmenter le nombre de covoitureurs et la fréquence d'utilisation du covoiturage en tenant compte du genre des usagers de la route.

Raisons favorables pour l'autosolisme : Dans cet article, certaines études ont montré que tant les personnes dépendantes de l'automobile que les utilisateurs occasionnels ont des attitudes très favorables envers les voitures. Ils apprécient les avantages personnels de la possession d'une voiture, tels que la liberté, la flexibilité et le gain de temps. Cependant, leurs attitudes envers les modes de transport alternatifs, notamment les transports en commun, sont moins favorables, se concentrant souvent sur des scénarios négatifs potentiels plutôt que sur les avantages.

Raisons favorables pour le covoiturage : Les individus conscients de l'environnement ont tendance à privilégier des options de transport respectueuses de l'environnement et à adopter une conduite écologique. La fourniture d'informations sur la pollution et la sensibilisation peuvent encourager des comportements respectueux de l'environnement.

Comment motiver : Cet article propose que les avantages financiers soient les incitations les plus efficaces pour augmenter l'utilisation du covoiturage, suivis par les considérations environnementales et les gains de temps. Les décideurs politiques devraient souligner les avantages financiers, temporels et environnementaux du covoiturage afin d'encourager son utilisation. Répondre aux préoccupations liées à la conduite, au stationnement et à l'interaction sociale peut inciter davantage au covoiturage. L'alternance des voitures et la promotion d'un covoiturage dynamique peuvent améliorer l'expérience des conducteurs et faciliter la rencontre de nouvelles personnes. Les covoitureurs et les non-covoitureurs sont motivés par les gains financiers, la protection de l'environnement et le gain de temps, mais à des degrés divers. Les différences de connaissance et d'expérience du covoiturage contribuent à ces variations. Mettre en avant les avantages du covoiturage peut encourager les deux groupes à l'utiliser davantage.

Citations :

"Les covoitureurs et les non-covoitureurs étaient similaires en termes d'accessibilité aux transports, de kilométrage annuel, de région de France et de taille

d'agglomération. Cependant, les covoitureurs étaient plus jeunes, le groupe des 25 à 49 ans étant le plus actif."

"Pour les non-covoitureurs comme pour les covoitureurs, les principales incitations étaient les gains financiers, la protection de l'environnement et le gain de temps, mais dans une moindre mesure."

13. « Hong Kong e-Legislation - Home ». <https://www.elegislation.gov.hk/>.

Thème :

La légalité du covoiturage à Hong Kong.

Mots-clés : Véhicule - Hong Kong - Circulation - Réglementation - Législation

Citation :

"L'article 52 de l'ordonnance sur la circulation routière (l'ordonnance) (chap. 374).

Sous réserve de la présente ordonnance, nul ne doit :

- a) conduire ou utiliser un véhicule d'une catégorie précisée à l'annexe 1, autre qu'un pousse-pousse ;*
- b) souffrir ou permettre qu'un tel véhicule soit conduit ou utilisé, sur une route à moins que le véhicule ne soit immatriculé et immatriculé conformément à la présente ordonnance.*

Toute personne qui contrevient...

(a) le présent article, à l'exception du paragraphe (2), commet une infraction et est passible, dans le cas d'une première condamnation pour cette infraction, d'une amende de niveau 2 et d'un emprisonnement de 3 mois, et dans le cas d'une deuxième ou condamnation ultérieure pour cette infraction à une amende de niveau 3 et à une peine d'emprisonnement de 6 mois ; (E.R. 2 modifié de 2021)"

13. Jacquot, Matthieu. « Quel futur pour le covoiturage ? Comment surmonter les obstacles ? » *Annales des Mines - Réalités industrielles* Mai 2018, n° 2 (2018): 52-55. <https://doi.org/10.3917/rindu1.182.0052>.

DOI: 10.3917/rindu1.182.0052

(cité 7 fois)

Thème :

L'article évoque les différences de développement entre le covoiturage de courte et de longue distance. Il met également en lumière les freins psychosociaux et l'absence d'approche systémique qui limitent le développement de cette mobilité.

Mots-clés : Covoiturage - Courte distance - Réglementations - Approche systémique - Domicile-travail - Obstacles psychosociaux

Résumé : *“Curieux paradoxe que d’essayer de dessiner un futur pour le covoiturage, alors que celui-ci correspondait pourtant à un usage naturel des voitures au moment de l’avènement de l’automobile. Nous serions bien prétentieux de vouloir prédire l’avenir, tout au mieux nous nous bornerons à rappeler d’où nous venons et quels sont les différents futurs possibles.”*

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

D'après l'auteur, l'introduction de la définition du **covoiturage** dans le code des transporteurs en 2015 met en évidence le **retard** pris par les **politiques publiques** pour reconnaître cette forme de mobilité. En outre, malgré les réglementations techniques pour réduire l'impact environnemental des voitures, il y a un **manque de politiques** axées sur le **partage d'énergie**, en dépit d'un faible taux d'occupation des véhicules mais aussi un **manque d'approche systémique du problème environnemental**. Le **covoiturage** sur de longues distances a **évolué** au fil du temps, notamment avec l'émergence de **BlaBlaCar** en 2011, devenu leader dans ce domaine, tandis que le covoiturage sur de **courtes distances**, comme pour le trajet domicile-travail, reste souvent **informel**. L'auteur appuie sur l'importance du marketing et de la renommée des plateformes telles que Blablacar, mais bien que des solutions techniques existent, **les obstacles psychosociaux** tels que le manque de flexibilité, les coûts, l'incertitude et d'autres facteurs limitent son développement. Finalement, l'auteur émet 3 scénarios d'évolutions :

- Scénario 1 : le coût d'accès à l'énergie étant élevé, l'autostop et les services sécurisés se développent.
- Scénario 2 : Les voitures prennent un tournant écologique : les routines et l'autosolisme demeurent.
- Scénario 3 : Les voitures deviennent partagées et autonomes dans un souci d'optimisation des infrastructures déjà existantes.

Citation :

“En effet, les directives et réglementations relatives à ce sujet se succèdent depuis 1990, mais aucune approche systémique n'a été retenue permettant de soutenir les politiques de partage de l'énergie : deux personnes par voiture permettent pourtant de diviser par deux les émissions de CO2, alors que le taux d'occupation des voitures est resté stable sur la période, en tous les cas en France, c'est-à-dire un taux inférieur à 1,2 pour les déplacements liés au travail. Le potentiel de transport de 100 voitures est en gros de 500 personnes, alors que, dans les faits, elles n'en transportent que 120.”

14. Jung-Beom, Lee. « Company-Wide Carpooling for Long Distance Commuting in South Korea and Its Effects on Reducing Transportation Problems ». *KSCE Journal of Civil Engineering*, 7 mai 2022.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s12205-022-0215-1>.

DOI: 10.1007/s12205-022-0215-1

(Cité par 1)

Thème :

La faisabilité du covoiturage en tant qu'alternative pour les déplacements de longue distance.

Mots-clés : Covoiturage - Congestion du trafic - Gestion de la demande de trafic - Système de transport partagé

Résumé :

La possession de voitures et la congestion routière qui en découle constituent un problème mondial dans les secteurs des transports, de l'énergie et de l'environnement.

Ainsi, un système de transport partagé, tel que le covoiturage, le partage de voitures et les vélos en libre-service, est important pour remédier à ce problème. Cette étude explore le programme de covoiturage volontaire unique mis en place par les employés de l'Institut coréen des terres et du logement, et se concentre sur la faisabilité du covoiturage en tant qu'alternative pour les trajets domicile-travail de longue distance, ce qui permet non seulement de réduire la circulation, mais aussi les coûts pour les utilisateurs de covoiturage. Cette étude a analysé deux ensembles de données : une enquête sur la satisfaction des utilisateurs de covoiturage et les journaux d'utilisation du covoiturage sur une période de trois ans. Les résultats ont montré que le taux de covoiturage pour les trajets domicile-travail était nettement plus élevé chez les employés âgés de 40 à 50 ans que chez les groupes d'âge plus jeunes. De nombreux employés faisaient du covoiturage moins de deux fois par mois, mais environ 30 % d'entre eux faisaient du covoiturage trois fois ou plus par mois. Au cours des trois dernières années, les conducteurs participants ont en moyenne effectué 11,8 trajets en covoiturage et tous les covoitureurs étaient satisfaits du covoiturage. Il y avait environ deux fois plus de passagers que de conducteurs participants. Plus de la moitié participaient en tant que conducteurs et occasionnellement en tant que passagers. Ainsi, si les transports en commun ne sont pas pratiques pour se rendre sur le nouveau lieu de travail, le covoiturage est l'une des meilleures solutions pour alléger la charge des trajets domicile-travail sur une courte période. L'augmentation de l'utilisation du covoiturage suggère que les politiques de gestion de la demande de transport qui encouragent le covoiturage peuvent contribuer à soulager la congestion routière, réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Covoiturage comme une des meilleures solutions pour réduire la charge des trajets domicile-travail à court terme : Cette étude explore un programme volontaire unique pour les employés d'une entreprise coréenne, axé principalement sur les trajets longue distance entre deux villes. L'objectif de l'étude est également de déterminer si le covoiturage peut être une alternative ou un complément pour réduire la congestion routière, la possession de voitures, la pollution atmosphérique et la consommation d'énergie. La possession croissante de voitures est également une cause majeure des émissions de carbone en Corée. Des politiques publiques ont été mises en place pour encourager la réduction de la possession de voitures, telles que les systèmes de

transport en commun rapides par bus (BRT), les réseaux ferroviaires à grande vitesse interurbains, etc. Cependant, la possession de voitures personnelles reste populaire. Cette étude souligne l'importance d'un système de transport partagé tel que le covoiturage, le partage de voitures et les vélos publics pour réduire la possession de voitures. De nombreuses études ont examiné le covoiturage et identifié les facteurs clés d'une mise en œuvre réussie. Cela comprend des coûts inférieurs, des incitations telles que le stationnement gratuit ou privilégié et des mesures organisées garantissant un trajet de retour fiable.

- *Raisons de succès du covoiturage :*

L'autosolisme est préféré principalement en raison du temps de trajet plus court, mais le coût élevé de l'essence et des péages est souvent inabordable pour beaucoup, ce qui rend le covoiturage plus attrayant en offrant un temps de trajet réduit à faible coût. Cette étude a découvert que l'élément contributif de ce programme de covoiturage réussi pourrait être l'identification garantie de chaque employé, contrairement à d'autres covoiturations réguliers qui peuvent susciter une certaine insécurité quant au conducteur ou aux autres passagers. Le covoiturage est devenu populaire pour les trajets longue distance en raison de ses avantages économiques et de sa commodité. Il favorise l'interaction entre les collègues et aide à prévenir la somnolence au volant.

- *Les freins :*

Le covoiturage a rencontré des défis tels que la disponibilité incertaine et la couverture d'assurance floue. La détermination de la responsabilité et de la compensation en cas d'accident, en particulier la distinction entre les accidents liés au travail et les accidents généraux, reste une question non résolue.

15. Migliore, Marco, Gabriele D'Orso, et Domenico Caminiti. « The environmental benefits of carsharing: the case study of Palermo. » *Transportation Research Procedia*, Recent Advances and Emerging Issues in Transport Research – An Editorial Note for the Selected Proceedings of WCTR 2019 Mumbai, 48 (1 janvier 2020): 2127-39. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.271>.

DOI: 10.1016/j.trpro.2020.08.271

(Cité par 26)

Thème :

Article académique analysant et estimant les bénéfices environnementaux liés à l'autopartage en utilisant la méthodologie COPERT (calculateur d'émissions de véhicules standard de l'UE), en utilisant spécifiquement la ville de Palerme comme étude de cas.

Mots-clés : Autopartage - Émissions - Propriété de la voiture - COPERT - Mobilité urbaine

Résumé :

Le service de covoiturage de la ville de Palerme a été spécifiquement choisi dans cet article car la pollution et la congestion causées par l'utilisation excessive de la voiture sont des problèmes fondamentaux que l'administration doit résoudre. À plus grande échelle, les questions liées aux émissions du trafic deviennent de plus en plus pressantes et sérieuses, en particulier dans les grandes villes où les voitures privées jouent le rôle principal dans la mobilité des citoyens. Le document préconise la création de solutions concrètes pour résoudre ce problème ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de substances nocives.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :**- COPERT :**

La méthodologie COPERT pour l'estimation des émissions du trafic routier est basée sur le calcul des facteurs d'émission des principaux polluants. Elle part de la connaissance de variables clés telles que :

- Le type de véhicule (type de carburant, etc.)
- La vitesse moyenne
- Les kilomètres parcourus
- Le type de route empruntée (urbaine, autoroutière)
- L'environnement climatique.
- Il est utilisé pour démontrer les avantages du covoiturage.

- Problèmes de mobilité urbaine à Palerme et COPERT :

L'étude révèle qu'en Italie, il y a environ 625 voitures pour 1000 habitants et qu'un Italien sur deux possède une bicyclette. L'Italie est donc très différente d'autres pays

européens tels que les Pays-Bas, qui comptent 481 voitures pour 1 000 habitants et 1,2 vélo par habitant. La ville de Palerme se caractérise en outre par des réseaux de transport médiocres, liés à une grande méfiance et à une grande insécurité de la part des citoyens.

L'application du modèle COPERT à la mobilité de Palerme montre que le covoiturage a des effets positifs sur l'environnement, mais il faut noter que, dans ce cas, les effets positifs sur la réduction des émissions sont limités. Néanmoins, l'autopartage joue un rôle important en tant que mode de transport alternatif à la voiture particulière.

Citation :

“La recherche a montré que l'utilisation de l'autopartage présente des avantages en termes de réduction des émissions de polluants : il y a une réduction de 25 % pour les PM10 et de 38 % pour le CO2. Toutefois, ces avantages sont limités par rapport aux émissions de la flotte enregistrée circulant à Palerme”

16. Zhou, Wenyuan, Xuanrong Li, Zhenguo Shi, Bingjie Yang, et Dongxu Chen. « Impact of Carpooling under Mobile Internet on Travel Mode Choices and Urban Traffic Volume: The Case of China ». *Sustainability*, 13 avril 2023. <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/8/6595>.

DOI: 10.3390/su15086595

Thème : Le covoiturage en Chine sous internet mobile

Mots-clés : Internet mobile - Covoiturage - Choix de modes de déplacement - Modèle logit mixte

Résumé :

Cet article analyse tout d'abord les avantages comparatifs du covoiturage sous l'Internet mobile et des modes de transport traditionnels tels que les bus, les voitures privées et les taxis, ainsi que les différences entre le covoiturage sous l'Internet mobile et le covoiturage traditionnel, afin d'identifier les facteurs qui influent sur les choix de mode de transport des voyageurs. Ensuite, le modèle logit mixte est utilisé pour décrire le comportement de choix de mode de transport des voyageurs, ce qui évite

efficacement les limitations des caractéristiques IIA et de la préférence aléatoire du modèle logit. Enfin, a été réalisée une enquête SP sur 1077 échantillons en ligne et hors ligne. Après avoir éliminé certains échantillons invalides, a été obtenu 984 échantillons valides. Sur la base de ces données d'enquête, nous analysons les impacts du covoiturage sous l'Internet mobile sur la répartition des modes de transport traditionnels. Les résultats montrent que pour différentes longueurs de trajet, le covoiturage sous l'Internet mobile présente différents degrés de substitution pour les bus, les taxis et les voitures privées. Autrement dit, les voyageurs qui choisissaient auparavant les bus et d'autres modes de transport se tournent vers le covoiturage grâce à l'Internet mobile. De plus, dans la plupart des cas, l'émergence du covoiturage sous l'Internet mobile aide à réduire le volume de trafic dans le réseau routier urbain, ce qui contribue à atténuer la congestion urbaine. Cependant, lorsque la longueur du trajet est courte et que le taux d'utilisation des places du covoiturage sous l'Internet mobile est faible, le covoiturage sous l'Internet mobile augmente le volume de trafic.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le covoiturage améliore efficacement l'utilisation des places dans les voitures, il est considéré comme un moyen important de réduire efficacement le volume de trafic dans le réseau routier urbain et d'atténuer la congestion. Les utilisateurs qui optent ensuite pour le covoiturage pourraient être ceux qui utilisaient les transports en commun plutôt que des voitures privées, ce qui rend difficile l'estimation de l'impact du covoiturage sur le trafic. De nombreux chercheurs précédents ont découvert que les facteurs qui influencent le choix du covoiturage sont principalement des facteurs subjectifs tels que les économies de coûts, les préoccupations environnementales, les coûts psychologiques, ce dernier étant induit par la perte d'intimité et l'incertitude du calendrier de voyage. Les services de covoiturage peuvent offrir des options de déplacement aux personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun la nuit, comblant ainsi un vide que les transports publics ne peuvent pas couvrir. Une distance de déplacement plus longue augmentera l'attrait du covoiturage plutôt que des voitures privées.

Citations :

"Neoh a d'abord découvert que le facteur qui affecte le covoiturage et qui préoccupe le plus les résidents est la sécurité ; c'est-à-dire que lorsque les citoyens partagent une

voiture avec des inconnus, ils créent des barrières psychologiques en raison de problèmes de sécurité."

"Vanoutrive et al. estime que même si le covoiturage présente l'avantage de réduire les coûts de déplacement, dans de nombreux cas, l'avantage financier de l'économie n'est pas suffisant pour compenser la perte de confort et de flexibilité causée par le covoiturage, et de nombreux conducteurs de voitures privées sont réticents à partager leur espace de stationnement avec des étrangers pour des raisons de sécurité."

"Cela indique que lorsque la distance parcourue est de 15 km ou 20 km, plus de la moitié des voyageurs en voiture particulière sont prêts à passer au covoiturage (c'est-à-dire que le covoiturage a un effet de substitution plus fort sur les voitures particulières)."

5.2.4 La vélocité

1. Chapelon, Laurent, Sandrine Depeau, Benoît Feildel, Adrien Lammoglia, Maëlle Lucas, Nathalie Ortar, et Adrien Poisson. « Urbanisme tactique cycliste et crise sanitaire ». *Métropolitiques*, 2023. <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.1949>.
2. Ekodev website. « Développer la pratique du vélo dans son entreprise et sur son territoire ». <https://ekodev.com/actualites/developper-pratique-velo-entreprise/>.
3. Europe 1. « Par peur, ces Français ont arrêté d'utiliser leur vélo en ville », 2 février 2023. <https://www.europe1.fr/societe/europe-1-et-vous-par-peur-ces-francais-ont-arrete-dutiliser-leur-velo-en-ville-4164825>.
4. Héran, Frédéric. « Le vélo, une solution d'avenir ? » In *Villes durables*, 41-45. Petite bibliothèque. Auxerre: Éditions Sciences Humaines, 2020. <https://doi.org/10.3917/sh.rymar.2020.01.0041>.
5. Héran, Frédéric. « Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ? » *Transports urbains* 126, n° 1 (2015): 10-15. <https://doi.org/10.3917/turb.126.0010>.

6. « La peur du vol freine l'essor du vélo dans les grandes villes ». Consulté le 12 décembre 2023. <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/velo/la-peur-du-vol-freine-l-essor-du-velo-dans-les-grandes-villes-6958755>.
7. « Vélo en quartier : faciliter la mobilité à vélo ». *Les Cahiers du Développement Social Urbain* 77, n° 1 (2023): 21-21. <https://doi.org/10.3917/cdsu.077.0021>.

1. Chapelon, Laurent, Sandrine Depeau, Benoît Feildel, Adrien Lammoglia, Maëlle Lucas, Nathalie Ortar, et Adrien Poisson. « Urbanisme tactique cycliste et crise sanitaire ». *Métropolitiques*, 2023. <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.1949>.

DOI: 10.56698/metropolitiques.1949

Thème :

Aménagements urbains, aménagements cyclables, changements de pratique

Mots-clés : Aménagement - Vélo - Habitude - Changement - Voiture

Résumé :

Pendant la crise sanitaire, les pouvoirs publics ont accompagné le développement de la pratique du vélo par une multiplication d'aménagements cyclables temporaires dans les villes. S'appuyant sur de nombreuses photographies, une équipe de recherche analyse le déploiement et la pérennisation de cet urbanisme tactique cycliste.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L'article intitulé *Urbanisme tactique cycliste et crise sanitaire* est un article paru le 25 septembre 2023 dans la revue *Métropolitiques*. Ce texte répond à une ligne éditoriale tout à fait précise puisqu'il a été publié dans un dossier intitulé *Les mobilités post-Covid : un monde d'après plus écologique ?* Il a été rédigé par Laurent Chapelon, Sandrine Depeau, Benoît Feildel, Adrien Lammoglia, Maëlle Lucas, Nathalie Ortar et Adrien Poisson. La recherche ici commentée prend la forme d'un portfolio, dans lequel chacun des chercheurs vient documenter l'article avec des photographies d'aménagements cyclables dans leur ville de résidence.

La présente publication part d'un constat simple. Depuis la pandémie, on constate une véritable réappropriation de la ville, en particulier des axes de transport. Cette réhabilitation de l'urbain est dû à l'utilisation restreinte de la voiture au cours de la pandémie. Notre périmètre de circulation ayant été réduit au cours de cette période-là, les gens ont délaissé l'automobile au profit de nouvelles formes de déplacements. Les villes sont devenues plus respirables, plus agréables et la qualité de vie, sous le prisme de divers facteurs (moins de pollution liée aux transports, gain de temps et de confort grâce au télétravail) s'est améliorée. En d'autres termes, la mobilité est devenue une condition sine qua none du bien être citoyen.

Les autorités se sont bien entendu aperçues de cette tendance-là. Elles ont tenté de prendre le problème à bras le corps. Au cours de la pandémie et en profitant de la réduction du trafic de nombreux aménagements routiers ont donc été opérés. Fortement empruntée par la crise sanitaire et les enjeux de santé publique, l'intention des pouvoirs publics était de privilégier les mobilités actives, qui plus est les mobilités individuelles. A ce titre, le vélo et les aménagements cyclables sont devenus une évidence.

L'article *Urbanisme tactique cycliste et crise sanitaire* se base donc sur une analyse visuelle de photographies d'aménagements cyclables temporaires de différentes métropoles. Les métropoles de Lyon, Rennes, Montpellier et Bogota sont donc analysées sous le prisme de leurs aménagements cyclables.

Pour ce qui concerne Lyon, il est question des aménagements relatifs à la montée de la boucle ainsi que ceux du boulevard Garibaldi au niveau de la place Gabriel Péri. Néanmoins, dans une optique comparative, il est bon de souligner que les aménagements cyclables de Montpellier, Rennes et Bogota sont tout aussi pertinents. Là où l'article prend tout son sens quant à notre projet de carte vélo'v partagées pour les agents de la ville de Lyon, c'est au cas où l'utilisation du vélo'v amènerait la ville à de potentiels aménagements des lieux d'accueil de son personnel. L'article met en exergue les bonnes et les mauvaises pratiques quant à l'aménagement routier en ville, au profit des cyclistes.

Ce portfolio peut donc être considéré comme un cahier des charges, ou bien un livre où sont référencées les différentes pratiques d'aménagements cyclables. A nous de l'utiliser à bon escient. Par ailleurs, il est question dans l'ordre de mission que nous a donné la ville de Lyon en début d'année d'apporter une approche psychologique à notre analyse. Un bon aménagement ergonomique ne peut qu'encourager à la

pratique du vélo. Par ailleurs, de nombreux aménagements urbains viennent aussi restreindre l'utilisation de l'automobile. Ces éléments sont directement tirés de l'économie comportementale et de la psychologie des utilisateurs de l'automobile/du vélo.

Sans parler de magie, nous désirons faire évoluer les mentalités, encourager la pratique du vélo et faire bouger les habitudes en rassurant quant aux contraintes qu'implique l'utilisation du vélo sur le lieu de travail. Pourquoi ne pas aussi mettre en exergue les risques et contraintes relatifs à la pratique de l'automobile.

2. Ekodev website. « Développer la pratique du vélo dans son entreprise et sur son territoire ». <https://ekodev.com/actualites/developper-pratique-velo-entreprise/>.

Thème :

La promotion du vélo au sein des entreprises: pourquoi? Comment?

Mots-clefs : PDME - Vélo - Crise sanitaire - Salariés - Forfait mobilité durable

Résumé :

Dans un contexte de mutations sociétales et réglementaires, le vélo s'impose de plus en plus comme une réponse à l'impératif de transformation de nos mobilités. Mais alors, comment développer la pratique du vélo ? Quelles solutions existent, à quels coûts et pour quels résultats ? Découvrez nos conseils pratiques et nos possibilités d'accompagnement.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions:

L'article met en évidence les multiples **impacts** des **transports** sur l'environnement, la santé et la société. Il désigne le **vélo** comme une **solution** économique et écologique. Pendant la crise sanitaire, il a été noté un regain d'intérêt pour le vélo et l'article plaide pour une **pérennisation** de cette tendance. Pour souligner son propos, l'article se réfère à une autre enquête (Vélo & employeur : ce qu'attendent les salariés !) menée sur la demande de facilitation de l'usage du vélo par les salariés.

L'article mentionne également les **réglementations** (Plan vélo, PDME, loi LOM, etc.) qui placent les **transports doux** au centre des **politiques de déplacement**, en décrivant les dispositifs de développement possibles pour les entreprises et les collectivités (FDM). Il propose divers **moyens pour équiper les salariés en vélos**, tels que les vélos de fonction, le libre-service, la réparation des vieux vélos et le forfait mobilité durable, tout en soulignant l'importance pour les employeurs d'adopter des outils de prévention des risques.

Par ailleurs, le développement de cette mobilité est lié au territoire, nécessitant une planification, des infrastructures adaptées et une communication efficace. Enfin, la dernière partie de l'article aborde l'accompagnement proposé par **EKODEV** pour la mise en place de **PDME** (Plan de Mobilité Employeur) et d'une politique de vélo.

Citations :

« Il est possible pour l'employeur de proposer des équipements vélos à ses salariés : vélos de fonction, vélos en libre-service, location de vélo longue durée, remise en route des « vieux vélos », etc. De nombreuses solutions concrètes et accessibles sont disponibles pour permettre aux employeurs d'inciter les employés à utiliser davantage le vélo comme un véritable mode de transport. »

3. Europe 1. « Par peur, ces Français ont arrêté d'utiliser leur vélo en ville », 2 février 2023. <https://www.europe1.fr/societe/europe-1-et-vous-par-peur-ces-francais-ont-arrete-dutiliser-leur-velo-en-ville-4164825>.

Thème :

Un manque de sentiment de sécurité sur les vélos entraîne un frein à son utilisation.

Mots-clés : Vélo - Sécurité routière - Dangers - Accident - Vols

Résumé :

“Chaque jour, Europe 1 se penche sur une idée ou un problème dans votre quotidien. Selon le dernier rapport de la Sécurité routière, les cyclistes sont victimes de plus en

plus d'accidents en France. 244 cyclistes ont été tués en 2022, 30% de plus qu'en 2019. Des accidents qui arrivent souvent en ville où les dangers sont partout."

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Le dernier rapport de la Sécurité routière en France indique une **augmentation** significative des **accidents** impliquant des cyclistes. En 2022, 244 cyclistes ont été tués, soit une hausse de 30% par rapport à 2019. Ces accidents se produisent principalement en **milieu urbain**, où les dangers sont omniprésents. Certains citadins investissent dans un **équipement de sécurité**, tandis que d'autres renoncent à faire du vélo en raison du danger perçu. Les infrastructures pour les cyclistes en ville sont également critiquées. De plus, 8 % des victimes ont arrêté de faire du vélo après un accident, et 46 % des cyclistes évitent parfois de l'utiliser par crainte du vol, ce chiffre atteignant même 60 % pour ceux ayant déjà été victimes de vols.

Citation :

« Philippe, 30 ans, se balade avec son jeune fils à pied. "J'ai arrêté le vélo. C'était trop dangereux. Ici, on tourne la tête à droite, il y a un bus, à gauche, il y a une trottinette, en face, une voiture. Le danger peut venir de partout, c'est l'enfer" »

4. Héran, Frédéric. « Le vélo, une solution d'avenir ? » In *Villes durables*, 41-45. Éditions Sciences Humaines, 2020. <https://www.cairn.info/villes-durables--9782361065829-page-41.htm>.

DOI: 10.3917/sh.rymar.2020.01.0041

Thème :

L'évolution du rapport au vélo dans les pays européens

Mots-clés : Bicyclette - Motorisation - Circulation - Centre-ville - Santé - Enjeu Économique

Résumé :

“Après des décennies de baisse rapide puis de stagnation, la pratique de la bicyclette connaît en France, depuis dix à vingt ans selon les villes, une remontée spectaculaire

dans les centres, comme à Paris, Lyon, Strasbourg, Bordeaux, Grenoble, Nantes, Rennes... La situation est cependant beaucoup moins rose en périphérie ou dans nombre de petites villes où la pratique décline encore le plus souvent, comme l'attestent les enquêtes « Ménages déplacements » qui mesurent l'évolution de la mobilité dans les agglomérations françaises environ tous les huit à dix ans. Ce retour de la bicyclette est une bonne nouvelle pour ceux qui souhaitent une ville plus apaisée, moins bruyante et moins polluée. Mais elle est aussi perçue par d'autres comme une perspective peu réjouissante. Les piétons craignent ce mode de déplacement silencieux qui les surprend. Les automobilistes trouvent que les cyclistes compliquent une circulation urbaine déjà assez difficile. Et les conducteurs de bus doivent redoubler de prudence en dépassant les vélos qui circulent dans leurs couloirs.»

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L'article explore l'histoire du **vélo**, soulignant son **déclin** après la Seconde Guerre mondiale avec l'essor de la **motorisation** en Europe occidentale, notamment en France. À partir des années **70**, certains pays ont réagi à la crise énergétique en repensant les centres-villes pour **limiter l'usage de la voiture**, tandis que d'autres, comme la France et le Royaume-Uni, ont eu moins de succès dans cette démarche. En France, le vélo a fait un **retour** remarquable dans les années **2000**, soutenu par les autorités dans leur reconquête des centres-villes. Actuellement, les **politiques publiques** se tournent vers la **mobilité active**, nécessitant des infrastructures adaptées. L'article met en avant les arguments valorisant ce retour au vélo : l'impact écologique, les bienfaits pour la santé en promouvant un mode de vie actif et les économies liées à la réduction des dépenses.

Citations :

« Le retour de la bicyclette en France s'inscrit donc dans une histoire européenne et même mondiale de la modération de la circulation qui a déjà plus de 40 ans. (...) Comme partout ailleurs, les villes françaises continuent de calmer le trafic en multipliant les zones apaisées, y compris progressivement en périphérie, en complétant ce réseau tranquille par des aménagements cyclables sur les grands axes. »

5. Héran, Frédéric. « Pourquoi tant de cyclistes aux Pays-Bas ? » *Transports urbains* 126, n° 1 (2015): 10-15. <https://doi.org/10.3917/turb.126.0010>.

DOI: 10.3917/turb.126.0010

Thème :

Les Pays-Bas portent cette étiquette de “*pays du vélo*” grâce à une succession de décisions politiques qui a permis un engouement pour les déplacements à vélo. Cela met en évidence l’aspect multifactoriel du changement des pratiques, tout en explorant la stratégie des politiques publiques d’un point de vue des Pays-Bas.

Mots-clés : Vélo - Pays-Bas - Cyclisme - Spécificité - Culture - Déplacement.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

La prise ou non d’un nouveau mode de déplacement est multifactorielle. L’insertion des déplacements à vélo ne s’est pas faite que par “*déterminisme géographique ou culturel*”, mais elle a été également réussie de part des circonstances plus ou moins contrôlées. Il y a une zone grise, difficilement appréhendable, qui est le fruit d’un contexte, de la concurrence à d’autres modes de déplacement. La création d’aménagements cyclables est loin d’être un simple choix technique, une forte dimension politique est nécessaire pour son aboutissement. Le tout-automobile a été une stratégie moins exploitée aux Pays-Bas.

6. AFP. « La peur du vol freine l’essor du vélo dans les grandes villes ». *Ouest-France.fr*, 3 septembre 2020. <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/velo/la-peur-du-vol-freine-l-essor-du-velo-dans-les-grandes-villes-6958755>.

Thème :

Le manque d’infrastructure sécurisé, un frein à l’utilisation du vélo.

Mots-clés : Vol - Vélo - Stationnement - Grande villes

Résumé :

“Si l’utilisation du vélo est en plein essor, certains usagers hésitent encore à l’emprunter pour leurs déplacements, notamment dans les grandes agglomérations françaises. La cause : la peur du vol de leur monture.”

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

La **peur** du **vol** de **vélos** freine l'utilisation de ce mode de transport dans les grandes villes françaises. Selon une étude du bureau de recherche 6t, plus d'un tiers des cyclistes équipés ont déjà eu leur vélo volé, et 46 % craignent le vol au point **d'abandonner** le vélo. La principale raison de cette peur est le manque de stationnement sécurisé, avec 81 % des personnes mentionnant le fait de devoir laisser leur vélo dehors la nuit comme une préoccupation majeure. Cependant, si des espaces de stationnement sécurisés étaient disponibles dans l'espace public, 10 % des personnes sans vélo déclarent qu'elles en achèteraient un, ce qui représenterait près d'un million de vélos supplémentaires dans les grandes villes françaises.

Citation :

« Pour 8 % des victimes, l’incident a provoqué l’abandon de la pratique du vélo. En outre, 46 % des cyclistes déclarent qu’il leur arrive de renoncer à utiliser ce mode de transport par crainte du vol, une proportion qui atteint 60 % chez ceux en ayant déjà été victimes. »

7. Robin, Nathalie. « Vélo en quartier : faciliter la mobilité à vélo ». *Les Cahiers du Développement Social Urbain* 77, n° 1 (2023): 21-21.
<https://doi.org/10.3917/cdsu.077.0021>.

DOI: 10.3917/cdsu.077.0021

Thème :

Un manque de sentiment de sécurité sur les vélos entraîne un frein à son utilisation.

Résumé :

Vélo en quartier, association créée en 2018 dans le quartier prioritaire Tarentaize-Beaubrun à Saint-Étienne, propose différentes activités autour du cycle : vélo-école,

réemploi de vélos récupérés en déchèteries et revendus à prix engagés, accompagnement à la réparation de son vélo, création de clubs pour s'encourager en ville et sortir du quartier... Samira, Sarra et Marion, techniciennes cycles, reviennent sur la vocation de l'association et leur engagement pour faire du vélo un moyen de solidarité sociale et de participation citoyenne.

Mots-clés : Vélo - Association - Pratique quotidienne - Freins

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L'article décrit la naissance d'une association qui a commencé avec des habitants, principalement des femmes, se réunissant pour réparer des vélos dans leur quartier. Ils ont été soutenus par le centre social Le Babet et la politique de la ville. L'objectif initial était d'apprendre à faire du vélo pour gagner en autonomie et lutter contre l'isolement. Cependant, de nombreux freins à la pratique quotidienne du vélo ont été identifiés, notamment le manque de pistes cyclables et le sentiment d'insécurité sur la route. Malgré ces défis, l'association a persisté, en se concentrant sur les avantages du vélo, en particulier pour les femmes et les enfants. L'article souligne également la nécessité de travailler sur les conditions pour encourager l'usage du vélo, en soulignant son impact sur l'environnement. L'association contribue à la transition écologique en promouvant le vélo à travers divers événements.

Citation :

« Il y a encore peu de pistes aménagées en ville et prendre son vélo paraît très risqué : « J'ai mon propre vélo, mais je ne l'utilise pas pour faire mes courses. Je ne me sens pas en sécurité. » C'est un fait : la cyclabilité n'est pas rassurante car, malgré les efforts de la Ville, son « climat vélo » est ressenti comme défavorable selon le classement établi par le baromètre des villes cyclables. »

5.2.4 Changement de comportement chez les individus

1. Bernoux Philippe, Chapitre 1 : L'individu et le sens qu'il donne à son action, *Sociologie du changement - Dans les entreprises et les organisations*, 2004
2. Berroir, Sandrine, Hadrien Commenges, Jean Debrie, Juliette Maulat, Colette Bordedebat, Guillaume Blandeau, Esther Briend, et Justine Lanon. « Dessine-moi une ville sans voiture : les aspirations en matière de mode de vie et de mobilité en Île-de-France ». *Nouvelles perspectives en sciences sociales* 13, n° 2 (2018): 27-73. <https://doi.org/10.7202/1051111ar>.
3. Caenen, Yann, Jeremy Courel, Christelle Paulo, et Denise Schmitt. « Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail - INSEE Ile-de-France à la page ». INSEE Île-De-France, 14 avril 2011. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1293791>.
4. Escobar, Claudia Teran. « La mobilité active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et la promouvoir ». Phdthesis, Université Grenoble Alpes [2020-....], 2022. <https://theses.hal.science/tel-03686466>.
5. Festré, Agnès, Ankinée Kirakozian, et Mira Toumi. « Menacer, sanctionner ou conseiller ? Prosociaux vs individualistes : quels leviers incitatifs pour quels individus ? » *Revue économique* 70, n° 6 (2019): 1125-38. <https://doi.org/10.3917/reco.706.1125>.
6. Fournier, Anne, Michel Labour, Nicolas Lissarrague, et Sylvie Leleu-Merviel. « Le nudge comme incitation aux mobilités alternatives, une analyse technopolitique ». *tic&société*, n° Vol. 16, N° 1 | 2ème semestre 2022 (20 mai 2023): 69-109. <https://doi.org/10.4000/ticetsociete.7394>.
7. Martin, Solange, et Albane Gaspard. « Les comportements, levier de la transition écologique ? Comprendre et influencer les comportements individuels et les dynamiques collectives ». *Futuribles* 419, n° 4 (2017): 33-44. <https://doi.org/10.3917/futur.419.0033>.

8. Monbiot, George. « When It Comes to Rich Countries Taking the Environment Seriously, I Say: Vive La France ». *The Guardian*, 24 juin 2023, sect. Opinion. <https://www.theguardian.com/commentisfree/2023/jun/24/environment-france-emmanuel-macron-crisis-uk>.
9. Vincent-Geslin, Stéphanie, Pascal Pochet, Nathalie Ortar, Patrick Bonnel, et Louafi Bouzouina. « « Je t'aime... moi non plus ». Quels changements dans le rapport des jeunes lyonnais à l'automobile ? » *EspacesTemps.net*, 2017. <https://shs.hal.science/halshs-01491896>.
10. Zoubir, Ayman. « Management de la Mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable. Quelles voies possibles de régulation? », s. d.

<p>1. Bernoux Philippe, Chapitre 1 : L'individu et le sens qu'il donne à son action, <i>Sociologie du changement - Dans les entreprises et les organisations</i> (cité 1348 fois)</p>

Thème :

Comment les acteurs jouent-ils avec les contraintes pour agir dans les organisations?

Mots-clés :

Appropriation - Technique - Organisation - Consensus - Interactions sociales - Transformation

Résumé :

Pas plus qu'on ne change la société par décret, on ne la change sans les acteurs qui la composent. Pourtant, la plupart des ouvrages sur le changement dans les entreprises et les organisations suivent la première logique, celle du décret ; le discours dominant valorise le changement par les contraintes et la domination.

Ce livre montre au contraire que les acteurs, à l'intérieur d'une organisation, ne sont jamais passifs, ne sont pas seulement des objets de la domination, mais qu'ils demeurent actifs et que, sans leur implication et s'ils ne s'approprient pas les outils proposés, les changements ne peuvent tout simplement pas avoir lieu.

Cette affirmation s'appuie sur les théories sociologiques les plus classiques, et se trouve confirmée par les nombreuses observations de la vie des entreprises et des organisations que l'auteur a menées depuis plus de trente ans.

La première partie, consacrée à l'analyse critique des grands courants de la sociologie du changement, amène l'auteur à partir d'une sociologie de l'action fondée sur l'interaction entre contraintes et autonomie. Une deuxième partie dresse l'état de nos savoirs sur le rôle et le poids des déterminants du changement (les contraintes socio-économiques et techniques, les institutions, les acteurs). La troisième partie décrit les transformations en cours et se termine par des conclusions pratiques quant à la conduite du changement.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Les actions d'un acteur ont du sens selon le projet qu'il veut mener, de plus un acteur a toujours une part d'autonomie. L'organisation est définie comme *“une pensée sur l'homme, projetée dans les relations sociales, sans qu'il y ait un démiurge derrière cette pensée, sans que les contraintes soient seules à imposer un type de changement”* (Philippe Bernoux, 2014). Ainsi, dans les organisations il est possible de déterminer deux manières d'exercer le pouvoir, la première en **imposant des décisions** prises par une personne et pour la seconde **en prenant des décisions avec un consensus entre les citoyens**.

Il faut également prendre en compte la sociologie de l'action expliquée par Raymond Boudon, rendre compte d'un comportement est possible uniquement s'il est considéré comme le résultat de décisions individuelles dont il faut trouver la signification et *“Ils aboutissent au rejet ou à l'acceptation du changement”*. Cependant, d'autres variables sont à prendre en compte, notamment les **relations sociales et le contexte social**. Ainsi, la réussite d'un changement comme dans le cadre des actions du PDME suppose que *“d'une part que les salariés acceptent ce changement en lui donnant un sens, d'autre part que le contexte social institutionnel garantisse que ce sens sera respecté.”* (Philippe Bernoux, 2014). Alors, **les changements sont mieux conduits s'ils font l'objet d'une implication de tous les acteurs**. Dans le cadre de la mise en place des dispositifs du PDME il faut prendre en compte les acteurs, l'environnement qui s'impose à eux et les contraintes. Ainsi, quand un choix doit être fait, un individu prendra en compte les contraintes extérieures comme l'environnement social.

Enfin, un point essentiel à ne pas oublier est que les individus **lient les contraintes sociales à leurs propres objectifs**, il y a un grand sens donné à l'appropriation d'une technique. Ainsi, pour qu'il y est une légitimation dans les liens de subordination, il faut une instance extérieure comme la justice et la loi. Dans les organisations il faut toujours une transformation des règles et donc des **changements de comportements qui seront guidés par des règles formelles ou informelles** comme le jugement d'autrui. Ainsi, pour que les salariés soient impliqués dans le changement et la transformation de l'organisation, il faut utiliser les règles et le sens. Enfin, quand des changements sont introduits dans une entreprise, comme dans le cadre du PDME, ils sont en réalité mis en place **quand les individus les comprennent et acceptent de les appliquer**. Les changements doivent être "acceptés, légitimés et transformés par les acteurs chargés de les mettre en œuvre" (Philippe Bernoux, 2014). Ainsi, **les changements ne peuvent pas être introduits pour une domination, il faut un consensus et des interactions sociales**, c'est ce qu'il faut chercher à mettre en œuvre pour notre projet de Public Factory.

2. Berroir, Sandrine, Hadrien Commenges, Jean Debrie, Juliette Maulat, Colette Bordedeбат, Guillaume Blandeau, Esther Briend, et Justine Lanon. « Dessine-moi une ville sans voiture : les aspirations en matière de mode de vie et de mobilité en Île-de-France ». *Nouvelles perspectives en sciences sociales* 13, n° 2 (2018): 27-73. <https://doi.org/10.7202/1051111ar>.

DOI: 10.7202/1051111ar

Thème :

Interroger les évolutions de la mobilité urbaine et les enjeux de politiques publiques de réduction de l'automobile à partir des aspirations à la mobilité des usagers

Résumé :

Dans un contexte de remise en cause de la place de l'automobile dans les mobilités urbaines, cet article rend compte des premiers résultats d'une recherche prospective visant à scénariser les conditions d'une Île-de-France Post-Car. À partir d'une entrée quantitative et qualitative des pratiques et aspirations en matière de mobilité et de modes de vie, l'article souligne la pluralité des pratiques de mobilité des Franciliens et de leurs idéaux, mais également des aspirations partagées à une amélioration des

conditions de mobilité, de proximité et de ralentissement en contrepoint d'une hypermobilité urbaine. L'entrée par les aspirations permet alors de tracer un scénario partiel, mais partagé de réduction de la mobilité automobile en Île-de-France qui compose avec la diversité des idéaux, les contraintes territoriales et le schéma centre-périphérie des mobilités. Ces résultats contribuent ainsi aux débats sur la place de la voiture en ville et les conditions d'une transition des mobilités, en soulignant l'enjeu d'une différenciation territoriale des politiques de lutte contre la dépendance automobile.

Mots-clés : Prospective - Post-Car - Mobilité - Modes de vie - Pratiques - Aspirations - Île-de-France

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Partant du principe que le monde "Post-Car" est celui d'une réduction de *l'autosolisme* dans les mobilités urbaines, les auteurs établissent un diagnostic de la mobilité quotidienne en Ile de France et ensuite, à partir des aspirations des usagers ils établissent une modélisation de ce que pourrait être ce monde "Post-car". Il est intéressant pour nous de noter que ce travail s'inscrit dans une double approche quantitative et qualitative avec l'étude des aspirations et des pratiques des usagers, ce qui peut être une voie pour notre travail. Le résultat de ces enquêtes semblent être que ces aspirations individuelles des franciliens se caractérisent par un "désir de ralentissement" et des "évolutions de conditions de mobilité". Tout d'abord, bien que l'enquête qualitative montre qu'ils aspirent plus au développement des transports en communs que le reste des Français, il n'y pas une volonté claire de réduction forte de l'usage de la voiture dans les enquêtes. En effet, bien que 44 % des actifs franciliens utilisent principalement les transports en commun (contre seulement 8 % en province), 64 % des automobilistes disent disposer d'une alternative à la voiture mais peu souhaitent l'utiliser. Pour expliquer cela, les auteurs avancent l'existence des freins structurels, d'autres aspirations en termes de modes de vie qui s'opposent à celles en matière de transports ou encore le refus de complexifier les déplacements (plusieurs correspondances) ou d'augmenter le temps de trajet.

Concernant la question du déplacement au travail qui nous intéresse tout particulièrement, bien que la proximité avec le lieu de travail est une aspiration bien présente dans les enquêtes, elle apparaît moindre que la proximité avec les loisirs ou

la famille. En fait, si c'est déjà le cas, les interrogés se disent prêts à continuer à effectuer des longs trajets. Ce qui est particulièrement intéressant dans cet article, c'est la partie de l'enquête qualitative qui prend la forme d'un exercice de scénarisation d'une Île-de-France sans voiture. Il s'agit de donner directement la parole aux usagers avec la réponse à la question « vous endossez le rôle de président du Conseil régional d'Île-de-France. Le trafic automobile est toujours très important. Quelles mesures de réduction drastique de la voiture orchestrez-vous en Île-de-France ? ». Ce qui ressort est très intéressant : le choix est clairement porté sur les mesures incitatives et il n'y a que très peu de mesures coercitives choisies. En somme, les auteurs résument les aspirations à une volonté d'un autre rapport au travail couplé avec ce qu'ils nomment le triptyque *“ralentissement-amélioration des accessibilités-recherche de proximité”*.

Citations :

“Ces changements de pratique reposent souvent sur des ruptures fortes dans les routines, provoquées par des « désirs de changement » et des « déclencheurs » de divers ordres liés aux aspirations des individus, à leurs modes de vie et aux contextes. Ces changements se heurtent toutefois à différents freins structurels (offre alternative, organisation spatiale, information, etc.) et individuels tels que les routines, les habitudes ou encore les compétences. Ces différents points de résistances interpellent l'action publique en soulignant par exemple l'importance de solutions plus individualisées d'accompagnement au changement. (p35) [...] Mais si l'hypothèse Post-Car paraît en partie compatible avec les idéaux individuels de mobilité d'une majorité des enquêtés, elle semble parfois en contradiction avec certaines aspirations en termes de mode de vie (périurbain, maison individuelle, éloignement, etc.). (p58).”

Caenen, Yann. « Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour aller travailler ». DRIEAT Île-de-France, 14 avril 2011. <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?article7750>.

Thème :

Cette note rapide de l'INSEE a été rédigée par Yann Caenen en 2011. Cet article se base sur l'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD) élaborée en 2008 auprès d'un échantillon de 20 200 ménages en France métropolitaine. Le champ d'étude est composé des actifs de plus de 15 ans ayant un lieu d'emploi dans un rayon de 80km de leur domicile. Il s'agit de connaître les déplacements de ces actifs, leurs usages et les caractéristiques des modes de transports choisis.

Mots-clés : Actifs - Franciliens - Province - Transports Communs - Voiture

Résumé :

L'Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements (ENTD) est la seule source de données fournissant une vision globale des déplacements des Français. Elle permet de confirmer l'intuition selon laquelle les Franciliens mettent deux fois plus de temps que les provinciaux pour se rendre au travail (34 minutes contre 19), alors qu'ils parcourent des distances comparables. Employée à l'échelle régionale, l'ENTD semble montrer que les Franciliens utilisent les transports collectifs autant que la voiture pour se rendre au travail (42% contre 43%). Ce résultat illustrerait un report modal récent et très important en faveur des transports collectifs. Il devra être confirmé par l'Enquête Globale Transport (EGT) actuellement en cours, qui concerne spécifiquement l'Île de France et se fonde sur un échantillon plus important de population.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

D'abord, ce qui est intéressant dans le cadre de notre travail, c'est le focus qui est fait sur les déplacements domicile-travail. Ainsi, en Île-de-France, ces déplacements représentaient 52% du temps passé à se déplacer contre 37% en province. De plus, la durée de ce trajet est quasi doublée pour les Franciliens puisqu'il représente 34min en Ile-de-France contre 19 minutes en province. Ainsi, cette note rappelle que la donnée gain de temps est au centre du choix de modes de transports pour les déplacements domicile-travail tant en province qu'en Ile de France et ce malgré une distance moyenne séparant du lieu de l'emploi similaire dans en province ou ailleurs. Dans un second temps, les données se centrent sur le cas des Franciliens et le choix

de modes de transports pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, ils sont 43% à utiliser la voiture contre 42% à prendre les transports en commun. Si on active encore plus le zoom, à Paris c'est 64M des actifs utilisant les TC, ce qui nous enseigne qu'une réserve importante dans une ville est synonyme d'utilisation plus importante de transports en communs pour les actifs. Car effectivement, en grande couronne, le recours davantage fréquent à l'automobile trouve une explication dans cette faible densité d'offre des TC par manque de déserte et de liaison entre les banlieues. Ensuite, on arrive à un point qui nous intéresse particulièrement : l'utilisation de la voiture en province pour se rendre au travail. Il apparaît que près de 80% des actifs de province prennent leur voiture pour effectuer les déplacements domicile-travail contre 10% utilisant les TC. C'est un chiffre qui replace la province comme lieu de chantier majeur dans le développement des mobilités vertes. Néanmoins, il faudrait veiller à faire une actualisation de de cette enquête qui date maintenant d'il y a 10 ans afin de mettre en évidence les évolutions des TC dans les modes de transports et du vélos.

Citations :

“En province, quatre actifs sur cinq se rendent au travail en voiture, presque deux fois plus qu'en Île- de-France. Ce recours à la voiture augmente encore en dehors des grandes agglomérations de province. Dans ces dernières, seuls 10 % des actifs vont quotidiennement travailler en TC”

Voir étude complète : Caenen, Yann, Jeremy Courel, Christelle Paulo, et Denise Schmitt. « Les Franciliens utilisent autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail - INSEE Ile-de-France à la page ». INSEE Île-De-France, 14 avril 2011. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1293791>.

Escobar, Claudia Teran. « La mobilité active et durable : quand la psychologie et la géographie se combinent pour mieux la comprendre et la promouvoir ». Phdthesis, Université Grenoble Alpes [2020-....], 2022. https://theses.hal.science/tel-03686466 .

Thème :

Analyse des facteurs (sociodémographiques, psychologiques, géographiques) qui favorisent la mobilité active et durable. Proposition d'un plan de changement de comportement.

Les chapitres les plus pertinents sont les suivants :

- Chapitre 1 — *La mobilité quotidienne et ses facteurs associés*
- Chapitre 2 — *Facteurs associés au changement de mobilité et utilisation de leviers durs et doux pour changer la mobilité des individus*
- Chapitre 4 — *Quels sont les facteurs associés à la mobilité active et durable et comment ces facteurs s'imbriquent-ils entre eux ?*
 - Étude 2 — *Quels sont les leviers et les obstacles à la mobilité active et durable ?*

Mots-clés : Changement de comportement - Mobilité durable - Facteurs.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Il faut appréhender clairement le rôle des facteurs géographiques, comme la densité, les distances, l'équipement des transports déjà présents dans l'environnement des individus. Lorsque ces facteurs géographiques sont établis, il est nécessaire de les superposer aux caractéristiques des déplacements (les motifs, la complexité des trajets).

De plus, les résultats des études sur les facteurs sociodémographiques (présence d'enfants dans le ménage, un emploi à temps plein ou temps partiel, le genre, l'âge, et leur association avec la mobilité quotidienne) ne permettent pas de dégager des variables marquantes. L'ambiguïté des résultats demande de pondérer le poids de ces variables.

L'exploration des facteurs psychologiques est montrée comme inévitable pour une mobilité durable pérenne. On a recours à la psychologie de la santé : les approches sociocognitives et les approches duales. Les facteurs psychologiques issus des approches duales nous permettent "*une meilleure compréhension de la mobilité quotidienne, puisqu'ils prennent en compte les effets des facteurs automatiques*" (c'est-à-dire les habitudes).

Pour que l'individu bascule vers une mobilité active et durable, il doit posséder certaines caractéristiques. Par exemple, la présence ou non de valeurs et d'attitudes environnementales et "ressentir une forme de malaise vis-à-vis de son usage de la voiture", en d'autres mots, l'individu doit démontrer une "rupture" dans son comportement. Enfin, afin de modifier efficacement la mobilité des individus, il faut combiner des leviers doux et des leviers durs.

Festré, Agnès, Ankinée Kirakozian, et Mira Toumi. « Menacer, sanctionner ou conseiller ? Prosociaux vs individualistes : quels leviers incitatifs pour quels individus ? » *Revue économique* 70, n° 6 (2019): 1125-38.
<https://doi.org/10.3917/reco.706.1125>.

DOI: 10.3917/reco.706.1125

Thème :

Étude et comparaison des comportements des individus confrontés à des incitations monétaires et non monétaires et introduction de la possibilité d'un effet d'éviction de la disposition des individus à contribuer à un bien collectif par la pression fiscale.

Mots-clés : Coopération - Relations sociales - Sanction - Temps long

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Pour mettre en place des dispositifs efficaces, l'étude met en place deux expérimentations autour de la coopération, une se base sur la recommandation et une sur la sanction. Ainsi, au début la recommandation a un effet positif mais cet effet s'estompe avec le temps car il n'y a pas de valeur ajoutée, contrairement à une situation où il y a une incitation. Alors, l'effet de la sanction et sa menace ont un impact significatif, de plus, il y a un effet disciplinaire qui incite tout le groupe à agir. Finalement, afin de conforter les coopérations à long terme, il est essentiel de voir que les interactions sociales sont les bases de cette coopération.

Fournier, Anne, Michel Labour, Nicolas Lissarrague, et Sylvie Leleu-Merviel. « Le nudge comme incitation aux mobilités alternatives, une analyse technopolitique ». *tic&société*, n° Vol. 16, N° 1 | 2ème semestre 2022 (20 mai 2023): 69-109. <https://doi.org/10.4000/ticetsociete.7394>.

DOI: 10.4000/ticetsociete.7394

Thème : Incitations aux mobilités alternatives

Mots-clés : Sociologie des organisations - Changements - Comportement - Inertie - Nudge

Résumé :

L'article *Pertinence du nudge comme nouvel outil d'incitation aux changements de mobilités* est paru dans le volume 16 de la revue *Tic et société*, dans la rubrique *Transformations numériques et durables des mobilités*. La date de parution remonte au deuxième semestre 2022. Ce document a été rédigé par les chercheurs Anne Fournier, Michel Labour, Nicolas Lissarrague et Sylvie Leleu-Merviel.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

La partie de l'article à laquelle nous nous sommes intéressés commence au paragraphe 20 de l'article, dans le grand I intitulé *Changements des comportements de mobilité : un défi ?*. La sous-partie faisant l'objet de notre attention s'appelle *Pertinence du nudge comme nouvel outil d'anticipation aux changements de mobilités*. En somme, l'article de la revue *Tic et société* tend à mettre en avant les imposants problèmes d'inertie au moment de changer d'habitude et de moyen de transport pour se rendre au travail. Les auteurs partent du constat que fournir une information voulant faire changer les habitudes des usagers demeure un processus parfaitement insuffisant. C'est pour pallier cette insuffisance et aux rôles prépondérants que jouent les habitudes dans nos modes de vie qu'interviennent les nudges. Les nudges, nous dit l'article, sont autant d'outils de communication qui se doivent d'être persuasifs, intrusifs et perçus par les utilisateurs comme personnellement pertinents.

En ce qui concernent la mise en place d'une politique de transports durables au sein d'une collectivité, les auteurs s'accordent à souligner les failles entre l'incitation douce et les changements d'habitudes concernant ces dites mobilités. Il résulte d'ailleurs de l'article que même la mise en place d'un tarif attractif vis-à-vis d'un mode de transport

collectif ne peut être véritablement appuyé que si un salarié change de lieu d'habitation ou de lieu de travail. En d'autres termes, changer les habitudes de transport d'un salarié n'est souvent possible qu'après un changement drastique opéré dans leur vie.

La conclusion de l'étude est alors sans appel. Les taxes ou les interdictions seront toujours plus efficaces qu'une incitation comportementale. L'article est clôturée par une recommandation quasi-fataliste. Il serait, pour ainsi dire, plus avisé de modifier les attentes des services publics concernant les habitudes de leurs employés plutôt que les habitudes des employés eux-mêmes.

Cet article, peut-être aussi laconique qu'explicatif, permet cependant à notre projet de comprendre plusieurs choses.

Tout d'abord, l'article relate la nécessité d'écouter le personnel afin de le comprendre. A ce titre, l'article nous donne à nouveau foi quant à notre pratique d'entretiens avec le personnel de la ville de Lyon, que ces entretiens soient collectifs ou individuels. Le changement doit venir du personnel lui-même. Ainsi, ce n'est plus la ville de Lyon qui en vient à moduler les employés mais les employés viennent transformer d'eux-mêmes les pratiques de la ville de Lyon.

La clé de cette transformation aussi spontanée que volontaire résulte donc de la communication et de la part de liberté laissée aux employés vis-à-vis du projet. Comme énoncé dans l'article, les informations partagées entre la ville et ses employés devront être aussi pertinentes qu'intrusives, aussi persuasives que volontaires. Pour cela, la seule solution envisageable réside dans le fait que le changement doit venir des employés en personne.

Citations :

“Dans le cadre de cet article, il devient dès lors pertinent de se demander si cet échec à impulser un changement de comportement significatif sur des décisions véritablement engageantes pour les individus peut être généralisé à l'ensemble des incitations douces ou si, du fait de son adossement à un biais cognitif formellement identifié, le nudge peut, sous certaines conditions, échapper à cette loi.”

“Thøgersen (2012) montre à son tour que, bien que parvenant à réduire l'utilisation de la voiture particulière, l'effet d'une mesure incitative douce telle que la mise en place d'une offre promotionnelle temporaire garantissant un accès gratuit aux transports en

commun reste très limité et ne semble fonctionner que sur les individus qui ont récemment opéré un changement de lieu de résidence ou de travail. Ce résultat conforte de précédentes recherches suggérant que les comportements habituels des individus sont plus facilement influencés dans des circonstances où ils subissent des changements majeurs dans leur vie (Bamberg, 2006).”

Martin, Solange, et Albane Gaspard. « Les comportements, levier de la transition écologique ? Comprendre et influencer les comportements individuels et les dynamiques collectives ». *Futuribles* 419, n° 4 (2017): 33-44. <https://doi.org/10.3917/futur.419.0033>.
DOI: 10.3917/futur.419.0033

Thème :

Cet article expose les multiples approches des sciences humaines et sociales (psychologie, économie, sociologie...) qui analysent les comportements humains et les outils qu’elles induisent, à l’échelle individuelle ou collective, pour faire évoluer les comportements face à la transition écologique.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Approches :	Théorie (compréhension des freins) :	Outils à l'échelle individuelle (acceptabilité des solutions) :	Outils à l'échelle collective
Économie néoclassique	Individu est rationnel, maximise son intérêt personnel (réagit au signal-prix en fonction de ses préférences et sous contrainte budgétaire)	Incitations économiques visant à modifier coût (ou bénéfiques) des comportements qui présentent des externalités environnementales négatives (ou positives)	Offres intégrées à la rénovation (services « clefs en main », cf diagnostic énergétique, mise en place de labels, certifications ou dispositif volontaire d'info sur la qualité qui permettent de compenser capacités traitement d'info limitées d'un indiv ou d'un ménage)

Psychologie	<u>Modèles cognitifs</u> : la pensée précède l'action, nécessité qu'une info soit délivrée à l'individu pr le persuader d'agir <u>Modèles comportementalistes</u> : la pensée suit l'action	<u>Modèles cognitifs</u> : campagnes de communication, éducation à l'env et diff formes de marketing <u>Modèles comportementalistes</u> : envoi de récompenses ou de sanctions, placer individus dans situation qui les engage	
Économie comportementale et expérimentale	Postulats sur rationalité humaine + ajout biais cognitifs (aversion au risque, biais de confirmation, dissonance cognitive...) = empêchent les indiv de décider de façon totalement rationnelle	Nudges	
Économie hétérodoxe	Met en évidence une autre forme de rationalité, limitée, adossée à des réalités non économiques (routines, conventions, institutions...)	Dispositifs où les indiv ont moins de mal à consentir à des investissements dont la rentabilité est future + incertaine	
Théorie des jeux	Chacun peut agir de façon totalement rationnelle à son niveau mais de manière contre-productive pour l'ensemble du groupe et donc in fine pour lui même	Dispositif pour faciliter la coordination et/ou agir sur la distribution des gains et pertes entre les membres d'un groupe	
Psychosociologie	Met en évidence force du conformisme social, notamment au sein groupes de pairs (famille, collègues, amis...)	Dispositifs qui cherchent à activer les normes sociales et l'émulation entre groupes ou dispositifs d'affichage (Ex : qui comparent votre conso à ceux des voisins)	
Anthropologie, sociologie des sciences, des techniques et de l'environnement	Réalités matérielles permettent, orientent certaines actions + importance de l'env physique proche des indiv pour modifier leur comportement	Dispositifs au niveau de l'interaction entre l'individu et les objets techniques (ergonomie ou design) et au niveau de l'urbanisme à l'échelle du quartier (aménagement opérationnel et ambiances urbaines)	
Sociologie et anthropologie :	Les actions des indiv produisent collectivement des effets systémiques qui viennent ensuite cadrer les actions individuelles		1/ normes formelles (énoncent ce qui est permis ou non, d'emblée massifiés et contraignantes. 2/ agir sur les éléments physiques structurants (cf politiques de planification urbaine et territoriale, aussi bien que sur les technologies)

Monbiot, George. « When It Comes to Rich Countries Taking the Environment Seriously, I Say: Vive La France ». *The Guardian*, 24 juin 2023, sect. Opinion. <https://www.theguardian.com/commentisfree/2023/jun/24/environment-france-emmanuel-macron-crisis-uk>.

Thème :

L'avis des autres pays sur l'écologie en France

Mots-clés : France - UK - développement durable - mesures écologiques

Résumé :

La France est considérée comme une civilisation écologique par les autres en raison du sérieux de l'administration française en matière d'écologie. La France dispose d'un ministère de la Transition écologique qui forme 25 000 hauts fonctionnaires. En comparaison avec le Royaume-Uni, qui n'a pas atteint ses objectifs dans son « Environmental Act », la France semble avoir mis en place les mesures minimales de base en matière d'écologie qui semblent pourtant impossibles au Royaume-Uni. La France est perçue comme un leader dans la lutte contre les défis environnementaux et dans la mise en place de mesures écologiques.

Vincent-Geslin, Stéphanie, Pascal Pochet, Nathalie Ortar, Patrick Bonnel, et Louafi Bouzouina. « « Je t'aime... moi non plus ». Quels changements dans le rapport des jeunes lyonnais à l'automobile ? » *EspacesTemps.net*, 2017. <https://shs.hal.science/halshs-01491896>.

Thème :

Stéphanie Vincent-Geslin, Pascal Pochet, Nathalie Ortar, Patrick Bonnel et Louafi Bouzouina se penchent sur le rapport des jeunes adultes lyonnais à la voiture. Le point de départ est le constat que les conducteurs potentiels âgés de 18 à 35 ans utilisent moins intensivement le véhicule que les générations précédentes.

Mots-clés : Mobilité - Permis de conduire - Modes de vie - Jeunes adultes - Méthode mixte.

Résumé :

Dans cet article, nous nous intéressons aux évolutions du rapport des jeunes adultes à l'automobile. Pour cela nous utilisons une méthode mixte, combinant entretiens qualitatifs menés dans l'aire urbaine de Lyon, et analyses des enquêtes ménages déplacements de Lyon 1995 et 2006. La relative désaffection pour le passage du permis de conduire est l'une des modalités de ce changement d'attitudes et de pratiques, particulièrement dans les zones denses et centrales. Elle peut être rapprochée du coût financier de son obtention, mais également de l'investissement en temps nécessité par l'apprentissage du permis. De même, les conducteurs potentiels âgés de 18 à 35 ans utilisent moins intensivement le véhicule que les générations précédentes. Ces tendances traduisent des changements d'attitudes et de pratiques vis-à-vis de la voiture, moins considérée comme un objet de désir, et davantage comme un outil de mobilité parmi d'autres, doté de ses propres avantages et inconvénients.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Les auteurs partent de plusieurs hypothèses pour expliquer cette baisse d'utilisation de la voiture chez les 18–35 ans.

D'abord, il s'agit de la difficulté grandissante dans l'obtention du permis de conduire. En plus des raisons économiques, de nombreux candidats jeunes rencontrent des difficultés pour les épreuves théoriques et pratiques augmentant le coût et retardant l'obtention. Néanmoins, le permis s'assimile beaucoup à un investissement pour le futur professionnel des jeunes dans la mesure où il constitue toujours "une norme sociale à Lyon" et un outil pour cette insertion dans le monde du travail.

Ensuite, il s'agit d'une explication de nature économique selon les auteurs. Cette hypothèse est validée au regard du contexte de récession économique et des difficultés d'emplois des jeunes. Ainsi, les 1 600 € en moyenne pour obtenir le permis de conduire, le coût de l'assurance et d'usage de voitures sont des enjeux importants dans leurs entretiens et constituent un frein à la formation des plus précaire et un frein à la mobilité en voiture tout court. A Lyon et dans les grandes agglomérations, "il faut du temps et des sous !" selon une interviewée. Deux dimensions qui expliquent que le

permis est identifiable comme un investissement conséquent difficilement gérable pour les étudiants. Enfin, cette explication de nature économique est particulièrement vraie à la lumière de contraintes résidentielles. Les jeunes en ménage avec un bas revenu et vivant en banlieue lyonnaise sont plus concernés par cette absence d'utilisation de l'automobile.

Aussi, les auteurs s'intéressent aux conséquences du développement des offres et services de transport sur les pratiques de mobilité des jeunes. En somme, il s'agit de montrer que dans les grandes villes, les offres de transports collectifs et la mise en place de nouveaux modes de transports comme les vélos en libre-service ou l'autopartage ont des effets sur le rejet de la voiture par les jeunes. Il faut aussi ajouter à cela les difficultés de stationnements. Tous ces effets cumulatifs ont pour conséquence que dans les villes de plus de 250 000 habitants, les transports en communs sont utilisés 30 % plus entre 1999 et 2009. Plus particulièrement à Lyon, la diversification de l'offre dans l'agglomération lyonnaise en est pour beaucoup. Aussi pertinent dans notre travail, les auteurs notent aussi la pratique du covoiturage domicile-travail par les périurbains. L'exemple de Amélie résidente à Meximieux et travaillant à Bron qui covoiture quotidiennement illustre cette évolution. Il résulte de tout ça une faible concomitance entre permis et motorisation chez les plus jeunes enquêtés qui sont motorisés partiellement en utilisant seulement la voiture de leurs parents. En revanche, chez les trentenaires, bien que cette concomitance soit plus forte, ils associent le fait de posséder une voiture comme une contrainte, ce qui nous amène au dernier point.

En effet, la quatrième hypothèse des auteurs fait référence aux changements de modes de vie globaux liés à une évolution des pratiques et des attitudes de consommation chez les jeunes citadins. Ces nouvelles générations ont une approche plus fonctionnelle des modes de transports et évacuent chaque contrainte possible. Ainsi, les jeunes lyonnais ont une image négative non seulement du trafic routier à Lyon l'associant à la pollution et au stationnement difficile, mais aussi de la voiture en général. La littérature appuie cette dégradation de l'image de la voiture au contraire des transports collectifs ou du vélo. La voiture n'est plus un objet de désir idéalisé comme synonyme de liberté, de voyage, d'indépendance et de réussite. Son image se ternit devant un objet cher et polluant.

Citation :

“Cette évolution est notamment liée aux changements affectant la position dans le cycle de d’obtention du permis, la capacité à financer les dépenses automobiles, les caractéristiques de localisation et de l’offre de transport, les valeurs et attitudes, notamment celles concernant les technologies de l’information et de la communication”
“La voiture ne semble plus être un « incontournable objet de désir » pour tous les jeunes adultes lyonnais.”

“Ce sont surtout les usages automobiles qui évoluent, avec une forte baisse de l’usage de la voiture et le développement des altermobilités et de la multimodalité. Cette évolution apparaît liée à la forte croissance de l’offre de transports collectifs observée dans l’agglomération lyonnaise, mais aussi à la diversification de l’offre de transport avec le vélo en libre-service, l’auto-partage...”

Zoubir, Ayman. « Management de la Mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable. Quelles voies possibles de régulation? », s. d.
--

Thème :

Conditions favorables pour un changement de pratiques autour de la mobilité.

Mots-clés : Management de la mobilité - Mobilité durable - Pérennisation - Changement de comportement - Planification urbaine - Déplacements.

Résumé :

Cet article explore davantage les conditions favorables pour un changement de pratiques autour de la mobilité. L’objectif est de déboucher sur une mobilité durable et pérenne en régulant les mobilités quotidiennes. On explore deux voies principales, *“la voie corrective”* et *“une voie intégrative”*. La première permet d’analyser ce qui influence les mobilités individuelles et comment les changer par des mesures incitatives. La deuxième voie vient renforcer la première en développant la dimension de pérennisation des mobilités. Elle englobe la question de la planification urbaine comme processus prenant en compte l’intégration d’un management de la mobilité durable.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Il faut tenir compte d'une double hypothèse de l'action sur la demande de déplacement qui est la suivante "faut-il corriger les effets ou agir sur les causes de la mobilité ? Faut-il privilégier une action curative ou plutôt préventive sur le "système automobile ?". Il faut nécessairement intégrer une action sur le comportement pour réorienter les demandes de déplacements. Les freins psychologiques ont une grande importance notamment la force de l'habitude, des contraintes et le poids des perceptions erronées. Les changements ne sont pas homogènes et sont marginaux, la satisfaction par rapport à une nouvelle offre de mobilité est donc variable. D'autant plus qu'on note un décalage entre les comportements effectifs et les discours tenus par les individus. Les enquêtes d'opinion sont à lire avec précaution. Gérer la mobilité, c'est aussi planifier, planifier l'offre de stationnement et localiser les demandes, le tout en amont. Il faut lutter contre la structuration d'un système automobile comme seule solution.

5.2.5 La tarification des transports publics et ses incidences sur la fréquentation

1. Debroux, Josette. « Pratiques modales et socialisation : analyse du cas d'un conducteur régulier utilisateur d'une plateforme de covoiturage ». *Espaces et sociétés* 184-185, n° 1-2 (2022): 67-82. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0067>.
2. Fandio, Cédric, Mélanie Maheu, Jean-Pierre Nicolas, Louafi Bouzouina, et Christophe Déprés. « La prise en compte de l'équité dans les politiques de mobilité urbaine. Les cas de Clermont-Ferrand et Lyon ». *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales* 43, n° 1 (2020): 28-38. <https://doi.org/10.7202/1083579ar>.
3. Ferran, Florence de, Jeanne Lallement, et Vincent Desmaison. « L'accompagnement au changement dans le cadre de la mise en place d'un plan de déplacement. De la théorie à la pratique ». *Recherche et Cas en Sciences de Gestion* 23, n° 3 (2022): 61-77. <https://doi.org/10.3917/rcsq.023.0061>.

4. Huré, Maxime. « La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. L'exemple de Dunkerque ». *Transports urbains* 136, n° 1 (2020): 18-22. <https://doi.org/10.3917/turb.136.0018>.
5. « Le groupe Adecco lance son forfait mobilités durables | Option finance ». Consulté le 12 décembre 2023. <https://www.optionfinance.fr/entreprise-finance/le-groupe-adecco-lance-son-forfait-mobilites-durables.html>.
6. Tournaire, Julien, et Florian DA Silva. « Mettre en place le forfait mobilités durables : méthodologie d'une négociation », s. d.

1. Debroux, Josette. « Pratiques modales et socialisation : analyse du cas d'un conducteur régulier utilisateur d'une plateforme de covoiturage ». *Espaces et sociétés* 184-185, n° 1-2 (2022): 67-82. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0067>.

DOI: 10.3917/esp.184.0067

Thème : Covoiturage et socialisation

Mots-clés : Covoiturage - Socialisation - Changement d'habitude - Adaptation - Disposition - Trajectoire - Socialisation

Résumé :

C'est en mobilisant le modèle dispositionnaliste et contextualiste que nous avons cherché à comprendre le changement de mode de déplacement ou changement modal. À partir d'une étude de cas, celui de Guillaume, nous avons pu montrer que son engagement dans la pratique du covoiturage en tant que conducteur par l'intermédiaire de la plateforme BlaBlaCar résulte à la fois de la constitution, au cours de sa socialisation, des principales dispositions appelées par cette pratique (disposition à être économe, disposition ascétique, goût pour les échanges avec des inconnus) et du contexte (dimensions professionnelle, conjugale, familiale) agissant sur les déplacements et leur perception. La pratique intensive du covoiturage entre inconnus peut créer des dispositions, en renforcer d'autres. Un changement de

perception du trajet lié à son motif peut également conduire à une mise en veille de dispositions fortement constituées.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Étude du covoiturage sur BlaBlaCar : volonté de faire des économies.

Les pratiques de covoiturage se déclenchent souvent après l'obtention d'un nouvel emploi moins rémunérateur, plus loin du domicile. Étude de cas d'un habitué du covoiturage « Guillaume » : il aime conduire et discuter avec les personnes qu'il accueille dans son véhicule. Il a d'abord commencé sa carrière en se rendant au travail en train puis a préféré la voiture afin d'avoir plus de liberté pour ses horaires de travail. Mais prendre la voiture lui coûte plus cher c'est pourquoi il opte pour le covoiturage. Ses principales craintes face au covoiturage concernaient l'appréhension sur les sujets de discussion et la volonté d'être bien noté sur l'application. Au fil du temps Guillaume est plus à l'aise avec les discussions et arrive à mieux cerner ses passagers.

Citation :

“Les habitudes modales peuvent être néanmoins abandonnées à la suite d'une « situation de rupture dans les modes de vie » (Rocci, 2015), comme un déménagement, un changement de situation familiale ou professionnelle”

2. Fandio, Cédric, Mélanie Maheu, Jean-Pierre Nicolas, Louafi Bouzouina, et Christophe Déprés. « La prise en compte de l'équité dans les politiques de mobilité urbaine. Les cas de Clermont-Ferrand et Lyon ». *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales* 43, n° 1 (2020): 28-38. <https://doi.org/10.7202/1083579ar>.

DOI: 10.7202/1083579ar

Thème :

Équité dans les politiques de mobilité urbaine

Mots-clés : Justice sociale - Transport - Contraintes - Géographie - Sociologie

Résumé :

Au-delà du simple enjeu de mobilité verte dans le cadre des trajets professionnels ou des déplacements domicile-travail, la politique de tarification des transports publics pose la question des inégalités d'accès au lieu de travail. Le temps passé dans les transports, les moyens mis en œuvre pour parvenir à son lieu d'embauche ou encore le mode de déplacement au travail peuvent être autant de facteurs discriminants pour les employés voire même contraignants dans le processus de production ou la mission de service public affiliée à l'agent. Une politique de tarification attractive reste l'un des moyens les plus efficaces afin d'impliquer l'ensemble des agents de la ville de Lyon dans le processus de mobilité durable. L'article intitulé « *La prise en compte de l'équité dans les politiques de mobilité urbaine. Les cas de Clermont-Ferrand et Lyon* » dresse un état de la situation des politiques de transports des deux métropoles. Il a été rédigé par Cédric Fandio, Mélanie Maheu, Jean-Pierre Nicolas, Louafi Bouzouina et Christophe Déprés, tous les 5 chercheurs à Lyon (au LAET) ou à Clermont-Ferrand. Cet article a été rédigé pour la *Revue Canadienne des Sciences Régionales*. Cette revue traite des problématiques régionales et urbaines de différents territoires. Elle se distingue par son traitement pluridisciplinaire des contraintes locales, se targuant ainsi de créer une véritable « science régionale ».

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

En prenant en compte les particularités géographiques et les contraintes de chacune des deux métropoles, l'article cherche à faire de la justice sociale le fer de lance des politiques de transports de chacune des deux villes. Trois approches sont abordées : la théorie dite « utilitariste » de John Stuart Mills, les préceptes du philosophe américain John Rawls ainsi que la pensée d'Amartya Sen. L'article reprend les avantages mais aussi les limites de chacune de ces approches en fonction des caractéristiques des deux métropoles d'Auvergne-Rhône Alpes. Pour la ville de Lyon, les théories de Rawls et Sen sont davantage retenues car elles impliquent un principe de différence. Le spectre de population de la métropole de Lyon est si large qu'il est en effet nécessaire de prendre en compte les différences d'accès aux transports en commun de la population, quitte à favoriser les plus précaires. L'idée de ne pas se contenter du bien commun (comme le préconise Mills) peut se retrouver avec les agents de la ville de Lyon, tant une équipe de 8500 salariés nous paraît importante à gérer. Pour ce faire, une politique tarifaire plus avantageuse, que cela soit dans le but

de promouvoir la mobilité active (vélo, VAE) ou les transports en commun ne peut avoir qu'une incidence positive sur la fréquentation et le développement des alternatives à la voiture. La politique tarifaire avantageuse, est, précise l'article, la première étape d'une politique d'accès et d'incitation à la mobilité durable et pour tous. Elle doit donc être perçue comme une véritable opportunité pour la ville de Lyon et ses agents dans une optique de réduction des gaz à effets de serre.

Citations:

“

Tableau 1. Thématiques d'analyse des PDU et du discours des acteurs			
Théories de justice sociale	Utilitarisme	Rawls	Sen
Grands principes	<ul style="list-style-type: none"> Maximisation de l'utilité globale de la société. Principe de Pareto : nécessité de ne pas détériorer l'utilité d'un individu au bénéfice des autres. 	<ul style="list-style-type: none"> Maximise un niveau minimum d'accessibilité aux biens sociaux premiers Principe de différence : politique redistributive vis-à-vis des groupes les plus défavorisés. Réduire les inégalités d'opportunités. 	<ul style="list-style-type: none"> Bénéficier d'un minimum de capacités permettant d'atteindre ce qu'on désire. Diversité des besoins et préférences des individus.
Exemples d'applications au champ des transports	<ul style="list-style-type: none"> Développement du réseau de transport en commun dans les zones denses. Desserte des zones à forte plus-value économique. 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifification sociale ou solidaire. Desserte des espaces périphériques en transports collectifs. Desserte des quartiers prioritaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Meilleure identification et prise en compte des besoins individuels. Adaptation des infrastructures de transports aux personnes à mobilité réduite. Communication ou information sur les services de transport mis en place. Conseil en mobilité

3. Ferran, Florence de, Jeanne Lallement, et Vincent Desmaison. « L'accompagnement au changement dans le cadre de la mise en place d'un plan de déplacement. De la théorie à la pratique ». *Recherche et Cas en Sciences de Gestion* 23, n° 3 (2022): 61-77. <https://doi.org/10.3917/rcsg.023.0061>.

DOI: 10.3917/rcsg.023.0061

Thème : Changement d'habitude et plan de mobilité.

Mots-clés : Choix modal - Accompagnement au changement - Plan de déplacement.

Résumé :

Le plan de déplacement est une obligation légale en France pour les entreprises et les organisations de plus de 100 salariés. Il se définit comme un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements des individus pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Sa mise en œuvre, co-construite avec les parties prenantes, repose sur différentes mesures pour faire changer le choix modal des individus. Dès lors, comment aborder la mise en place d'un plan de mobilité à l'échelle d'une organisation ? Cet article propose d'explorer la problématique de la mobilité individuelle sous l'angle de deux cadres théoriques complémentaires : les déterminants du choix modal et les théories sur le changement de comportement. D'un côté, dans la lignée d'un comportement planifié, les principaux facteurs explicatifs de la mobilité (environnementaux, socio-économiques et situationnels) conjugués à l'examen des mesures de type « Travel Demand Management » forment une attitude vis-à-vis de la mobilité douce. De l'autre, l'analyse est centrée sur la dynamique du changement du comportement explicitée par le modèle de Bamberg (2013). La mise en place du plan de déplacement à La Rochelle Université est explicitée par ces différents apports théoriques. Les différentes étapes pour mettre en place le plan de déplacement ainsi que le type de traitement attendu sont détaillés, révélant ainsi un exercice théorique et pratique généralisable à d'autres situations.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Utilisation de l'approche bénéfice-coût-disponibilité couplée à d'autres facteurs pour comprendre les habitudes de transport. Les habitudes sont peu étudiées dans les articles sur la mobilité. Difficulté de changer de comportement une fois qu'une habitude est ancrée. Les mesures les plus efficaces contre l'automobilisme sont celles qui visent à rendre les alternatives à la voiture plus attractives. Un plan de déplacement n'a aucune utilité s'il n'est pas associé à une incitation à changer de comportement. Ainsi pour réussir à mener au changement de mobilité, un PDME doit prendre en compte le terrain et mettre en place une sorte de "marketing" d'incitation au changement.

Citation :

“Les attitudes à l’égard de ce comportement, les normes subjectives et le contrôle comportemental perçu. Les attitudes peuvent être positives ou négatives, et dépendent fortement de l’information, la connaissance et l’expérience”

4. Huré, Maxime. « La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l’action publique. L’exemple de Dunkerque ». *Transports urbains* 136, n° 1 (2020): 18-22. <https://doi.org/10.3917/turb.136.0018>.

DOI: 10.3917/turb.136.0018

Thème :

Les effets (notamment politiques) de la mise en place de dispositifs de gratuité des transports publics à Dunkerque.

Mots clés : Gratuité - Renouvellement urbain - Acceptation - Communication - Diffusion

Résumé :

Cet article tente d’expliquer la montée en puissance mais aussi en crédibilité de la gratuité totale des transports publics, en s’appuyant sur le cas de Dunkerque. Au-delà d’une décision d’autorité organisatrice portant sur la tarification et donc sur la répartition des sources de financement des réseaux, ce cas spécifique se singularise par un projet politique et urbanistique beaucoup plus vaste, intégrant à la fois une restructuration complète du réseau et de nombreux aménagements d’espace public et de voirie destinés à accélérer les autobus et redynamiser le centre-ville. Au-delà de ce cas emblématique, l’auteur s’interroge sur les enjeux en matière de gestion des mobilités et de diffusion d’un nouveau modèle urbain.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

L’article s’intéresse aux effets de l’instauration d’un réseau de transports urbains gratuits au sein de la Ville de Dunkerque. Ce projet, déjà en débat depuis le début des années 2000, est mis en place sous l’impulsion du maire et président de la Communauté urbaine de la ville en 2018, Patrice Vergriete. Il montre que la tarification

des transports publics a une influence non seulement sur sa fréquentation mais également sur de grands enjeux sociaux, environnementaux et économiques de la mobilité urbaine : entre renouvellement urbain de l'agglomération (amélioration globale de l'offre de transport...), évolution vers une perception de la ville plus durable par ses habitants, lutte contre l'exclusion sociale, regain du pouvoir d'achat et redynamisation du centre-ville.

Cependant, il s'est heurté à de nombreuses limites :

- En effet, il a d'abord dû faire face à un contexte national hostile, par l'apparence très ambitieuse du projet et en ce sens, au nom d'argumentaires techniques, financiers et parfois idéologiques. Les solutions trouvées ont donc été un report de la charge de financement, avec une augmentation des subventions publiques (avec l'idée que la redistribution par l'impôt est plus juste que la tarification sociale et solidaire). (Puis la légitimité politique et administrative de Patrice Vergriete d'une part, et technique d'autre part (conférée par ses études d'urbanisme) lui ont permis de pallier les freins posés par la question technique.)
- Cet exemple illustre une autre limite possible, auquel peut se heurter notre projet de mise en place des dispositifs du PDME de la Ville de Lyon : celle de la possibilité du non-recours des publics visés par des baisses de tarification des transports publics et par conséquent, des coûts occasionnés par les procédures spécifiques des tarifs sociaux, dénoncés dans ce texte comme étant une des raisons pour laquelle la gratuité des transports publics a été préférée. Néanmoins, comme le montre ce projet même, et l'évolution des perceptions de la mobilité qu'il a produit non seulement sur ses habitants mais également à l'internationale, la qualité de l'information et sa diffusion, la communication, jouent un rôle essentiel dans l'acceptation de nouveaux dispositifs. Afin de contrer le non-recours, il s'agirait donc de s'axer pleinement sur des logiques d'information des publics visés (en insistant sur les avantages de l'utilisation du nouveau modèle, avantages sanitaires et environnementaux pour la question du vélo)

En comparaison avec ce modèle, pour garantir l'efficacité de la mise en place d'un dispositif, il s'agirait donc de coupler une amélioration des offres de transport de

mobilité douce (comme le vélo avec la carte) avec des restrictions d'accès auprès des automobilistes par exemple (déjà en vigueur pour les agents de la Ville de Lyon avec la question du stationnement automobile).

5. « Le groupe Adecco lance son forfait mobilités durables | Option finance ». Consulté le 12 décembre 2023. <https://www.optionfinance.fr/entreprise-finance/le-groupe-adecco-lance-son-forfait-mobilites-durables.html>.

Thème : Vie en entreprise, pouvoir d'achat, changement d'habitude au travail

Mots-clés : Mobilités - Financement - Salariés - Responsabilité individuelle - RSE

Résumé :

La revue *Option Finance* a publié un article le lundi 7 novembre 2022 intitulé « *Le groupe Adecco lance son forfait mobilités durables* ». Cet article, rédigé par Joffrey Marcellin, traite de la mise en place par Adecco, groupe franco-suisse spécialisé dans l'intérim d'une carte bleue créditée de 500 € et censée financer les mobilités douces des quelques 8 000 agents du groupe. Cette carte bleue, développée par Worklife, permet de contrôler les dépenses des agents et surtout de faire en sorte que ces derniers n'avancent aucun frais relatif aux investissements dans les mobilités douces.

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Plus qu'un avantage tarifaire, cette carte laisse le choix aux salariés quant à la mobilité de leur choix. Ce libre-arbitre engage l'agent à davantage prendre ses responsabilités face à l'objectif de réduction de gaz à effets de serre imposé par l'entreprise. Cette offre est à prendre ou à laisser et incite donc fortement l'agent à financer ses mobilités douces. Enfin, l'article insiste sur l'aspect « ressources humaines » du projet initié par Worklife et Adecco. Il est dit « *Par ailleurs, ce dispositif a vocation à faciliter la gestion des factures pour les équipes des ressources humaines, en automatisant le relevé de ces dernières.* » *Pour chaque paiement, l'application Worklife nous délivre une attestation qui ira s'intégrer sur notre dispositif paie, explique Leslie Dehant (cf, responsable des ressources humaines du groupe Adecco).* Cela permet aux équipes RH de se libérer de la gestion individuelle des justificatifs, qui jusqu'à présent

donnaient lieu à des remboursements individuels le mois suivant. » Ainsi, il n'est plus question pour les équipes des ressources humaines ou même pour les agents d'anticiper ou de déclarer un quelconque frais de déplacement. Les 500€ sont aussi pensés pour régler les trajets internes. Un assistant de Worklife a simplement la tâche de vérifier si l'achat effectué avec la carte bleue est bien corrélé aux mobilités douces. Le paiement est alors effectué. Ce dispositif est tout à fait réalisable. L'ultime question relative à la faisabilité d'un tel dispositif tient dans l'acceptabilité du projet par les agents. Un crédit de 500€ pensé pour financer la mobilité douce, c'est l'opportunité de responsabiliser les agents. Une façon concrète de rendre les salariés acteurs de la transition écologique leur est alors proposée. Le levier financier est, dans le monde du salariat, l'un des leviers les plus efficaces pour bousculer les mentalités puisque par définition, l'agent est en partie à son poste pour des raisons financières.

Citation :

“Dans le bilan carbone d'une entreprise, les déplacements professionnels pèsent lourd. «Ils représentent plus d'un tiers de nos émissions carbone en 2021, et dans le même temps, 82 % de nos collaborateurs nous indiquent avoir recours à leur véhicule personnel par contrainte», souligne Leslie Dehant, directrice des ressources humaines d'Adecco. Face à ce double constat, le groupe a décidé d'agir en offrant à ses 8 000 salariés un outil leur permettant de changer leurs modes de transport.”

6. Tournaire, Julien, et Florian Da Silva. « Mettre en place le forfait mobilités durables : méthodologie d'une négociation », Les cahiers Lamy du DRH, n° 312 (octobre 2023). <https://www.barthelemy-avocats.com/wp-content/uploads/2023/10/cdrh-jto-florian-forfait-mobilites-durables-oct.pdf>.

Thème :

Étapes de la mise en place du forfait mobilités durables (permettant la prise en charge de tout/une partie frais trajets domicile-lieu travail engagés par les salariés utilisant mode transport « mobilité douce »)

Mots clés : Incitation collaborateurs - Entreprise - Conditions - Souplesse - Dispositif

Compréhension des freins et acceptabilité des solutions :

Les freins sont majoritairement relatifs à la question de l'incitation des salariés à adopter des mobilités douces et à abandonner par conséquent des moyens de déplacement plus polluants comme l'automobile. Par conséquent, l'acceptabilité des solutions est tournée vers l'adoption de mesures incitatives, avec :

- La mise en place d'un état des lieux et d'un diagnostic préalable (dresser un bilan de la situation de l'entreprise, établir une enquête auprès des collaborateurs afin de connaître leurs modes de déplacement). Ce qui permet de mieux dégager les mesures incitatives adaptées
- La faiblesse des contraintes légales et réglementaires vis à vis de l'adoption du forfait mobilités durables
- Un public (tous les salariés sauf quelques cas particuliers) et des modes de transport (vélo, covoiturage, transports publics...) éligibles nombreux
- Des montants et versements de l'allocation souples (montant librement défini par les partenaires sociaux, périodicité librement définie également...)
- La mise en place de conditions d'exonération de charges sociales et fiscale
- La mise en œuvre de mécanismes incitatifs (mesures dédiées à l'accueil des usages comme des casiers pour stocker engins par exemple)
- La diffusion d'actions de prévention (des risques routiers par exemple)
- L'instauration d'une réglementation via des justificatifs (qui permet d'assurer que l'allocation est utilisée conformément à son objet). Il s'agit avec cette mesure d'inciter également les entreprises à adopter ce dispositif
- Une durée de l'accord élargie