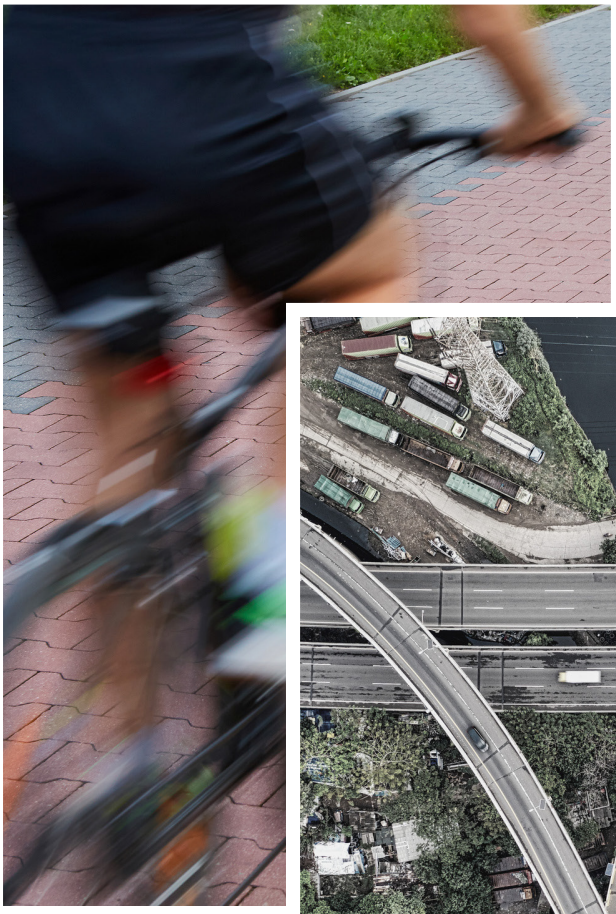
TRANSITION DES MOBILITÉS ET LEVIERS DE CHANGEMENT : COMMENT FAIRE ÉVOLUER LES PRATIQUES ?

Comprendre les déterminants des pratiques pour éclairer les leviers de changement

Synthèse - 03 Novembre 2026





IMPACTS LAB
La science du changement

LABORATOIRE de PSYCHOLOGIE SOCIALE EA 849

RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

LA MOBILITÉ : UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL, SANITAIRE ET DE SOUVERAINETÉ

À l'échelle mondiale, les transports représentent environ **23% des émissions de CO_2 liées à l'énergie, dont près des trois quarts proviennent du transport routier.**[1] Leur empreinte ne se limite pas à l'usage des véhicules : leur fabrication et leur fin de vie pèsent aussi sur le bilan environnemental.[2]

S'y ajoutent les pollutions de l'air, des sols et des eaux, le bruit et l'artificialisation des sols.[3] La domination de la voiture favorise aussi la sédentarité en limitant la marche et le vélo.[4] Les mobilités constituent donc un enjeu climatique, sanitaire et territorial.

En France, une forte dépendance à la route

En France, les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, avec 124,9 millions de tonnes équivalent CO_2 en 2024. Les voitures particulières représentent 53% de ces émissions.[5] Le pays compte près de 1,1 million de kilomètres de routes et **la voiture environ 82% des distances parcourues par les voyageurs**.[5] La pollution de l'air est associée à plus de 40 000 décès annuels attribuables aux particules fines,[6] tandis qu'en 2024 les transports concentrent 34% de la consommation finale d'énergie.[7]

Leur dépendance au pétrole constitue aussi un enjeu de souveraineté : les crises sanitaires et géopolitiques ont révélé la vulnérabilité des économies aux variations de prix et d'approvisionnement.[8]

Les ménages modestes consacrent une part importante de leurs ressources aux déplacements, tandis que les territoires peu denses offrent moins d'alternatives.[9]

La transition concerne donc le climat et la santé, mais aussi le pouvoir d'achat, l'accès aux services et la souveraineté énergétique.

Un défi marqué en Région Sud

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, **un territoire étendu et contrasté, associant grandes métropoles, espaces périurbains et zones rurales ou montagneuses**, les conditions de mobilité sont très inégales et la dépendance à la voiture reste forte. Entre 2009 et 2020, le nombre de navettes domicile-travail est passé de 1,86 à 1,95 million et leur distance moyenne de 8,5 à 9,2 kilomètres. Dans le même temps, la part de la voiture a progressé de 75,3 % à 76,1 %[10]. Les transports représentent ainsi environ 31 % des émissions régionales de gaz à effet de serre.[11]

Ces évolutions soulignent un enjeu propre à la région : **faire évoluer les mobilités dans des territoires où les alternatives à la voiture sont très inégalement accessibles.**
La décarbonation suppose donc d'articuler :

- progrès techniques,
- aménagement du territoire
- et évolution des pratiques quotidiennes.

TRANSITION DES MOBILITÉS : ANATOMIE D'UNE IMPASSE [12]

Pour l'**Institut Montaigne**, la transition des mobilités est paradoxale : dans une enquête auprès de 10 000 Français, seuls 9 % déclarent ne pas se sentir concernés par le changement climatique. De plus, 64 % disent bien vivre les changements et huit personnes sur dix estiment avoir autant, voire davantage, à gagner qu'à perdre dans la transition. Pourtant, les émissions liées au transport ne diminuent pas. Le rejet ne viserait donc pas tant la décarbonation que les politiques choisies pour y parvenir.

Quatre erreurs à l'origine de l'impasse

La première est **une erreur de temporalité.** Des restrictions ou hausses de coûts ont été annoncées avant que des alternatives accessibles et attractives soient disponibles. Les ménages doivent s'adapter immédiatement, tandis que le développement de l'offre et des infrastructures demande davantage de temps.

Cette inversion du calendrier produit **une erreur d'équité.** Les ménages modestes et les habitants des territoires ruraux ou périurbains sont davantage exposés aux contraintes, tout en disposant de moins de ressources et d'alternatives. Demander de changer sans en donner les moyens transforme alors l'injonction en sentiment d'injustice.

La troisième erreur concerne **le récit**.
La transition est surtout défendue au nom de bénéfices climatiques collectifs et lointains, alors que l'adhésion repose aussi sur des gains immédiats : économies, santé, confort, temps de trajet ou qualité de vie. Négliger ces bénéfices rend le discours public abstrait et éloigné du quotidien.

Enfin, **l'erreur de gouvernance** tient à des décisions trop centralisées et insuffisamment adaptées à la diversité des territoires. La superposition des responsabilités complique la coordination, alors que le bassin de vie constitue souvent l'échelle pertinente pour organiser les déplacements.

Changer la méthode autant que les mesures

La note décrit un « carré d'incompatibilité » entre **efficacité climatique, acceptabilité sociale, soutenabilité budgétaire et compétitivité économique** : aucune mesure ne permet de répondre pleinement à ces quatre exigences. Les décideurs doivent donc rendre leurs arbitrages explicites. Cela suppose d'investir dans les alternatives avant de contraindre, de mieux cibler les aides, de valoriser les bénéfices quotidiens, d'adapter les solutions localement et d'évaluer leurs effets. L'acceptabilité n'est pas un obstacle secondaire : elle constitue une condition de la réussite et de la continuité des politiques de transition.

Pour aller plus loin...

ACCÉDER À LA NOTE DE L'INSTITUT

CE QUI FAÇONNE NOS DÉPLACEMENTS

Les constats précédents montrent que la persistance de l'usage automobile ne traduit pas nécessairement une absence de préoccupation environnementale ou de volonté de changer. Elle invite à examiner les conditions dans lesquelles les déplacements sont réellement décidés et réalisés.

Afin d'identifier les déterminants les plus influents sur le choix modal, un état des lieux ciblé de la littérature a été réalisé. Une attention particulière a été accordée aux revues systématiques, aux méta-analyses et aux synthèses intégratives issues :

- de la psychologie,
- de la sociologie,
- de la géographie,
- de l'urbanisme
- et de l'économie.

Les travaux montrent que les pratiques de mobilité résultent de l'interaction entre des facteurs individuels, sociaux et territoriaux.

Les tableaux suivants proposent un résumé selon trois grandes familles de facteurs :

- **Sociaux** : influence de l'entourage
- **Individuels** : positionnement personnel
- **Territoriaux** : influence de l'espace

Ils offrent un aperçu de l'influence estimée de chaque déterminant. Cet aperçu ne constitue toutefois ni une hiérarchie définitive ni une recette universelle : le rôle de chaque déterminant varie selon le public, le déplacement étudié et le contexte dans lequel il s'inscrit.

Les facteurs sociaux

Déterminant	Définition brève	Résultat
Normes descriptives et injonctives	Ce que les autres font ou semblent approuver.	●●
Statut et significations symboliques	Image sociale associée aux différents modes.	●●
Identité sociale et appartenance	Manière de se définir comme usager d'un mode.	●●●
Entourage et réseaux sociaux	Influence concrète des proches, collègues et voisins.	●●●
Confiance, équité et acceptabilité	Jugement porté sur la légitimité d'une politique.	●●●●
Contraintes et décisions du ménage	Coordination familiale des horaires, véhicules et activités.	●●●●

Les facteurs individuels

Déterminant	Définition brève	Résultat
Variables sociodémographiques	Âge, genre, revenu et situation familiale.	**Indirect** : utile pour segmenter
Efficacité environnementale perçue	Conviction que son action produit un effet utile.	●
Préoccupation environnementale	Importance accordée aux problèmes écologiques.	●●
Conscience des enjeux	Perception des conséquences négatives de l'automobile.	●●
Responsabilité perçue	Sentiment de contribuer personnellement au problème.	●●
Normes personnelles	Sentiment d'obligation morale à agir autrement.	●●●
Attitude	Évaluation favorable ou défavorable d'un mode.	●●●
Contrôle comportemental perçu	Sentiment d'être capable d'utiliser une alternative.	●●●●
Intention comportementale	Projet conscient d'adopter ou d'éviter un mode.	●●●●
Habitudes et comportements passés	Répétition d'un choix modal déjà installé.	●●●●●

Les facteurs infrastructurels et territoriaux

Déterminant	Définition brève	Résultat
Organisation du territoire et proximité	Distance entre logements, emplois, services et équipements.	●●●
Coût relatif et incitations financières	Écart de prix entre voiture et modes alternatifs.	●●●
Sentiment de sécurité	Crainte d'un accident, d'une agression ou du harcèlement.	●●●
Accessibilité et couverture des alternatives	Disponibilité, fréquence, fiabilité et compétitivité de l'offre.	●●●●
Infrastructures cyclables et piétonnes	Continuité, qualité et confort des aménagements actifs.	●●●●
Place accordée à la voiture	Voirie, stationnement et priorité facilitant son utilisation.	●●●●
Intermodalité et continuité	Facilité d'enchaîner plusieurs modes de porte à porte.	●●●●

Echelle : ● très faible ; ●● faible ; ●●● modérée ; ●●●● forte ; ●●●●● très forte

CE QU'IL FAUT RETENIR DES DÉTERMINANTS

Informer ne suffit pas

Les actions en faveur des mobilités durables reposent souvent sur l'idée qu'une meilleure connaissance des conséquences de l'automobile conduira naturellement à modifier les déplacements. Les recherches montrent pourtant que la préoccupation environnementale, la conscience du problème et le sentiment de responsabilité sont peu associés aux pratiques effectives.

Ce résultat ne signifie pas que l'information est inutile. Elle peut renforcer la motivation, donner du sens au changement et favoriser l'intention d'adopter une autre pratique. Mais cette volonté se heurte fréquemment aux habitudes, aux contraintes familiales, au manque de temps ou à l'absence d'une alternative crédible. Informer constitue donc un point de départ, dont l'efficacité dépend des possibilités concrètes.

Vouloir changer ne garantit pas d'agir

L'intention constitue l'un des déterminants individuels les plus fortement associés aux pratiques de mobilité. Selon les synthèses étudiées, elle est liée à environ **23 à 38 % des différences de comportement observées**. Ce résultat demeure toutefois incomplet : une personne peut souhaiter utiliser davantage le vélo ou les transports collectifs sans parvenir à concrétiser ce projet. Cet écart entre intention et comportement ne traduit pas nécessairement un manque de motivation.

Une intention trop générale peut être neutralisée par les habitudes, les contraintes quotidiennes, les imprévus ou l'absence d'une occasion favorable. Pour faciliter sa réalisation, elle gagne à être transformée en un plan précis : quel mode utiliser, pour quel trajet, à quel moment et comment réagir face aux difficultés anticipées ? Les essais, les itinéraires personnalisés et l'accompagnement des premiers déplacements peuvent soutenir cette mise en œuvre, à condition que l'alternative proposée soit réellement praticable.

Le saviez-vous ?

Parce qu'elle est plus facile à mesurer, **l'intention est souvent utilisée comme indicateur du comportement futur.** Pourtant, la synthèse de Sheeran (2002),[13] réunissant **422 études et plus de 82 000 personnes**, a jeté un pavé dans la mare : même fortement liée au comportement, l'intention n'explique qu'**environ 28 % des différences de pratiques observées.**

Plus frappant encore, Webb et Sheeran (2006)[14] montrent qu'une intervention peut modifier nettement les intentions en ne produisant qu'une évolution modeste des comportements. Autrement dit, déclarer vouloir changer ne prouve pas que le changement aura effectivement lieu. Pour évaluer une action, mieux vaut donc mesurer les pratiques réelles chaque fois que cela est possible.

Rendre l'alternative praticable

Parmi les facteurs individuels, **le contrôle comportemental perçu** retient particulièrement l'attention : il figure parmi les plus fortement associés aux pratiques et relie les perceptions individuelles aux conditions territoriales. Il désigne le sentiment d'être capable d'adopter une pratique et est associé à environ 10 à 25 % des différences de comportement observées.

Dans le domaine de la mobilité, il ne suffit donc pas qu'une alternative existe, elle doit aussi paraître utilisable :

- pour le trajet concerné,
- selon la distance,
- les horaires,
- la sécurité,
- les correspondances
- ou les contraintes familiales.

Une desserte fréquente, un itinéraire cyclable continu ou une correspondance fiable ne fournissent pas seulement une solution : ils permettent aussi de se sentir capable de l'utiliser. À l'inverse, une rupture peut rendre l'ensemble de l'alternative peu crédible, même auprès d'un public motivé.

L'action doit donc d'abord **rendre le changement réalisable** : améliorer l'offre, sécuriser les parcours et simplifier les enchaînements. L'information, l'apprentissage d'un itinéraire et l'accompagnement des premiers déplacements peuvent ensuite réduire les incertitudes et renforcer l'autonomie, à condition que l'alternative soit assez fiable et adaptée pour être répétée au quotidien.

Combiner les leviers

Les déterminants de la mobilité n'agissent jamais isolément. Une personne peut souhaiter réduire la voiture, mais conserver ses habitudes si l'alternative paraît trop complexe. À l'inverse, une infrastructure peut rester peu utilisée lorsqu'elle est méconnue, perçue comme dangereuse ou difficile à intégrer dans l'organisation du ménage. L'effet d'un levier dépend donc des conditions créées par les autres.

Les interventions les plus cohérentes **associent plusieurs dimensions** : rendre une alternative disponible, améliorer son attractivité, permettre de l'essayer et accompagner son intégration dans les déplacements. Elles peuvent aussi mobiliser l'entourage, les employeurs ou les établissements scolaires pour rendre la pratique visible et en faciliter l'apprentissage.

Cette combinaison doit être adaptée au public et au trajet visés : les freins rencontrés par un salarié périurbain ne sont pas ceux d'un collégien, d'un parent avec de jeunes enfants ou d'une personne âgée.

Il ne s'agit donc pas d'accumuler les actions, mais d'**identifier les principaux obstacles puis de construire une chaîne d'intervention cohérente.** Les dispositifs présentés dans les pages suivantes illustrent cette logique : chacun articule, à sa manière, transformation des conditions de déplacement et accompagnement du changement.

DES EXEMPLES INSPIRANTS D'INTERVENTIONS

Intervenir lorsque les habitudes se recomposent

Un déménagement modifie les repères quotidiens : les destinations, les itinéraires et les solutions de transport doivent être réexaminés. Bamberg (2006)[15] s'appuie sur cette période de transition pour favoriser l'usage des transports collectifs auprès de personnes venant de s'installer à Stuttgart. Six semaines après leur arrivé, les membres du groupe accompagné recevaient un courrier de l'opérateur local et un titre permettant de voyager gratuitement pendant une journée. Le courrier comprenait des informations adaptées au nouveau quartier : carte des lignes et des arrêts, horaires, exemples d'itinéraires vers des commerces et lieux de loisirs, tarifs et numéro d'assistance. Le groupe témoin ne bénéficiait pas de cet accompagnement.

L'étude reposait sur une répartition aléatoire entre les deux groupes. Les déplacements étaient relevés avant le déménagement, puis environ douze semaines après, à l'aide d'un carnet recensant les trajets effectués pendant une journée. Sur les 241 personnes initialement sollicitées, 169 ont participé aux deux temps de mesure.

Les principaux résultats

Dans le groupe accompagné, la part des trajets réalisés en transports collectifs est passée **de 18% avant le déménagement à 47% après l'intervention**. Dans le groupe témoin, elle n'a progressé que de 18% à 25%, une évolution qui n'était pas statistiquement significative. **L'usage de la voiture a reculé de 50% à 33% dans le groupe accompagné.** La différence avec le groupe témoin n'était toutefois pas significative lors de la seconde mesure.

Les analyses suggèrent que l'intervention a surtout renforcé une intention déjà présente. Les changements les plus importants apparaissent chez les personnes qui souhaitaient réduire leur usage de la voiture et bénéficiaient désormais d'une offre favorable. **L'accompagnement semble donc avoir fourni une impulsion au moment où les pratiques devaient être réorganisées.**

Ce qu'il faut en retenir...

Cette étude met en évidence l'intérêt d'intervenir lors d'un changement de vie, lorsque les routines de mobilité sont en cours de réorganisation. Une information personnalisée et une possibilité d'essai peuvent alors aider les personnes à découvrir une alternative et à l'intégrer à leurs nouveaux déplacements. L'intervention paraît particulièrement pertinente lorsque cette alternative est réellement accessible et que les personnes sont disposées à l'envisager. Un suivi plus long serait toutefois nécessaire pour établir dans quelle mesure les pratiques adoptées se maintiennent une fois les nouvelles routines stabilisées.

Aménager pour rendre les alternatives possibles

Rérat et Schmassmann (2024)[16] ont étudié **la création d'une bande cyclable** continue de 1,1 kilomètre sur le boulevard de Pérolles, à Fribourg, en Suisse. Cet axe relie la gare, le centre-ville et deux établissements universitaires. Il était auparavant jugé dangereux en raison de la proximité des véhicules et du risque d'ouverture des portières des voitures stationnées. Large de 1,9 mètre, la bande cyclable a remplacé 62 places de stationnement dans le sens reliant la gare aux universités. Elle reste néanmoins interrompue à trois arrêts de bus et n'est pas séparée physiquement de la circulation.

L'aménagement n'était accompagné d'aucune campagne d'information, récompense ou action psychosociale. Pour l'évaluer, les chercheurs ont combiné, avant sa création puis un an après, des comptages manuels, des observations des cyclistes et des vélos utilisés, ainsi que des enquêtes réalisées directement auprès des usagers. Celles-ci portaient notamment sur la sécurité, le confort, l'agrément et l'efficacité perçue du trajet. Au total, 473 cyclistes ont été interrogés avant l'aménagement et 350 après.

Les principaux résultats

Sur les deux journées comparables, **le trafic cycliste a augmenté d'environ 20%**. La proportion d'usagers déclarant se sentir en sécurité est passée de 51% à 82%, tandis que l'évaluation positive de la cohabitation avec les voitures et les bus progressait de 53% à 71%. Les qualificatifs positifs employés pour décrire le trajet sont passés de 46% à 72%, et la part des cyclistes considérés comme « enthousiastes » de 29% à 50%. **La proportion de vélos en libre-service parmi les vélos observés a presque doublé, passant de 5,6% à 9,8%**, ce qui peut indiquer des usages plus occasionnels ou spontanés.

Ce qu'il faut en retenir...

L'aménagement ne produit pas mécaniquement le changement : il crée une possibilité d'action que chacun peut percevoir et mobiliser différemment. En améliorant la sécurité, la fluidité et l'agrément du trajet, il rend néanmoins la pratique cycliste plus réalisable et attractive.

L'étude montre ainsi qu'une transformation relativement ciblée de l'espace peut s'accompagner d'une augmentation du trafic cycliste et d'une amélioration de l'expérience du déplacement, même en l'absence d'une action spécifique d'accompagnement.
Si le protocole ne permet pas d'établir précisément quelle part de cette progression correspond à un report depuis la voiture, les résultats soulignent le rôle déterminant des conditions matérielles dans l'adoption et le renforcement des pratiques cyclistes.

CONCLUSION : CRÉER LES CONDITIONS DU CHANGEMENT

Les enseignements de la littérature internationale rejoignent les constats de l'Institut Montaigne : **la persistance de l'usage automobile ne traduit pas nécessairement une absence de préoccupation environnementale ou un manque de connaissances.** Pour permettre le changement, d'autres conditions doivent être réunies.

Partir d'un comportement précis

Une intervention ne peut pas se limiter à promouvoir indistinctement « les mobilités durables ». Elle doit **préciser le changement recherché** : pour quel public, quel trajet, quel mode et dans quelles circonstances ?

Ce cadrage permet d'identifier les principaux obstacles et d'éviter des leviers inadaptés. Une campagne d'information répondra difficilement à un problème de desserte ; à l'inverse, une nouvelle offre pourra rester peu utilisée si elle est méconnue, jugée complexe ou difficile à intégrer dans les habitudes.

Articuler conditions matérielles et accompagnement

L'enjeu consiste d'abord à **rendre le changement possible, puis à faciliter son appropriation.** L'amélioration d'un service, la sécurisation d'un parcours ou la simplification des correspondances peuvent être associées à des informations personnalisées, à une possibilité d'essai, à la planification des trajets ou à l'accompagnement des premiers usages. Les périodes de transition, comme un déménagement, un nouvel emploi ou une évolution familiale, offrent des occasions d'intervenir, car les routines y sont moins stables. Il ne s'agit pas d'accumuler les outils, mais de **retenir ceux qui répondent aux déterminants prioritaires du public et du territoire.**

Évaluer avant de généraliser

Une évolution des connaissances ou des intentions ne suffit pas à démontrer qu'une intervention a changé les déplacements. L'évaluation doit porter autant que possible sur **les pratiques effectives et leur maintien**. Elle gagne à associer les déclarations des usagers à des données observables et à prévoir une situation de comparaison pour distinguer l'effet du dispositif des évolutions générales du territoire.

La transition des mobilités ne repose ainsi ni sur la seule responsabilité individuelle ni sur les seules infrastructures. Elle suppose :

- **de comprendre les situations vécues,**
- **de construire des alternatives crédibles**
- **et d'accompagner leur adoption.**

L'objectif n'est pas seulement de convaincre les personnes de changer, mais de **créer les conditions leur permettant de l'envisager, de l'expérimenter et de l'inscrire durablement dans leur quotidien.**

BIBLIOGRAPHIE

[1] GIEC. (2022). Transport, chap. 10 de Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/chapter/chapter-10/

[2] International Energy Agency. (2021). Global EV Outlook 2021: Accelerating ambitions despite the pandemic. https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2021

[3] Organisation mondiale de la santé, Bureau régional de l'Europe. Transport, health and environment. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/326582/9289013567-eng.pdf ; Coisnon, T., et al. (2017). Sols artificialisés et processus d'artificialisation des sols : déterminants, impacts et leviers d'action. INRA–IFSTTAR. https://hal.science/hal-01687919

[4] Organisation mondiale de la santé, Bureau régional de l'Europe. (2022). Cycling and walking can help reduce physical inactivity and air pollution, save lives and mitigate climate change. https://www.who.int/europe/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change

[5] Service des données et études statistiques. (2026). Chiffres clés des transports : édition 2026. Ministère de la Transition écologique. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-des-transports-edition-2026

[6] Santé publique France. (2025, 13 octobre). La pollution de l'air: des progrès pour notre santé nécessaires et possibles. https://www.santepubliquefrance.fr/les-actualites/la-pollution-de-lair-des-progres-pour-notre-sante-necessaires-et-possibles

[7] Service des données et études statistiques. (2026). Bilan énergétique de la France pour 2024. Ministère de la Transition écologique. https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-energetique-de-la-france-pour-2024

[8] International Energy Agency. (2022). A 10-Point Plan to Cut Oil Use. IEA, Paris. https://www.iea.org/reports/a-10-point-plan-to-cut-oil-use

[9] Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy, 20, 105–113. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013

[10] Insee, recensements de la population 2009 et 2020, exploitation complémentaire ; traitements AGAM. https://www.agam.org/

[11] Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur. (2020). Transports et mobilités durables : enjeux et défis en Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Focale régionale, 14. https://connaissance-territoire.maregionsud.fr/les-ressources/detail-catalogue/la-focale-14-transports-et-mobilites-durables-enjeux-et-defis-en-provence-alpes-cote-dazur

[12] Institut Montaigne. (2025, octobre). Transition des mobilités : anatomie d'une impasse [Note d'éclairage]. https://www.institutmontaigne.org/publications/transition-des-mobilites-anatomie-dune-impasse

[13] Sheeran, P. (2002). Intention–behavior relations: A conceptual and empirical review. European Review of Social Psychology, 12(1), 1–36. https://doi.org/10.1080/14792772143000003

[14] Webb, T. L., & Sheeran, P. (2006). Does changing behavioral intentions engender behavior change? A meta-analysis of the experimental evidence. Psychological Bulletin, 132(2), 249–268. https://doi.org/10.1037/0033-2909.132.2.249

[15] Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results from a theory-driven intervention study. Environment and Behavior, 38(6), 820–840. https://doi.org/10.1177/0013916505285091

[16] Rérat, P., & Schmassmann, A. (2024). Build it and they will come? The effects of a new infrastructure on cycling practices and experiences. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 25, 101121. https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101121

POUR ALLER PLUS LOIN

1. ADEME (2016). Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité. L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir.

2. ADEME (2023). Mettre en œuvre des actions d'accompagnement aux changements de comportements.

3. Cerema (2026). Le management de la mobilité : un levier pour encourager les changements de comportements. Entretien avec Joël Meissonnier.

4. Cerema (2024). Le management de la mobilité, accélérateur de la sobriété carbone ? Actes des 9es Rencontres nationales du management de la mobilité, 18–19 juin 2024.

5. Belton-Chevallier, L., Oppenchaim, N., & Vincent-Geslin, S. (2019). Manuel de sociologie des mobilités géographiques. Presses universitaires François-Rabelais.

6. Brisbois, X. (2010). Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs. Thèse de doctorat, Université de Grenoble.

7. Paul, M. (2024). Une approche psychosociale pour comprendre et influencer, à grande échelle, les pratiques de mobilité quotidiennes. Thèse de doctorat, Aix-Marseille Université.

8. Forum Vies Mobiles (2022). Comment aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité ? Recherche menée par des étudiants de l'Université Paris 1, sous la direction de Juliette Maulat.

9. Kaufmann, V., & Sheller, M. (dir.) (2026). Déviation. Pour un tournant radical des mobilités face aux limites planétaires. EPFL Press.

10. Gallez, C. (2026). Mobilité quotidienne et justice environnementale : le rôle clé des communes. L'Économie politique, 109(1), 60–68.

11. Vincent, S., & Viry, G. (dir.) (2022). Mobilité et socialisations. Espaces et sociétés.

12. Demoli, Y. (2025). La conversion écologique à l'épreuve des inégalités sociales. L'Économie politique, 108(4), 27–35.

CONCLUSION : CRÉER LES CONDITIONS DU CHANGEMENT

Les enseignements de la littérature internationale rejoignent les constats de l'Institut Montaigne : **la persistance de l'usage automobile ne traduit pas nécessairement une absence de préoccupation environnementale ou un manque de connaissances.** Pour permettre le changement, d'autres conditions doivent être réunies.

Partir d'un comportement précis

Une intervention ne peut pas se limiter à promouvoir indistinctement « les mobilités durables ». Elle doit **préciser le changement recherché** : pour quel public, quel trajet, quel mode et dans quelles circonstances ?

Ce cadrage permet d'identifier les principaux obstacles et d'éviter des leviers inadaptés. Une campagne d'information répondra difficilement à un problème de desserte ; à l'inverse, une nouvelle offre pourra rester peu utilisée si elle est méconnue, jugée complexe ou difficile à intégrer dans les habitudes.

Articuler conditions matérielles et accompagnement

L'enjeu consiste d'abord à **rendre le changement possible, puis à faciliter son appropriation.** L'amélioration d'un service, la sécurisation d'un parcours ou la simplification des correspondances peuvent être associées à des informations personnalisées, à une possibilité d'essai, à la planification des trajets ou à l'accompagnement des premiers usages. Les périodes de transition, comme un déménagement, un nouvel emploi ou une évolution familiale, offrent des occasions d'intervenir, car les routines y sont moins stables. Il ne s'agit pas d'accumuler les outils, mais de **retenir ceux qui répondent aux déterminants prioritaires du public et du territoire.**

Évaluer avant de généraliser

Une évolution des connaissances ou des intentions ne suffit pas à démontrer qu'une intervention a changé les déplacements. L'évaluation doit porter autant que possible sur **les pratiques effectives et leur maintien**. Elle gagne à associer les déclarations des usagers à des données observables et à prévoir une situation de comparaison pour distinguer l'effet du dispositif des évolutions générales du territoire.

La transition des mobilités ne repose ainsi ni sur la seule responsabilité individuelle ni sur les seules infrastructures. Elle suppose :

- **de comprendre les situations vécues,**
- **de construire des alternatives crédibles**
- **et d'accompagner leur adoption.**

L'objectif n'est pas seulement de convaincre les personnes de changer, mais de **créer les conditions leur permettant de l'envisager, de l'expérimenter et de l'inscrire durablement dans leur quotidien.**

BIBLIOGRAPHIE

[1] GIEC. (2022). Transport, chap. 10 de Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change.

[2] International Energy Agency. (2021). Global EV Outlook 2021: Accelerating ambitions despite the pandemic.

[3] Organisation mondiale de la santé, Bureau régional de l'Europe. Transport, health and environment. ; Coisnon, T., et al. (2017). Sols artificialisés et processus d'artificialisation des sols : déterminants, impacts et leviers d'action. INRA–IFSTTAR.

[4] Organisation mondiale de la santé, Bureau régional de l'Europe. (2022). Cycling and walking can help reduce physical inactivity and air pollution, save lives and mitigate climate change.

[5] Service des données et études statistiques. (2026). Chiffres clés des transports : édition 2026. Ministère de la Transition écologique.

[6] Santé publique France. (2025, 13 octobre). La pollution de l'air: des progrès pour notre santé nécessaires et possibles.

[7] Service des données et études statistiques. (2026). Bilan énergétique de la France pour 2024. Ministère de la Transition écologique.

[8] International Energy Agency. (2022). A 10-Point Plan to Cut Oil Use. IEA, Paris.

[9] Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy, 20, 105–113.

[10] Insee, recensements de la population 2009 et 2020, exploitation complémentaire ; traitements AGAM.

[11] Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur. (2020). Transports et mobilités durables : enjeux et défis en Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Focale régionale, 14.

[12] Institut Montaigne. (2025, octobre). Transition des mobilités : anatomie d'une impasse [Note d'éclairage].

[13] Sheeran, P. (2002). Intention–behavior relations: A conceptual and empirical review. European Review of Social Psychology, 12(1), 1–36.

[14] Webb, T. L., & Sheeran, P. (2006). Does changing behavioral intentions engender behavior change? A meta-analysis of the experimental evidence. Psychological Bulletin, 132(2), 249–268.

[15] Bamberg, S. (2006). Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? Results from a theory-driven intervention study. Environment and Behavior, 38(6), 820–840.

[16] Rérat, P., & Schmassmann, A. (2024). Build it and they will come? The effects of a new infrastructure on cycling practices and experiences. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 25, 101121.

POUR ALLER PLUS LOIN

1. ADEME (2016). Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité. L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir.

2. ADEME (2023). Mettre en œuvre des actions d'accompagnement aux changements de comportements.

3. Cerema (2026). Le management de la mobilité : un levier pour encourager les changements de comportements. Entretien avec Joël Meissonnier.

4. Cerema (2024). Le management de la mobilité, accélérateur de la sobriété carbone ? Actes des 9es Rencontres nationales du management de la mobilité, 18–19 juin 2024.

5. Belton-Chevallier, L., Oppenchaim, N., & Vincent-Geslin, S. (2019). Manuel de sociologie des mobilités géographiques. Presses universitaires François-Rabelais.

6. Brisbois, X. (2010). Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs. Thèse de doctorat, Université de Grenoble.

7. Paul, M. (2024). Une approche psychosociale pour comprendre et influencer, à grande échelle, les pratiques de mobilité quotidiennes. Thèse de doctorat, Aix-Marseille Université.

8. Forum Vies Mobiles (2022). Comment aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité ? Recherche menée par des étudiants de l'Université Paris 1, sous la direction de Juliette Maulat.

9. Kaufmann, V., & Sheller, M. (dir.) (2026). Déviation. Pour un tournant radical des mobilités face aux limites planétaires. EPFL Press.

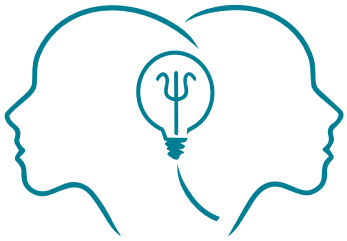
10. Gallez, C. (2026). Mobilité quotidienne et justice environnementale : le rôle clé des communes. L'Économie politique, 109(1), 60–68.

11. Vincent, S., & Viry, G. (dir.) (2022). Mobilité et socialisations. Espaces et sociétés.

12. Demoli, Y. (2025). La conversion écologique à l'épreuve des inégalités sociales. L'Économie politique, 108(4), 27–35.

POURQUOI L'USAGE DE LA VOITURE PERSISTE-T-IL MALGRÉ UNE PRÉOCCUPATION CROISSANTE POUR SES CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES, SANITAIRES ET SOCIALES ?

Résumé : Le présent travail propose une synthèse des connaissances consacrées aux déterminants des pratiques de mobilité. Ceux-ci sont organisés en trois grandes familles : les facteurs individuels, les facteurs sociaux et les facteurs infrastructurels et territoriaux. Cette grille de lecture met en évidence les pistes d'intervention associées à ces déterminants, mais aussi leurs limites d'application. Deux études de terrain illustrent enfin comment l'accompagnement d'un changement de vie et la transformation de l'espace peuvent créer des conditions favorables à l'évolution des pratiques.



Pour aller plus loin...

LE RAPPORT COMPLET

Changer les pratiques ne consiste pas seulement à convaincre, mais à créer les conditions permettant d'envisager, d'expérimenter et d'adopter une autre mobilité.

Contact

Thomas Berrhoun
Consultant en sciences comportementales
Docteur en psychologie sociale
thomasberrhoun@impactslab.fr

IMPACTS LAB.
101 Rue Fernand Canobio
13320 – Bouc-Bel-Air
contact@impactslab.fr

Publication réalisée à l'occasion du séminaire consacré aux changements de pratiques de mobilité – Aix-en-Provence, 3 novembre 2026.
Ce document propose une synthèse accessible des principaux enseignements de la revue de littérature consacrée aux déterminants et aux conditions d'évolution des pratiques de mobilité.

Commanditaire : Région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur
Porteur du projet : Laboratoire de psychologie sociale, Aix-Marseille Université
Rédaction et synthèse : Thomas Berrhoun, Impacts Lab.
Conception graphique : Ambre Fourment, Impacts Lab.
© Impacts Lab., 2026, Tous droits réservés.

IMPACTS LAB
La science du changement