

ENCOURAGER LA TRANSITION VERS LA MOBILITÉ DURABLE

Jérôme Laviolette, M.Sc.A.

Doctorant en planification des transports,
Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal
Boursier de la Fondation David Suzuki, 2017-2020



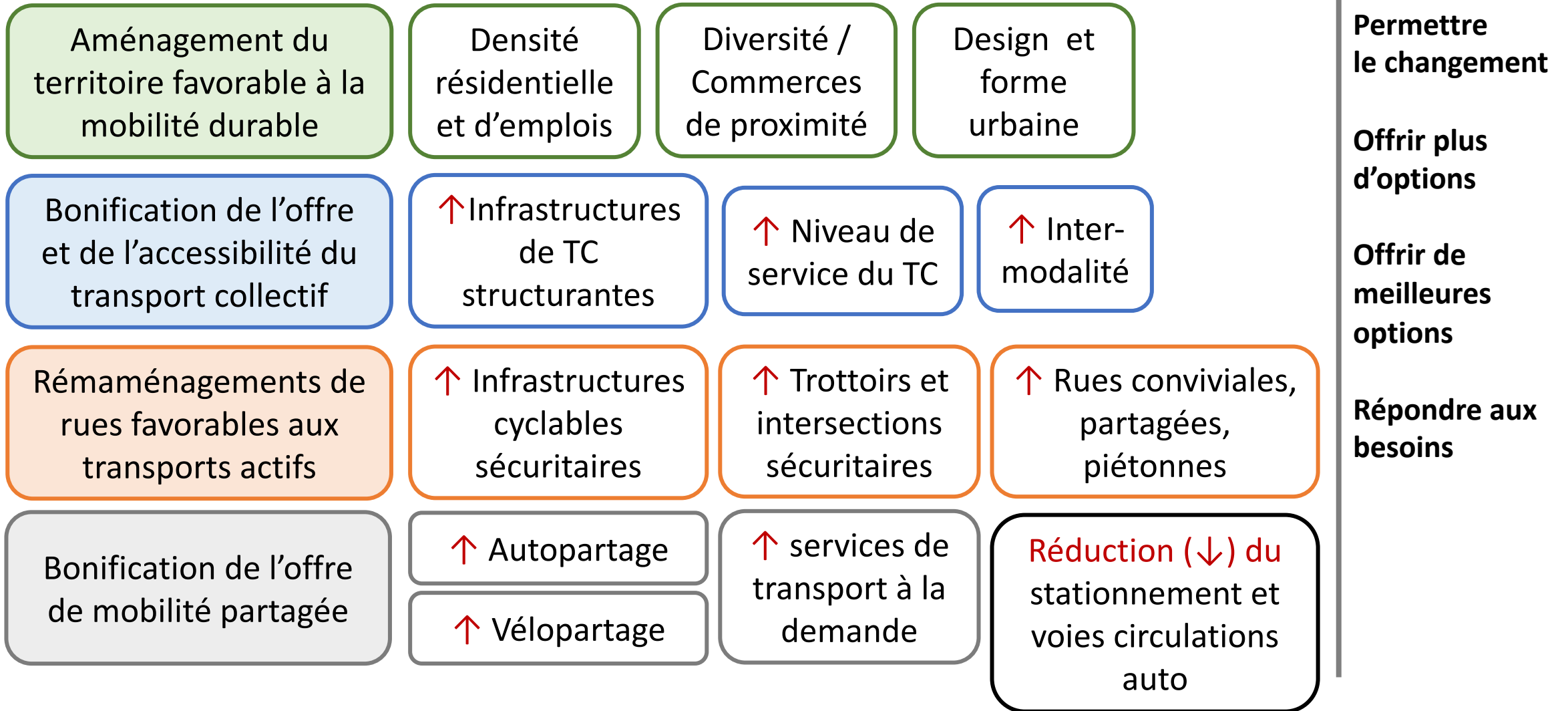
**Forum Réflexion 2050 –
Stratégie centre-ville et quartiers centraux
Dimanche 12 juin, 13h à 17h
Casa d'Italia**





COMMENT ENCOURAGER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT DURABLES ?

AGIR SUR L'OFFRE DE MOBILITÉ



LES **LIMITES** D'AGIR UNIQUEMENT SUR L'OFFRE

Les changements à l'offre
sont **essentiels**

MAIS

- Sont-ils suffisants ?
- Quels sont leurs limites ?
- L'analogie du TOFU à l'épicerie



Image par CDDQ Infra



Image par Jérôme Lavolette



Image par Jérôme Lavolette

L'IMPORTANCE D'ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

**Gestion de la Mobilité
(« Mobility Management »)**

Soutenir l'adoption de comportements de mobilité durables

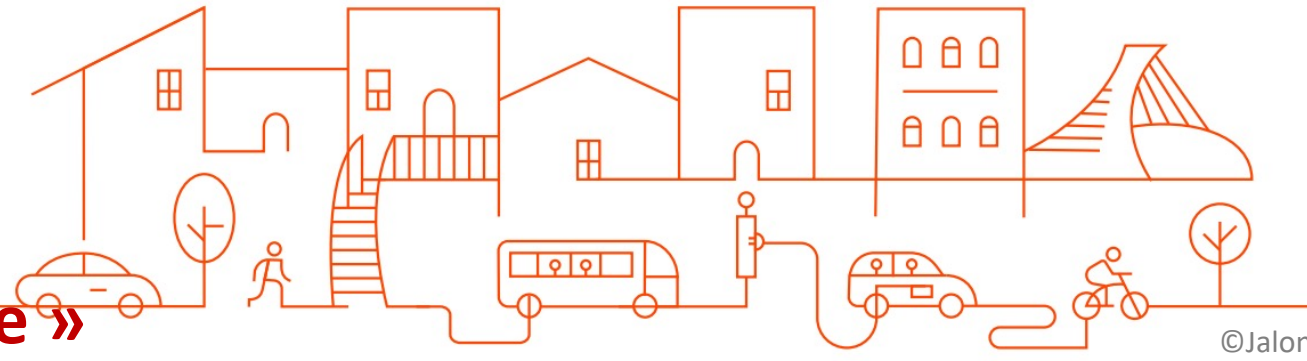


Pourquoi ?



C'est quoi ?

PRINCIPE GÉNÉRAL



Définition « gestion de la demande »

« Promotion de la mobilité durable afin de gérer la demande de déplacements en auto par l'influence des attitudes et des comportements »



UNECE (2020)

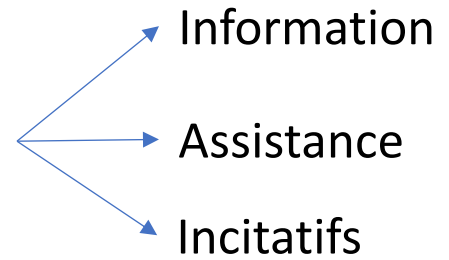
Exemples de stratégies:

Gestion du stationnement

Planification personnalisée de la mobilité
(au travail, à l'école, à la maison)

Campagnes de promotion de la mobilité

Plans urbains de mobilité durable



Voir la Synthèse de connaissance du Chantier auto-solo réalisée par Jalon (2021) pour un guide complet



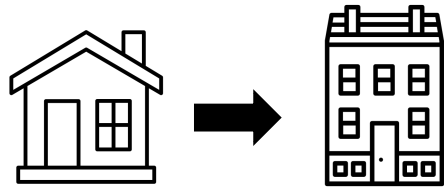
EXEMPLES

INSUFFLER DES CHANGEMENTS AU BON MOMENT

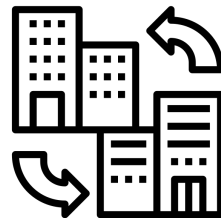
- « L'habitude » défini le niveau d'automatisme du comportement
- Les déplacements réguliers deviennent des comportements habituels
 - Ne sont plus le résultat d'une délibération raisonnée
 - Sont moins susceptibles d'être influencés par de nouvelles informations

Lors d'une **discontinuité de l'habitude** : **plus ouverts aux nouvelles informations** et **plus motivés** à traiter cette information.

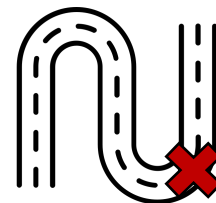
OPPORTUNITÉS



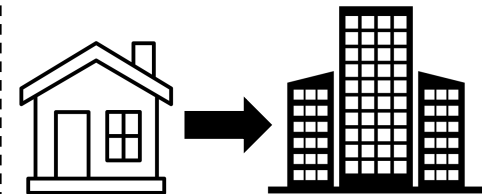
(ex: [20-21] Bamberg, 2006;
Verplanken & Roy, 2016)



(ex: [22] Walker, Thomas
et Verplanken, 2014)

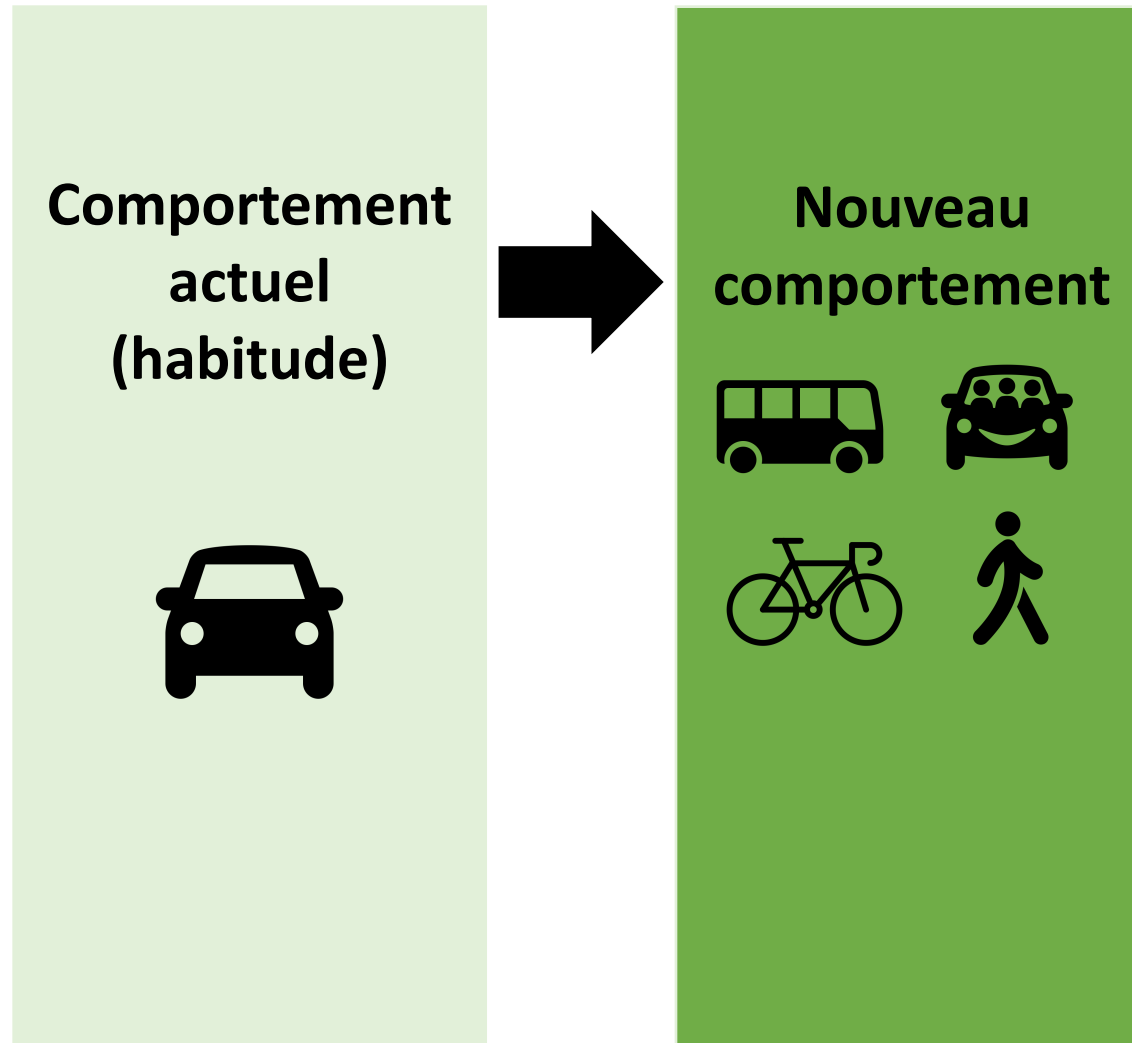


(ex: [23] Fujii et al., 2014)



Retour au bureau
après une pandémie

PROCESSUS DE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT





UN PROCESSUS PAR ÉTAPE

PHASE 0 :
Pré-
détection
actuel
(habitude)



Comportement
n'est pas un
problème

Aucun
raison de
changer

PHASE I :
Détection

Comportement
actuel (habitude)



SENSIBILISATI
ON

Conscience du
problème

Importance du
problème pour moi
(pertinence)

POURQUOI?

PHASE II :
Décision

INTENTION DE
BUT

Recherche de
solutions /
alternatives

Évaluation des
alternatives

QUOI ?

PHASE III :
Mise en œuvre

INTENTION
COMPORTEMENT
AL

Sentiment de
compétence

Planification et
opérationnalisation
du changement

COMMENT

PHASE IV :
Maintien

Nouveau
comportement



INTÉGRATION

Prévoir les
obstacles,
se remettre des
rechutes

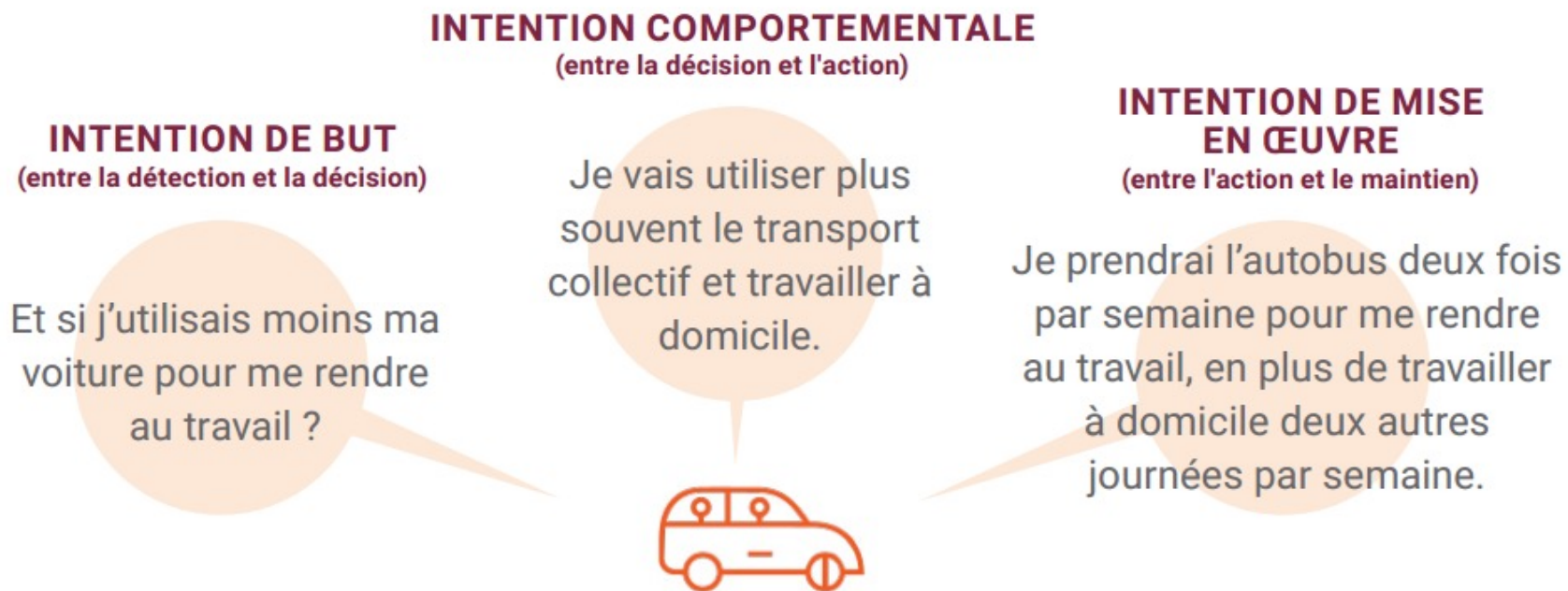
Qualité de la
motivation

NE PAS
LÂCHER!

CHANGEMENT DE COMPORTEMENT : EXEMPLE

ENTRE CHAQUE ÉTAPE, LA PERSONNE DOIT FORMULER UNE INTENTION AFIN DE PASSER À L'ACTION.

Si on prenait le cas fictif de Georges, un automobiliste qui doit modifier ses habitudes auto-solo pour aller au travail (cinq jours par semaine), cela pourrait se traduire par :



Tiré de la Synthèse de connaissance du Chantier auto-solo réalisée par Jalon (2021)

OBJECTIF : ADAPTER LES INTERVENTIONS AUX PHASES

- 1 Identifier les phases dans lequel se trouve notre public cible
- 2 Développer des interventions adaptées à chaque phase et au **contexte** de chacun
- 3 Transmettre de l'information et proposer des solutions **ciblées** selon chaque phase de changement

Se fait avec une seule question à choix multiples!

Connaître le contexte est **essentiel** pour proposer des **solutions réalistes**

IMPORTANT: Le maintien des changements dans le temps repose sur le développement d'une motivation **auto-déterminée** qui repose sur

L'AUTONOMIE

LE SENTIMENT DE
COMPÉTENCE

LE SENTIMENT
D'APPARTENANCE



Synthèse de connaissance
du Chantier auto-solo.
Jalon (2021). P.24

Exemple concret : nouvelle offre structurante



Bonification de l'offre:

+2 stations d'un train-léger à Cagliari, Italie (2015)

Mesures d'accompagnement personnalisées:

Information envoyée aux usagers potentiels (courriel):

- Suggestion de trajets personnalisés
- Bénéfices généraux du train-léger
- Désavantages de l'auto pour le trajet
- Impacts environnementaux, économiques et de santé

% des automobilistes ayant adopté le train-léger:

- 34 % **sans** la mesure d'accompagnement (groupe contrôle)
- 46 % **avec** la mesure d'accompagnement

= **différence de + 12 %**



Piras, Sottile et Meloni (2018)

Conclusion

POUVOIR, SAVOIR et
(ultimement) **VOULOIR**
se déplacer autrement

Soutenir l'adoption de modes durables:

- Bonifier les alternatives à l'auto
- Faire connaître les alternatives
- Profiter des discontinuités dans l'habitude
- Segmenter pour mieux cibler les stratégies
- Combiner les approches





Questions?

jerome.laviolette@gmail.com

RÉFÉRENCES (1)

RÉFÉRENCES (EN ORDRE)

Références générales

- Jalon. (2021). Chantier Auto-solo: Synthèse de connaissances. Montréal: Jalon. Tiré de <https://www.flipsnack.com/jalonmagazine/chantier-auto-solo-synth-se-des-connaissances.html>
- Infunti, M., & Lepinioti, I. (2020). Mobility Management: A guide of international good practices (Rapport no 9211172241). UNECE. Tiré de https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management_WEB.pdf

Habitudes

- 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.
- Verplanken, B., & Roy, D. (2016). Empowering interventions to promote sustainable lifestyles: Testing the habit discontinuity hypothesis in a field experiment. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 127-134. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.008>
- Walker, I., Thomas, G. O., & Verplanken, B. (2014). Old Habits Die Hard: Travel Habit Formation and Decay During an Office Relocation. *Environment and Behavior*, 47(10), 1089-1106. doi:10.1177/0013916514549619
- Fujii, S., Gärling, T., & Kitamura, R. (2001). Changes in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure: Effects of temporary structural change on cooperation in a real-life social dilemma. *Environment and Behavior*, 33(6), 796-808. doi:<https://doi.org/10.1177/00139160121973241>

RÉFÉRENCES (2)

RÉFÉRENCES (EN ORDRE)

Processus de changement de comportement

- Bamberg, S. (2013). Changing environmentally harmful behaviors: A stage model of self-regulated behavioral change. *Journal of Environmental Psychology*, 34, 151-159. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.01.002>
- Bamberg, S. (2013). Applying the stage model of self-regulated behavioral change in a car use reduction intervention. *Journal of Environmental Psychology*, 33, 68-75. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2012.10.001>
- Pope, J. P., Pelletier, L., & Guertin, C. (2018). Starting Off on the Best Foot: A Review of Message Framing and Message Tailoring, and Recommendations for the Comprehensive Messaging Strategy for Sustained Behavior Change. *Health Communication*, 33(9), 1068-1077. <https://doi.org/10.1080/10410236.2017.1331305>

Exemple du light-rail en Italie

- Piras, F., Sottile, E., & Meloni, I. (2018). Modal Share Change following Implementation of Travel Demand Management Strategies. *Transportation Research Record*, 2672(8), 731-741. [doi:10.1177/0361198118773195](https://doi.org/10.1177/0361198118773195)