



Comprendre nos comportements pour faire évoluer la mobilité de demain

Dr. Stéphanie Bordel

Responsable de l'équipe de recherche en Psychologie appliquée (PsyCAP)
Laboratoire Psychologie, Cognition et Comportement en Contexte (LP3C)

1^{er} septembre 2026

1 défi !



Pourquoi les gens ne font jamais ce que
l'on voudrait qu'il fasse ?

OU

Comment leur faire faire ce que l'on
voudrait qu'ils fassent ?

=

125 ans de recherche en psychologie



20 minutes



2 difficultés (majeures)



1

Biais rétrospectif

Etude de Leary*

Je le
savais !



2 groupes :

- 1 AVANT l'élection
présidentielle américaine de
1980

- 1 APRES

=> Après l'élection, ils se rappelaient
leurs estimations comme étant
davantage alignées avec la victoire
effective de Reagan qu'elles ne
l'étaient avant le scrutin

*Leary, M. R. (1982). *Hindsight Distortion and the 1980 Presidential Election*. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 8(2), 257–263. <https://doi.org/10.1177/0146167282082012>

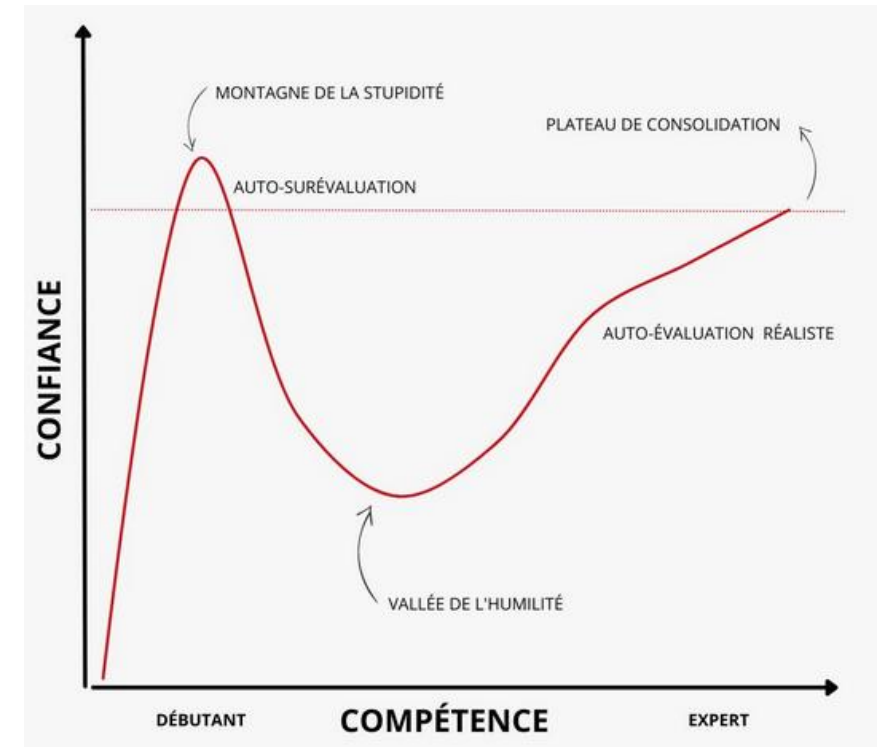
2

L'effet Dunning-Kruger*

“

On est tous un peu psychologue »

L'EFFET DUNNING-KRUGER

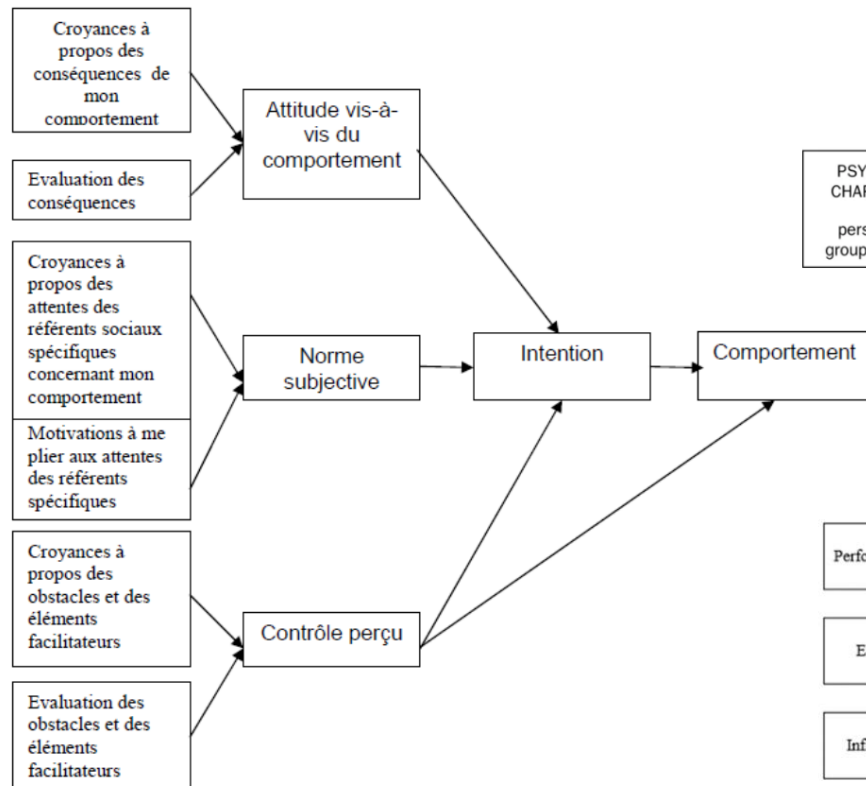


*Kruger, J., & Dunning, D. (1999). Unskilled and unaware of it: how difficulties in recognizing one's own incompetence lead to inflated self-assessments. *Journal of personality and social psychology*, 77 (6), 1121-34.

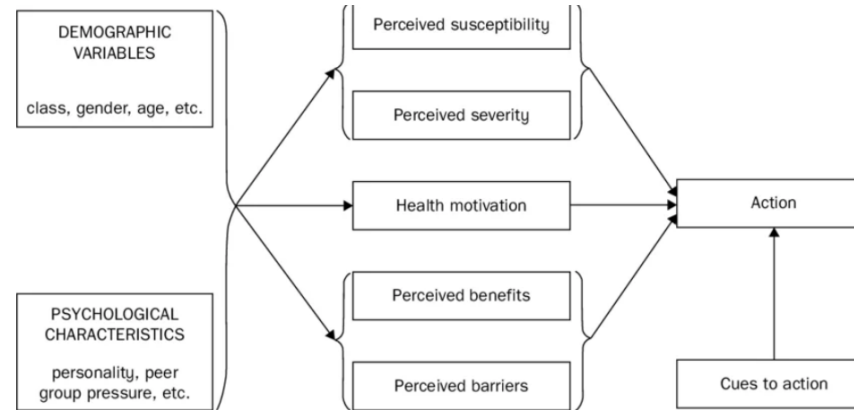
Des modèles et des connaissances SCIENTIFIQUES pour comprendre et prédire



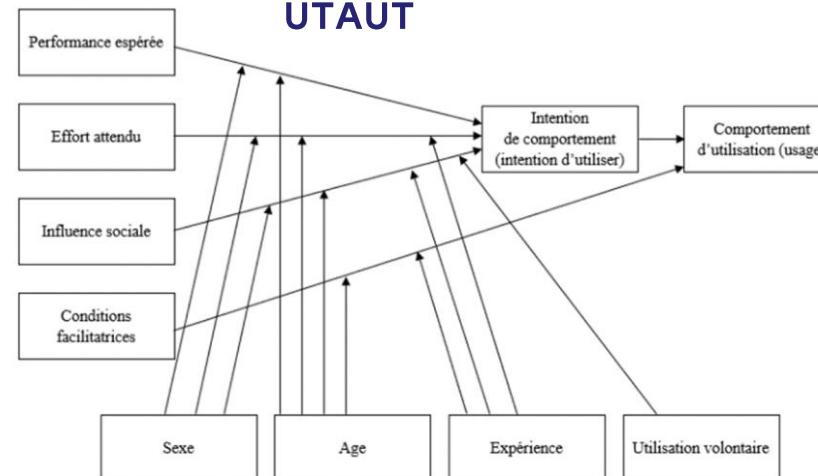
Théorie du comportement planifié



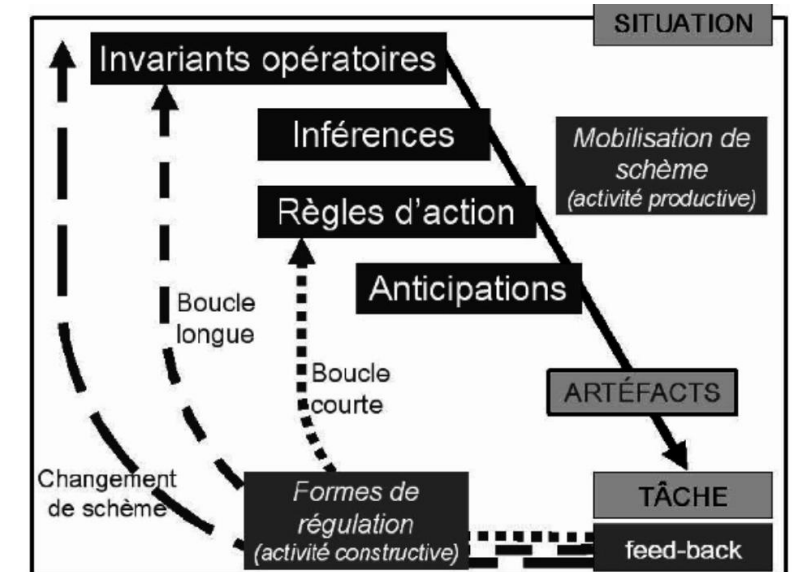
Health Belief Model



UTAUT



MADDEC



ACCEPTABILITES

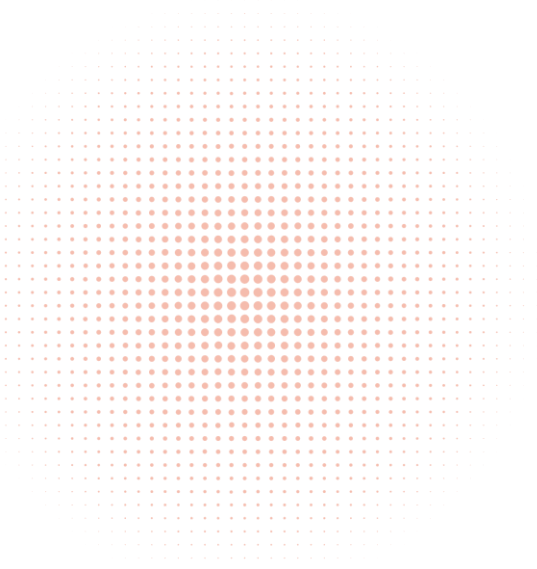


Notre défi :

**Comment faire faire
aux gens ce que l'on
voudrait qu'ils fassent ?**

Convaincre
Sensibiliser
Communiquer
Interdire
Obliger
Sanctionner
Contraindre
Aménager
Inciter
Surveiller

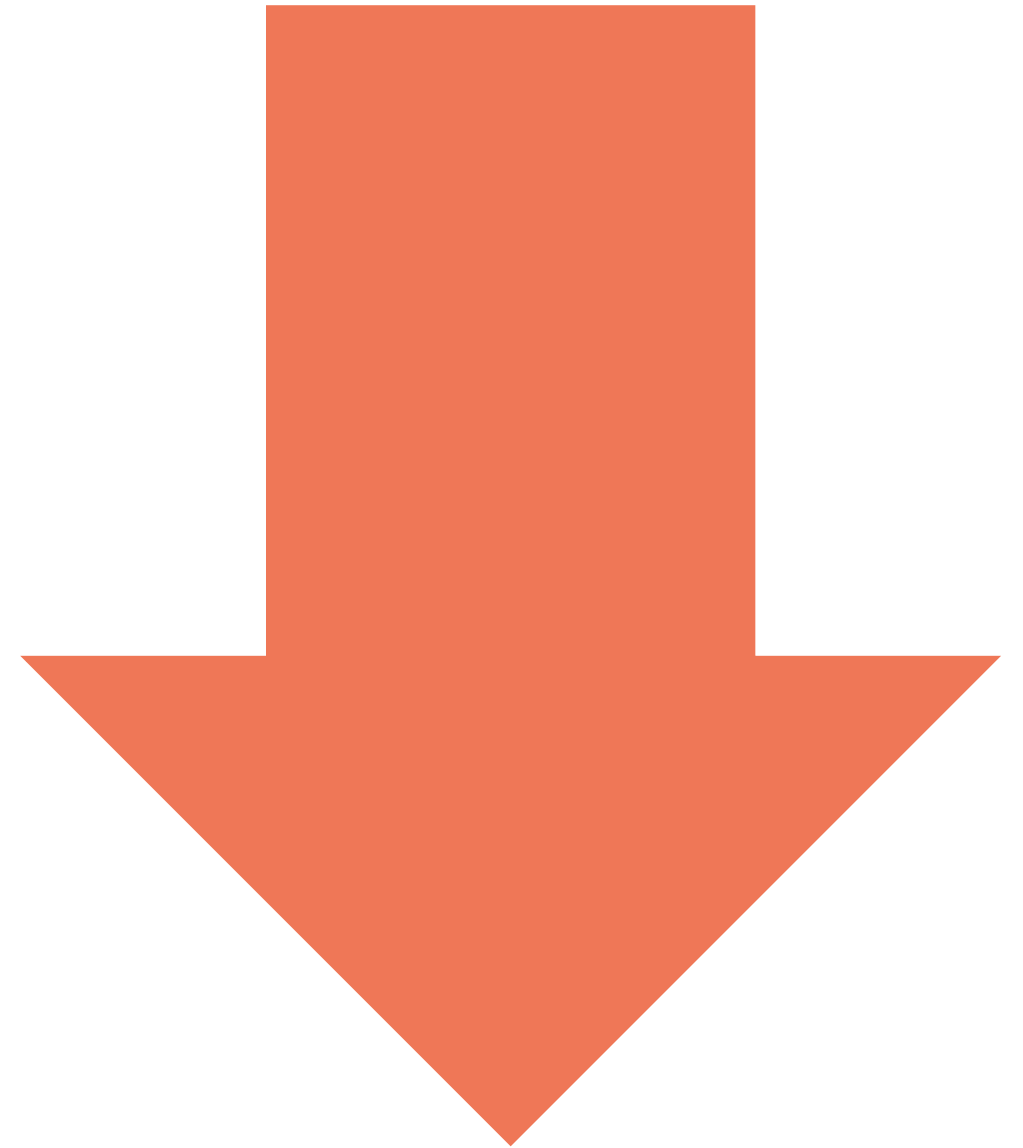
...



Convaincre
Sensibiliser
Communiquer
Interdire
Obliger
Sanctionner
Contraindre
Aménager
Inciter
Surveiller
...

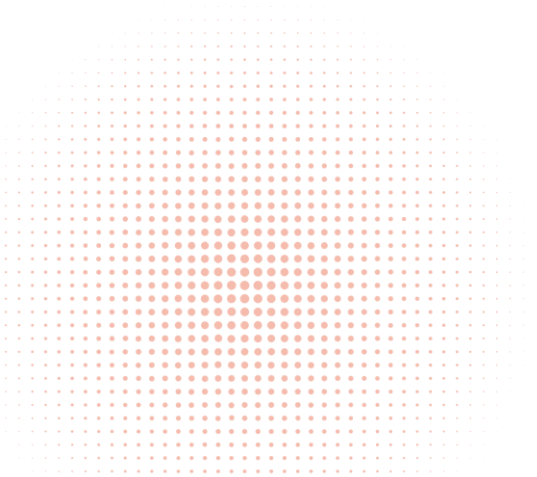
TOP

Gestionnaires

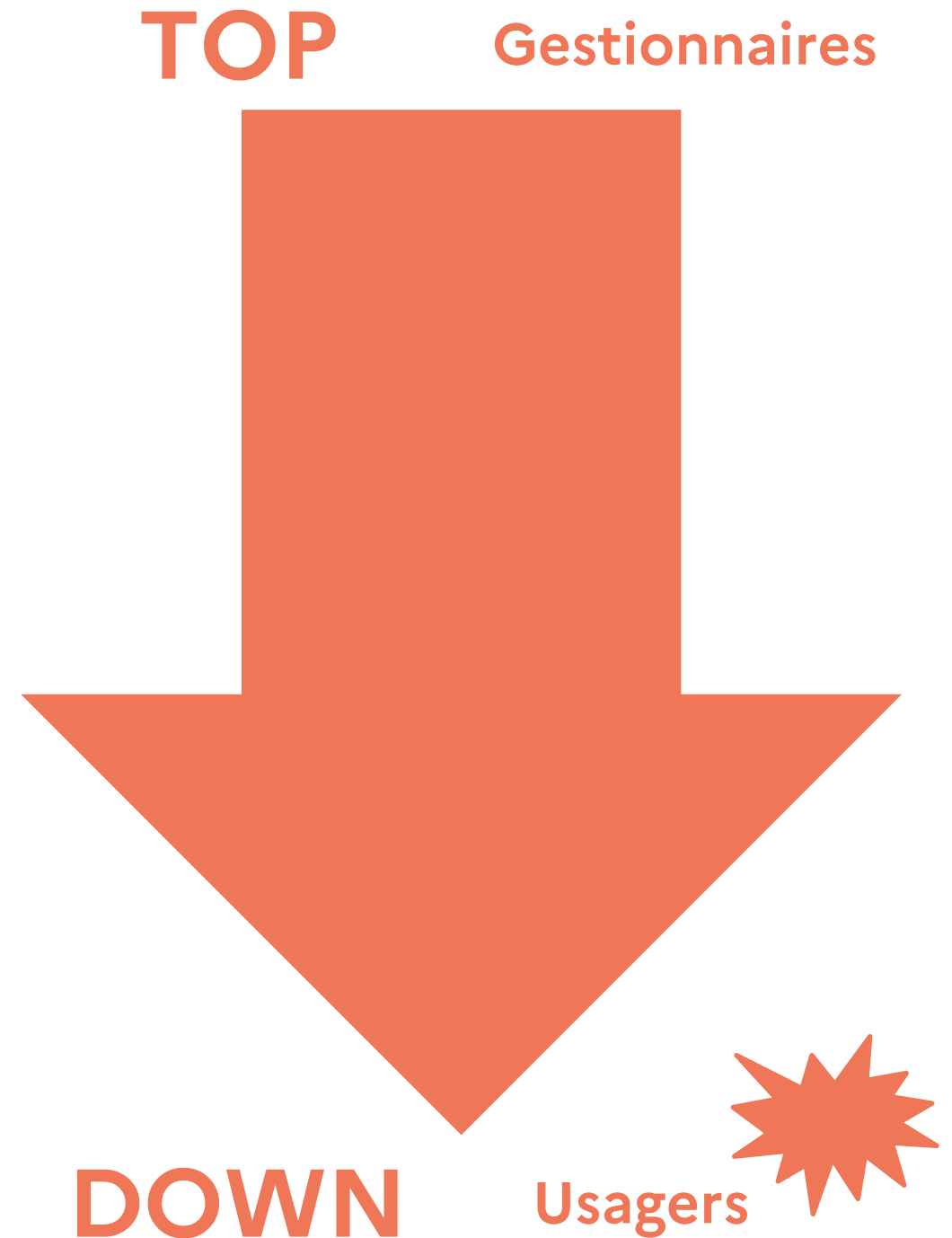


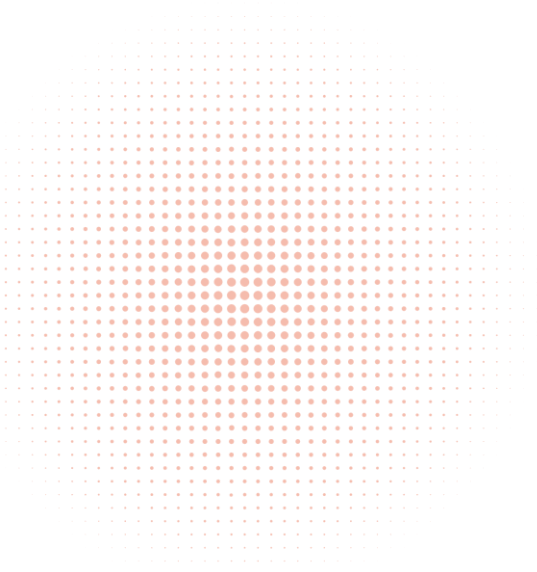
DOWN

Usagers



Convaincre
Sensibiliser
Communiquer
Interdire
Obliger
Sanctionner
Contraindre
Aménager
Inciter
Surveiller
...





Convaincre
Sensibiliser
Communiquer
Interdire
Obliger
Sanctionner
Contraindre
Aménager
Inciter
Surveiller
...

TOP

Gestionnaires



DOWN

Usagers

Quelques exemples volontairement provocateurs

Un vieux concept : la lisibilité de la route

“

*Une signalisation doit être
respectable pour être respectée »*

Odile Seguin (Bureau de la sécurité et de la circulation)
Journée Signalisation Routière, ENPC, 25/09/2012



Un vieux concept : la lisibilité de la route

La **lisibilité** : capacité d'un conducteur à comprendre rapidement, correctement et sans ambiguïté le fonctionnement de la route/rue et par conséquent ce qu'il doit faire

La **lisibilité** participe de l'adoption de nouveaux comportements de mobilité (i.e., mobilités douces)

<= perception

<= compréhension

<= mémoire

<= apprentissage

<= charge mentale

<= attention sélective (ex : habitude)

<= attentes (ex : réinterprétation B0/B14 sur 2X2)

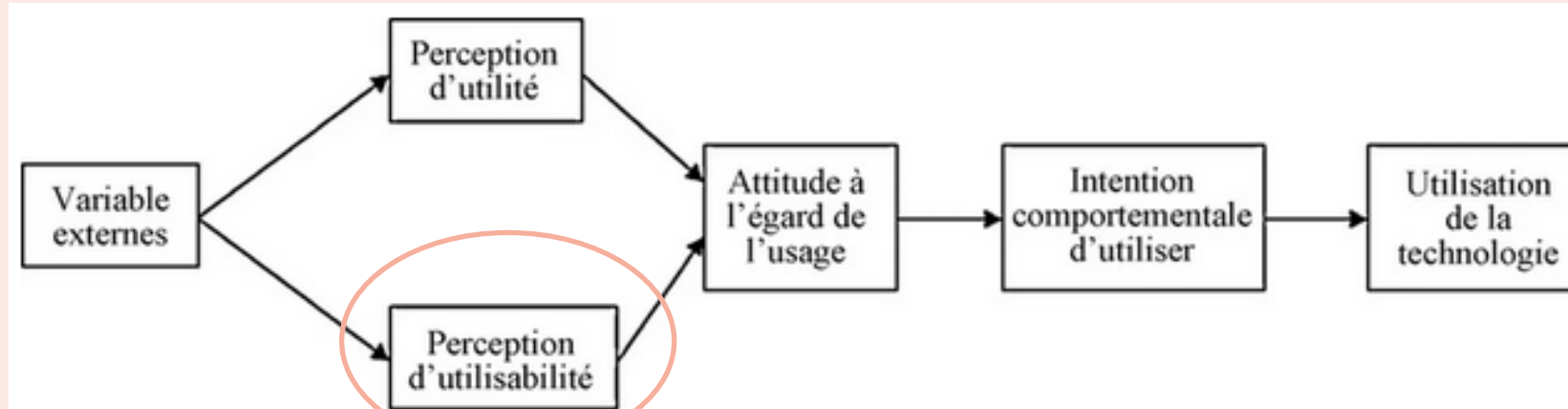
.../...

⇒ Sentiment de sécurité, d'utilisabilité...

⇒ Adoption de nouveaux comportements



Les notions d'utilisabilité et d'acceptabilité pratiques



Le modèle d'acceptation technologique TAM (Davis, 1989).

ACCEPTABILITES



*Davis, F.D., 1989. Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology. *MIS Quarterly* 13, 319–339.

Les VR2+ ou quand proposer une infrastructure ne suffit pas

Favoriser le co-voiturage en proposant une VR2+ (expérimentations DIR Ouest)

Une voie **connue et comprise**

MAIS 26,8 % de l'échantillon, pourtant éligibles, déclarent **ne pas utiliser la voie**.

<= circulation jugée assez fluide

<= doute sur l'autorisation d'y accéder

<= danger ressenti en fin de voie

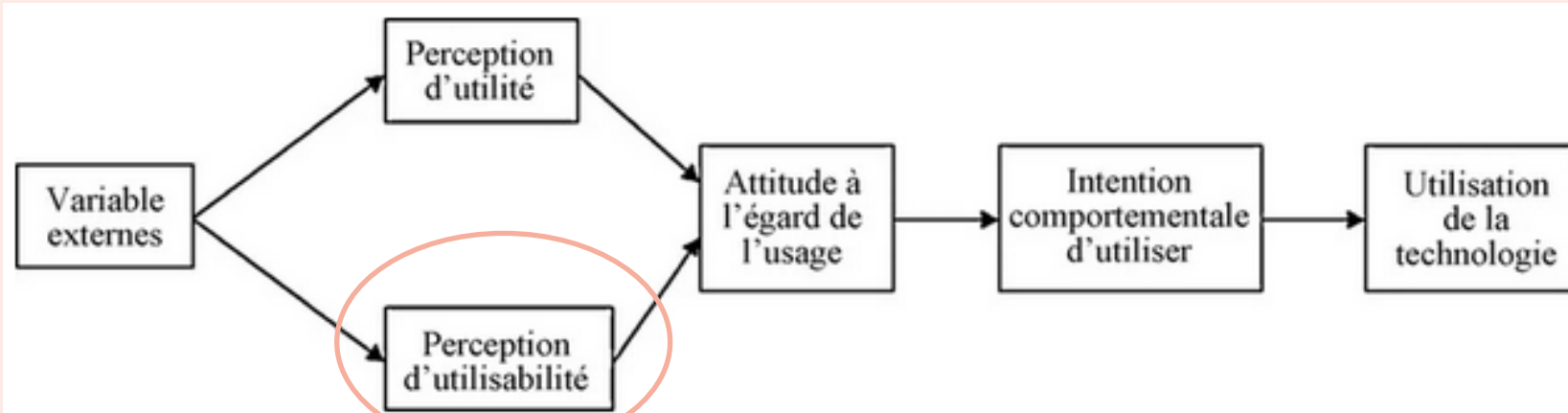
<= inutilité perçue liée à la limitation à 50 km/h

ET un **impact limité** : seuls 16 % à Rennes et 7 % à Nantes déclarent avoir modifié leurs habitudes (report vers le covoiturage ou les transports en commun) ; une partie déclare même éviter l'axe (19 % à Nantes).



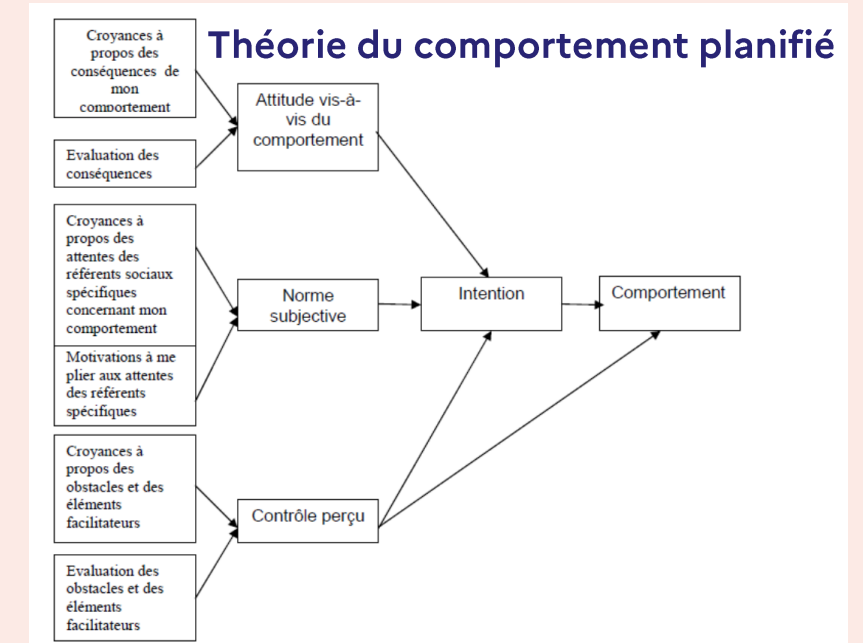
Les notions d'utilisabilité et d'acceptabilité pratiques

Le co-voiturage dépend **AUSSI** de contraintes réelles (e.g., horaires de l'école) et perçues (autonomie, contraintes temporelles, confiance, ...), de normes sociales, etc.



Le modèle d'acceptation technologique TAM (Davis, 1989).

ACCEPTABILITES



ADEME INVESTISSEMENTS D'AVENIR



AMI MOBILITE QUOTIDIENNE DES PERSONNES ET
ACHEMINEMENT FINAL DES MARCHANDISES

BRETAGNE MOBILITE AUGMENTEE

B.M.A.

Favoriser le co-voiturage : le cas de SVA

Problème = *turn over* des salariés

Fiabiliser : mise à disposition de voitures pour les salariés acceptant de co-voiturer

Résultats = échec

<= organisation du travail ne permettait pas le co-voiturage...
= Analyser les pratiques et déterminants des mobilités

Modifier les contraintes pour répondre à des questions de mobilité : la cas du métro de Rennes

Problème = succès du métro ; question de sécurité en fortes affluences

Travaux = très coûteux

Solution alternative : modifier les contraintes

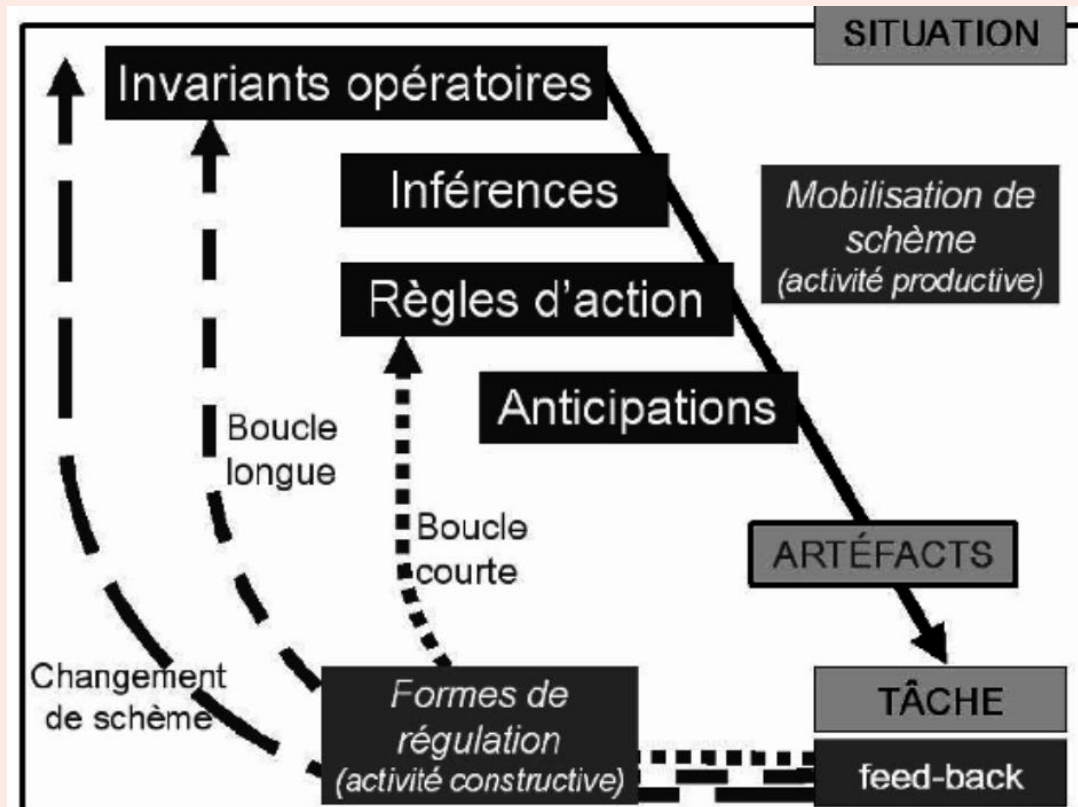
Discussions avec l'Université Rennes 2
Puis CROUS de Rennes

=> Modifications des organisations de travail



L'analyse des pratiques : la mobilité n'existe pas en elle-même

MADDEC*



La mobilité n'existe pas en elle-même, elle est générée par des contraintes extérieures (aller au travail, faire ses courses...) qui s'effectuent dans une situation donnée.

Derrière le comportement se cachent des croyances (i.e., ce que les gens tiennent pour vrais = IO), des ajustements (i.e., inférences), des règles d'action et des objectifs.

Comprendre ce que font les gens ce n'est pas juste observer ce qu'ils font mais c'est aussi comprendre pourquoi ils le font comme cela.

Approches et
Paradigmes

Acceptabilité
pratique
Conception
orientée utilisateur

Acceptabilité sociale
Représentations
a priori & désincarnées

Acceptation située
Expériences concrètes
de l'outil dans l'activité

La motilité



La **capacité** d'un individu ou d'un groupe à être mobile dans l'espace, cette capacité dépendant non seulement des infrastructures disponibles mais aussi des **compétences et des projets des individus**.

3 dimensions :

1. **L'accès** : infrastructures de transport, offre de mobilité, coût des déplacements, accessibilité territoriale, réglementation...
2. **Les compétences** : savoir conduire, compétences numériques, connaissances des scripts...
3. **L'appropriation** : les motivations à se déplacer, les représentations, les valeurs, les habitudes, l'identité...

Exemple : la motilité et l'identité sociale

LES DÉTERMINANTS DU CHOIX MODAL SYNTHÈSE DES CONNAISSANCES SCIENTIFIQUES



Transports et prestige social :

La voiture reste un marqueur social alors que le transport en commun reste parfois associé aux personnes modestes



Transport Policy 18 (2011) 211–216

Contents lists available at ScienceDirect

Transport Policy

journal homepage: www.elsevier.com/locate/transportpol



Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling

Michelle Daley^a, Chris Rissel^{a,b,*}

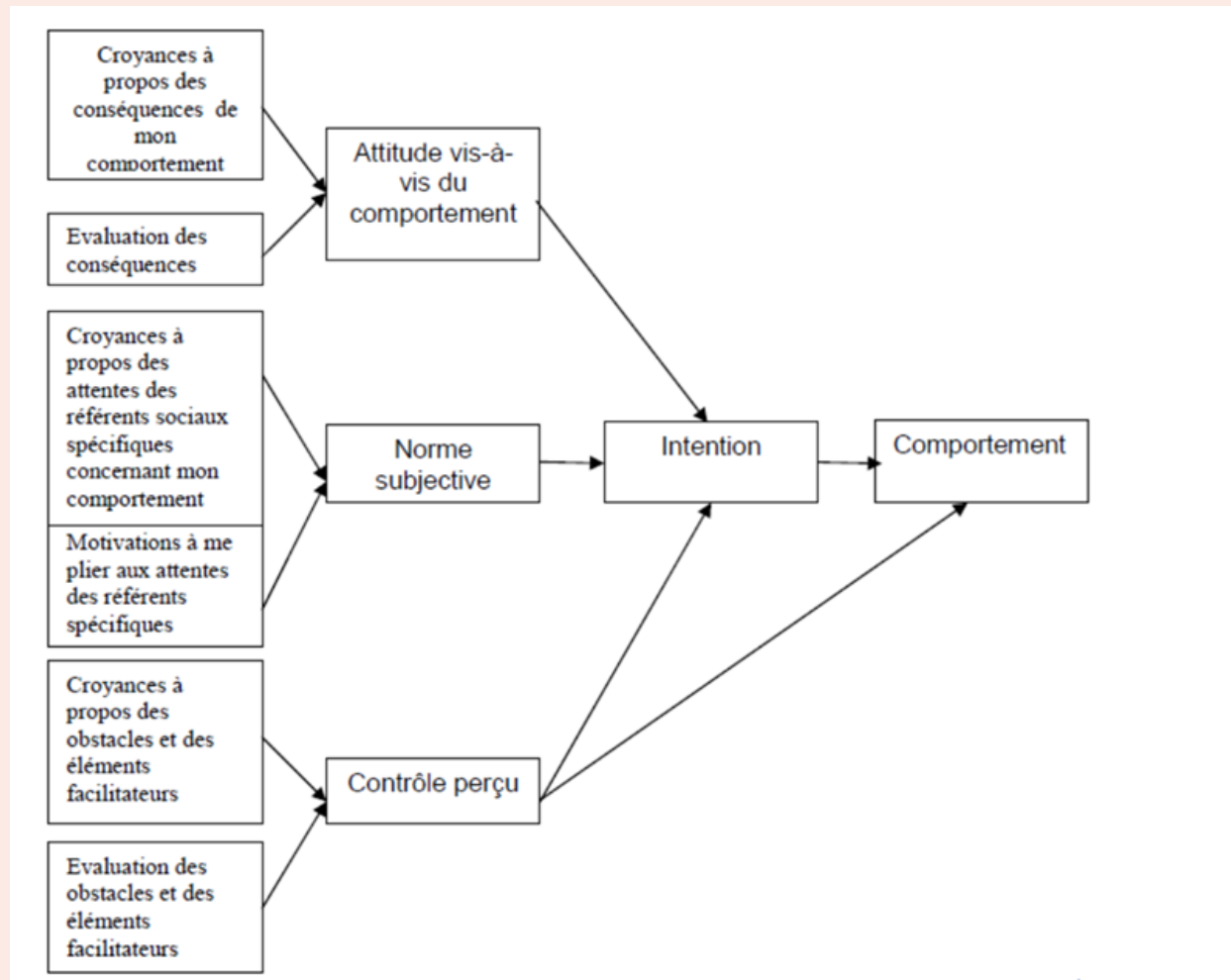
Pratique du vélo

Peu rester associée à la pauvreté
L'excentricité
Identité militante (« Bobo »)



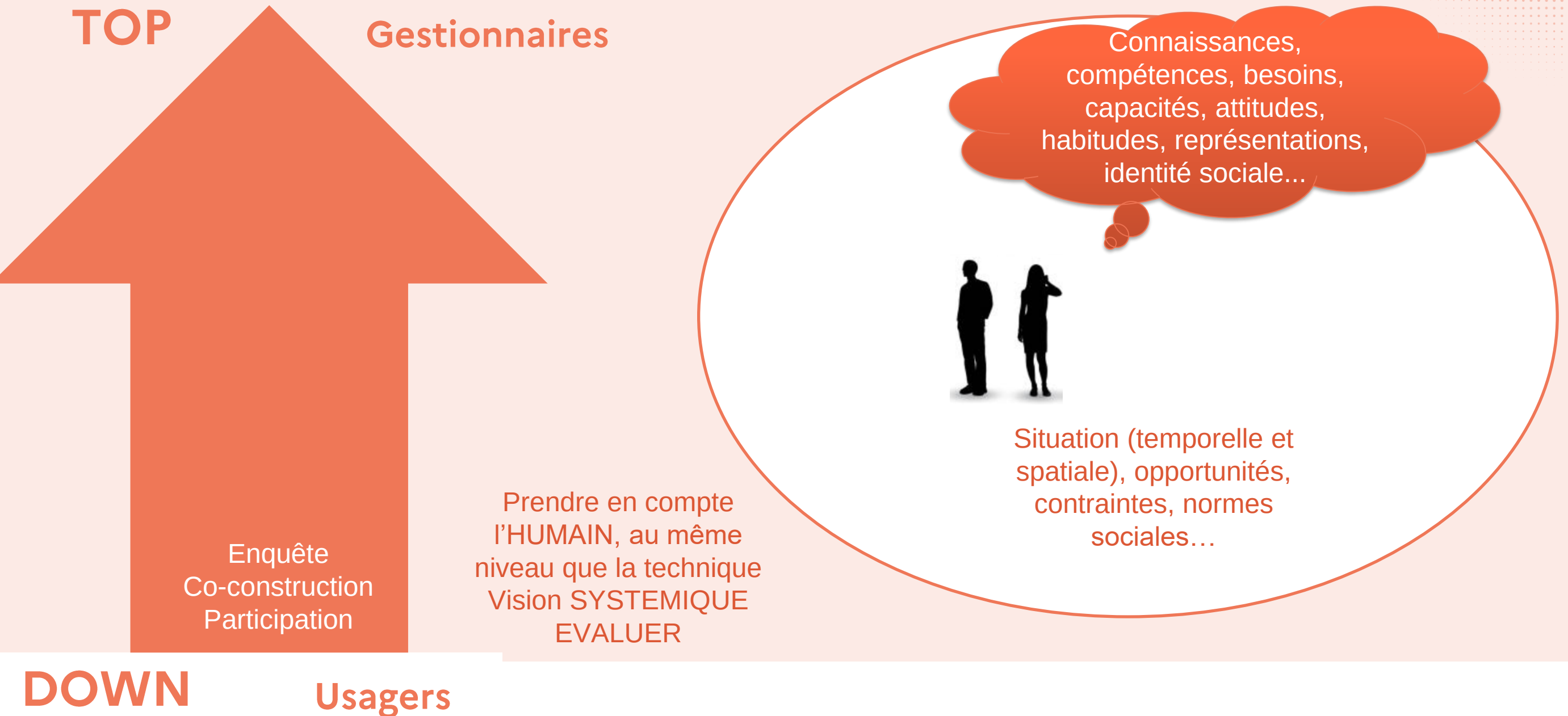
Le comportement n'est pas « juste » une manifestation physique

Théorie du Comportement Planifié (TCP) *



Derrière le comportement : des facteurs endogènes et exogènes (réels ou perçus).

Comment faire faire aux gens ce que l'on voudrait qu'ils fassent ?



Merci pour votre attention

stephanie.bordel@cerema.fr

www.cerema.fr

