

PLATEAU DE SACLAY

Des chercheurs ont planché sur le comportement des automobilistes

JUSQU'EN 2023-2024, date de l'arrivée du métro sur le plateau de Saclay, les bouchons aux heures de pointe risquent d'empirer avec les implantations des nouvelles écoles, centres de recherche et logements. Pour lutter contre cette fatalité, trois chercheurs — Alain Rallet, professeur d'économie à la faculté Jean-Monnet (Paris-Sud), à Sceaux (Hauts-de-Seine), Nicolas Soulié, maître de conférences en économie à la même faculté, et Jean-Marc Josset, économiste chez Orange Labs — ont lancé l'an dernier une étude dont ils viennent de communiquer les conclusions.

L'idée est de trouver les meilleures solutions afin d'inciter les gens à changer de comportement et d'améliorer la mobilité de tous. Pour cela, les chercheurs ont recruté une centaine de participants à l'institut d'optique de Palaiseau, à l'Inria et à l'université Paris-Sud. Au final, 65 ont activement participé. Pendant quatre semaines, ils ont noté au quotidien la qualité de leurs trajets et déclaré s'ils faisaient du covoiturage (drop), du décalage d'horaire

(lag) ou prenaient un transport alternatif à leur voiture (switch). Tout s'est fait via une application, Mobidix, spécialement conçue pour cette expérience. Tout au long de cette période, les chercheurs ont testé différentes incitations individuelles et collectives et mesuré leurs effets.

■ Ce qui ne fonctionne pas

La mise en compétition des participants s'est avérée être la plus négative des incitations testées. Un concours a été lancé avec, à la clé, 100 € en bons d'achats remis aux cinq participants les plus actifs et 50 € aux dix suivants. Les personnes ainsi récompensées étaient déjà les plus actives sur l'application. Elles n'ont pas augmenté leur participation et cela a démobilisé les autres, constatent les chercheurs. Le classement des participants en fonction de leurs activités par un système de point s'est, lui aussi, avéré négatif.

■ Ce qui marche

Les ajouts sur l'application d'un indicateur de qualité du trafic basé sur les informations remontées par les

participants, et d'un compteur de CO₂ économisé grâce à leurs actions ont été les deux incitations les plus probantes.

Le fait de gagner des points en déclarant des comportements de drop, lag ou switch est également efficace. Le rappel de l'appartenance des participants à un groupe social, ici des établissements d'enseignement et de recherche, les a incités à augmenter leur activité sur l'application. Cela se traduisait sur Mobidix par la notification d'un taux de participation non pas personnel, mais sur l'établissement.

Les trois économistes concluent à un « impact négatif des incitations impliquant de la compétition individuelle avec récompense symbolique (classement) et monétaire », et à un « impact positif des feed-back (NDLR : rétroactions) collectifs et du rappel ou activation de l'appartenance à un groupe ». Quant à l'application Mobidix, conçue juste pour cette étude, elle a continué à être utilisée par quelques irréductibles deux mois après la fin de l'expérience.

SÉBASTIEN MORELLI



L'idée de cette étude est notamment d'améliorer la mobilité des automobilistes et de trouver quelques pistes à développer. (LP/Julien Heyligen.)