



## Transition vers une mobilité bas-carbone : comportements, territoires, équité et diffusion des innovations

**Julie Bulteau**

CEARC, Université Paris Saclay

[Julie.bulteau@uvsq.fr](mailto:Julie.bulteau@uvsq.fr)

**Souhir Abbes**

LED, Université de Sfax

CEARC, Université Paris Saclay

[souhir.abbes@fsegs.usf.tn](mailto:souhir.abbes@fsegs.usf.tn)

La décarbonation des transports repose aujourd'hui sur un ensemble d'innovations techniques, organisationnelles et comportementales : électrification du parc automobile, véhicules hydrogène, nouveaux services de mobilité (MaaS, covoiturage, autopartage), développement des services et infrastructures de mobilités actives, logistique urbaine bas carbone, ou encore aménagements favorisant les changements de pratiques. Si ces innovations ouvrent des perspectives importantes pour réduire les émissions du secteur, leur diffusion reste lente et socialement différenciée. Cette session vise à interroger, analyser et caractériser la **demande de ces nouvelles offres/aménagements de transport**, les mécanismes d'adoption, ainsi que leur acceptabilité sociale et territoriale. On explorera en particulier : les déterminants individuels et collectifs du changement de mode, les effets de pairs, les représentations sociales, les inégalités d'accès aux offres innovantes, et les conditions de diffusion dans des contextes urbains ou péri-urbains variés. Les contributions peuvent mobiliser des approches économiques, géographiques, sociologiques et d'ingénierie.

### Objectifs de la session :

- Comprendre les déterminants de la demande et de l'acceptabilité sociale de ces innovations (coûts, accessibilité, équité, effets de pairs).
- Discuter des impacts territoriaux et sociaux des politiques de mobilité bas-carbone (inégalités, différenciation spatiale, effets redistributifs).

- Favoriser les retours d'expériences (internationaux ou locaux) et les dispositifs d'évaluation ex ante ou ex post des innovations.

**Cette session encourage les contributions** mobilisant des méthodes variées (modèles économétriques, expérimentations comportementales, Living Labs, etc.) et s'appuyant sur des études de cas territoriales ou des comparaisons internationales.

## Bibliographie

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.
- Canning, P. E., Hughes, S. J., Hellawell, E. E., Gatersleben, B. C. M., & Fairhead, C. J. (2010). Reasons for participating in formal employer-led carpool schemes as perceived by their users. *Transportation planning and technology*, 33(8), 733-745.
- Cao, X., Handy, S. L., & Mokhtarian, P. L. (2006). The influences of the built environment and residential self-selection on pedestrian behavior: evidence from Austin, TX. *Transportation*, 33(1), 1-20.
- Cervero, R. (2002). Built environments and mode choice: toward a normative framework. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7(4), 265-284;
- Domencich, T. A., & McFadden, D. (1975). *Urban travel demand-a behavioral analysis* (No. Monograph).
- Hardman, S., & Tal, G. (2018). Who are the early adopters of fuel cell vehicles?. *International Journal of Hydrogen Energy*, 43(37), 17857-17866.
- Lucas, K., Philips, I., Mulley, C., & Ma, L. (2018). Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two low-income populations living in central and peripheral locations in the same city. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116, 622-634.
- McFadden, D. (1974). The measurement of urban travel demand. *Journal of public economics*, 3(4), 303-328.
- Morency, C. (2007). The ambivalence of ridesharing. *Transportation*, 34(2), 239-253.
- Raux, C., Chevalier, A., Bougna, E., & Hilton, D. (2021). Mobility choices and climate change: Assessing the effects of social norms, emissions information and economic incentives. *Research in Transportation Economics*, 90, 101007.
- Small, K., & Verhoef E. (2007), *The economics of urban transportation*, Routledge, London, 276 p