

COMMENT ABORDER LA QUESTION DE LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL ?

Marie HUYGHE, Université François Rabelais, Tours
huyghe.marie@gmail.com

Jeudi 25 août 2016 – Université d'été des urbanistes, Dunkerque



Introduction : pourquoi s'intéresser à la question des mobilités ?

Il existe des problématiques liées aux pratiques de mobilité :

- de 2 ordres :
 - Social : ménages « assignés », peu ou pas mobiles (difficultés économiques notamment) ; ménages « vulnérables » au coût des carburants (précarité liée à la mobilité)
 - Environnemental : pollution (environnementale, sonore) ; embouteillages
- qui procèdent de 2 temporalités :
 - Aujourd'hui :
 - focus sur les ménages non mobiles (personnes âgées, jeunes, etc.) ;
 - formes « visibles » des conséquences négatives de la voiture
 - Demain :
 - renchérissement des carburants = augmentation du nb de ménages « vulnérables » ;
 - impératifs environnementaux pour atteindre les obj. de réduction des émissions de GES

Introduction : pourquoi s'intéresser à la question des mobilités ?

Situations différentes selon les contextes territoriaux :

Mobilité en ville \neq mobilité en rural



Réponses à apporter doivent différer selon les contextes
(ne pas faire en rural ce que l'on fait en urbain)

Approche « complexe » de la question

- Objectifs : réduire les émissions de GES et la dépendance à la voiture individuelle
 - Favoriser le report modal
 - Limiter les besoins en déplacement
 - Une approche « par l'offre » uniquement est insuffisante :
 - en milieu rural : pas *une* alternative à la voiture pour l'ensemble des déplacements
 - pour faire évoluer les comportements : comment favoriser l'évolution des comportements ?
 - Nécessité d'une approche complexe :
 - Travail sur l'offre de mobilité
 - Travail technique
 - Travail urbanistique
 - ... et approche par la demande
- Création d'un « nouveau contexte »

Travail sur l'offre + travail technique

- Créer un système de mobilité alternatif à la voiture – un système dans lequel la voiture n'est qu'un mode de transport parmi d'autres :
 - Bouquet *d'offres alternatives* à la voiture « traditionnelle » : covoiturage, autostop organisé, transport en commun, Transport A la Demande, modes actifs (marche, vélo, VAE), etc.
 - Amélioration technique/technologique des véhicules : réduction des émissions de GES + réduction de la consommation individuelle des véhicules
- Pas *une* alternative à la voiture (mythe de la voiture électrique)

Travail urbanistique

Limiter les besoins en déplacement : favoriser les pratiques de proximité

- Cohérent avec les modes d'habiter observés en milieu rural/périurbain :
 - Fréquentation forte, quasi-quotidienne, de la proximité
 - Fréquentation choisie, non contrainte
- Comment favoriser ces pratiques ?
 - Maintenir/développer une offre de proximité
 - Points multi-services, maisons de services au public, pôle de santé pluri-professionnels, etc.
 - Encourager la fréquentation de la proximité par les ménages mobiles
 - Développer des éléments de plus-value/de distinction (bio, local, etc.)
 - Permettre des échanges avec les acteurs du territoire

Travail sur la demande

- Mise en œuvre conjointe d'innovations (techniques, organisationnelles) = création d'un contexte permettant le développement d'un « nouveau système de mobilité »

Comment favoriser l'appropriation de ce nouveau système de mobilité par les populations ?

Comment « convaincre » les ménages de modifier des comportements qui leur conviennent ?

- Adopter une approche comportementale à l'échelle individuelle : faire évoluer les pratiques de mobilité individuelles
- Mesures « d'incitation comportementale »
 1. Campagnes de sensibilisation traditionnelles
 2. Campagnes de sensibilisation engageantes
 3. *Nudges*
 4. **Accompagnement personnalisé**

Accompagnement personnalisé: protocole

- Conscientiser sur les conséquences (temporelles, financières, environnementales) de leurs pratiques
 - Sous-estimation des frais de mobilité ; méconnaissance de l'impact environnemental
 - Bilan des pratiques chiffré et individualisé (à l'année)
- Motiver au changement
 - Montrer que des alternatives sont possibles (changement de mode de transport ; optimisation des emplois du temps ; modification des lieux fréquentés)
 - Mettre en évidence les gains (financiers notamment) permis par les pratiques alternatives
 - Bilan chiffré par alternative/au total
 - Plus le gain est substantiel et moins les contraintes sont importantes, plus la motivation au changement est grande
- Aider au « passage à l'acte »
 - Proposer aux individus de s'engager à tester les alternatives
 - Proposer un test des alternatives

Accompagnement personnalisé: protocole

- Conscientiser sur les conséquences (temporelles, financières, environnementales) de leurs pratiques
- Motiver au changement
- Aider au « passage à l'acte »
- Accompagner tout au long du processus
 - Entretiens de sensibilisation
 - Suivi régulier individualisé
 - Réunions en groupe

Approche par la demande : résultats

- Produit des changements effectifs...
 - Évolution des comportements de mobilité
 - Évolution du niveau de sensibilité à la question de la mobilité
- ... parfois pérennes...
 - Changements de comportement se routinisent ; niveau de sensibilité se maintiennent
- ... mais qui restent précaires
 - Avantages perçus Vs contraintes qui subsistent
 - Niveau de motivation initial essentiel
- En chiffres ?
 - « Meilleurs » résultats obtenus pour les ménages ayant des pratiques régulières et coûteuses
 - Résultats plus faibles pour les alternatives permettant des gains peu substantiels ou trop contraignantes

Approche par la demande : freins au changement

- Freins au changement de comportement
 - Deux types de freins : objectifs (structurels, situationnels) et/ou subjectifs (manque d'envie)
 - Des freins surmontés grâce à l'accompagnement...
 - Freins « perçus comme structurels »
 - ... et d'autres qui subsistent
 - Covoiturage : difficulté à trouver des covoitureurs
 - Outils de mise en relation à développer ?
 - Déplacements spontanés ou non réguliers
 - Nouvelle offre à développer ? (ex. autostop de proximité)
 - Manque d'envie : gains non suffisants, contraintes trop fortes
 - Impacts sur les déplacements des enfants

Approche par la demande : et après ?

- Utilité de la mesure : protocole d'accompagnement lourd, chronophage, coûteux... pour quels résultats ?
 - Package complet : nécessité de mettre en œuvre toutes les étapes pour résultats solides
 - Ex. PDE – phase 2 : proposition d'alternatives
 - Résultats suffisamment probants ?

Approche par la demande : et après ?

- Quelle reproductibilité ? Quelle généralisation possible ?
 - Alléger le protocole :
 - outils technologiques (alternatifs au carnet de pratiques) ;
 - déplacements les plus simples ou les plus « impactants » ;
 - travailler avec les ménages les plus « sensibles » (ex. Familles à Energie Positive)
 - Quelle structure pour porter l'accompagnement personnalisé ?
 - Agences locales de la mobilité, centrales de mobilité ?
 - Structures de conseil en mobilité ?
 - Avec quel public ?
 - Groupe restreint + effet « boule de neige »
 - Contexte propice au changement : rupture biographique, opportunité, prédisposition au changement (érosion dans l'usage), perturbation des habitudes

Conclusion : messages à retenir

1. **Adapter** l'approche et les réponses apportées au contexte territorial (urbain, périurbain, rural)
2. Développer une **approche « complexe »** : travail sur l'offre / innovations techniques / travail urbanistique / travail sur la demande (par les pratiques de mobilité des ménages)
3. Ne pas chercher **une** solution alternative à la voiture, mais proposer un **bouquet d'offres complémentaires**
4. L'urbaniste en tant que **modérateur/animateur** auprès des élus/citoyens pour faire évoluer l'approche de la question de la mobilité