



**HAL**  
open science

## Les leviers pour une mobilité en transition

Marie Huyghe

► **To cite this version:**

| Marie Huyghe. Les leviers pour une mobilité en transition. Ecologik, 2018. halshs-01725106

**HAL Id: halshs-01725106**

**<https://shs.hal.science/halshs-01725106>**

Submitted on 15 Mar 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Texte :Marie Hugghe

# Les leviers pour une mobilité en transition

LES POLITIQUES DE TRANSPORT MISES EN ŒUVRE CES DERNIÈRES ANNÉES DANS LES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES ONT PERMIS DE FAIRE BAISSER LA PART MODALE DE LA VOITURE. NÉANMOINS, CELLE-CI GARDE UNE PLACE PRÉPONDÉRANTE DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES FRANÇAIS. COMMENT FAIRE MIEUX ?



Le nombre de trajets réalisés chaque semaine dans les transports en commun a augmenté de 30 % par rapport à 2001 (chiffres Médiatransports) sur l'ensemble du territoire. Lyon (page de gauche) est considérée comme la première ville de France en termes de nombre de trajets annuels en transport en commun effectués par personne. Les Villes investissent dans les transports comme le tramway (ci-contre à Bordeaux).



**La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a fixé des objectifs de limitation de consommation des énergies primaires et d'émissions de gaz à effet de serre (GES).**

Or, d'après le Commissariat général au développement durable (2018), les véhicules particuliers sont responsables d'environ 1/6<sup>e</sup> des émissions de GES en France (1). Pour atteindre les objectifs déterminés, il est indispensable de modifier nos modes de vie carbonés en faisant évoluer nos habitudes de mobilité quotidienne, aujourd'hui majoritairement autosolistes et tributaires des énergies fossiles.

Dans ce contexte, les Villes mettent en œuvre des politiques volontaristes où elles multiplient les lignes de tramway (beaucoup de villes en sont déjà dotées comme Grenoble, Nice, Lyon, Rouen..., et d'autres en ont le projet comme Poitiers, Dunkerque, Amiens) ; elles développent des lignes de bus à haut niveau de service (comme le Busway de Nantes ou le Teor de Rouen) ;

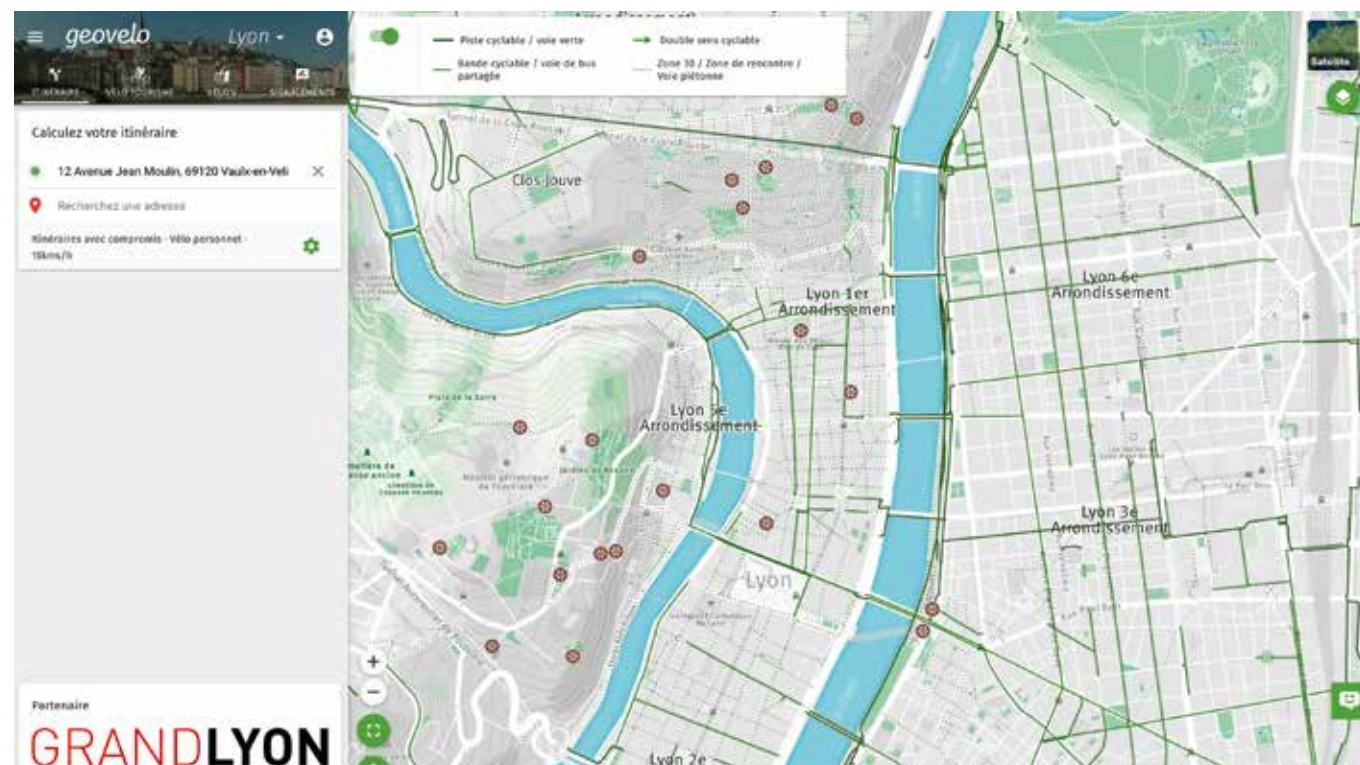
elles favorisent les modes actifs via des aménagements cyclables ou le prêt de vélos en libre-service ; elles cherchent à limiter l'autosolisme en soutenant le développement du covoiturage ou de l'autopartage urbain. En parallèle, certaines agglomérations comme Bordeaux misent sur la mobilité « propre » en mettant à disposition ou en subventionnant des stations de recharge et en se dotant de véhicules électriques.

Pour augmenter l'efficacité de ces actions, des recherches en psychologie et en urbanisme comme celles de Sebastian Bamberg et Satoshi Fujii (2) ont depuis longtemps mis en évidence la nécessité de les compléter par des mesures coercitives. Selon une enquête menée par le Certu en 2009 (3), pour favoriser le report modal il serait nécessaire de contraindre l'utilisation de la voiture : limiter les vitesses, restreindre le stationnement gratuit, fermer certaines parties de la ville à la voiture, etc. À partir de l'analyse de politiques d'aménagement mises en œuvre dans deux écoquartiers, des chercheurs en urbanisme (4) ont montré

l'impact positif de mesures complémentaires sur les changements de pratiques de mobilité. Néanmoins, comme le relève un rapport récent du CGEDD au sujet du stationnement (5), employer des mesures contraignantes à l'égard de la voiture est un levier encore peu utilisé dans les politiques publiques urbaines.

Les enquêtes nationales transports et déplacements (ENTD) permettent de dresser un bilan complet de l'impact des politiques de transport, mais les données disponibles aujourd'hui sont anciennes, la dernière ENTD datant de 2008, et parfois imprécises, puisqu'elles ne permettent pas de distinguer autosolisme et covoiturage par exemple. Elles ont néanmoins permis de mettre en évidence de grandes tendances : à Paris et dans le centre des agglomérations urbaines de plus de 100 000 habitants, la part de la voiture individuelle tend à baisser au profit des transports en commun et des modes actifs.

Comment aller plus loin dans la réduction de la dépendance automobile dans l'urbain ?



## Des applications mobiles pour favoriser l'intermodalité

**En parallèle aux offres institutionnelles portées par les autorités organisatrices des transports et de la mobilité, d'autres services se multiplient, développés de manière spontanée par les citoyens eux-mêmes comme le covoiturage, l'autopartage entre particuliers, le transport bénévole. En raison notamment de l'éclatement des compétences entre les acteurs institutionnels, ces offres informelles sont difficilement prises en compte, en particulier dans les différents documents de planification.**

Difficile alors d'assurer une cohérence, mais surtout de rendre invisible la complexité de l'offre pour l'utilisateur afin de faciliter des pratiques intermodales ou multimodales. Pour ce faire et d'après la géographe Christine Salomone (6), il est nécessaire d'optimiser

l'offre afin de limiter les transferts de personnes d'un véhicule à un autre (effets de rupture de charge) ; de proposer une tarification intégrée avec système de billetterie unique et de développer de l'information multimodale.

À l'instar de Moveazy, développée en 2015 par la société Mobigis à Toulouse et Bordeaux, ou Onlymoov' proposée par le Grand Lyon en 2013, des applications mobiles relèvent le défi en proposant des calculateurs d'itinéraires prenant en compte en temps réel tous les modes de transport existant sur le territoire. Moovizy, développée en 2016 par la métropole et le réseau de transports en commun stéphanois, apporte également une réponse au problème de billetterie en offrant la possibilité d'acheter et de valider directement via un smartphone des « m-tickets », titres de transport ou de stationnement.

Mais quels sont l'usage et l'utilité réelle des applications numériques ? Elles sont un plus pour le confort des usagers pendant leurs déplacements, en particulier en cas de

perturbation (accident, retard, grève) ou pour réaliser des déplacements ponctuels non routiniers. Selon une enquête réalisée fin 2017 par la société Mobigis auprès des utilisateurs de Moveazy, l'application permettrait également de « réduire le coût et le temps de transport ».

### Ces applications pourraient constituer un outil favorable à la réduction de la dépendance automobile.

On pourrait craindre cependant que ces programmes soient utilisés uniquement par des urbains, en particulier les adeptes des transports en commun, qu'ils apportent encore plus de fluidité pour les déplacements en ville, mais ne soient pas réellement un outil au service de la transition écologique. Pourtant, l'expérience toulousaine montre que le profil et l'origine géographique des utilisateurs seraient en réalité diversifiés. L'enquête réalisée par Mobigis révèle que ce sont en moyenne 50 à 70 trajets, chaque



En mars 2017, 11,6 millions de personnes se sont rendues sur au moins un site ou une application de transports depuis leur mobile, soit plus de 1 Français sur 5 (données Audience Internet mobile, Médiamétrie-NetRatings). Ci-dessus. L'équipe de Mobigis.

semaine, qui sont réalisés grâce à l'application Moveazy par des périurbains, qui laissent leur voiture en périphérie de l'agglomération puis rejoignent le centre-ville en transports en commun ou covoiturage. Ces applications pourraient donc constituer un outil favorable à la réduction de la dépendance automobile : en proposant des alternatives clés en main, elles pourraient faciliter le « passage à l'action » de ménages qui souhaiteraient limiter leur utilisation de la voiture. Une limite à l'usage de ces applications mobiles concerne leur caractère potentiellement excluant à l'égard des personnes peu, voire pas du tout utilisatrices de smartphone. L'application mobile néerlandaise Brengflex, qui permet un service de transport à la demande en réservant les places via un smartphone, a organisé en 2017 une enquête afin de connaître le ressenti de ses utilisateurs. « Les résultats nous ont beaucoup étonnés », rapporte Peter Krumm, le directeur stratégie et développement de Transdev Nederlands. « Avoir recours à une application mobile ne semble aucunement considéré

comme un problème, y compris par les utilisateurs les plus âgés. » En parallèle à l'application, le transporteur avait fait le choix de maintenir une centrale de réservation que les usagers pouvaient contacter par téléphone : après dix-huit mois de fonctionnement, il a pu observer que la grande majorité des réservations se faisait via Brengflex. Il est fort possible

que les craintes que peuvent ainsi exprimer les collectivités soient de vrais freins à l'investissement dans de nouvelles technologies ou des services de mobilité trop innovants, qui bouleverseraient les habitudes. On ne peut donc qu'encourager les collectivités à expérimenter et innover.

### Des applis numériques au service du changement de pratiques de mobilité

Pour la 4<sup>ème</sup> saison de leur opération de marketing individualisé Mobil'Acteurs, Rennes et Rennes Métropole ont développé une application mobile : les participants, qui concourent en individuels ou dans l'une des 5 équipes « officielles », pouvaient y déclarer leurs trajets effectués en modes alternatifs, voir en direct la quantité de CO<sub>2</sub> économisée et le nombre de points remportés... et progresser dans le classement général réalisé par la Métropole. L'intérêt de recourir à une telle appli ? D'une part, celui de faciliter l'évaluation des changements de pratiques ; d'autre part, celui de susciter et renforcer la motivation des participants en les invitant à challenger leurs « adversaires », misant sur leur goût pour le jeu et la compétition.



La voiture particulière génère à elle seule 54,7% des émissions dues aux transports routiers et représente globalement 14,4% des rejets de CO<sub>2</sub> (chiffres Citepa, les chiffres du transport, notre-planete.info). D'où le développement d'initiatives de sensibilisation comme ici à la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

## Susciter chez les ménages l'envie de laisser leur voiture

**Développer une offre de transports alternatifs à la voiture et des applications favorisant l'intermodalité contribue à la baisse de la dépendance automobile, mais ne fait pas tout.**

Des entretiens réalisés auprès de ménages « mobiles » en 2015, dans le cadre du programme de recherche mobilité et urbanisme rural (7), ont ainsi mis en évidence un élément essentiel et fréquemment oublié dans les politiques de transport, à savoir l'absence de motivation des ménages à modifier leurs comportements. S'ils évoquent souvent le côté inéluctable de la voiture, ils se déclarent néanmoins majoritairement satisfaits par une automobilité relativement peu contrainte, rapide et encore peu chère. « Je ne laisserais ma voiture que si j'avais un problème qui momentanément m'empêcherait de

conduire », témoigne une des personnes interrogées, à la retraite.

La dépendance à la voiture ne pose pas de problème à une part importante des ménages, qui ne semblent avoir ni l'envie ni le besoin de faire évoluer leurs pratiques vers moins d'asservissement à l'automobile. Dans cette situation, pourquoi se reporteraient-ils vers les offres alternatives mises à leur disposition ? Diverses mesures d'incitation comportementale existent pour encourager les automobilistes à changer leurs habitudes, telles des campagnes de sensibilisation traditionnelles ou engageantes, des nudges (qui induisent des changements de comportement spontanés) ou encore des opérations de marketing individualisé, stratégies de management de la mobilité qui reposent sur la transmission par des coaches d'informations et conseils personnalisés.

Ces expérimentations peuvent faire la promotion de services de transport en commun ciblés (à l'image de l'opération « Allez-vous prendre le train ? » développée par le bureau 6T en Picardie), ou plus globalement chercher

à limiter l'utilisation de la voiture. Entre 2015 et 2016, deux communes du Pays d'Aix ont ainsi testé avec 294 volontaires un dispositif d'accompagnement personnalisé.

**Après un an d'accompagnement, il a été observé une baisse de 6% de l'usage de l'automobile.**

Encadrés par des « ambassadeurs de la mobilité », les volontaires participant à l'opération ont pu faire le point sur leurs pratiques quotidiennes. Ils ont reçu des informations sur les services de transports alternatifs à la voiture et ont pu suivre des formations à la pratique du vélo en ville. Après un an d'accompagnement, il a été observé une baisse de 6% de l'usage de l'automobile, ce qui représente une économie de 941 km en voiture par an et par personne, ou encore de 120 kg de CO<sub>2</sub>.

Si ces opérations de marketing individualisé sont intéressantes pour les ménages, notamment en termes financiers, elles le sont

également pour les collectivités. En effet, elles ont un rôle important à jouer pour faciliter l'appropriation des nouvelles offres de transport et l'acceptation de mesures contraignantes. « Ces résultats sont d'autant plus intéressants qu'ils ont été obtenus sur un territoire qui n'était pas prédisposé à remporter l'adhésion à un tel projet », témoigne sur son blog Yéza Lucas, qui a travaillé en tant qu'ambassadrice sur le terrain. Comment alors expliquer le succès de l'expérimentation ? Yéza Lucas mentionne l'importance de l'ancrage du projet dans le local, grâce à l'implication des relais associatifs et institutionnels. Ghislain Bourg, docteur en psychologie sociale et spécialiste des questions de comportement de mobilité au bureau d'études Auxilia conseil, souligne le soutien apporté par la collectivité d'Aix-Marseille Métropole à cette occasion : « La démarche a été pilotée par la direction mobilité et infrastructures de transport d'Aix-Marseille Métropole, qui l'a vraiment encadrée du début à la fin et a grandement contribué à la rendre visible en l'inscrivant à différents

événements (journée du transport public, trophée des écomaires, interventions dans des colloques thématiques). » Enfin, il signale que la démarche des ambassadeurs n'a pas été menée de façon isolée, mais a été associée à d'autres actions de la « mobiliberté », qui rassemble tous les services proposés par la communauté du Pays d'Aix pour moins utiliser sa voiture ».

De nombreuses mesures (structurelles, juridiques, d'éducation et d'information) existent pour réduire la dépendance à la voiture, et les agglomérations urbaines sont des espaces particulièrement propices au déploiement de politiques de transport réellement efficaces. Néanmoins, pour faire des transports urbains un véritable levier de transition énergétique (et sociale), encore faudrait-il que la réduction de la dépendance automobile soit un objectif partagé par l'ensemble des acteurs de la mobilité, élus, professionnels du transport et citoyens.

1. Commissariat général au développement durable, *Chiffres clés du climat – France, Europe et Monde. Édition 2018, Datalab n° 27, novembre 2017.*

2. Sebastian Bamberg, Satoshi Fujii, Margareta Friman, Tommy Gärling, *Behavior Theory and Soft Transport Policy Measures*, Transport policy 18, 2011.

3. Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), *Contrainte de stationnement et pratiques modales. Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier*, 2009.

4. Hassina Imerzoukene-Driad, Philippe Hamman, Tim Freytag, *Impact de la politique d'aménagement sur la mobilité : cas des écoquartiers de Vauban et Rieselfeld à Fribourg*, Environnement urbain, volume 9, 2015.

5. Conseil général de l'environnement et du développement durable, *Urbanisme et mobilité*, rapport n° 9796-01, 2015.

6. Christine Salomone, *Intermodalité, billettique et mobilité touristique*, revue de recherche en tourisme Téoros n° 32-2, 2013.

7. Marie Huyghe, *Habiter les territoires ruraux. Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages*, thèse d'aménagement de l'espace et urbanisme, université de Tours, 2015.