

Rencontre(s)

6 octobre 2011

La mobilité des habitants des espaces périurbains

#4



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

Les participants

Pierre Bourguignon, Président de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure,
Député-Maire de Sotteville-lès-Rouen, Vice-Président de la CREA ;

Jérôme Bourlet de la Vallée, Président du syndicat mixte du SCOT Seine-Eure Forêt de Bord, Conseiller régional ;

David Cormand, Conseiller régional, Conseiller communautaire la CREA ;

Gérard Ducable, Maire d'Isneauville, Conseiller communautaire la CREA ;

Philippe Glorion, Communauté de Communes de Seine-Bord ;

Marie Guguin, Adjointe au Maire de Bois-Guillaume, Conseillère communautaire la CREA ;

Philippe Guilliot, Maire de Ymare, Conseiller communautaire la CREA ;

Françoise Guillotin, Adjointe au Maire d'Elbeuf, Vice-Présidente de la CREA ;

Pascal Houbron, Maire de Bihorel, Vice-Président de la CREA ;

Richard Jacquet, Maire de Pont de l'Arche, Vice-Président CASE ;

Bernard Jeanne, Maire de Roncherolles-sur-le-Vivier, Conseiller communautaire la CREA ;

Brigitte Langlois, Maire de Catenay, Présidente du Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray ;

Alain Nave, Conseiller communautaire Communauté de Communes du Plateau de Martainville

Céline Antoine, Conseil Général de l'Eure ;

Julien Duflo, Communauté de Communes Caux Vallée de Seine ;

François Galland, DDTM de Seine-Maritime ;

Henri-Joël Gboho, DDTM de Seine-Maritime ;

Corinne Goillot, DDTM de l'Eure ;

Guy Jacob, Chambre d'agriculture de l'Eure ;

Rozenn Jobard, Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande ;

Stéphane Jot, Pays entre Seine et Bray ;

Geneviève Larmaraud, AURBSE ;

Yann Lelouard, AURBSE ;

Dominique Mathieu-Huber, AURBSE ;

Laurent Moreno, AURBSE ;

Fabien Pelaprat, SCot Seine-Eure Forêt de Bord, CASE ;

Erwan Pouliquen, DREAL ;

Delphine Roux, CREA ;

Jean-Charles Vincent, Syndicat Mixte Région Caux Seine ;

Christian Werderer, Cabinet Cognitii

Nous voici donc réunis pour un 4^e rendez-vous de nos « Rencontres » de l'Agence autour du thème de la mobilité des habitants dans les espaces périurbains. Dans la mesure où il s'agit d'un travail qui est en cours, nous avons souhaité avoir vraiment ce moment d'échange. Comme pour les trois premières rencontres, nos échanges feront l'objet d'un compte rendu largement diffusé.

Ces Rencontres de l'Agence sont un moment privilégié parce que l'agence d'urbanisme est, à la fois, un instrument de travail et un lieu de réflexion pour l'ensemble de ceux qui la constituent. Les messages, c'est important, mais la manière de les diffuser a aussi un sens. Donc, sur un certain nombre de thèmes que nous travaillons, nous voulons pouvoir compléter les analyses techniques, les préoccupations des différents acteurs, par la réaction plus transversale des uns et des autres. Nous ne sommes pas en réunion de spécialistes, mais en même temps, nous savons bien que ce ne sont pas les cafés du commerce ou les cafés de l'Agence.

Le thème abordé aujourd'hui est celui de la mobilité des habitants dans les espaces périurbains. Nous allons prendre appui sur l'enquête réalisée par l'Agence auprès de 850 personnes qui ont été questionnées sur leurs pratiques de mobilité. Pour orienter et suivre ce travail, un comité de pilotage a été constitué : il a validé l'engagement d'une seconde phase d'étude qualitative, sur la base d'un groupe d'une vingtaine de personnes habitant deux communes dites périurbaines : La Neuville-Chant-d'Oisel, qui est sur le territoire de la CREA et le Thuit-Signol qui est dans la communauté de communes d'Amfreville-la-Campagne. Subtilement, il y en a une qui est en Seine-Maritime et l'autre dans l'Eure. Courant 2012, nous aurons les résultats et donc des éléments supplémentaires de réflexion. Bien sûr, vous serez tenus au courant.

Pour cette rencontre, nous avons souhaité inviter Christian Werderer qui a été retenu par des pôles de compétitivité et constructeurs automobiles afin de les accompagner dans leurs travaux sur les nouvelles formes de mobilité. Il est fondateur aujourd'hui du Cabinet Cognitii. Bien sûr, l'important c'est qu'il pourra faire état de son expérience pour nourrir notre débat.

Je reviens un instant sur l'investissement particulier de l'Agence sur les comportements de mobilité. La question de la mobilité est essentielle pour les collectivités territoriales, pour les communes, les intercommunalités, les Départements, les Régions. Certaines même sont des autorités organisatrices de transports. Tout le monde est effectivement préoccupé par la question des besoins de déplacements au service des populations, des entreprises, par la mise en œuvre de politiques publiques. Mais au-delà, il faut essayer de comprendre en quoi nous pouvons vraiment améliorer la qualité de vie de nos concitoyens. Tout le monde le dit, le fait, le tient : ces actions, ces investissements sont indispensables car ils sont la garantie du



développement et de l'attractivité. Pour prendre des termes que l'on utilise de plus en plus, c'est un des éléments de la liberté.

Nous avons donc souhaité que l'Agence s'intéresse aux comportements et aux modes de vie, afin qu'elle puisse apporter des éléments que l'on n'a pas forcément dans les enquêtes mobilité, dans les enquêtes déplacements et dans les fameuses enquêtes satisfaction-insatisfaction qui ne donnent jamais grand-chose. Il faut aller bien plus au fond. L'approche retenue a été de repérer ce qui conditionne la mobilité des habitants, ce qui serait susceptible dans les années à venir de contraindre, d'orienter, d'inciter à de nouvelles pratiques de déplacements. Dans une dimension prospective, faire ces détours, étudier des comportements « émergents » permet d'avoir de vrais renseignements sur des perceptions, sur des aspirations. Ce n'est pas toujours rationnel. Notre problème n'est pas de juger. Notre problème est d'essayer de comprendre les perceptions, les aspirations des habitants vis-à-vis du développement urbain, de l'enchérissement de l'énergie, corollaire de sa raréfaction, de la mobilité et des modes de vie. C'est simple à énoncer, ce n'est pas si simple que cela à étudier mais c'est essentiel pour pouvoir ensuite réfléchir. C'est ce que l'on a commencé de faire avec bien classiquement une étude dite quantitative parce qu'il faut cerner un certain nombre de choses, mais avec la volonté que cette étude quantitative nous permette d'arriver à de l'analyse dite qualitative. Cela étant, on ne peut pas, par avance, dire que le quali portera là-dessus ou là-dessus. C'est justement à partir de ce travail en amont que l'on pourra continuer. Donc, Laurent Moreno, puis Dominique Mathieu-Huber, vous avez la parole.

Laurent Moreno

Juste quelques points de précision sur la manière dont l'enquête a été menée et surtout, la philosophie dans laquelle elle a été conduite. Nous sommes partis sur une population d'environ 140 000 habitants des communes dites périurbaines, puisque c'est l'INSEE qui les définit comme cela. Les 140 000 habitants, si nous les rapportons aux 650 000 habitants que forme le total des 4 SCOT présents dans le périmètre de l'agence, représentent à peu près un habitant sur cinq.

846 questionnaires ont été administrés auprès de personnes qui ont bien voulu répondre. Il y a eu tout ce travail préparatoire, y compris avec les collectivités territoriales, y compris avec les maires, sur le terrain, pour pouvoir facilement accéder à des personnes qui étaient prêtes pour un questionnaire relativement long. Il fallait du temps de préparation et de compréhension de la part de celui qui allait y répondre, de l'intérêt pour lui, qui allait passer un quart d'heure/vingt minutes avec ce questionnaire et avec l'enquêteur. Cette phase de terrain a été préparée et pilotée par l'Agence qui s'est appuyée sur un groupe de neuf étudiants de l'Université du Havre et de l'Université de Rouen qui ont interrogé les gens rencontrés.

Deux grandes lignes directrices pour cette enquête : la première, c'était d'avoir un large champ territorial de manière à ce que, pratiquement dans chacune des communes définies comme périurbaines, on ait quelques personnes interrogées. Cela peut être une, cela peut être plusieurs. L'idée était de couvrir vraiment tout le champ territorial parce que nous savons bien qu'il y a des contraintes géographiques. Sur les plateaux, les déplacements ne se font pas de la même manière que dans le Roumois, etc. Il fallait donc, y compris géographiquement, que l'on embrasse l'ensemble du territoire. La deuxième ligne directrice était de laisser beaucoup de liberté dans les réponses et de spontanéité aux personnes interrogées. À aucun moment, il n'était question d'être directif. À aucun moment, il n'était question de charger de présupposés ou de stéréotypes les réponses des personnes qui ont été interrogées. Quelquefois, cela a donné des réponses très surprenantes mais c'était l'intérêt de la démarche. Pour des raisons de facilité de compréhension, nous les avons ensuite classées dans un certain nombre de catégories. Cependant, il faut avoir à l'esprit que les réponses étaient vraiment spontanées. L'idée était, effectivement, de bien repérer ces aspirations, ces comportements, ces capacités et ces envies – donc des choses très peu quantifiables –, de changer leurs comportements de mobilité, en sachant que la mobilité, c'est une liberté mais c'est aussi une contrainte, et c'est peut-être de plus en plus une contrainte, monétaire, capacitaire, etc.

Je n'en dis pas beaucoup plus parce que l'intérêt est d'avoir les chiffres et les résultats de l'enquête, de voir effectivement avec Christian Werderer comment, dans d'autres territoires et par rapport à son expérience sur un certain nombre de groupes de population ciblés, ils ont réagi. Puis évidemment, après les différentes présentations, d'avoir ces échanges. Dominique, c'est à vous.

multimodalité distances auto-mobilité

Les habitants des espaces périurbains

Enquête sur les pratiques et les expériences de déplacement

Dominique Mathieu-Huber

Mon propos est, bien sûr de traiter les résultats plus en profondeur et de vous les présenter, mais il n'est pas inintéressant de rappeler que ce travail s'inscrit dans un cadre général, dans des préoccupations du moment. La mobilité, effectivement, est une question importante, mais elle est mise au-devant de la scène politique depuis peu avec la force qu'elle a actuellement. Il y a d'abord le contexte national que vous connaissez tous, à savoir les nouveaux changements législatifs introduits par les lois, dites Grenelle I et II. Il y a également d'autres travaux qu'il faut mentionner : celui du Commissariat Général au développement durable qui est un travail d'étude, de compréhension de ce qui se passe actuellement, de recensement sur l'ensemble du territoire national, et un autre travail, prospectif celui-ci, qui émane du Centre d'Analyses Stratégiques et qui a pour objectif d'anticiper et de travailler particulièrement sur les nouvelles mobilités.

Tout cela fait qu'il y a un contexte d'effervescence intellectuelle, et pas simplement parmi des cercles restreints. C'est un sujet dont il faut se saisir au niveau national mais également au niveau local. Il y a déjà eu des initiatives et des réalisations, en Haute-Normandie. On peut mentionner à cet égard la Charte d'intermodalité, « Atoumod », dont les travaux initiaux datent de 2006 et la signature de 2008 entre 16 autorités organisatrices de transport. C'est effectivement une nouvelle réflexion sur la mobilité, l'inter-opérabilité de différents réseaux. Donc, travailler à une amélioration au service de l'utilisateur est bien une réalisation locale qui est en cours, avec bien sûr un déploiement progressif. Pour l'instant, ce sont les réseaux TER qui ont été précurseurs : pratiquement ce sont les nouvelles bornes que l'on voit en gare. Il y a

Borne Atoumod en gare de Rouen



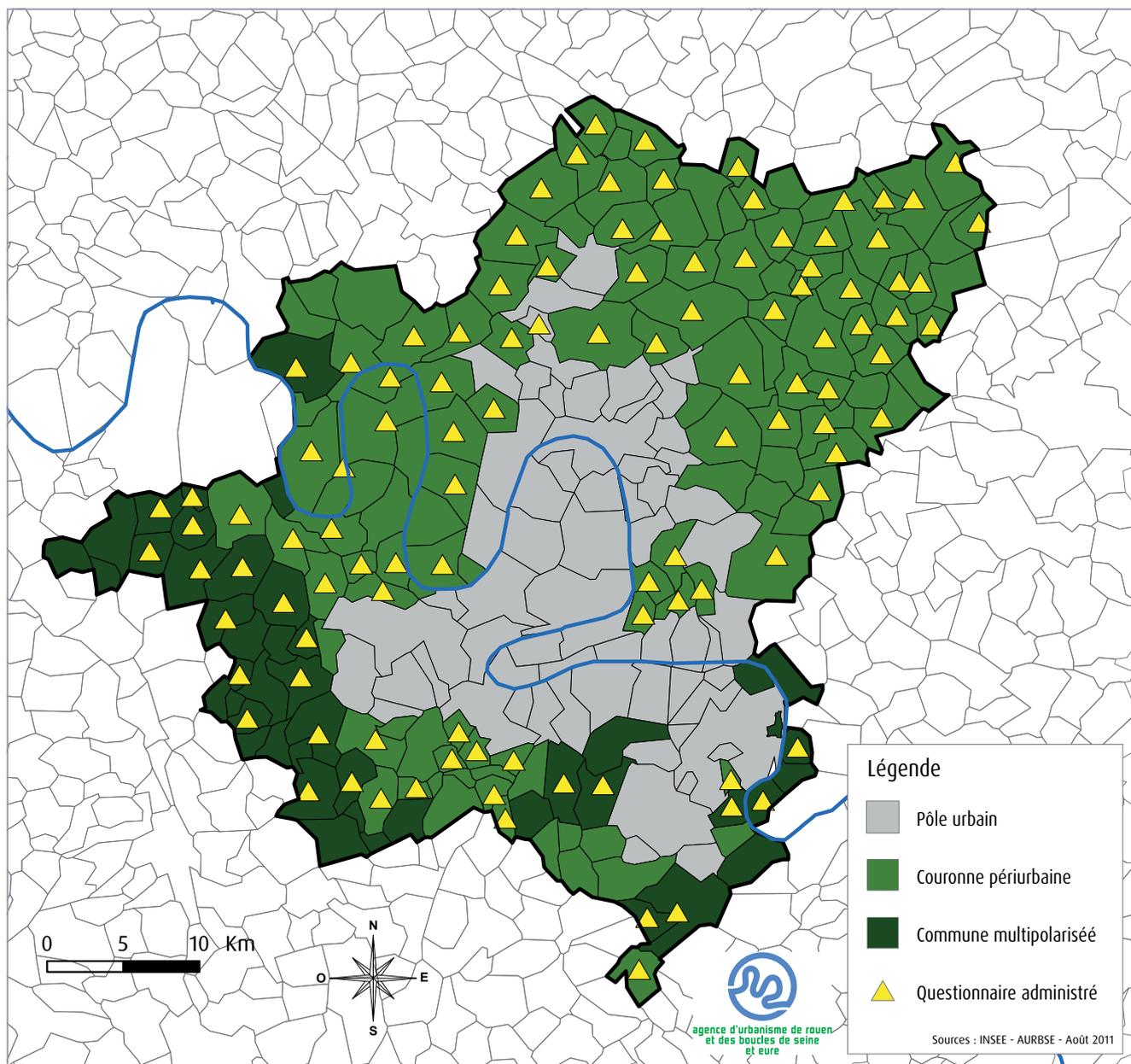
© AURBSE

également des réflexions sur d'autres modes de déplacement et sur la façon de les favoriser avec un intérêt pour le covoiturage : recensement d'aires dites « sauvages », réflexions sur la manière de les aménager... Ainsi, il y

a bien quelque chose qui se passe localement. Plus précisément encore, nous sommes dans le temps de l'élaboration de documents prescrits réglementairement, comme le Plan de Déplacements Urbains de la CREA, ou de documents volontaires, comme les Schémas Locaux de Déplacements que le SCOT entre Seine et Bray étudie notamment. Il y a enfin de grandes infrastructures, certes au stade de la réflexion mais qui, peut-être souhaitons-le, se concrétiseront prochainement.

Effectivement, beaucoup de choses se passent, et l'intérêt de notre étude est d'apporter une vision précise, locale et à jour. Nous avons différents documents, nous avons des études qui datent de 2007, mais nous manquons d'informations fines et précises sur les pratiques de mobilité. La méthodologie de cette étude, inscrite dans le programme partenarial de travail de l'agence a été discutée avec les représentants des collectivités, le but étant bien d'avoir d'abord des informations : que fait-on en matière de mobilité et comment le fait-on ? Et une deuxième phase, que Monsieur Bourguignon a annoncée sera de savoir pourquoi on le fait et sous quelles conditions les personnes interrogées pourraient envisager un changement de leurs pratiques.

Les espaces périurbains selon l'INSEE (base aire urbaine 1999)



J'aborde maintenant plus précisément la méthode de travail. Nous sommes partis d'un questionnaire assez long. Une quinzaine de minutes étaient en effet nécessaires pour y répondre. Questionnaire assez riche aussi et d'ailleurs tout n'est malheureusement pas exploitable parce qu'il y a eu parfois de la complexité. C'est d'ailleurs un enseignement qui ressort de ce travail : les comportements qui pourtant sont pratiqués régulièrement, sont mal réfléchis parfois. Les personnes ne se questionnent pas sur leurs pratiques. Il n'est donc pas toujours simple d'en faire ressortir des points saillants. En termes de statistiques, l'étude est représentative de la population des territoires périurbains par une méthode de quotas : sexe, âge... Donc même si on travaille sur un échantillon de seulement 846 répondants, on peut correctement extrapoler les résultats, et ceux-ci sont bien représentatifs des comportements. La raison pour laquelle il n'a pas toujours été facile de bien extraire toutes les informations, c'est que ce

questionnaire, certes quantitatif, laissait une grande part aux questions ouvertes. Vous n'allez donc peut-être pas, comme Laurent Moreno le rappelait, retrouver tout ce à quoi vous vous attendiez parce que les réponses n'étaient pas suggérées. Ce n'était pas des réponses à choix multiples : oui, je fais ainsi ou non, je ne fais pas cela. Mais la personne enquêtée répondait spontanément. Ce sont là des précisions de méthode importantes à apporter. Maintenant, nous allons décrire qui sont les habitants que nous avons rencontrés, existe-t-il un profil type de ces habitants périurbains ? 846 questionnaires ont été exploités et le choix a été fait de ne pas interroger les jeunes de moins de quinze ans car ils ne sont pas du tout autonomes dans leur mobilité. Ils sont essentiellement captifs puisqu'ils ne peuvent même pas disposer du scooter qui leur permet une certaine liberté de mouvement. Leur mobilité étant un petit peu différente, nous les avons, par conséquent, écartés de l'enquête. Néanmoins, nous pou-

vons, au travers des réponses des accompagnateurs, que sont leurs parents parfois, avoir quelques idées. Cela sera davantage exploré dans la phase qualitative de l'étude qui traitera des comportements.

Profil des personnes enquêtées

Classes d'âges

15-29 ans : 192 personnes
30-44 ans : 243 personnes
45-59 ans : 227 personnes
60-74 ans : 134 personnes
75 ans et plus : 50 personnes

Soit au total, 846 questionnaires exploités.

Les ménages

11,7% sont composés d'une seule personne
88,3% sont composés de plusieurs personnes
dont près de la moitié de 4 personnes ou plus.

Le logement

77,3% de propriétaires
22,4% de locataires

7% en logement collectif
93% en logement individuel

25,5% des enquêtés habitent la commune depuis
5 ans
18% depuis 5 à 10 ans
56,5 % depuis plus de 10 ans

S'agissant des ménages, nous constatons qu'il y a 11,7% des ménages qui sont composés d'une personne seule. C'est peu, notamment en comparaison de la part observée dans le périmètre de l'Agence qui est de 34%. Le corollaire est que les ménages composés de plusieurs personnes sont nettement plus nombreux. Cela correspond tout à fait aux résultats nationaux. L'INSEE parlait même d'un « homo suburbanus ». Le terme n'était pas très élégant, mais globalement, c'était le profil type d'une famille avec deux enfants. Effectivement, c'est ce que l'on constate. Cependant, comme nous savons que les individus préfèrent rester sur place, hésitent à déménager, à avoir une rupture forte dans leur cycle de vie quand l'âge arrive, il faut garder en mémoire que la proportion de ménages composés d'une seule personne est appelée à s'accroître dans ces espaces périurbains et que cela aura une incidence sur les comportements de mobilité. Il faudra s'atteler à cette question dans les temps à venir.

Quant au statut d'occupation du logement, nous avons essentiellement des propriétaires, plutôt que des locataires. Là encore, c'est différent de ce que l'on constate sur le territoire de l'Agence où l'on a pour moitié des locataires et pour moitié des propriétaires. Donc, que vient-on chercher dans ces communes périurbaines ?

On vient y chercher la maison individuelle, le jardin, la tranquillité. Néanmoins, il est intéressant de remarquer qu'il y a aussi des ménages résidant en logement collectif (7%), ce qui permet de relativiser un peu l'image de la maison individuelle. Par ailleurs, on constate que les personnes que nous avons rencontrées habitent en moyenne depuis 15 ans dans les espaces périurbains : elles sont donc assez anciennement installées.

Au regard de l'emploi, on constate qu'il y a parmi les répondants que nous avons rencontrés un actif sur deux, à peu près. Dans les inactifs, un sur deux est retraité, un sur trois est étudiant. Voilà pour le profil type.

J'aborde maintenant la présentation des résultats.

On constate d'abord qu'il y a une sorte de confirmation des tendances qui avaient déjà été mises en lumière par l'enquête « ménages déplacements » de 2007. Sachant qu'à la différence de celle-ci, le questionnaire ne demandait pas d'expliquer chacun des déplacements, ce n'était pas un listing complet de ce que l'on faisait mais il était fondé sur la déclaration spontanée de l'individu. Avec 52,5%, c'est le travail qui est le motif premier des déplacements des personnes que nous avons rencontrées. Cette part est assez forte par rapport aux résultats nationaux où l'on constate que les déplacements vers le travail perdent un petit peu en ampleur, tandis que les autres déplacements s'accroissent. Le mode privilégié pour se déplacer vers son lieu de travail est la voiture personnelle dans 85% des cas, ce qui est tout à fait concordant avec les enquêtes nationales. En 2007, l'INSEE a mené une enquête nationale « transport déplacement » qui, pour les espaces périurbains, révélait que 86% des personnes utilisaient la voiture personnelle. Les hommes ont, certes, un petit peu plus tendance à utiliser la voiture que les femmes mais cette distinction est assez subtile. On constate que les comportements se nivellent. Si les femmes, il y a une vingtaine d'années, avaient moins accès à l'automobile parce que peut-être, elles n'en possédaient pas, c'est de moins en moins vrai. La marche à pied est le second mode de déplacement employé pour se rendre vers le travail (3,6%). Cela nous fait comprendre qu'il y a, dans ces espaces périurbains, une certaine autonomie ou du moins un début d'autonomie. Si certains utilisent la marche à pied, c'est bien parce qu'ils peuvent atteindre leur lieu de travail. Il y a donc une sorte de fonctionnement autonome qu'il est intéressant de souligner : ce ne sont pas que des espaces qui se vident le matin et se remplissent le soir. Il y a des accroches et des comportements locaux.

La voiture est le mode de déplacement privilégié, d'accord, mais nous avons demandé à toutes les personnes que nous rencontrions, qu'elles prennent la voiture ou pas, si elles avaient déjà tenté des expériences de changement dans leur déplacement. « Vous est-il arrivé déjà de pratiquer autrement ? ». 25% des personnes

ont déclaré avoir tenté à un moment ou à un autre de se déplacer autrement. Cela ne veut pas dire qu'ils le font régulièrement, mais c'est un début intéressant de réflexion à introduire car s'ils l'ont fait déjà, comment pourraient-ils continuer à se déplacer autrement, adopter un nouveau mode ?

Quant à la question du mode de transport choisi lors de cette expérience, les résultats sont peut-être un petit peu moins positifs, puisque beaucoup d'entre eux, (un tiers) se sont reportés vers la voiture. On peut comprendre qu'il s'agissait de personnes qui utilisaient peut-être les transports en commun et qui, pour une raison ou une autre, ont pris à un moment la voiture. Et les études nous ont montré, de même que nos pratiques, qu'il est difficile, une fois que l'on est passé à la voiture de revenir vers un autre mode. On notera avec intérêt que le bus représente 18,7% des cas de changement de mode. Dire que les habitants du périurbain méconnaissent totalement et n'utilisent pas les transports collectifs est un peu trop rapide. Ils sont utilisés, certes, dans une moindre ampleur que la voiture personnelle, mais le déplacement par ce mode existe. C'est un point sur lequel il faudra s'appuyer si nous voulons aider à des changements de comportement, à des reports modaux. La marche à pied aussi a été assez fortement citée (15,3%).

Le mode utilisé en rapport à la distance

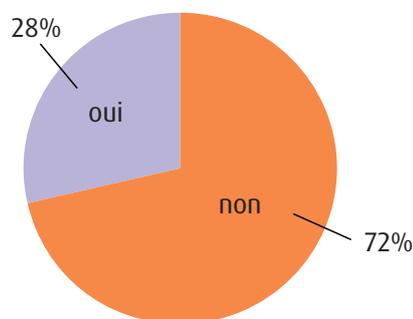
	< 1 km	1-5 km	5-10 km	10-20 km	> 20 km
Bus			4,5%	8,5%	
Car			2%	5,1%	3,5%
Marche	48,5%	7,6%			
Train				2,2%	
Vélo	4,5%				
Voiture	44,2%	84,3%	87,4%	80,5%	88,4%

On a pu noter qu'il y a confirmation des grandes tendances sur les distances parcourues et sur l'adéquation des modes et des distances. On pourrait s'attendre à ce que la marche à pied soit très nettement majoritaire sur les courtes distances. Dans les faits, c'est juste à parité avec l'automobile. Cela explique bien effectivement la facilité d'usage de l'automobile. Une fois que l'on s'y est mis, il est difficile d'en changer et comment faire pour pouvoir passer à autre chose ? Sur les plus longues distances, on pourrait s'attendre à plus d'usage des transports collectifs, notamment le train sur un territoire, quand même assez bien desservi, et maillé par des gares. Pourtant, ce n'est pas ce que l'on constate. S'agissant des transports collectifs, ils sont en général peu utilisés ou trop peu utilisés peut-être pour le motif travail, et majoritairement utilisés pour le motif études. Mais puisque nous avons interrogé des jeunes, leur comportement pondère de façon très forte le résultat. Eux-mêmes sont relative-

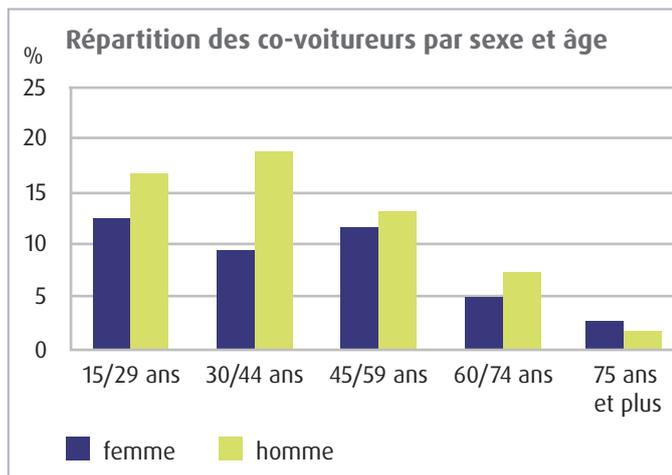
ment captifs des transports scolaires, de l'autocar, donc voilà pourquoi le transport en commun est très fortement représenté dans les déplacements pour le motif études.

Sur la question des transports collectifs, nous avons demandé l'avis des personnes que nous avons en face de nous. 92% des personnes qui nous ont répondu, signalaient qu'elles étaient plutôt d'accord ou tout à fait d'accord avec l'idée que le transport en commun peut être un moyen régulier, une solution pour se déplacer. Donc, cela veut dire que c'est possible. Oui pourquoi pas ? Comment, dès lors pourrait-on inciter les individus à utiliser plus les transports collectifs et sous quelles conditions pourraient-ils changer ? Nous nous rendons compte essentiellement que ce sont des questions de desserte. Il est, par exemple, intéressant de remarquer que leur coût n'est pas mis en avant. On ne considère pas que le transport en commun est trop cher. Ce que l'on voudrait, c'est un transport qui fasse du porte-à-porte. Or, le transport qui passe tout près de chez soi, à l'heure que l'on veut, cela s'appelle la voiture, ce n'est pas le bus ou l'autocar. Donc, oui, on est d'accord pour l'utiliser peut-être, mais à condition qu'il fasse exactement ce qu'on veut. Il y a là, une incompréhension de ce qu'est le moyen collectif vis-à-vis du transport individuel.

Avez-vous déjà pratiqué le co-voiturage pour les déplacements que vous faites fréquemment ?



S'agissant des pratiques émergentes, l'enquête a révélé des choses intéressantes. Premier point important : le co-voiturage. Le co-voiturage se met en place très progressivement mais ce n'est pas qu'une vue de l'esprit ou un souhait que les élus peuvent avoir. Le co-voiturage est déjà pratiqué. Nous avons posé la question : « Avez-vous déjà pratiqué le co-voiturage » ? A peu près un quart des personnes enquêtées a pratiqué le co-voiturage et il ne s'agit pas de co-voitureurs réguliers. Toutefois, si certains l'ont déjà pratiqué, peut-être la part de co-voitureurs pourrait-elle s'accroître. Nous constatons que ce sont plutôt des hommes, plutôt de jeunes adultes qui pratiquent le co-voiturage. Quand on pose la question de savoir pourquoi les individus ont co-voituré, ce qui apparaît essentiellement, ce sont les facteurs humains. Les gens disent : « parce que je connaissais une personne,



parce qu'on m'a fait une proposition de covoiturage, j'ai tenté ce moyen ». Ce ne sont pas les facteurs monétaires qui sont d'abord mis en avant. Le facteur matériel, c'est-à-dire l'organisation du covoiturage, n'est pas non plus ce qui oriente le plus le choix. Si on covoiture, c'est parce que l'on a une relation personnelle, on connaît des personnes. C'est donc un élément important par rapport à ce que les collectivités veulent engager quand elles mettent en place des aires de covoiturage : c'est une incitation, mais certainement pas suffisante.

Clères - La gare



Autre point très important, l'intermodalité. L'intermodalité est un terme que l'on emploie quand on se place du côté du gestionnaire du réseau puisqu'elle est vue comme une facilité de passer d'un mode à un autre, d'un réseau à un autre, d'une ligne à une autre. La multimodalité elle, est bien le comportement que l'on a, que l'individu a de faire des déplacements avec plusieurs modes de transport. Pourquoi peut-on dire que la multimodalité est intéressante et est une voie de changement dans les pratiques ? C'est parce que nous constatons que 9% des personnes que nous avons rencontrées disent déjà, régulièrement cette fois, combiner plusieurs modes de transport dans leurs déplacements les plus fréquents. Donc, il y a déjà un début de pratique. 9% c'est intéressant quand on constate, par exemple, que l'agglomération de Tours ne recense que 5% de personnes qui pratiquent le déplacement multimodal.

Par contre, la voiture individuelle est toujours employée dans les combinaisons majeures, ce qui nous laisse penser qu'on ne peut pas se défaire totalement de la voiture, mais on peut peut-être, et on y reviendra, l'utiliser autrement, et ne pas l'utiliser systématiquement.

Combinaisons de modes : la multimodalité

Voiture - Transports collectifs urbains	31,7%
Voiture - Train	10,1%

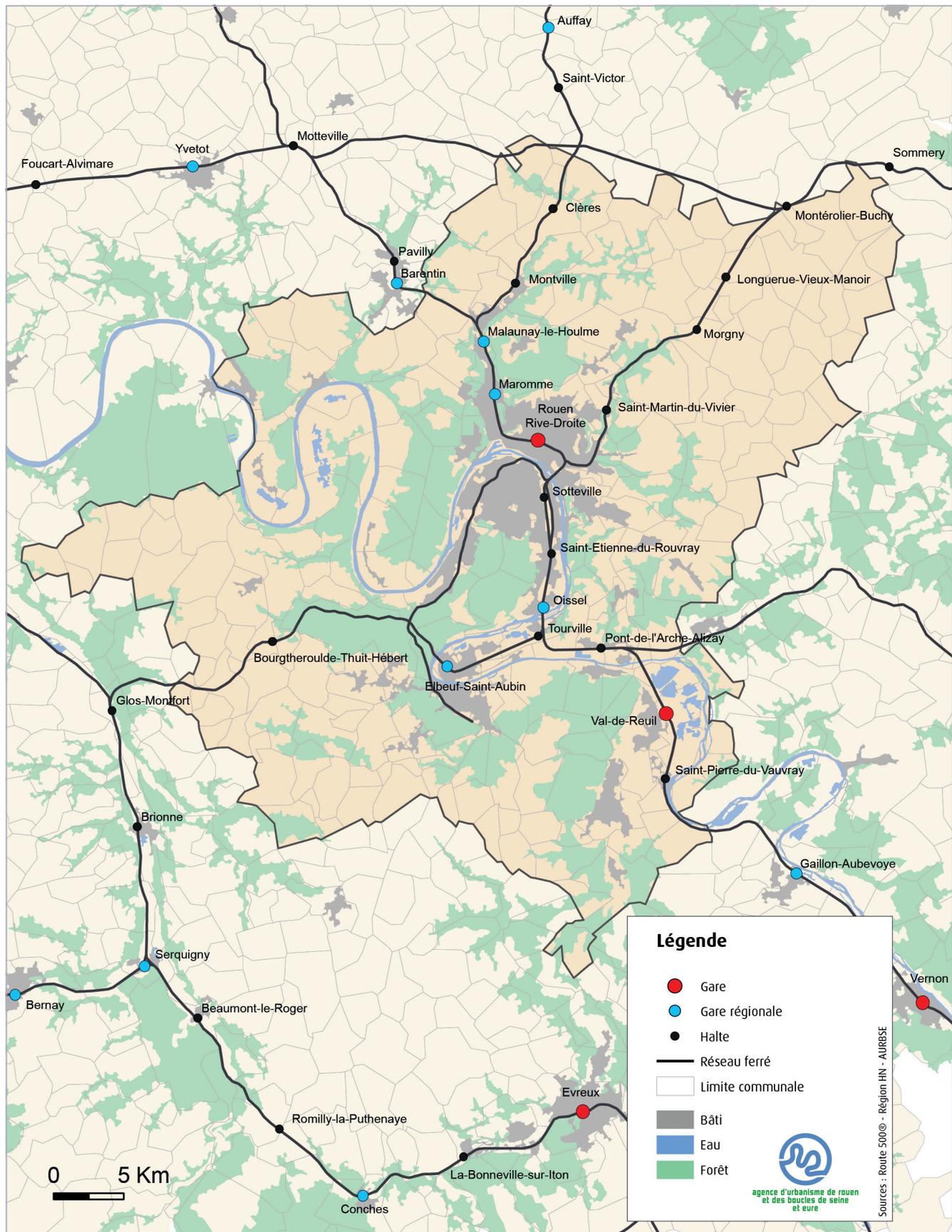
Car - Transports collectifs urbains	7,4%
Train - Transports collectifs urbains	7,2%

Source : Enquête quantitative AURESE 2011

Il existe également une combinaison des modes avec le train car effectivement, nous avons sur notre territoire des lignes de train qui sont structurantes et qui seront peut-être à l'avenir plus employées puisque des projets existent pour développer l'usage du train. C'étaient les points émergents, qui déjà doivent nous servir pour mettre en place, des orientations, des actions en vue de se déplacer autrement.

Il ne faut cependant pas se cacher que tout n'est pas optimal et que dans les aspects nationaux fortement mis en avant, il y a l'utilisation du vélo, pas seulement moyen de transport mais aussi outil de développement et de santé publique. Qu'en est-il du vélo dans notre territoire ? Le vélo n'est pas encore utilisé comme un moyen de transport habituel et régulier. Peu de personnes, du moins dans nos espaces périurbains l'utilisent : 1,5% pour se rendre sur le lieu de travail, 1,9% pour les achats. Le motif achats, encore une fois, nous permet de voir que si le vélo est utilisé, c'est qu'il y a bien un fonctionnement local, mais on conçoit mal, effectivement, de faire ses achats régulièrement et de tout transporter puisque le vélo n'a pas de coffre. Qui sont les utilisateurs du vélo ? Ce sont essentiellement des hommes, plutôt jeunes, évidemment pour le motif études, ou des hommes plus âgés pour le motif achats. Le vélo n'est pas conçu comme un moyen possible de déplacement régulier mais il a une assez bonne image. On pourrait peut-être y voir un petit signal faible de prospective à développer puisque 3 personnes sur 4 qui ont été interrogées, pensent que le vélo pourrait être un moyen de transport. Il pourrait mais il ne l'est pas encore. On voit là un paradoxe. Quelles sont les raisons qui pourraient inciter les individus à utiliser le vélo puisqu'ils en ont une bonne image ? Rapidement, on pense aux questions de santé, et aux distances à parcourir parce qu'on le perçoit comme très adapté à des courtes distances. On voit que la question du coût n'est pas si prioritaire. Donc, ce sont surtout des réflexions très personnelles : « parce que c'est bon pour moi-même, pour ma santé, je le prendrais ». Mais je le prendrais si des aménagements de pistes cyclables existaient, si j'étais plus en sécurité. Les raisons sont bien centrées sur la

Gares et haltes ferroviaires



personne et moins sur des préoccupations générales. Les aspects écologiques, vertueux ressortent peu pour expliquer pourquoi on pratiquerait le vélo. Nous arrivons sur la fin de cette présentation qui ouvre

des perspectives sur la question des comportements. Nous avons vu ce que nous faisons, maintenant nous anticipons ce que nous pourrions faire. Une question importante était posée, à savoir : « Que feriez-vous ? »

Comment vous adapteriez-vous, si, sur un temps court, le coût de déplacement était très fortement majoré » ? Nous avons placé les personnes dans une situation à laquelle ils n'avaient pas pensé. C'est une situation déroutante et les réponses ont été spontanées. Elles sont ici regroupées en grandes catégories. Il y avait une première réponse spontanée et une deuxième pouvait être donnée également. Nous constatons que 30,8% des personnes envisagent tout d'abord de réduire les dépenses considérées comme non essentielles (les départs en vacances ou ce qui est qualifié d'achats plaisir, de certains loisirs). Elles envisagent de réduire les dépenses alors qu'elles n'envisagent pas de réduire leur mobilité. Avec 24%, agir sur ses déplacements et sa mobilité n'est pas la première réponse donnée spontanément. Les personnes qui nous répondent, ne disent pas : « j'en ferais moins, je me déplacerais moins ». La volonté, la capacité à se déplacer est conservée, malgré tout. D'ailleurs, étonnamment certaines nous disent : « je ne ferais rien ». Même si mon coût de transport était multiplié par dix, je ne ferais rien. Une autre chose intéressante à retenir est qu'il y a quand même spontanément, des personnes qui envisagent de déménager (3,2%), de changer de mode de vie. Il y en a peu mais elles existent néanmoins. C'est important de le dire parce que ceci n'était pas suggéré. Aucune liste n'était déroulée. Donc, spontanément, certains pensent à remettre en cause leur choix de vie. Pour conclure cette présentation et si nous tentons d'anticiper, que pouvons nous questionner, que pouvons nous voir ? On peut se demander si un nouveau rapport à la voiture est possible. On a constaté que la voiture personnelle est le mode de transport privilégié, que les individus n'envisagent pas majoritairement de réduire leur mobilité individuelle. De plus, ils n'envisagent pas non plus spontanément de se débarrasser d'une de leurs voitures. Éventuellement, ils les conserveraient s'ils en ont plusieurs mais ils s'en serviraient moins. Comment faire pour transformer la relation que l'on peut avoir à la voiture, considérer la voiture non plus comme un objet à posséder nécessairement mais comme un objet qui rend des services de déplacement. Et si on se pose la question ainsi, on peut se demander si le covoiturage n'a pas de l'avenir et si ce n'est justement pas une pratique à encourager, une piste de comportements nouveaux. Il en est de même de l'auto-partage. Certes, l'auto-partage, actuellement, s'implante plus en ville où il y a effectivement une densité plus forte d'habitants qui peuvent être adhérents d'une organisation, d'une association qui dispose d'une flotte de véhicules. C'est une forme de location à l'heure ou à la journée. Mais il ne faut pas exclure cette possibilité pour des espaces périurbains. On constate qu'il y a, quand même, beaucoup de déplacements de courte portée qui peuvent être faits en utilisant la voiture autrement, par exemple, en étant plus nombreux dans la voiture. Autre piste qui

sera vue plutôt du côté des gestionnaires de réseaux et des gestionnaires de territoire : est-ce qu'il ne faut pas tenter d'aller vers un système de mobilité intégré ? Il y a déjà une part des déplacements qui est multimodale. Comment encourager cette pratique ? En mettant en place des pôles de mobilité regroupant en des lieux, la plus large palette possible de moyens à disposition des personnes. Si la personne qui se déplace a le choix, elle sera peut-être tentée, pour des raisons que l'on ne connaît pas encore, et que l'on va essayer d'approcher, d'utiliser un autre mode. Si l'expérience est bonne, elle pourra progressivement utiliser ce mode plus fréquemment. L'idée en fait, est de se demander, puisque nous voyons que la voiture est dominante, comment faire si tout à coup ou en une année, nous laissons toute notre voiture et que nous passons tous aux transports en commun ? Les transports en commun ne pourront pas supporter, de toute façon, une augmentation si forte et si brutale. Comment encourager à utiliser tout ce qui est possible ? C'est mettre en certains lieux, à disposition des personnes qui veulent se déplacer, la plus grande panoplie de moyens possibles. Et c'est une piste à travailler et tout à fait intéressante pour nos espaces périurbains, qui montrerait qu'il y a des points d'ancrage, qu'il y a des polarités secondaires qui peuvent se mettre en place.

Voilà pour les résultats les plus importants. Si vous avez des questions sur des points particuliers, bien évidemment, je tenterai d'y répondre.

Pierre Bourguignon : Dominique Mathieu-Huber a eu la lourde tâche de présenter un travail conséquent dans un temps limité. Ce qui est important, ce sont vos réactions dès maintenant, avant l'intervention de notre expert. La parole est libre.

Gérard Ducable : L'étude est très intéressante. J'ai d'ailleurs noté dans la présentation, que la mobilité en dehors du travail était peu citée. Je constate que le dimanche il y a pratiquement autant de voitures que les autres jours de la semaine. Par conséquent, il faut bien se rendre compte que le dimanche les gens prennent plus facilement la voiture pour un petit déplacement, qu'en semaine où finalement, ils ont l'habitude d'aller aux commerces à pied, de conduire à pied les enfants à l'école etc...

Pascal Houbron : Dans la prolongation de ce que dit Gérard, il est peu étonnant d'observer que la mobilité pour le travail compte pour plus de la moitié. Mais j'ai été étonné de voir qu'il n'y avait pas de mobilité pour les loisirs, pour aller vers les équipements structurants sportifs, culturels ou autres. Je prends un exemple : en territoire périurbain, il y a peu de piscines. Quand on veut aller à la piscine, on se déplace, on va plus vers la centralité et ça n'apparaît pas dans l'étude comme un élément fort de la mobilité. On a parlé travail, études, achats ou autres mais pour les loisirs, cela apparaît assez peu.

Jérôme Bourlet de la Vallée : A propos du vélo, je voulais savoir si, dans l'enquête, des questions avaient été posées sur les conditions d'accueil. Le retour que j'en ai, c'est que pour aller au travail on ne prend pas le vélo puisqu'on n'a pas de garantie de l'état dans lequel on va être après le déplacement. S'il y avait des moyens de douches ou des moyens de se changer et d'avoir un espace d'accueil, entre l'utilisation du vélo et le lieu professionnel, on aurait plus de facilité à le prendre. L'autre question que je voulais poser par rapport au vélo, ce que je n'ai pas trouvé dans l'étude, concerne la sociologie des ménages et le revenu. Il aurait été intéressant, de savoir si la population qui était interrogée, était plutôt socialement défavorisée, plutôt cadre supérieur. Du coup, il serait intéressant d'affiner la notion de coût.

Mais je reviens aussi sur ce que vous avez dit du plan vélo. Par rapport à mon territoire, il y a une confusion entre la piste cyclable et la voie verte. Tant que nous n'aurons pas un discours clair au niveau des politiques en expliquant que ce n'est pas la même chose, forcément les utilisateurs seront dans la confusion.

Sur l'intermodalité, j'ai trouvé ça passionnant puisqu'on nous a toujours expliqué que ce qui faisait perdre l'attrait du transport que j'appelle collectif et non « en commun », c'était la rupture de charge. Ce qui pouvait être un facteur limitant l'utilisation de ce transport collectif. Et là, vous êtes en train de dire que c'est en train de changer, que c'est intéressant pour nous en tant que responsables de se dire que nous pouvons imaginer des trajets de transport collectif avec la rupture de charge. Je crois que c'est un point important.

David Cormand : il est intéressant d'avoir le ressenti des gens que vous avez interrogés. La première chose est que nous avons souvent l'idée de la capacité de se déplacer comme d'une liberté. Seulement, plus ça va, moins c'est une liberté et plus c'est une contrainte. Il est vrai que cela change le rapport au déplacement : la voiture liberté, la voiture symbole de l'émancipation. Au quotidien pour la plupart des gens qui n'ont pas de sous, n'ont pas les moyens d'avoir une voiture ça n'a plus tellement de sens. Ceux qui ont encore les moyens d'en avoir une, sont obligés de l'utiliser pour aller au travail, ce qui en général est une contrainte.

Autre chose, c'est aussi une contrainte par exemple de faire ses courses. Aujourd'hui, pour faire ses courses, on n'a pas trop le choix. Il faut aller plutôt dans les grandes surfaces ou dans les zones réservées à cet effet. Et y aller même à vélo ou à pied, c'est compliqué. Donc, c'est un paramètre important par rapport à la question : comment organiser la ville et l'urbanité.

Ce que j'ai retenu aussi dans l'étude, c'est l'argument pour lequel on pourrait utiliser plus les transports collectifs : la fréquence. C'est une idée intéressante qui rejoint une intuition que l'on avait : ce n'est pas le coût. J'ai toujours l'intuition que, de toute façon, quand on compare les prix des transports collectifs, même quand on pense qu'ils sont chers, par rapport aux coûts de sa voiture à soi, c'est dérisoire. D'ailleurs on vient d'entendre que 6,7% des gens seulement utiliseraient les transports en commun s'ils étaient gratuits et 50% les utiliseraient s'il y avait plus de fréquence. ce n'est pas forcément en rendant gratuit, mais plutôt en augmentant la fréquence. C'est quelque chose qu'il est important d'avoir à l'esprit dans les débats que l'on peut avoir notamment dans les collectivités qui s'occupent de la gestion des transports en commun, sur l'optimisation des financements.

Dernier point sur le vélo. Jérôme Bourlet en parlait également. Qu'est-ce qui fait que l'on utilise plus le vélo ? Si la voirie est adaptée aux vélos. C'est aussi simple que ça. Les transports que l'on utilise le sont en fonction de la façon dont est organisée la voirie. Ce qui fait que l'on n'a plutôt pas trop envie d'utiliser un vélo, c'est : est-ce que je vais m'en sortir au milieu des bagnoles ? Donc, tout ce que vous avez présenté, confirme une intuition qu'on pouvait avoir et d'un autre point de vue, nous éclaire sur des choses qu'on avait commencées.

Philippe Guilliot : Je trouve cette étude très intéressante. On se rend compte que les déplacements sont, de toute façon, indispensables. On est encore dans la génération du « tout bagnole ». Il n'y a qu'à voir les sacrifices que les habitants sont capables de faire, y compris sur les dépenses non essentielles voire essentielles, pour continuer à se déplacer. J'ai été assez frappé par ces remarques qui ont été faites sur les conditions d'utilisation des transports en commun. Les périurbains sont à 92% d'accord pour les utiliser, mais il est évident qu'aujourd'hui, les réseaux tels qu'ils sont organisés n'offrent pas forcément la facilité pour eux de les fréquenter. C'est ce qu'ils demandent d'ailleurs, d'augmenter les fréquences. Je ne reviens pas sur l'histoire de la gratuité, c'est à mon avis un autre débat. 10% évoquent comme raison « si la commune est desservie », cela veut dire que l'on a vraiment un gros manque concernant les transports en commun. Je pense qu'il y a, de la part des organisations, des Autorités Organisatrices de Transports, que ce soit le département, que ce soit la CREA ou d'autres collectivités, de grosses questions à se poser sur ce sujet, sur la fréquence, sur les modes de transport et sur la desserte des communes elle-mêmes. Mais il y a des marges de manoeuvre. Cette étude doit donner matière à réflexion justement aux Autorités Organisatrices de Transport pour pouvoir orienter leurs fameux Plans de Déplacements Urbains. Sur le vélo, juste un mot parce que le vélo, c'est très écolo, ça fait bien. C'est sûr que c'est dangereux mais il y a aussi des problèmes géographiques. Il ne faut pas l'oublier. On a des territoires quand même assez vallonnés.

Corinne Goillot : Pour rebondir sur ce que vous dites, nous faisons un plan de déplacement d'administration au sein de la DDTM de l'Eure. Dans l'Eure nous avons aussi des vallées, des coteaux, et ce n'est pas la première contrainte, c'est plutôt l'intégrité physique, l'insécurité et puis l'adaptabilité. Nous sommes tous dans la tranche d'âges 45-50 ans, sans être sportifs en plus au quotidien. Parce que vraiment côté physique, les gens sont capables, c'est ce qu'ont révélé des tests. Pendant une semaine, on a prêté des vélos soit classiques soit à assistance électrique. Les gens qui habitent sur les coteaux d'Évreux, ont pris le vélo et sont rentrés chez eux.

Richard Jacquet : Je pense qu'une bonne partie de la population est intéressée par les transports collectifs. Il y a un problème majeur, dans ma commune il n'y en a pas. On est considérés comme périurbain, à la frontière entre l'Eure et la Seine-Maritime. Le seul moyen de transport que l'on ait à proximité, c'est l'autoroute. Effectivement, c'est particulièrement intéressant pour les gens d'avoir l'autoroute et, justement nous n'avons pas de mode de déplacement alternatif. Il y a un élément qui n'est pas apparu dans l'enquête et qui me paraît important. On parlait de contraintes tout à l'heure. On a tous énormément de contraintes dans une journée. On se lève, on emmène les gamins à l'école, on va au boulot, on rentre et la vie continue parce qu'il y a une deuxième journée qui commence. Et nous n'avons pas parlé du facteur temps. Le temps de transport pour me déplacer d'un point A à un point B. Effectivement, pour moi aujourd'hui, m'arrêter sur une aire de covoiturage, prendre un transport collectif pour venir travailler dans l'agglomération de Rouen puis prendre le métro, le bus, que sais-je, pour arriver à mon travail, on va vite doubler le temps de transport. Et je reviens à mon introduction, quand on a un temps contraint, quand on veut aller récupérer le gamin à l'école et profiter, ne pas aller le chercher à 19h à la garderie le soir, parce qu'il faut encore faire à manger, prendre le bain, etc., etc. C'est tout juste impossible. Le travail qu'on a sur un territoire inter-SCoT est intéressant, et il faut qu'on l'approfondisse. Mais cela veut aussi dire que l'on a agrandi le territoire.

Erwan Pouliquen : Je rejoins assez votre intervention, parce qu'une des questions que je me posais est de savoir si dans votre échantillon, vous avez distingué dans les communes celles qui ont un accès à un réseau de transports en commun de celles qui n'en ont pas. Parce que quand on parle du choix, quand on est très éloigné dans le périurbain sans transports en commun et qu'en plus on a une distance au travail qui est importante, en réalité on est captif de la voiture.

Quand vous avez posé des questions sur les expériences de changement de mode, avez-vous tenu compte de l'endroit où habite la personne, et des possibilités qu'elle a réellement de changer. Parce que pour d'autres la question ne se pose pas, ils ne peuvent pas changer. D'autre part, vous êtes-vous intéressés au choix de localisation des ménages qui se sont implantés, aux arbitrages par rapport aux prix du foncier, du logement ? Comment ont-ils appréhendé la problématique de leur mobilité ?

Julien Duflo : Je souhaitais apporter un élément de réflexion sur la mobilité périurbaine et rurale, notamment sur le coût des transports. En Bretagne une banque a fait une étude sur les clients qui avaient souscrit un prêt immobilier et ils ont simulé une hausse (un doublement) du coût des carburants. Le résultat est assez frappant : il y a 30% de leurs clients qui ne seraient plus solvables. Donc derrière il y a des impacts sociaux assez considérables et ce doublement du prix du carburant n'est peut-être pas si loin que ça.

Céline Antoine : Nous avons déjà beaucoup échangé, y compris en prenant en compte l'accès aux transports en commun, qui, effectivement, ne sera probablement pas possible dans tous les territoires. Travailler sur la multimodalité, en prenant en compte le fait qu'on ne peut pas avoir de transports collectifs partout, mais qu'au moins on peut amener les gens vers des lieux de transports collectifs, est pertinent. Après, il faut effectivement mesurer où on peut les implanter puisqu'on voit que les gens sont capables d'accepter au moins une rupture de charge. Je trouve que c'est un point intéressant d'évolution. Après je pense qu'avec deux ou trois ruptures de charge, ce n'est plus la peine d'y penser, avec un doublement des temps de transport, ce n'est pas non plus la peine d'y penser. Mais peut-être qu'il y a à circonscrire une zone sur laquelle déjà cet aspect-là pourrait être mieux travaillé dans la réflexion des Autorités Organisatrices de Transport.

Brigitte Langlois : Je trouve que cette enquête est fort intéressante. Par rapport à l'intermodalité ou autres il y a une évolution des mentalités, ce qui peut nous donner envie justement de continuer à réfléchir pour répondre à ce besoin. Tout à l'heure quelqu'un disait que la voiture était une contrainte, moi je la verrais plutôt comme une nécessité dans notre territoire périurbain. C'est une nécessité pour le travail, aussi pour les déplacements pour les enfants, pour aller le mercredi ou le samedi vers les activités. En milieu rural, les gens ne peuvent pas aller à pied, et en vélo ce n'est guère possible non plus : la distance est parfois de 10 kilomètres et on ne peut pas envoyer un enfant de 8 ou 10 ans à vélo à la piscine. J'aimerais bien que dans l'avenir on essaie de réfléchir sur ce qu'il faudrait faire pour éviter que chaque famille transporte ses enfants vers leurs activités respectives. Il y a du covoiturage, évidemment, mais il n'y a pas que ça. Je pense qu'il y a aussi peut-être une réflexion à mener, parce que c'est une nécessité à la campagne.

Stéphane Jot : Je voulais préciser qu'à partir des territoires périurbains, pour les loisirs, si vous pouvez partir le samedi matin en train vous devez revenir en fin de matinée. Et il n'y a pas de connexion le mercredi et le samedi après-midi.

Françoise Guillotin : Juste un point, qui a été repris par plusieurs collègues précédemment. Il faut rappeler effectivement qu'il y a des iniquités importantes au niveau de nos territoires. C'est ce qui fait qu'on peut avoir des besoins et des attentes un petit peu différents. Un des grands enjeux, c'est d'arriver petit à petit à réduire ces iniquités et à proposer des réponses personnalisées en fonction des besoins des territoires. La réponse que l'on va proposer au centre-ville de Rouen ne sera pas celle dont aura besoin le Pays entre Seine et Bray. Je voulais ajouter que la notion des temps de transport me semble importante, parce que je crois que toutes les études l'ont prouvé : quand on incite les gens à utiliser des modes de transports différents, si effectivement le temps est multiplié par X, c'est un frein important. Et puis, pour reprendre ce qui a été dit par David Cormand, je crois qu'il faut qu'on soit attentifs aussi à ne pas opposer les modes de transport entre eux. La voiture aura toujours une place, les transports en commun vont sûrement se développer. Il faut aussi réfléchir au développement du vélo, essayer de trouver, mode de transport par mode de transport, les contraintes et les possibilités de les faire évoluer. C'est un travail de longue haleine, mais ne partons pas sur des oppositions, mais au contraire sur des obligations de convergence et d'amélioration de l'ensemble du territoire en fonction des spécificités parce que les besoins ne sont pas les mêmes partout.

Pierre Bourguignon : Vos questionnements vont nous permettre d'affiner le travail de préparation de la phase qualitative, mais il est vrai que la phase quantitative qui a été menée est restée très classique volontairement. Cela étant, elle reposait sur 850 ménages sur l'ensemble des communes périurbaines, 850 ménages choisis selon la méthode des quotas. Cela nous conduit aussi dans le travail avec les uns et les autres à tenir compte des termes employés et le terme « multimodalité » et/ou « rupture de charge » est important. Le terme « offre et demande » de transports collectifs est aussi important. Cela nous renvoie au fait que de toute façon on ne peut pas simplement additionner les données techniques de chaque Autorité Organisatrice et de chaque gestionnaire de service de transport. Le travail que l'on mène sur le périurbain, on le mène parce qu'il est lié à la nécessité d'amélioration de la qualité de vie de tous nos concitoyens. Mais en même temps, à partir du moment où ça se traduit par des organisations techniques, on voit bien qu'il faudra encourager les uns et les autres dans leurs responsabilités, à répondre aux attentes de nos concitoyens et pas seulement aux normes.

Dominique Mathieu-Huber : Vos questions sont parfois très précises et d'autres amènent des réflexions plus générales. Je propose de vous donner quelques éclairages.

- **Sur les loisirs** : cette enquête s'intéressait aux déplacements les plus fréquents, on ne demandait pas aux personnes de passer en revue tout ce qu'elles faisaient. Seulement 3,5% des personnes enquêtées ont répondu « les loisirs » comme étant le déplacement le plus fréquent.
- **Sur les transports collectifs** : vous avez relevé que la question du coût n'était pas particulièrement mise en avant par les personnes interrogées contrairement à ce que parfois on peut imaginer. Mais celui qui utilise sa voiture n'a pas conscience de la totalité du coût qu'elle représente, alors que pour le transport en commun il paye son ticket ou son abonnement. Le transport en commun a un coût visible immédiat, la voiture a un coût caché, différé. La perception des capacités monétaires à mettre en jeu n'est donc pas la même.
- **Concernant le vélo** : on n'a pas demandé par exemple : « pourquoi n'utilisez-vous pas le vélo, ou qu'est-ce qui vous ferait prendre le vélo ? » en proposant une liste de choix possibles. Ainsi les aspects liés au confort apparaissent, mais ce ne sont pas les réponses les plus fréquentes. Les réponses citées spontanément et le plus souvent, hormis celles que j'ai déjà mentionnées, pointent les conditions météorologiques « s'il faisait meilleur » ou bien les conditions de circulation « s'il y avait plus de pistes cyclables, je prendrais le vélo ».

Pierre Bourguignon : Nous apporterons toutes les réponses pour la compréhension de la première phase, mais il est bien clair que de toute façon vous avez indiqué un certain nombre de pistes qui vont nous permettre de poursuivre le travail dit qualitatif. Je passe maintenant la parole à Christian Werderer.

Christian Werderer : fondateur du cabinet Cognitii



La communication que je vais faire aujourd'hui s'appuie sur un ensemble de travaux que nous avons réalisés dans différents pays d'Europe à partir d'entretiens, soit individuels réalisés « en situation », lors du déplacement, soit dans le cadre de groupes de discussion.

Nous partons du postulat que le facteur humain, l'étude des comportements peut être source de génie et donc de solutions. Faire de la mobilité une mobilité durable (ou positive) peut paraître naturel mais cela implique une refonte de nos pratiques de mobilité difficilement compatibles avec la façon dont fonctionne l'être humain. De quoi sommes nous réellement capables, de quoi avons nous envie, besoin ? C'est ce que nous nous sommes attachés à comprendre en réalisant cet observatoire.

Nous avons travaillé sur 5 grands thèmes différents : les modes de mobilité, les lieux, l'info mobilité, les mobilismes – c'est-à-dire le comportement en tant que tel de la personne qui est mobile –, le carnet de route. Ensuite on a travaillé sur la vie à bord des véhicules, pas que la voiture, mais le train, le bus, etc. On a beaucoup travaillé sur l'automobile parce que les constructeurs automobiles sont de toute façon ceux qui font le plus d'études de tous types sur la mobilité. On a fait des études de mobilité pour des villes, des communes, des agglos... Notre analyse s'appuie sur plus de 100 projets réalisés, dont la moitié concerne l'automobile car les constructeurs se posent énormément de questions sur l'avenir du véhicule. Que va-t-il se passer ? Les pratiques auront-elles un peu changé chez les jeunes ? Ces jeunes, quand ils auront 45 ans, vont-ils continuer à modifier leurs pratiques ou vont-ils revenir au modèle (automobile) qu'on connaît tous ? etc. Plusieurs enquêtes, interviews ou observations ont été faites en Europe, essentiellement en Allemagne, Suisse et Italie.

Je vais aller par grandes images, en vous donnant le plus possible des exemples.

La personne qui se déplace, nous avons décidé de l'appeler mobiliste. Nous étions confrontés au vocabulaire, au fait que finalement on dit « usager », on dit « client », mais qu'il n'existe pas de terme spécifique pour désigner celui qui se déplace. Le mobiliste c'est d'abord quelqu'un qui se déplace, et contrairement à ce que l'on croit, il n'aime pas vraiment ça. Je vais juste vous montrer un extrait d'une interview en Région Parisienne, car je trouve que c'est un condensé de ce que l'on peut ressentir. Cette femme qui est interrogée pendant son voyage explique ce qu'elle ressent avec ses mots « coup de feu, compressé, boîte de sardines, bousculades, stressé, on souffre encore de moments qu'on vient de passer, en fait ça me gêne la journée, une vraie corvée, c'est la cohue, oppressée, terrifiée, etc. ». Elle parlait des transports en commun, donc

vous voyez qu'il faut quand même revenir parfois sur la réalité des choses.

En fait, ce qui est intéressant c'est que les réactions sont à peu près les mêmes en Suisse et en Allemagne, avec une culture différente, mais fondamentalement, le déplacement reste une contrainte. Cela ne veut pas dire que les gens ne veulent pas être mobiles mais ils disent : « c'est vrai qu'entre A et B il se passe des choses qui ne m'arrangent pas forcément, que je n'ai pas envie forcément de vivre ».

Le second point que je souhaite souligner, c'est que l'homme est sédentaire. Donc au regard des questions que vous vous posiez avant, se déplacer est une contrainte. Moins ça dure longtemps, moins il y a d'étapes, mieux c'est. Vous regardez le nombre d'étapes entre A (point de départ) et B (point d'arrivée) : trois, c'est sûr, c'est trop. Une étape au grand maximum est admise, et zéro étape c'est parfait. La téléportation c'est parfait.

C'est d'ailleurs une réponse qu'on n'avait absolument pas prévue. À la question : « finalement l'idéal pour vous c'est quoi ? », en France, en Allemagne et en Suisse, ils ont tous répondu spontanément : « la téléportation ». Vous prenez trois cultures différentes, vous leur demandez spontanément : « quel est votre mode de transport favori ? » ils répondent c'est la téléportation. Cela interpelle quand même, et renforce l'idée que les gens n'aiment pas se déplacer. Ils aiment aller voir leur famille, leurs amis..., c'est clair. Mais ils n'aiment pas se déplacer fondamentalement. Donc il faut quand même rester dans l'idée que la mobilité est une contrainte et qu'il faut essayer de l'agrémenter le plus possible.

On a découvert quatre types de comportements mobilistes, que je vais vous montrer tout de suite. Je pense que chacun peut se reconnaître, chacun peut reconnaître sa famille, ses voisins.

- Vous avez le stressé. Il est plutôt dans une position intravertie. Tout l'agace : si le tram s'arrête : « qu'est-ce qu'il se passe ? », les panneaux, il va regarder 6 fois la direction, 36 fois l'heure, etc...

- Vous avez le râleur. Lui au moins c'est un extraverti, il exprime son avis.

- Vous avez l'actif. C'est un profil qui est très facile à reconnaître. Il se dit : « comme le temps est perdu pour moi, je vais l'occuper, donc je lis, SMS, mails, etc. »

- Et après, il y a encore des gens qui aiment voyager même s'ils sont rares. C'est le contemplatif. C'est assez intéressant d'ailleurs parce que quand on discute avec eux on a cette impression qu'ils se décrochent de leurs attaches habituelles, de leurs contraintes. Ils sont à l'inverse de tous les autres, dans un espace-temps libre, ils se créent leur bulle, ils sont dans leur monde et puis ils regardent, ils ne font rien finalement, ils observent.

Vous voyez bien qu'on est en fait dans deux dimensions, puisqu'on va avoir ici une mobilité plutôt intravertie, et là extravertie, puisqu'on va agir. D'une part, les ABistes ont une philosophie

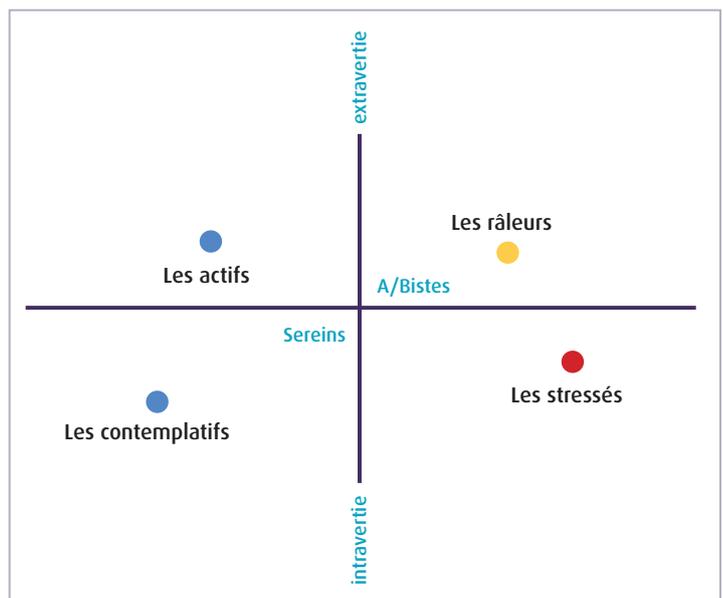
et un objectif clairs : il faut aller le plus vite possible de A à B : pas d'étapes, pas de rupture de charge... téléportation. En fait ils n'aiment pas voyager, ils n'aiment pas se déplacer. D'autre part, les sereins sont des gens qui se disent : « Tant qu'à voyager, ou je fais quelque chose ou je vis ma vie, je contemple, je rêve. ». Mais les gens sont compliqués. On a fait notre étude en période de vacances et en période du quotidien, justement pour voir un peu ce contraste. Qu'est-ce qui change ? En fait fondamentalement rien : les sereins représentent 53% des gens au niveau du quotidien, 52% au niveau des vacances. En gros, ces grandes masses ne bougent pas beaucoup et je rappelle que là on est sur deux nations : la France et l'Allemagne et que nous avons donc un échantillon assez conséquent. Donc 47% sont ABistes.

Et puis les gens n'ont pas des comportements constants. On est toujours à bord de l'auto, du train, du car, de l'avion, suivant le cas de figure, et on se rend compte que des gens qui sont très sereins sur leurs voyages au quotidien, parce qu'ils le maîtrisent, savent où ils vont, ont leurs habitudes, dès lors qu'ils vont aller en vacances, vont tomber sur un inattendu, vont devenir hyper-stressés, hyper-rôleurs. Il y a un tiers des personnes qui naviguent entre

les deux (Sereins - ABistes). À tout moment, suivant ce qui se passe : inattendu, grève, panne, etc., les gens peuvent changer de comportement, parfois violemment.

En résumé, les plus contraignants ce sont les ABistes. Par conséquent, à chaque fois qu'on fait un projet, qu'on monte une politique de transport ou des investissements dans le transport, ce sont eux qu'il faut cibler, parce que les autres, en fait ils feront avec, ce n'est pas le problème. On a donc 50% de la population qu'il faut cibler. Et il faut se dire : s'il y a une panne : « qu'est-ce qui se passe ? », ceux-là, surtout le rôleur et le stressé, le stressé en premier, veulent savoir ce qui se passe tout de suite. En conséquence, pour chaque projet, investissement, politique, il faut se dire : « je me fixe sur les ABistes, parce que c'est quand même les plus « délicats » à manager ».

4 types de comportement des mobilistes



Enfin, les opinions exprimées par les mobilistes tiennent à la fois à l'image et à la pratique. Parfois vous avez l'image des transports en commun, mais vous ne les avez jamais pris, autant vous dire que l'avis est intéressant mais ce n'est pas l'avis d'un pratiquant. Vous avez l'inverse aussi : des gens qui ont du mal en transports en commun et qui les prennent. Pour expliquer la notion je vais prendre des exemples. Je n'ai pas ciblé l'avion, qui est un cas très complexe du point de vue des gens. J'ai davantage ciblé sur des modes périurbains.

- Le train. Toujours dans la logique du trajet de A à B, les questions que vont se poser les gens, c'est les fréquences et l'horaire. Puis c'est le temps qu'il faut pour aller de la gare à sa destination (B). Il ne faut pas l'oublier, et ceci est typique du train, et de tous les transports en commun en fait. Et au niveau de la cote, globalement le train n'a pas une image qui explose, mais il n'a pas non plus une mauvaise image. Ça se maintient. La cote d'amour dans la population est relativement stable.

- Le bus. C'est la même chose que le train, sauf qu'en plus il y a l'inconfort, et vraiment c'est une image qui n'est pas bonne.

- Le vélo. Tous les gens qui prennent le vélo se posent la question du B : Le vestiaire ? Où je mets mon vélo ? Est-ce qu'on va me le voler ? Vous êtes cycliste, un vrai, vous avez votre propre vélo. Vous venez en ville, et vous allez dire : « Quel est le message qu'on m'envoie ? Si je prends le Vélib' ou le Cy'clie, j'ai des places libres, je peux attacher le vélo, c'est parfait.

Rouen - Station de vélos en libre service



Mais si j'ai mon vélo à moi il n'y a rien ». Autre chose liée au vélo : « quel temps il va faire quand je reviens ? ». Le vélo en terme de trajet de A à B c'est un profil très particulier. Par contre, il a une cote d'amour plutôt montante. On le constate dans beaucoup de villes et plus on est à l'Est de la France plus c'est vrai. On voit quand même que le vélo démarre. Mais il y a des choses très curieuses. Par exemple, Mulhouse et Besançon ont mis le vélo en place pratiquement en même temps. À Mulhouse c'est plat, et cela ne marche pas très bien ; à Besançon c'est raide et ça marche. Ce qu'il faut aussi comprendre, c'est que derrière il y a des étudiants. Et si les étudiants empruntent le vélo, il devient visible dans la ville et quand il devient visible il devient utilisé.

- L'Autopartage. La question qui se pose en fait c'est celle du départ et de l'arrivée. Quand j'arrive est-ce que le véhicule est là et quand je reviens est-ce qu'il y a une place pour mettre mon véhicule ? À Strasbourg, on a testé des véhicules (électriques en libre service - NDLR). Au delà des interfaces qui sont un petit peu compliquées (par exemple la prise est difficile à ôter...), une personne se manifeste : elle est mécontente. Elle est venue pour prendre cette place que lui indiquait le GPS. Mais la place est occupée par une autre voiture que le dernier utilisateur n'avait pas branchée. Or ce qui indique au GPS que la place est prise c'est que la voiture soit branchée. Cet exemple illustre combien il faut travailler dans le micro-détail. Un mode qui fonctionne, c'est lorsque tous ces micro-détails sont réglés. C'est la première expérience qui est fondamentale. Pour le changement de mode, la première expérience est décisive. Vous avez une chance, parfois deux, trois très rarement. Si les premières expériences ne sont pas bonnes, c'est fini pour plusieurs années.

- Le covoiturage. C'est un schéma du trajet de A vers B complètement différent encore. Là on est dans un système où il faut cohabiter. Vous l'avez dit dans votre analyse, on est clairement dans la relation sociale. Si ce sont des collègues de boulot, peu importe si je ne les aime pas, je les connais. Donc la nature humaine est ainsi faite : le système va marcher d'autant mieux que les gens se connaissent et il est plutôt destiné à un profil de gens qui sont extravertis, sociables. Donc tous ceux qui veulent leur voiture, leur propriété, qui sont très introvertis et retournés vers eux-mêmes, n'iront pas vers le covoiturage. N'empêche que cela concerne quand même beaucoup de gens. En Allemagne, les scores du covoiturage sont très loin devant nous, surtout pour aller travailler, ou pour conduire les enfants. Ils sont à 15-20% selon les régions.

Autre point : le mobiliste est complètement pétri d'habitudes, et je pense que c'est le problème fondamental face au changement. Le premier frein c'est l'imprévu, l'inconnu qui génère stress et angoisse. Ils nous disent « J'ai des repères référentiels et donc, je n'ai plus besoin de réfléchir : je fais ça par routine. Tous les matins je fais les mêmes choses, si on me demande si je les ai faites, je ne saurais pas le dire tellement c'est évident. » En fait, il faut savoir qu'en psychologie cognitive, l'habitude c'est subconscient. La personne sait mais n'en a pas conscience. Donc c'est très difficile de changer les habitudes : vous êtes obligé d'effacer les choses qui sont cachées dans sa mémoire pour les remplacer par d'autres. Ce n'est pas facile.

Je voudrais faire référence à un travail mené à Genève. Ce qui nous paraissait intéressant à Genève c'est qu'il existe un Pass tous modes de transports confondus, y compris le bateau. L'offre proposée est donc facilement accessible et bien organisée. D'autre part, les flux de populations sont très intéressants. Vous avez les habitants et les usagers qui se déplacent chaque jour, mais également beaucoup de gens qui viennent de l'extérieur notamment pour

Genève - Plan du réseau de transports publics (centre-ville)



toutes les grandes institutions internationales. Les visiteurs, ceux qui viennent pour la première fois, prennent volontiers le Pass, parce que ne connaissant pas la ville c'est un moyen de se trouver guidé quelque part. Ce sont de bon relais de changements car ils sont plus à l'écoute de la nouveauté. Mais attention, l'offre de transport multimodale ne suffit pas. Elle doit encore être bien comprise, bien expliquée. En la matière, la signalisation est une vraie exigence.

Ensuite il faut retenir que le changement est un mode long. Une personne que j'ai rencontrée dans un groupe - il s'appelle Thomas, il a 32 ans à peu près - m'a expliqué le temps qu'il lui a fallu pour passer de la voiture au tram puis au vélo : 7 ans. Issu d'une famille très « auto » : son père aime les autos, lui même aime les autos, il commence par faire ses études à Strasbourg qui est quand même un lieu assez favorable. Et assez bizarrement, la première fois qu'il a essayé le tram, c'est après une soirée très arrosée : « non non, tu ne prends pas la voiture, tu rentres en tram ». C'est la première fois qu'il a pris le tram, donc là déjà ce n'était pas par choix, mais pratiquement par contrainte. Après il ne l'a plus pris. Il est tombé en panne de voiture deux ans après et a repris le tram. Ensuite à Strasbourg, à la Fac, les jeunes, lui disaient :

Strasbourg - Le tramway



« Mais attends, tu viens encore en voiture, mais tu vis où !? Ici t'as le tram, le vélo... ». Il y avait une vraie pression sociale. Il commence à se poser la question et il change définitivement : il revend sa voiture, il passe au tram, au vélo, et quand il a besoin d'une voiture il utilise l'autopartage. Il a fallu 7 ans, mais celà prouve que c'est faisable, que c'est jouable, même pour quelqu'un qui était un fanatique de voitures, et qui l'est encore d'ailleurs.

Par rapport au plaisir / déplaisir du déplacement, ce qui est très clair - vous l'avez dit indirectement avant, peut-être pas assez fort — c'est que le voyage est perçu comme d'autant plus agréable que l'est la motivation du point d'arrivée. Je vais en vacances, c'est bien, mais ça l'est moins lorsque j'en reviens, alors que c'est pourtant le même trajet. Là, c'est vraiment le facteur humain qui joue.

Et la qualité de vie à bord est essentielle. C'est un phénomène qui est généralement ignoré. Si vous demandez à quelqu'un quel est le véhicule dans lequel il se sent le mieux à bord, il répondra la voiture. C'est à lui, ce sont de beaux matériaux... Évidemment, la voiture c'est la liberté, c'est le multi-usage. On a appris aux gens à avoir une voiture où on peut tout faire : on peut charger, descendre, mettre les enfants, la planche à voile... Celà fait un demi-siècle qu'on leur apprend ça, et maintenant on leur dit : « il faut faire le contraire ». Ce que l'on ne souligne pas assez, c'est que les gens se sentent bien à l'intérieur d'une voiture, ils nous disent : « c'est un havre de paix, c'est un moment où je me retrouve moi-même, j'écoute de la musique... ». Ceci interpelle sur tout ce qui est relatif à la qualité de vie à bord des transports en commun. Il y a en fait deux cas de figure. Les personnes qui prennent les transports en commun, qui n'ont pas d'autre choix, et qui sont tellement habituées qu'elles ne voient plus les problèmes : elles font avec, c'est comme ça. Celles là resteront. En revanche, si vous voulez gagner de nouvelles personnes dans les transports en commun, la qualité de vie à bord est essentielle. On a choisi par exemple des gens qui prenaient le métro et on les a obligés à prendre le bus pour faire le même trajet dans Paris. Ils observent tout, tout les dérange, tout les perturbe. On a fait le même exercice de la voiture au métro : ils perçoivent tout : « l'état des sièges, la saleté, il fait chaud, le bruit... », enfin tout y passe.

Je pense qu'il faut vraiment s'intéresser à celà et c'est toujours le fameux Thomas dont je parlais avant qui me disait un jour « Il faudrait qu'ils mettent moins d'argent dans les rails et plus dans la qualité de vie à bord ». S'agissant du covoiturage, il s'adresse à des gens qui sont sociables : c'est ce qu'une personne a dit mot pour mot. Mais il y a quand même une majorité de gens qui le sont, ce n'est pas non plus négligeable. Et le covoiturage, par rapport à la notion de prix, c'est intéressant. L'intermodalité, elle, pour les clients ou pour les gens c'est l'enfer, c'est complètement anxiogène. On a fait un travail de groupe pour comprendre pourquoi. Vous vous rendez

compte que derrière les raisons qui sont données : manque de flexibilité, manque de fiabilité, il y a aussi le défaut d'informations, de confort, de sécurité (mal éclairé, tagué...), les correspondances qu'ils ont toujours l'impression de rater. Il y a donc un travail à faire sur la perception, sur l'image. Et si c'est un moment anxiogène, ceci est lié davantage aux interfaces, aux infrastructures. Par conséquent, la signalisation, le ticket qu'il faut prendre, la file d'attente, tout ça c'est hyper important.

Il y a plusieurs cas de figure, toujours sur l'intermodalité. Le pire des cas dans le syndrome des étapes c'est l'avion : il y a 7-8 étapes. Souvent, quand on prend l'avion c'est soit pour le travail, soit pour les vacances, et dans ce dernier cas c'est le soleil ou la neige à l'arrivée qui justifie tous les efforts qu'il faut faire pour passer les étapes.

Ensuite il y a le syndrome du « cul de bus » dont on nous parle souvent. C'est cette impression qu'ont les gens quand ils pratiquent l'intermodalité : « Je vais arriver et le train va partir, je vais arriver et le car va partir... sans moi ». Cela n'arrive qu'une fois sur dix, dans le pire des cas, mais c'est l'idée qu'ils se font de l'intermodalité.

Rouen - Pôle intermodal du Théâtre des Arts



Sur l'intermodalité précisément, ce sont les ruptures ou les étapes qui posent question. Lorsque vous dessinez un schéma, plus vous avez d'étapes, de ruptures de charges, etc., moins ça va fonctionner. Trois ruptures c'est déjà énorme, une pourquoi pas, mais zéro c'est ça qu'ils

veulent. C'est un point qui me paraît incontournable, et ce n'est même pas la peine de faire des extrapolations, en France, en Allemagne, en Suisse, en Italie... les réactions sont les mêmes. Sur la question des interfaces : signalisation, infos, guichets, banques automatiques,... il faut que ce soit clair, évident, rapide... Il en est de même des couloirs, des circulations, des zones et des temps de transfert : plus c'est clair, plus c'est beau, plus c'est court et mieux c'est.

Concept Mobispot

Lieux de mobilité et d'intermodalité, c'est à dire plateforme d'accès à tous les modes de déplacement et transport. En centre ville et périphérie.

Lieux de vie et de rencontre, conviviaux, agréables, abrités et extérieurs naturels.

Lieux de communication Wifi gratuit, point Internet, journaux gratuits...

Lieux de multi-services : poste, banque, presse, bar...

Un monde de vrais mobilistes...

Le troisième point ce sont les lieux d'intermodalité. En fait, les gens aiment qu'ils soient beaux, propres, sûrs, silencieux et confortables. Si vous interviewez les gens dans un lieu d'intermodalité et que vous leur demandez : « est-ce que vous seriez prêt à rester là ? » Si vous les sentez bien, prêts à rester, c'est que vous avez gagné. Mais cela arrive rarement. Immobilisme versus mobilité, c'est un sujet qu'on n'avait pas du tout prévu de traiter, qui est apparu en observant, en entendant parler les gens. Avec internet et la crise, et les deux combinés, les gens vont moins se déplacer, même s'ils disent le contraire. Pourquoi ? Parce qu'ils vont commencer de plus en plus - et plus ils sont jeunes, plus c'est vrai - à commander sur internet. Avant, c'était compliqué, maintenant vous faites votre choix avant d'aller au théâtre, vous regardez sur internet et vous décidez d'y aller ou pas. Donc là ce sont clairement des trajets qui n'existeront plus. Tous les trajets subis, contraints, les gens vont essayer de les supprimer dès qu'il y aura une solution alternative, parce qu'ils n'aiment pas ça. Le télétravail pose d'autres problèmes : des problèmes de relations sociales. L'exemple de PSA est intéressant. Ils ont décidé le télétravail, pas pour les cadres, mais pour les employés, secrétaires. Au début c'était l'enthousiasme total. Au bout de trois mois sont apparus les premiers problèmes, au bout de six mois, d'autres problèmes. Au bout d'un an ils ont arrêté. Pourquoi ? En fait, ils se sont rendu compte que les gens qui télétravaillaient étaient plutôt des employés qui habitaient très loin en banlieue et qui du coup avaient beaucoup moins de lien social. Certes, ils économisaient de l'argent, mais ils sont revenus, quitte à payer le transport. Et il y avait parmi eux des femmes

qui faisaient une heure, une heure et demie de transports en commun dans chaque sens.

Enfin internet c'est quand même un premier pas vers la téléportation.

Autre point, je suis absolument sûr qu'internet, ne touchera ni les loisirs, ni les week-ends, ni les vacances. Quand il faut se déplacer pour des motifs qui sont intéressants : aller voir ses amis, sa famille, on se déplacera quel que soit le moyen, cela ne changera pas.

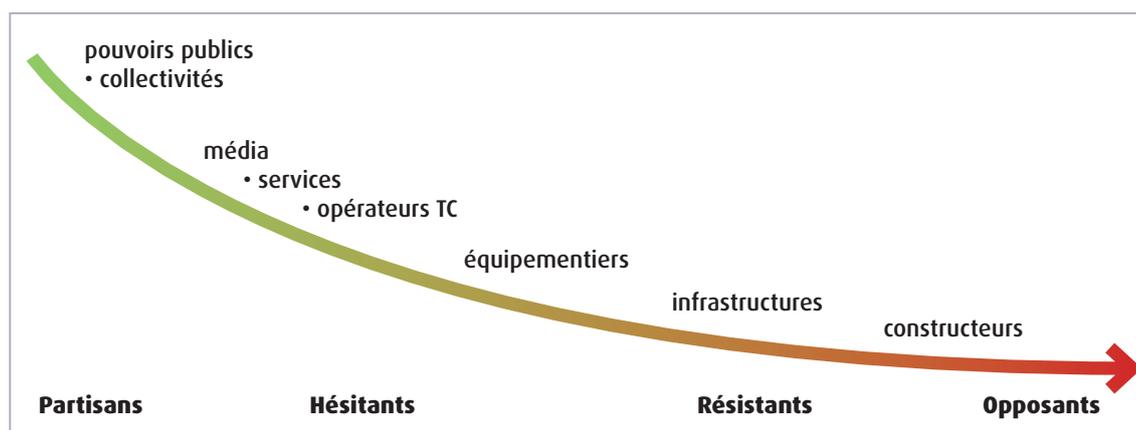
Nous avons fait une expérience sur les changements de comportements avec un groupe de 10 jeunes entre 28 et 35 ans qui se déclaraient prêts à avoir un comportement plus citoyen, plus écologique et prêts à changer. On leur a demandé de venir là où était organisée la table ronde en prenant les transports collectifs et volontairement on avait choisi un lieu difficile d'accès. Selon l'endroit d'où ils venaient, il fallait changer au moins une fois, voire deux fois et ils terminaient en bus de toute façon. Au final, sur dix personnes il y en a un qui est venu par les transports en commun, il y en a cinq qui sont venus en voiture, trois qui ont covoituré, dont deux qui covoituraient habituellement, et un qui n'est pas venu du tout.

Systématiquement, on nous dit : « La mobilité c'est de la sociologie ». Oui, partiellement, mais les habitudes ce n'est pas de la sociologie, c'est de la psychologie cognitive. Il faut d'abord désinscrire les habitudes que les gens ont, séculaires. Cela fait 50 ans qu'on leur dit : « automobile, automobile, c'est bien, vous avez la liberté, vous faites ce que vous voulez quand vous voulez ». Mais maintenant on n'est plus auto. Donc, en psychologie cognitive, ce n'est que lorsqu'un certain nombre de gens – qu'on appelle les précurseurs – changent leurs comportements, que d'autres suivent, ou pas. Il faut donc travailler d'abord avec des gens qui sont sensibles et ensuite il y a un effet social. À Strasbourg, dans le monde étudiant, tout le monde disait à Thomas : « Mais attends, tu prends la voiture toi encore ? T'habites où là ? T'es où ? ». Il y avait une pression sociale. Cela veut dire que tout peut se retourner, mais ça demande du temps.

Il y a aussi une image très négative des transports en commun chez ceux qui ne les prennent jamais. Exemple, une jeune femme qui n'avait jamais pris les transports en commun est venue toute fière, au bout de trois réunions en disant : « Ça y est, j'ai pris le tram ». Elle était étudiante en alternance, elle travaillait et avait repris des études à Grenoble ». En fait à Grenoble il y a des parkings relais où elle a pu garer sa voiture, et comme elle ne connaissait absolument pas Grenoble, elle a pris le tram qui l'a emmenée directement. Elle dit : « Avant je n'aurais même pas imaginé ». Mais à force de parler dans ces groupes, elle a fini par sauter le pas.

Le marketing de la mobilité, c'est une catastrophe. Je ne connais pas de secteur où le marketing est aussi mauvais qu'en matière de mobilité. C'est un problème de cacophonie. Tous les constructeurs travaillent pour que la voiture particulière continue de jouer, à l'avenir, un rôle très

Le marketing des nouvelles pratiques de mobilité



important. Ils y consacrent des moyens et se posent des questions : est-ce que le véhicule sera demain en location, les clients vont-ils être les collectivités publiques, les entreprises ou une communauté de voisins qui se regroupent ?

Les équipementiers, quant à eux, très liés aux constructeurs se rendent bien compte qu'il faudrait qu'ils trouvent une autre voie peut-être. Donc les bornes électriques, les batteries, peuvent être, pour certains, des marchés intéressants.

Enfin, les médias. Ils étaient très enthousiastes sur la voiture électrique il y a deux ans, et maintenant on voit qu'ils commencent à être plutôt critiques, ce qui n'est pas bon d'ailleurs pour la voiture électrique globalement. « C'est fait pour la ville », « C'est une deuxième voiture », ils le disent clairement.

Donc on voit bien qu'il y a un problème de chef d'orchestre, d'arrangeur. Un autre exemple : deux personnes qui viennent en centre-ville pour la journée, et qui prennent le tram. Elles avaient laissé, pour faire éco-mobilistes leur voiture dans un parc relais. Mais quand elles reviennent après dîner, par le tram qui fonctionne jusqu'à minuit elles constatent que le parc-relais est fermé à partir de 22 heures. Impossible de reprendre la voiture. Vous faites ça à quelqu'un de normalement constitué : c'est fini pour longtemps. De nombreuses années pendant lesquelles il n'utilisera plus le parking relais. À Genève, le système fonctionne bien malgré la signalisation qui n'est pas optimale. Donc c'est juste ce petit détail qu'il faut encore changer pour que les gens comprennent et automatiquement tout s'organise.

La gratuité, c'est un autre modèle de marketing. À Aubagne, c'est gratuit. Ils ont imaginé un système de Pass et devant l'impossibilité de trouver une solution, ils décident de rendre les transports gratuits. En fait les transports gratuits c'est une apparence, puisqu'il y a une contribution de l'agglomération déjà et aussi des commerçants et des entreprises. Donc parler de transports gratuits, je ne sais pas si c'est une bonne idée parce que cela renvoie un très mauvais message aux gens. En fait, ceux qui prenaient déjà les transports en commun les prennent davantage. Avant ils hésitaient parfois pour aller en ville, maintenant ils y vont 3-4 fois. Mais ceux qui ne prenaient pas les transports en commun ne les prennent toujours pas, parce qu'ils pensent que c'est pire qu'avant, ils en ont une image encore plus négative. La gratuité ça ne vaut rien, dans les deux

Paris - Gare Saint-Lazare, cour de Rome



© AURBSE

sens du terme. À la limite, pourquoi pas la gratuité entre un parking relais et le centre-ville, vous montrez alors politiquement votre volonté que les gens utilisent le parking relais.

Un autre point que je souhaitais développer, c'est la question des taxis, des deux-roues et de la marche à pied. On en a un peu parlé. Plus la circulation sera interdite à certains endroits (par exemple les zones à trafic limité), plus le taxi deviendra une solution. Ils sont très structurés, organisés. Ensuite les deux-roues. Rue Saint-Lazare, il y a 15 ans il y avait une moto, je peux même vous dire où elle était attachée. Maintenant, vous n'arrivez plus à les compter ; moto, scooter, vélo... Ce n'est pas pris en charge, il n'y a pas de parking prévu. La marche à pied. Allez à Fribourg si vous voulez voir une ville qui est faite pour les gens qui marchent. Tout est prévu, la priorité est aux piétons. À Amsterdam la priorité est aux vélos et ce n'est pas très organisé, mais à Fribourg, on le voit, c'est établi.

Et par rapport à la signalisation, ce qui fait peur aux gens en fait c'est l'inconnu. Je pense qu'un des moyens de leur faire envisager la multimodalité de manière différente et plus positive serait d'arriver, grâce à l'informatique et aux Smartphones qu'on a tous sur nous, à prévisualiser le trajet qu'ils vont faire. Ce serait vraiment de nature à faire changer les comportements. Avec des repères dans la tête, c'est un peu comme si on était déjà passé à cet endroit.

Je dirais : « une mobilité durable, oui, mais si elle est positive ». Il faut arrêter de culpabiliser les gens. Le paradis intermodal ce serait quoi ? Premièrement de conjuguer les modes. Covoiturage, plus trains, plus... tout ce que vous pouvez, c'est comme ça en fait que cela devient visible et que ça modifie les pratiques. La réponse passe par des mobi-sites qui soient à la fois bien situés, visibles (les gens doivent voir ce qui s'y passe) concrets et à dimension et visage humain (pas trop grands, faciles, un peu paysagés, etc.).

Enfin, il faut savoir tenir compte de l'aspect culturel. On me dit souvent: « votre exemple marche, mais pas chez nous », et dans cette remarque-là il y a une part de vrai. Ce que vous avez vu là ce sont les plus petits communs dénominateurs de ce qu'est la mobilité en Europe actuellement. Après, il est vrai qu'il faut vraiment s'adapter au territoire. Il y a des villes où il y a, comme à Lyon le Rhône, la Saône et en plus les pentes : ce n'est pas facile à traiter. Demandez au prestataire du vélo'V, ce que représente le fait de remonter les vélos pour alimenter les stations. Il y a, en effet, des aspects géographiques, historiques, culturels... On doit se poser la question : « Qu'est-ce qui structure ? » Le train ? plutôt le bus ? La mobilité c'est la vie des gens, je trouve que ce qu'à dit Monsieur le Président est vrai : « les modes de vie ». Il faut rentrer dans la logique des utilisateurs, et puis dans la logique culturelle de la région.

Alain Nave : J'avais noté deux questions : la première « est-ce qu'internet n'est pas une réponse à la téléportation ? » La deuxième c'est sur l'intermodalité, vous avez apporté un certain nombre d'inconvénients pour les usagers ou les mobilistes sur l'intermodalité. Mais est-ce que ces inconvénients restent lorsqu'il y a de l'intermodalité entre voiture et transport collectif à partir du moment où le premier mode est individuel, maîtrisé par le mobiliste ? Les inconvénients, je pense effectivement à la peur de rater la correspondance... Mais lorsque c'est une voiture, on maîtrise à peu près le temps d'arrivée. Et donc est-ce que ce n'est pas une fausse intermodalité à votre sens, mais quelque chose de possible sans trop d'inconvénients lorsqu'il s'agit de prendre sa voiture, puis un autre mode ?

Corinne Goillot : J'ai beaucoup apprécié votre présentation parce qu'effectivement, la mobilité, ce n'est pas que les moyens. Il y a un côté culture, psychologie, mais il y a aussi l'édification du parcours. Il faut qu'il y ait un plaisir dans le déplacement, il faut que les gens, par exemple quand ils marchent, ne se rendent pas compte qu'ils ont fait un kilomètre. Quand ils font du vélo, c'est pareil. Ce sont des aspects très importants, parce qu'effectivement on pense plutôt d'abord « moyens financiers, infrastructures... ».

Philippe Guillot : J'ai aussi beaucoup apprécié cet exposé, parce que je me suis quelque part identifié à cette présentation. Vous avez abordé tous types de transports, de la marche à pied jusqu'à l'avion. Et c'est vrai que suivant les cas, suivant les types de déplacements on peut se retrouver dans différentes catégories : dans le stressé, dans l'actif, dans le contemplatif, etc. Donc moi je me suis assez identifié à ces comportements, mais qui peuvent être variables suivant le type de déplacements. La visibilité, je crois que c'est vraiment un des facteurs importants, et en particulier le fameux pass transport, c'est-à-dire pouvoir passer d'un mode de transport à un autre avec le même titre de transport. Encore une fois, je vois ce que je fais moi, qui suis encore de la civilisation « tout bagnole ». Lorsque que je vais dans une ville en France ou une ville à l'étranger, aussitôt je prends un Pass transports en commun et c'est la meilleure façon de la découvrir et de se déplacer quand on ne connaît pas la ville.

La qualité aussi c'est important, vous l'avez bien souligné. À Paris quand je prends le métro, compressé dans les rames, c'est vrai que ça ne donne pas envie de prendre les transports en commun. Si on veut que nos habitants puissent emprunter les transports en commun, il y a une qualité aussi à apporter dans le matériel. Et la fiabilité me semble être le troisième principe de façon à ce qu'il n'y ait pas ce stress « je vais louper ma correspondance » ou « le parking va être fermé », etc. Je le vois dans ma commune où on a des navettes qui fonctionnent jusqu'à 19 heures, point final. Si on la loupe, on est sur le trottoir.

La téléportation, personnellement je n'y crois pas beaucoup. Et le télétravail, je pense que le fait d'aller au travail justement c'est : « je change de vie, je ne suis plus dans mon milieu familial et je me coupe un peu de mes enfants, je suis dans un autre monde ». Le plaisir d'aller au travail est là, donc j'y crois à moitié à ce télétravail.

Et sur la gratuité, vous avez parlé de l'exemple d'Aubagne, je connais un petit peu, j'ai un avis réservé là-dessus. Mais je pense que, sans être sur la gratuité totale, il faut tendre quand même à ce qu'on ait des tarifs qui soient abordables, qui soient les plus compétitifs possible pour engager le plus de gens à fréquenter les transports en commun.

Céline Antoine : Par rapport à la question du télétravail. On a parlé tout à l'heure de l'importance de revoir des points de centralité, pour les déplacements, voire pour ramener du travail plus localement et diminuer les déplacements. On peut aussi imaginer du télétravail qui soit mis en commun dans des lieux de centralité qui permettent aux gens à la fois d'avoir un moindre déplacement à opérer, et de se retrouver toujours dans une sociabilité dans des bureaux partagés ou des locaux communs. On ne peut pas opposer systématiquement travail à la maison/télétravail. Il est possible d'organiser d'autres formes de travail, de sociabilité et limiter les déplacements en créant des points de centralité et des lieux dédiés à ce type de travail.

Christian Werderer : Sur internet comme réponse à la téléportation, cela va être ça mais les gens n'en ont pas conscience.

Sur l'intermodalité avec une rupture de charge, il faut d'abord rappeler que le mode qui fait relativement l'unanimité parmi les mobilistes, c'est le tram, parce qu'il n'est pas sous terre. Avec le métro, si vous êtes sur une ligne avec un point A, un point B, c'est simple, ça roule, on ne se pose pas de questions. Cela fait moins d'étapes et de ruptures de charge que de prendre le bus dans l'esprit des gens. On ne s'attendait pas à ça. Donc en fait déjà, l'intermodalité, quand vous passez de la voiture au tram ça marchera mieux que de la voiture au bus. Et c'est uniquement lié à des images, à du vécu, à des choses qui ne sont pas forcément très factuelles mais qui existent dans la tête des gens. Et je reviens toujours sur mon argument : si quelqu'un arrive trop tard et rate son tram, il ne va pas être content, et si c'est un râleur il va râler beaucoup. Mais ceci étant, s'il attend dans un endroit qui est agréable, avec un WiFi, où il peut acheter son pain, etc, ça passera. Le pire c'est d'être dans un endroit bruyant, qui ne sent pas bon, qui n'est pas beau... Donc, l'intermodalité oui, et ça marchera d'autant plus que l'interface est bonne et que le deuxième mode est un mode apprécié.

Et il y a une vraie dimension plaisir dans le voyage, c'est clair, et il y a là un boulot énorme à faire : tout est à inventer. Un transport en commun qui marche est un transport en commun qui est agréable, sinon les gens prendront leur voiture. Ou alors il faut légiférer, décider de fermer l'accès aux centres-ville par exemple.

Ne pensez pas que les gens ne sont pas intelligents, les gens ont l'intelligence de l'utilisateur qui n'est pas celle de l'ingénieur ou celle de l'opérateur de transports. Il ne faut jamais l'oublier. Et pour la question sur le Pass, il faut être logique jusqu'au bout. Le vrai Pass c'est comme les Suisses : le taxi est dedans, le bateau est dedans. C'est un vrai défi, mais c'est ça la vraie idée en fait. Ensuite, même s'il s'agit davantage de marketing, il faut que les bus soient de la même couleur que les trams, que les trains, que les taxis : c'est le transport de la ville. À Strasbourg, le tram on ne le voit pas, il est vert et gris, il se fond dans le paysage. Il marche super bien. Il y a des villes qui ont voulu à tout prix montrer qu'ils ont fait le tram : il est jaune, rouge et il ne marche pas nécessairement très bien. Il y a en tous cas une logique : le Pass a les mêmes couleurs que le tram, que le taxi, etc. Et vous envoyez un vrai message aux gens, ça fait sens, c'est un défi.

Cela renvoie aussi à la question : qui est le chef de la mobilité ? Regardez les régions, les départements, trouvez vous vraiment quelqu'un qui a le titre de « mobilité », pas de transport, de mobilité. Cela arrive, mais c'est rare. Donc qui est le chef d'orchestre ? Si vous laissez faire, c'est la cacophonie au niveau marketing : Veolia va travailler pour Veolia, l'Autopartage va travailler pour l'Autopartage, le covoiturage pour le covoiturage et ainsi de suite. Donc ce ne sont que des chapelles. Avant c'était simple, le message était clair, vous n'aviez pas besoin de contrôle parce que c'était « voitures pour tous ». Désormais, le message est compliqué et il n'y a pas de chef d'orchestre, il n'y a pas d'arrangeur. Les gens voient souvent plus ce qui ne marche pas, les incohérences, que ce qui marche. Donc la lisibilité, la simplicité, la cohérence, ce sont des points essentiels, même s'ils sont mis en œuvre progressivement.

Sur la téléportation, le télétravail, je vous citais l'exemple de PSA. Ils sont revenus en arrière parce qu'il y a le lien social. Mais c'est aussi la limite qu'on aura sur internet de toute façon. L'humain est un animal social. Pas toujours sociable, je n'ai pas dit ça, j'ai dit « social », ce n'est pas tout à fait pareil. Donc il a besoin de sentir, de toucher, de s'engueuler, d'aimer, de ne pas aimer, on ne fera rien contre ça. Et le télétravail ne répond pas à ce besoin.



Pierre Bourguignon

S'agissant de notre réunion et du travail en cours, notre invité, Christian Werderer, nous a dit : « il faut parier sur l'intelligence de l'utilisateur ». Nous, dans le travail de l'agence, on fait le pari que plus on multiplie l'échange et la communication d'informations entre les uns et les autres, plus la culture commune est large et en même temps s'approfondit, et plus on a des chances de contribuer chacun dans nos rôles et dans nos responsabilités à faire qu'on approche un peu mieux un certain nombre de choses.

Ce qui est extrêmement fort, c'est que dans l'apport de Christian Werderer il y a plein de choses. En particulier, quand on propose quelque chose, le micro-détail est essentiel. Et quand il rappelle que les questions d'interface non pas pour l'utilisateur, mais sur l'organisation même de l'offre de transports sont essentielles, on revient aux vraies choses. Et cela veut dire qu'à ce moment-là la technicité est totalement maîtrisée. Cela veut dire qu'à ce moment-là la normalité – c'est-à-dire l'ensemble des normes – est totalement maîtrisée. Cela veut dire qu'à ce moment-là le rôle et l'organisation des rôles de chacun – y compris l'organisation des pouvoirs publics –, est totalement utilisée, c'est-à-dire qu'effectivement ça fait aussi appel à notre propre intelligence. Donc on a de quoi phosphorer au-delà même du groupe de travail. Un grand merci à vous.

Et puis sur le thème de la rencontre, qui est un travail en cours, compte-tenu de ce que vous avez dit, de vos réactions, de l'aide à l'échange et de l'apport de Christian Werderer, nous allons pouvoir effectivement affiner le travail de la seconde phase plus qualitative. On n'oublie pas que là encore, si on fait tout ça c'est pour que chaque intervenant, responsable, individu ou collectivité soit un petit peu plus au point en fin de parcours de ce travail de l'agence d'urbanisme.

Rencontre(s)



1 > 7 octobre 2010 > Retours d'expériences de 4 agences d'urbanisme



2 > 7 avril 2011 > La démarche de l'interscot



3 > 16 juin 2011 > État d'avancement du dossier de la ligne nouvelle Paris-Normandie

agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 - Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org
Site : www.aurbse.org