



# repères

DÉCEMBRE 2010 PÉRIODIQUE D'ALTERRE BOURGOGNE

n°56



**MOBILITÉ :**  
Repenser nos déplacements,  
aménager autrement

  
alterre  
bourgogne



Suis-je immobile lorsque je ne me déplace pas ? À l'inverse, suis-je forcément mobile si je m'agite ? Le fait de me déplacer est-il l'expression de ma liberté individuelle ou bien suis-je contraint d'être mobile pour faire mes achats, me rendre à mon travail ou mes loisirs ? Devenue routinière, empreinte d'automatismes, la mobilité est une pratique quotidienne qu'il est devenu urgent de réinterroger tant ses enjeux sociaux, économiques et environnementaux sont importants.

Pour limiter nos émissions de gaz à effet de serre et réduire notre vulnérabilité au renchérissement du coût de l'énergie, différentes solutions existent, à tous les niveaux. Certaines d'entre elles relèvent de l'initiative des décideurs qui ne doivent plus uniquement répondre en termes d'infrastructures routières ou ferroviaires, mais également d'organisation du territoire et de coordination des moyens de transports en commun. Ces derniers ne peuvent toutefois constituer la réponse unique en guise d'alternative à la voiture individuelle. D'autres solutions relèvent de notre capacité à changer nos comportements, à porter un autre regard sur la voiture notamment : sa valeur ne réside-t-elle pas avant tout dans le service qu'elle rend, plutôt que dans le fait de la posséder ?

De nombreuses initiatives visant à changer notre vision de la mobilité voient le jour. Ce nouveau numéro de Repères, sans épuiser le sujet, nous pointe des pistes qui, aux travers des témoignages, vous permettront, je l'espère, d'aller plus loin dans votre réflexion. Bonne lecture !

Jean-Patrick Masson  
Président



## MOBILITÉ : REPENSER NOS DÉPLACEMENTS, AMÉNAGER AUTREMENT



Au début du XX<sup>e</sup> siècle, Henry Ford a favorisé la démocratisation de la voiture et a ainsi créé un nouveau rapport à la liberté et à la mobilité. Au fil des années, ce phénomène n'a cessé de prendre de l'ampleur : le parc automobile a grossi, les infrastructures ont gagné du terrain et les villes et villages se sont étirés le long des axes de transports.

Or les déplacements, toujours plus nombreux, toujours plus longs, marqués par leur caractère individuel, ont des impacts importants

sur le court comme sur le long terme, dans la vie quotidienne des citoyens (part croissante dans le budget des ménages, temps passé dans les encombrements...) comme vis-à-vis de l'attractivité des territoires (difficultés pour trouver de la main d'œuvre qualifiée, pollution atmosphérique avec conséquences sanitaires...).

L'application du concept de développement durable au domaine des transports et des déplacements a donné naissance à la mobilité durable. Comment mettre en œuvre une politique de la mobilité durable dans les territoires ? Vu sous l'angle de l'environnement, il vaudrait mieux réduire la fréquence et la longueur de nos déplacements. Or vu sous l'angle social, les plus démunis doivent pouvoir se déplacer davantage qu'aujourd'hui. Enfin, sous l'angle économique, le développement des territoires doit pouvoir s'appuyer sur les échanges. La mobilité durable est un compromis entre ces impératifs antagonistes.

Trois leviers majeurs ont été identifiés pour permettre la mise en œuvre d'une démarche de développement durable dans le domaine de la mobilité : **l'aménagement du territoire** en tant que solution visant à anticiper et gérer les flux de mobilité ; **les comportements** avec le développement de stratégies accompagnant le changement des habitudes de mobilité ; enfin **l'approche de l'offre de transports** qui doit dorénavant être pensée du point de vue des usagers, avec des solutions adaptées à leurs besoins.

Ce dossier fait le point sur ces différents leviers d'action complémentaires qui impliquent à la fois les autorités organisatrices de transports, les élus, les associations et les usagers dans la mise en œuvre de solutions vers le développement d'une mobilité plus durable.

- **Multimodalité** : consiste à utiliser plusieurs modes de transport différents au cours d'un même déplacement.
- **Intermodalité** : consiste à utiliser différents modes de transport connectés entre eux au cours d'un même déplacement.
- **Report modal** : c'est le fait de changer de mode de transport ; désigne souvent le passage de la voiture individuelle à un autre mode.

Définitions

La mobilité : de quoi parle-t-on ? .....	3
L'aménagement territorial : clef d'une mobilité optimisée ..	4
Comportements individuels : accompagner les changements .....	6
Passer d'une offre de transport à une offre de mobilité ....	9
Revoir notre rapport au temps .....	10

# LA MOBILITÉ : DE QUOI PARLE-T-ON ?

## Qu'est-ce que la mobilité ?

La notion de mobilité exprime le mouvement. Elle peut se caractériser de différentes manières : sociale, elle concerne les changements de statut social ; professionnelle, elle évoque l'évolution de carrière, le changement d'entreprise ou encore une succession d'emplois ; enfin spatiale, elle correspond, pour les êtres vivants comme pour les biens, au fait de se déplacer dans un espace et désigne à la fois le mouvement lui-même et les modes de déplacements employés ; on parle également de mobilité virtuelle s'agissant de la circulation des idées et des échanges via les télécommunications et Internet... Ce dossier ne traite que de la mobilité spatiale des hommes.

Bien que nous n'en ayons pas toujours conscience, la mobilité est indispensable pour satisfaire nos besoins, des plus essentiels, comme se nourrir, aux plus secondaires, comme les loisirs. Pas de vie sociale sans mobilité ! Pouvoir se déplacer est une des conditions à remplir pour aller à la rencontre d'autrui et échanger avec les autres.

## La mobilité en Bourgogne

La Bourgogne est une région particulièrement riche du point de vue des infrastructures de transports. Elle est au premier rang des régions de France pour la longueur de ses réseaux autoroutiers par habitant et au second rang pour la longueur de ses réseaux ferrés. La géographie et l'histoire se sont conjuguées pour faire de ce territoire le carrefour des principaux flux européens.

Mais le relief de la Bourgogne avec le massif du Morvan et la faiblesse des connexions entre les trois axes principaux (ligérien, icaunais et celui de la Saône) font du centre de la Bourgogne une zone enclavée et peu desservie. La population a alors tendance à se tourner plus facilement vers les régions limitrophes telles que les régions parisiennes, lyonnaises ou doloises.

La mobilité des Bourguignons est caractéristique d'une région à dominante rurale, avec peu de pôles d'emplois et un réseau dense de voies rapides. En 2007, le trajet moyen qu'effectuait un Bourguignon pour se rendre sur son lieu de travail était de 16,6 km : 14 % de plus qu'en 1999 (un chiffre supérieur à la moyenne nationale). Les Bourguignons sont 76 % à utiliser leur voiture et effectuent l'équivalent de plus de 500 fois le tour de la Terre par jour, rien que pour leurs déplacements domicile-travail.

Au niveau national, le poste transports du budget des ménages a quintuplé entre 1960 et 2005. Il représente 15 % de ce budget, soit 5140 €, et est consacré à l'automobile à hauteur de 83 %.

## La mobilité au carrefour de nombreuses problématiques pour les citoyens et les territoires



© Philippe Gillet



© Philippe Gallet

# L'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL : CLEF D'UNE MOBILITÉ OPTIMISÉE

Au cours des dernières décennies, la morphologie des territoires s'est fortement transformée. Le phénomène d'étalement urbain ainsi que la disparition progressive de certains services de proximité ont contribué à augmenter les déplacements. Or les conséquences socio-économiques liées à l'augmentation du coût des énergies tout comme les impacts sur l'environnement imposent désormais d'infléchir cette tendance et de « réduire à la source » les flux de déplacements. Pour cela, l'intégration de la question de la mobilité dans les choix d'aménagement constitue un levier majeur. Les outils actuels de planification (SCOT, PLU\*...), ainsi que les nouvelles technologies, en sont les instruments opérationnels, à différentes échelles.

## Des déplacements toujours plus importants

Longtemps concentrés sur eux-mêmes, les villages et les villes ont connu à partir du XX<sup>e</sup> siècle un phénomène d'étalement urbain. Construction de lotissements en périphérie des villages ou de nouveaux quartiers en zone urbaine et communes limitrophes sont à l'origine de ce phénomène. La recherche d'un immobilier à un coût accessible, d'un « rêve » pavillonnaire, d'une nature à la ville, d'un meilleur cadre de vie... tout cela, combiné à une facilité fonctionnelle et financière de se déplacer, a alimenté la création de couronnes périurbaines autour des bourgs et des villes. Le développement de zones industrielles et commerciales en périphérie a renforcé cette tendance. Ainsi, ces villages et « villes éclatées » ont engendré

une forte augmentation des distances concernant les trajets domicile-travail : + 14 % en Bourgogne, entre 1999 et 2007. Avec l'augmentation du coût de l'énergie, de nombreuses communes en zone périurbaine sont en situation de vulnérabilité énergétique et financière vis-à-vis de ces déplacements journaliers, avec des familles et des entreprises fragilisées.

## Intégrer la mobilité dans les choix d'aménagement : les documents d'urbanisme porteurs de solutions

Jusqu'il y a encore peu, la mobilité n'était pas placée au cœur des choix d'aménagements du territoire. Elle était en quelque sorte une variable d'ajustement. On répondait aux problèmes de congestion et de durée de trajets par une amélioration des infrastructures (contournement, doublement de voies...).

Aujourd'hui, dans un contexte socio-économique en transformation où les enjeux environnementaux sont toujours plus présents, l'aménagement des territoires est progressivement abordé de manière plus transversale. De nouveaux outils de planification territoriale tels que les SCOT et les PLU permettent d'établir les orientations générales de l'organisation de l'espace et déterminent les grands équilibres entre les différentes zones (urbaines, industrielles, touristiques, naturelles...) d'un territoire. Le SCOT permet d'agir sur les besoins de mobilité en limitant l'étalement urbain et en spécifiant des zones à densifier en termes d'habitat et de services. Néanmoins, la densification des zones d'habitat ne doit pas se faire au détriment de la nature afin d'éviter la « mobilité de compensation » vers des espaces naturels de périphérie. Le PLU, destiné à une échelle plus locale, permet, par des choix d'orientation d'urbanisme, de favoriser le « report modal » (voir définitions p. 2) vers des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle que sont le vélo, la marche à pied ou les transports en commun.

\* SCOT : schéma de cohérence territoriale  
PLU : plan local d'urbanisme

« L'enjeu majeur pour les politiques publiques est la mise en cohérence des territoires et non leur mise en concurrence. »

## Témoignage



## Couronnes périurbaines et territoires ruraux : comment rester attractif ?

La parole à... **Jean-Yves Pineau**, directeur du Collectif Ville Campagne\*

Les couronnes périurbaines ont longtemps misé sur un accès facile et rapide à la ville-centre. Pour devenir réellement attractives et de manière durable, au sens de l'équilibre entre les enjeux sociaux, économiques et

environnementaux, ces couronnes doivent impérativement réfléchir à la **reconquête de fonctions (production, culture, urbanité...)** dans le temps et en complémentarité avec les villes-centres mais aussi et surtout les territoires ruraux qu'elles jouxtent. Ces couronnes ont jusqu'alors été plutôt passives quant à leur développement. Leur avenir doit passer par un véritable projet de territoire partagé et construit par l'ensemble des collectivités qui le composent. Car **nous ne vivons plus aujourd'hui sur une commune, mais sur des ensembles territoriaux.**

Concernant les territoires ruraux, il leur faut oser construire de nouveaux modèles de développement. Dans un contexte où les politiques publiques tendent à circonscrire le monde rural à des fonctions univoques (le tout agricole ou le tout résidentiel...), de nouvelles fonctions sont à inventer, y compris au niveau économique. Les politiques d'attractivité et d'accueil, parce qu'elles favorisent la diversité des fonctionnalités des territoires et la mixité doivent permettre aux habitants de la campagne de s'y épanouir et s'ouvrir aux nouveaux arrivants. **L'enjeu majeur des politiques publiques est la mise en cohérence des territoires et non leur mise en concurrence.**

\* Le collectif Ville Campagne est une association nationale au service de ceux qui désirent s'installer à la campagne et des territoires ruraux souhaitant accueillir de nouvelles populations.

Contact : [jyp.collectifvc@wanadoo.fr](mailto:jyp.collectifvc@wanadoo.fr)



En complément des SCOT et des PLU, d'autres outils, tels que les schémas de services, permettent d'optimiser le maillage territorial d'accès aux services élémentaires et donc de maîtriser les besoins de mobilité.

Enfin, au-delà des outils de planification, de nouvelles notions voient le jour telles que la « mobilité évitée ». Les technologies de l'information et

de la communication (TIC) permettent de développer des solutions limitant les déplacements physiques. Pour exemple, les visio-guides des relais de services publics, les lieux de visioconférence dans certains espaces publics numériques ou les centres de télétravail, tel que celui du Pays du Nivernais Morvan à Lormes, sont autant de solutions complémentaires.

## Quelques pistes pour agir

### Le SCOT dijonnais



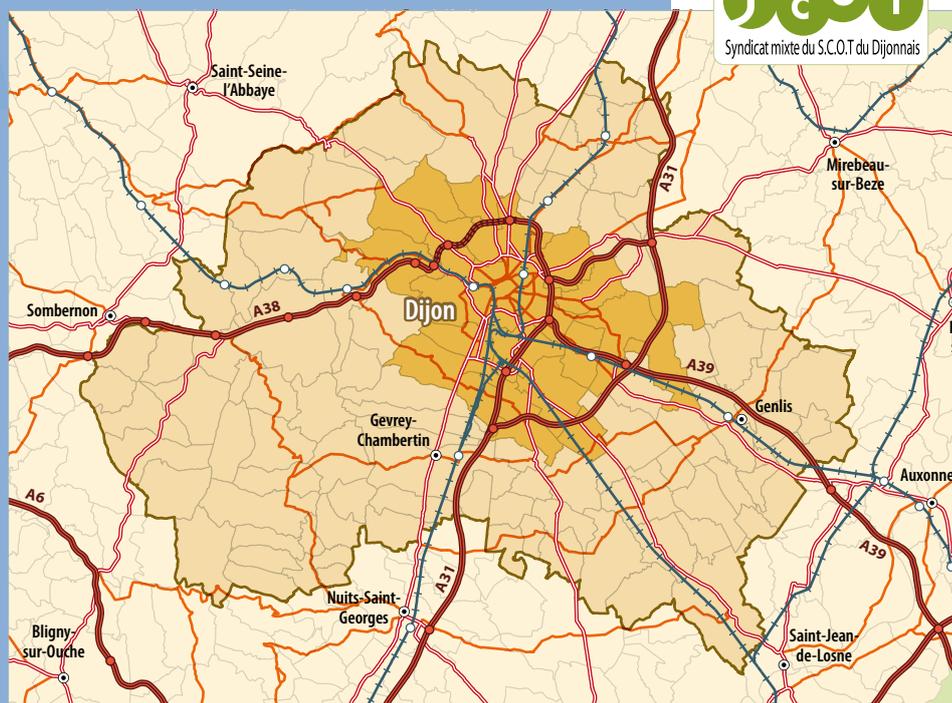
Validé en novembre 2010, le SCOT dijonnais rassemble 116 communes urbaines, périurbaines et rurales. Outre son action en faveur d'une préservation

des ressources naturelles, de l'attractivité économique et du cadre de vie, le SCOT a pour objectif de favoriser le développement et le renforcement d'un territoire polycentrique afin de veiller à un bon équilibre urbain-rural. Les orientations choisies, telles que la densification de pôles urbains, la limitation de l'étalement urbain et le renforcement d'axes de mobilité alternative (ferroviaire principalement), favoriseront la diminution des besoins de mobilité, les reports modaux vers des solutions moins énergivores que la voiture individuelle et la diminution de la dépendance énergétique en matière de transports.

**Contact :** Anne Berthomier, directrice  
[scotdijonnais@grand-dijon.fr](mailto:scotdijonnais@grand-dijon.fr)  
[www.grand-dijon.fr](http://www.grand-dijon.fr)  
 Tél. : 03 80 50 37 02

### Le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale du Dijonnais

> 116 communes > 309 014 habitants au 01/01/2008 > 1 119 km<sup>2</sup>



Source : SCOT du Dijonnais - Décembre 2010

### Le PLU de Tramayes



Tramayes est une commune rurale située à l'ouest de Mâcon. En 2011, la population avoisine les 1 000 individus. Elle s'étend sur 1 860 hectares et est composée d'un bourg-centre et de plusieurs hameaux. En 2008, le renouvellement du PLU a permis de redéfinir le développement urbain de la commune qui s'était fortement étendue par le passé sans gagner de population (2 431 habitants en 1836). Le nouveau projet d'urbanisme communal favorise la densification des hameaux déjà existants et permet une réflexion sur les cheminements doux, la circulation et sur le repositionnement de certains services publics. L'objectif est d'optimiser les déplacements et de renforcer l'équilibre entre le dynamisme économique de la commune et la préservation de ses atouts culturels et patrimoniaux.

**Contact :** Michel Maya, maire  
[mairie.tramayes@wanadoo.fr](mailto:mairie.tramayes@wanadoo.fr)  
[www.tramayes.com](http://www.tramayes.com)  
 Tél. : 03 85 50 51 18

### Le schéma de services sur le territoire Centre Saône-et-Loire



Nouveau territoire de projet, le Centre Saône-et-Loire regroupe la communauté urbaine du Creusot-Montceau et les 20 communes rurales alentour. Afin de limiter la dépendance de ces communes rurales aux services concentrés en ville, un état des lieux de l'existant a été conduit.

Les services étudiés allaient de l'accueil de la petite enfance aux médecins, en passant par les commerces de première nécessité. Suite à l'identification de zones fortement dépendantes en besoin de déplacement pour les besoins primaires, des pistes d'actions ont été élaborées. Elles visent à optimiser, soutenir et créer de l'offre, afin de favoriser un accès de proximité aux services élémentaires permettant de renforcer le maillage rural.

**Contact :** Frédéric Lagrange, animateur  
[frederic.lagrange@creusot-montceau.org](mailto:frederic.lagrange@creusot-montceau.org)  
 Tél. : 03 85 77 50 57

**Exemple de service innovant en milieu rural : la halte-garderie itinérante en pays avallonnais**



© Association l'Élu



© Plombières-lès-Dijon

# COMPORTEMENTS INDIVIDUELS : ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS

S'il existe de nombreuses solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, celles-ci se heurtent fréquemment au poids des habitudes et des conventions. L'automobile a créé une routine dans nos comportements de mobilité, comme si le principe de son utilisation était socialement et culturellement déterminé. Pour réussir à changer les habitudes de mobilité, l'approche comportementale représente donc un levier important. Concrètement, celle-ci se traduit par des démarches d'accompagnement au changement qui accordent une large place à la participation des citoyens et s'appuient sur différentes stratégies. L'objectif est de susciter une intelligence collective, créatrice de solutions partagées, afin de développer de nouvelles attitudes.

## D'une habitude bien ancrée...

Dès sa plus tendre enfance, l'individu acquiert - via l'interaction et l'influence de ses proches, de son cadre de vie et ses expériences personnelles - des habitudes et des attitudes qui déterminent son comportement de mobilité et son rapport aux différents modes de transport. Des études ont montré que les facilités immédiates procurées par une organisation familiale basée sur des accompagnements récurrents en voiture vers l'école, les amis, les loisirs... se traduisent, sur le long terme, par des conséquences négatives en ce qui concerne l'apprentissage de la mobilité autonome par les enfants et les adolescents. Plus on avance dans l'âge et plus les habitudes se rigidifient. Le choix ayant été fait en faveur de la voiture pendant des années et celle-ci offrant un service de qualité, il est difficile de la remettre en question. Pour faire évoluer les comportements vers des solutions alternatives, il est important que les enfants expérimentent et soient sensibilisés très tôt à la diversité des modes de transport existants.

## ...à un nouveau rapport à la mobilité...

Souvent choisis par facilité, par méconnaissance des solutions existantes, les modes de transports souffrent, au niveau individuel, d'un manque de réflexion et de remise en question sur leurs atouts et contraintes, que ce soit sous l'angle financier, du confort, de la santé, de la rapidité ou encore de la praticité. Pour se déplacer, le citoyen doit se centrer sur son besoin de mobilité et envisager les différentes solutions complémentaires lui permettant d'y répondre : marche à pied, vélo, bus, voiture, train, tramway... La question centrale n'est donc plus tant de posséder un véhicule que de s'intéresser aux services recherchés (nombre de personnes à déplacer, durée d'utilisation...) et de choisir l'offre de mobilité la plus adaptée. Cette offre peut être composée de différents maillons, formant une chaîne de mobilité (voir p. 9). La mise en place de dispositifs de vélos stations dans les gares, le développement du covoiturage et de voitures en autopartage sont les premières réponses à l'émergence de cette nouvelle approche centrée sur les services.



Quelques pistes pour agir



## Le Trotibus de Plombières-lès-Dijon : un mode de déplacement collectif pédestre entre domicile et école

C'est avec l'engagement de tous que l'association Trotibus de Plombières-lès-Dijon a pu mettre en œuvre ce mode de transport doux, à compter de janvier 2010. La commune a apporté son soutien logistique et financier (marquage au sol, gilets de sécurité, subvention). L'implication d'un groupe de parents, très motivés par l'intérêt d'une telle action éducative, a permis la construction de l'association. Ceux-ci ont d'abord défini le tracé de lignes, puis ont organisé un planning d'encadrement domicile-école chaque matin de la semaine. Les enfants tirent une certaine fierté de leur appartenance au groupe et de leur implication dans le projet. Après plus un an d'existence, l'association travaille actuellement sur la pérennité de sa démarche.

**Contact :** Luc Belin, président, [trotibus@orange.fr](mailto:trotibus@orange.fr)

## ... qui nécessite une levée des freins et un accompagnement

Les habitudes de mobilité que l'on prend au cours du temps sont généralement tellement fortes que le simple fait d'étoffer les offres alternatives (vélo en libre service, bus...) et de les interconnecter ne suffit pas. Outre la méconnaissance des options possibles, la peur de l'inconnu, le souvenir de mauvaises expériences, la méfiance, le manque de compétences sont autant de freins qui peuvent réduire voire empêcher de se tourner vers des solutions nouvelles. Pour lutter contre cela, la mise à disposition d'informations simples d'accès (horaires, complémentarité des modes de transports...) est un élément essentiel, tout comme proposer des types d'accompagnement adaptés aux différents publics ciblés et objectifs poursuivis : apprentissage ludique dès le plus jeune âge ou découverte-plaisir lors d'événements grand public (semaine de la mobilité, Véloutour de Dijon) ; accompagnement technique et psychologique dans le cadre de plans de déplacements entreprise ou au sein d'administrations (PDE, PDIE, PDA, PDES\*) ou encore via des structures comme les plates-formes mobilité... Chacune de ces approches permet de changer les habitudes, de développer de nouvelles aptitudes et d'influer sur les comportements. Pour exemple, l'association Bourgogne Mobilité y contribue, via ses actions en faveur de l'acquisition des compétences nécessaires à la mobilité : repérage dans l'espace et dans le temps, identification des lieux d'informations, etc.

\* PDE : plan de déplacements entreprise ; PDIE : plan de déplacements inter-entreprise ; PDA : plan de déplacements d'administration ; PDES : plan de déplacements des établissements scolaires

## Quelques pistes pour agir

### L'autopartage : considérer la voiture autrement



En moyenne, une voiture privée reste en stationnement 95 % du temps. Or posséder une voiture suppose de multiples frais fixes même lorsqu'elle ne roule pas (remboursement de crédit, dépréciation de la valeur du véhicule, assurance, stationnement, entretien, etc.).

On peut avoir besoin occasionnellement d'une voiture pour faire ses courses, pratiquer des loisirs ou effectuer un déplacement professionnel : l'autopartage évite d'en acheter une et de l'utiliser systématiquement. De plus, l'autopartage permet d'optimiser autant l'usage que l'occupation de l'espace : une voiture partagée est utilisée par environ 20 personnes, et remplace entre 8 et 10 voitures privées.

L'autopartage est le moyen de réduire les frais fixes liés à l'usage d'une voiture et de ne payer que ce qui est utilisé. Tout est inclus dans le prix global, même le carburant.

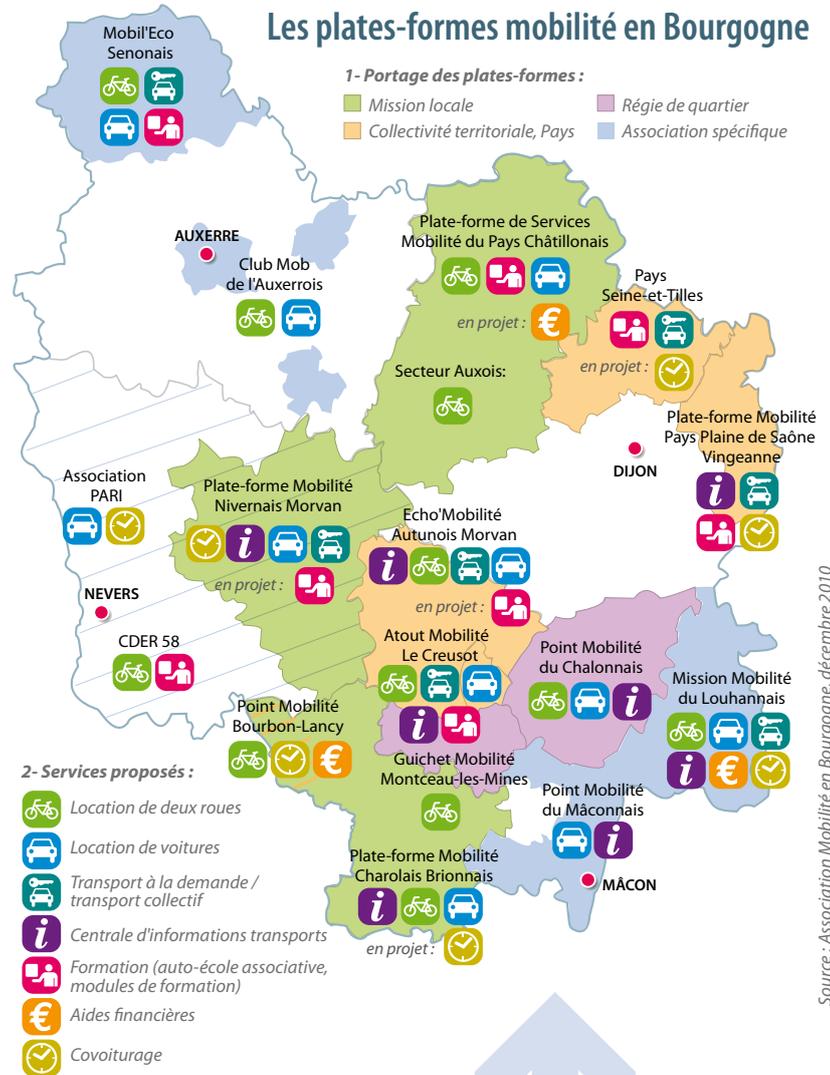
L'autopartage permet une souplesse très proche de la propriété : les voitures peuvent être réservées et utilisées à n'importe quelle heure et on les trouve dans des « stations » de proximité. Enfin, mieux que la voiture personnelle, ce service offre l'avantage de choisir le véhicule adapté à son besoin du moment : une citadine, un break, un monospace...

Les zones plus denses telles que les centres-villes rendent le service plus pertinent pour deux raisons. D'une part car l'objectif est que la voiture serve à un maximum d'utilisateurs et que ceux-ci la trouvent à proximité de leur domicile ou de leur travail ; d'autre part, du fait de la complémentarité entre l'autopartage et un usage quotidien des modes actifs (marche à pied, vélo...) ou des transports en commun.

En milieu plus rural, des expérimentations peuvent être menées avec les véhicules des collectivités et avec davantage d'usages professionnels et touristiques pour compléter les usages des particuliers.

**Contact :** Joël Steffen, chargé de mission à France Autopartage, [jsteffen@franceautopartage.com](mailto:jsteffen@franceautopartage.com) - [www.franceautopartage.com](http://www.franceautopartage.com)

## Les plates-formes mobilité en Bourgogne



### Les plates-formes mobilité : des services de proximité

Les premières plates-formes mobilité sont nées dans les années 1990. Il en existe aujourd'hui une quinzaine en Bourgogne. L'objectif de ces dispositifs est double : aider les personnes ayant des difficultés à se déplacer (d'ordre matériel ou psychologique) à accéder à des solutions de mobilité pour favoriser leur intégration professionnelle et sociale ; les accompagner vers une meilleure autonomie dans leurs déplacements. Concrètement, les plates-formes mobilité de Bourgogne agissent sur deux axes :

- La mise à disposition d'outils et de solutions de déplacements (aides financières, location de véhicules, transports à la demande, covoiturage, informations...).
- Le conseil et l'accompagnement de leurs publics via un soutien au passage du code de la route, l'apprentissage de la mobilité par des ateliers collectifs (acquisition de compétences, levée de freins tels que la peur, etc.).

Depuis janvier 2011, les plates-formes bourguignonnes se sont regroupées au sein d'une association régionale afin de favoriser leur fonctionnement en réseau.

**Contact :** Thierry Lopes, président de l'association Mobilité en Bourgogne [tlopez@mlbourgogne.fr](mailto:tlopez@mlbourgogne.fr) - [www.cr-bourgogne.fr](http://www.cr-bourgogne.fr)

## JOUER LA CARTE DE L'INTELLIGENCE COLLECTIVE

Quels sont les facteurs psychologiques qui viennent freiner le passage de la voiture individuelle aux solutions alternatives ? Sur quelles sources de motivation peut-on jouer ? En 2009, une initiative partenariale et collective a été menée en Bourgogne avec la participation de 120 volontaires. L'objectif de « J'y vais autrement... » était d'obtenir des éléments de réponse à partager avec les acteurs, principalement publics, afin que ceux-ci les prennent en compte dans leurs stratégies de mobilité.



Il existe en Bourgogne de nombreuses alternatives à la voiture individuelle, différentes selon les types de territoires. Cependant, les usagers ont du mal à dépasser leurs habitudes et « franchir le pas » vers ces solutions.

Partant de ce constat, Alterre Bourgogne, en collaboration notamment avec la DREAL, l'ADEME, le Conseil régional, la SNCF, les conseils généraux et l'Université de Bourgogne, a exploré une approche nouvelle mettant l'accent sur le change-

ment de comportement.

L'originalité de la démarche d'accompagnement a résidé dans la méthode déployée. Un dispositif a été créé en partenariat avec des structures locales (associations, collectivités et entreprises) et a chapoté le travail effectué sur neuf mois avec un groupe de 120 citoyens volontaires. **Ce travail a consisté à faire remonter leur vécu de la mobilité sur le terrain et analyser des expériences de modes de déplacements différents de ceux dont ils avaient l'habitude.**

À partir des situations des uns et des autres, les citoyens volontaires ont notamment pris conscience de la difficulté de concilier logiques de marché, administration des territoires et intervention des associations. En effet, **aucun acteur territorial ne détient ni le monopole du**

**pouvoir ni celui de la responsabilité par rapport aux problématiques de mobilité ; les pouvoirs sont partagés, les responsabilités multiples.**

L'observation et l'analyse des attitudes des participants à laquelle a pris part un chercheur de l'Université de Bourgogne, ont permis d'identifier 7 grands groupes d'attitudes (de la plus conservatrice à la plus militante) et **3 stratégies** visant à favoriser les changements de comportements, sur lesquelles les acteurs territoriaux pourront s'appuyer :

**1 Utiliser les changements radicaux pour accompagner vers une conversion :** Certains événements, qu'ils soient d'ordre économique (perte d'emploi...), social (décès, divorce...) ou environnemental (marée noire, pollution...) peuvent donner l'envie d'une rupture brutale avec un comportement passé. Face à cette volonté de changement exprimée par l'individu, de nouvelles solutions, de nouveaux outils et modèles doivent pouvoir lui être proposés.

**2 Amener à une familiarisation progressive :** Il s'agit de jouer sur la sensibilisation répétée. La préférence pour un objet est produite par la simple familiarité avec cet objet, la familiarité étant rassurante. Cette stratégie peut également prendre la forme de la « communication engageante » ou « tactique du pied dans la porte » qui incite à prendre de petits engagements (signature de pétition, participation à un événement) pour ensuite en prendre de plus forts (changement de mode de transport).

**3 Favoriser la responsabilisation par l'implication :** En procédant à l'évaluation de son propre comportement, on fait appel à sa conscience. Les situations dans lesquelles les personnes se fixent des objectifs, choisissent leurs agissements et les conditions d'exécution, créent un sentiment de compétence, d'accomplissement personnel, source de motivation. Cette stratégie fait la part belle à la participation des parties prenantes, au développement des synergies locales dans le but de créer de l'intelligence collective.

Retrouvez les 7 attitudes et les 3 stratégies dans le rapport final de l'initiative sur [www.alterre-bourgogne.fr](http://www.alterre-bourgogne.fr)



« Chacun des membres du groupe local avait des attitudes et des visions différentes des enjeux et de la problématique de la mobilité. Les échanges et expérimentations ont permis de se créer une culture globale et partagée. Depuis, le CLDD s'est saisi de ce sujet et a travaillé à l'élaboration d'un programme d'actions consensuel, qui va être proposé aux élus et acteurs locaux. »



**Dominig Bourbao**, directrice du Conseil Local de Développement Durable de Nevers (CLDD)



**Alain Perrot**, citoyen et élu à la Communauté de communes de la Vallée de l'Ouche

« L'approche comportementale de l'initiative nous a permis de prendre conscience de nos propres freins au changement d'habitudes. Nous avons compris qu'au-delà des questions d'implantation et de mise à disposition de solutions de mobilité, il est important d'inclure l'aspect comportemental dans le choix des solutions de mobilité qui sont proposées, afin que les usagers se les approprient. Personnellement, j'ai compris l'ampleur des enjeux grâce aux discussions croisées lors des réunions de « J'y vais autrement... » et aujourd'hui, pour chaque déplacement, je me pose la question du ou des moyens les plus adaptés à mes besoins. »



© Conseil régional d'Aquitaine / COBAS

# PASSER D'UNE OFFRE DE TRANSPORT À UNE OFFRE DE MOBILITÉ

Chaque trajet à effectuer se caractérise par sa durée, sa distance, le nombre de personnes à déplacer, les contraintes d'horaires, etc. La voiture a su apporter une réponse à cette diversité de besoins. Elle a su s'adapter et être à la fois familiale, utilitaire, sportive. C'est cette praticité qui lui a permis, entre autres avantages, de s'imposer comme l'outil principal de mobilité. L'enjeu actuel pour les solutions alternatives et pour la voiture est de s'intégrer dans une chaîne de mobilité, dans laquelle les différents modes de transports se complètent. Au-delà de l'articulation entre les modes de transports, la mise à disposition de l'information relative aux solutions existantes (horaires, lignes, services en gare...) doit se faire en fonction de la demande de l'utilisateur et non pas seulement de l'offre.

## Des compétences transports encore segmentées

La région Bourgogne, comme les autres régions françaises, est un territoire riche en offres de solutions de mobilité. Celles-ci sont gérées par différentes autorités organisatrices de transports (AOT), en fonction des compétences dévolues à chacune d'entre elles : la région gère les TER ; les départements gèrent les transports scolaires et les lignes de bus départementales ; les agglomérations s'occupent des réseaux de bus urbains ; les communautés de communes et les villes mettent en œuvre des solutions locales via les navettes et transports à la demande... En parallèle des AOT, une multitude d'acteurs complémentaires proposent également des services (associations de vélos, plates-formes de mobilité, taxis...) rendant complexe la mise en place d'une coordination entre acteurs.

## Vers une mise en cohérence des offres alternatives

Contrairement à un déplacement effectué en voiture, il est rare qu'un trajet en mode alternatif puisse se faire à l'aide d'un mode de déplacement unique. Les citoyens ayant besoin d'aller d'un endroit à un autre doivent composer avec des contraintes physiques, d'horaires, etc. Ils doivent pourtant pouvoir trouver dans les offres de mobilité alternatives une fluidité et une simplicité qui rejoignent celles reconnues à la voiture. Tarif unique ou combiné, guichet unique d'information, fiabilité du service et des renseignements fournis doivent permettre de fidéliser des usagers qui expérimentent de nouvelles formes de mobilité. C'est par exemple ce que propose Mobigo, la plate-forme d'informations pour les trajets multimodaux en Bourgogne.

**mobigo!**

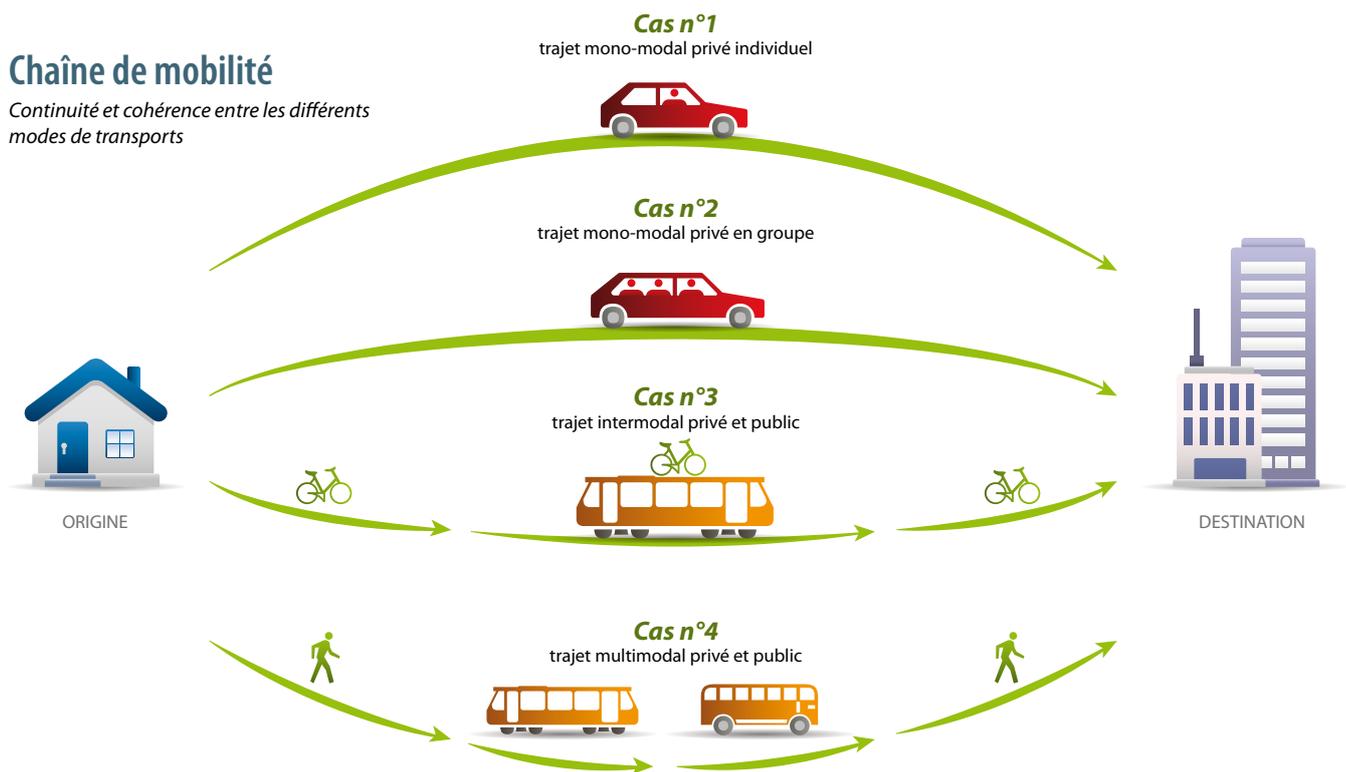
N° Vert 0 800 10 2004

APRIL GARANTIT VOS PROTECTIONS

Nouveau numéro à partir du 01/07/11 03 80 11 29 20

## Chaîne de mobilité

Continuité et cohérence entre les différents modes de transports



## La mutation en cours des solutions et des lieux de mobilité

Au-delà du simple transport d'un endroit à un autre des usagers, les solutions alternatives évoluent et commencent à proposer des services supplémentaires et personnalisés : information touristique dans les bus, pharmacies et commerces d'alimentation dans les gares... Cette évolution répond à la préoccupation de l'utilisateur d'optimiser son temps de déplacement.

Les technologies de l'information et de la communication offrent également de nouvelles opportunités pour améliorer le service mais également pour devenir acteur de sa mobilité, par exemple à travers le partage de l'information en temps réel.

Les lieux de mobilité où l'utilisateur ne fait que passer (hall d'aéroport, gare, station de bus ou de métro...) sont des carrefours qui sont qualifiés de « non lieux », sans identité, sans âme. Ce sont néanmoins des zones de rencontres, des zones tampons entre le travail et le domicile qui concentrent un grand nombre de flux. En tant que tel, ils présentent un fort potentiel pour devenir des lieux de vie et d'interactions, où des services très divers (commerces, services publics ou privés...), des expositions ou des campagnes d'information peuvent rencontrer la demande. On parle alors de « tiers-lieux ».



### 3 questions à...

#### Caroline de Francqueville, consultante en urbanisme chez Chronos

##### Vivre à l'heure de la mobilité 2.0



*Les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) ont déjà permis de favoriser des activités à distance (achats à distance, e-administration, visio-guichets, télé-travail, visioconférence...). Un nouveau concept émerge, la mobilité 2.0. De quoi s'agit-il ?*

L'expression de « 2.0 » fait référence à des pratiques du web dans lesquelles les usagers peuvent partager de l'information et contribuer à la création du contenu. On

pense notamment à Wikipédia ou à YouTube. Ces pratiques s'adossent à des réseaux sociaux. « La mobilité 2.0 » correspond donc au développement de ces nouvelles pratiques dans le champ des mobilités. Elle trouve son expression dans le partage de l'information voyageur ou encore dans des pratiques comme le covoiturage.

##### Quelle en est la plus-value pour la mobilité de demain ?

Trouver un emplacement disponible pour garer en station son vélo en libre service, une place de parking, covoiturer de manière « instantanée », être informé de l'état du trafic et des retards... Les données créées par différents individus peuvent être partagées permettant à un collectif d'usagers de se les approprier. Ainsi, les usagers deviennent des acteurs à part entière et contribuent aux régulations des flux de mobilité en temps réel.

##### Comment cela peut-il se traduire dans les outils de mobilité ?

Prenons l'exemple du projet d'« Hyperbus » à Marseille. Imaginé dans le cadre de réflexions sur « Marseille Provence 2013, capitale européenne de la culture », ce bus transformera les trajets quotidiens en voyages de découverte du territoire. Concrètement, ce bus sera en interaction permanente avec son environnement lors de ses déplacements : collectes de données sur la qualité de l'air et du bruit, informations données aux usagers sur les quartiers traversés et leurs animations, système intégré de micro-blogging... Ce bus permettra de « sentir le pouls » de la ville et permettra d'enrichir le temps du déplacement pour en faire un temps de qualité.

Contact : [caroline.defrancqueville@groupechronos.org](mailto:caroline.defrancqueville@groupechronos.org)  
[www.groupechronos.org](http://www.groupechronos.org)



#### Guy Dupré, directeur de l'agence Bourgogne Franche-Comté de Gares et Connexions (G&C)

##### Faire des gares des espaces à vivre



*En 2010, G & C a mené une enquête auprès des personnes fréquentant la gare de Dijon. Sur quoi portaient les questions ?*

Le questionnaire avait pour objectif de mieux connaître les usagers. Une partie concernait l'utilisateur en tant que tel, ses modes de transports pour se rendre à la gare, la fréquence de ses venues... L'autre portait sur des propositions de services en gare, autres que l'offre de transport, et sur le ressenti des usagers vis-à-vis des diffé-

rentes typologies de services envisageables.

##### Pourquoi G & C, 5<sup>e</sup> branche de la SNCF, s'intéresse-t-elle à cela ?

Auparavant, nous mettions à disposition le train comme outil de déplacement d'une gare à une autre. Dorénavant et encore plus dans le futur, les gares vont devenir des hubs\* de mobilité où de nombreux outils s'interconnecteront et feront des gares de véritables carrefours d'usagers mais aussi de citoyens. Afin de faciliter la vie des usagers et rendre ces lieux pratiques, agréables et attrayants, nous souhaitons faire évoluer ces hubs de transports en hubs de transports et de services. Ainsi, attendre une connexion entre deux modes de transports ne sera plus du temps perdu mais du temps utilisé pour lire, manger, faire ses courses, regarder une exposition, rencontrer des gens, des professionnels, vivre une animation...



##### Quelles conclusions peut-on observer et quelles évolutions peut-on attendre pour les gares de Bourgogne ?

La première est qu'il y a une réelle attente des usagers vis-à-vis de gares où il est agréable de passer. La seconde est que des initiatives ont déjà été lancées comme par exemple en gare de Dijon avec l'installation de l'Office de Tourisme, d'une boulangerie et d'un garage à vélos sécurisé et la mise en place d'animations lors de la semaine de la mobilité ou lors de Florissimo ; en gare de Beaune, avec le dépôt de paniers fraîcheur et le garage à vélos. Pour 2011, de nombreuses améliorations sont prévues dans plusieurs gares de Bourgogne, notamment en termes d'accessibilité et d'animations. Mais pourquoi pas y envisager des points retraités colis, des pôles d'emplois, des salles de réunions...

\* hub : nœud, carrefour

Contact : [agencegares-bourgognefranche-comte@sncf.fr](mailto:agencegares-bourgognefranche-comte@sncf.fr)  
[www.gares-connexions.com](http://www.gares-connexions.com)

# REVOIR NOTRE RAPPORT AU TEMPS

Le développement des moyens de transport et de communication élargit notre espace d'action et modifie significativement notre rapport aux distances. Mais il entraîne également un bouleversement des rythmes de vie : trajets quotidiens en train, organisation complexe des temps urbains, informations instantanées grâce aux nouvelles technologies... La mobilité du 21<sup>e</sup> siècle réinterroge profondément notre rapport au temps.

## Toujours plus vite, toujours plus loin

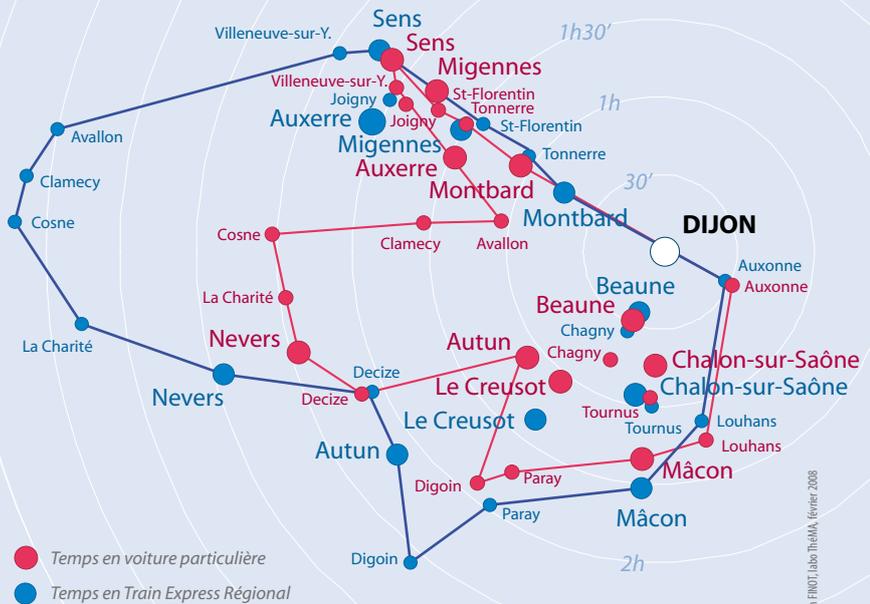
Depuis plusieurs dizaines d'années, le temps moyen consacré par les Français à se déplacer n'a que très peu varié, alors que les distances quotidiennes effectuées ont, quant à elles, fortement augmenté. L'essor de la périurbanisation a favorisé un allongement des distances, mais l'amélioration des solutions de déplacement (voiture, TGV...) et des infrastructures (autoroutes, roades, LGV...) ont permis d'accélérer ces mouvements pendulaires. Dans les faits, le temps gagné grâce à l'accroissement de la vitesse de déplacement est utilisé non pas pour réduire la durée quotidienne de transport, mais pour élargir son espace d'action. Aujourd'hui, de nombreux Franciliens mettent plus d'une heure pour rejoindre leur lieu de travail à Paris. Pour une durée équivalente, des centaines de Bourguignons parcourent une distance deux à trois fois plus importante pour aller à Paris depuis Montbard, Sens ou Auxerre.

## Revoir la ville à la lumière des nouveaux rythmes temporels

Les villes sont aujourd'hui le théâtre de modes de vie très différents les uns des autres. Elles accueillent une population qui y habite, travaille ou étudie ; elles sont également choisies pour l'une ou l'autre de ces fonctions. Alors que les uns y arrivent le matin et en sortent le soir, d'autres font le trajet inverse. Les distances à parcourir sont plus ou moins longues. L'organisation de la société et du travail prend des formes très variées, que les 35 heures et les RTT ont complexifiées. Les conséquences en termes de flux de déplacements et de rythme de vie sont multiples et remettent en cause ce qui a longtemps servi de repères : les heures de pointe, les périodes scolaires, les vacances... Peu à peu, le temps des uns entre en conflit avec le temps des autres : le temps des salariés face à celui des usagers, le temps des actifs face à celui des non-actifs... La prise en compte des rythmes temporels interroge l'équité sociale, l'efficacité des modes d'organisation urbaine, notre conception de la ville et de la vie. Il est devenu nécessaire de concilier aménagement de l'espace et organisation temporelle.

Comment aménager le territoire pour que chacun puisse « vivre avec ses temps » ? C'est pour répondre à cette

## Comparatif temps voiture–train, en Bourgogne, depuis Dijon



question que plusieurs villes telles que Lyon, Belfort et Poitiers se sont dotées d'une maison ou d'un espace des temps. Les objectifs poursuivis sont :

- Améliorer la qualité de vie quotidienne des habitants en réduisant les dysfonctionnements issus des rythmes urbains en termes de services, de mobilité et d'usages de la ville ;
- Décloisonner les pratiques en mobilisant l'ensemble des acteurs économiques, sociaux, institutionnels et universitaires ;
- Organiser la concertation entre tous les utilisateurs de la ville.

## Accélérer ou prendre le temps ?

Les grandes avancées technologiques qui ont eu lieu dans le domaine de la mobilité ont permis d'augmenter la vitesse, d'accélérer le rythme, de rendre possible l'instantanéité. Les comportements se sont adaptés et on a vu cette accélération se traduire par des concepts sociétaux tels que les *fast-food*, *speed-dating* et autres du même genre. Les nouvelles technologies permettent de recevoir, en temps réel, des informations en provenance du monde entier. Mais le paradoxe est que le progrès technique qui était censé nous faire gagner du temps s'est accompagné d'une explosion des flux d'informations disparates et d'un renforcement des exigences de croissance, de rendements, d'optimisation de son temps. Les conséquences se traduisent par des situations de stress et d'anxiété et le sentiment de ne plus avoir la maîtrise de son temps. Différents philosophes et sociologues (Paul Virilio, Harmut Rosa...) se sont emparés de cette question. En parallèle, des groupes de personnes, des municipalités s'organisent en réseaux de par le monde pour, à travers de nouveaux courants appelés *slow food* ou *slow cities* (villes lentes), proposer des principes et solutions pour ralentir le rythme de vie.



## RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

### RESSOURCES OPÉRATIONNELLES

- **Construire une offre locale de transport - Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain ?** Entreprises Territoires et Développement (ETD), décembre 2009.
- **L'offre de services en milieu rural - Quels outils ?** Entreprises Territoires et Développement (ETD), 2008.
- **Réaliser un plan de déplacement en entreprise.** Guide à destination des chefs de projets. ADEME.
- **Apprendre la mobilité : les ateliers mobilité, une expérience originale.** Sylvain Allemand. Éditions Le Cavalier Bleu, 2008.
- **Pour des territoires sobres en énergie - Agenda 21 local et mobilité.** ARENE Ile-de-France et ARPE Midi-Pyrénées, janvier 2011.

### ÉLÉMENTS DE CONNAISSANCE ET DE RÉFLEXION

- **Eloge de la mobilité.** Jean Viard. Éditions de l'Aube, 2006.
- **Pour une mobilité plus libre et plus durable.** Daniel Kaplan, Bruno Marzloff. Éditions FYP, 2009.
- **Pour un nouvel urbanisme.** Éditions Yves Michel, 2008.
- **Les paradoxes de la mobilité - Bouger, s'enraciner.** Vincent Kaufmann. Presses Polytechniques Romandes, 2008.
- **Automobilités et altermobilités : quels changements ?** Fabrice Clochard, Anaïs Rocci, Stéphanie Vincent. L'Harmattan, mai 2008.
- **Actes de la conférence « Les clés de la mobilité »** organisée à Dijon le 21 janvier 2010. [www.alterre-bourgogne.fr/dossiers-thematiques/mobilité-durable.html](http://www.alterre-bourgogne.fr/dossiers-thematiques/mobilité-durable.html)
- **Rapport final de l'initiative « J'y vais autrement... ».** Alterre Bourgogne, 2010. [www.alterre-bourgogne.fr/dossiers-thematiques/mobilité-durable.html](http://www.alterre-bourgogne.fr/dossiers-thematiques/mobilité-durable.html)

### OUTILS PÉDAGOGIQUES

- **Déplacements, une affaire de choix.** Film de 13 min. ADEME.
- **Écomobiles, de l'école à l'université.** Film de 16 min. ADEME / ARENE Ile-de-France.
- **Guide pédagogique sur la mobilité durable.** Alterre Bourgogne, 2010. [www.alterre-bourgogne.fr/les-publications/guides-pedagogiques.html](http://www.alterre-bourgogne.fr/les-publications/guides-pedagogiques.html)

### Formation sur la mobilité

Dans le cadre du Programme Énergie Climat Bourgogne, l'ADEME et le Conseil régional proposent un parcours de formation qui inclura cette année une session sur la thématique de la mobilité. Renseignements et inscriptions auprès d'Agnès Rondard à l'ADEME Bourgogne :

[agnes.rondard@ademe.fr](mailto:agnes.rondard@ademe.fr)

### Premières assises régionales de la mobilité

Les premières assises régionales de la mobilité se tiendront le 10 juin 2011 à Dijon. Objectif : mobiliser l'ensemble des acteurs intervenant sur cette problématique - autorités organisatrices de transport, transporteurs, territoires, plates-formes de mobilité, missions locales, entreprises, établissements de formation et institutions notamment - afin de réfléchir et répondre aux enjeux de la mobilité dans notre région.

Plus d'infos sur [www.cr-bourgogne.fr](http://www.cr-bourgogne.fr)

### Nouveau service de covoiturage

Le Conseil régional de Bourgogne lance un nouveau service de covoiturage à l'échelle de la Bourgogne qui sera disponible à l'automne 2011 et sera hébergé sur : [www.mobigo-bourgogne.com](http://www.mobigo-bourgogne.com)

### Informez-vous sur les initiatives mobilité en Bourgogne

De nombreuses initiatives en matière de mobilité voient le jour en Bourgogne et ailleurs. Elles méritent d'être connues par l'ensemble des acteurs intéressés. Alterre Bourgogne s'apprête à en organiser la diffusion par voie électronique. Inscription par courriel auprès d'Aurélien Trioux :

[a.trioux@alterre-bourgogne.org](mailto:a.trioux@alterre-bourgogne.org)

### REMERCIEMENTS

Thierry Lopes, Fanny Cartier (Association Bourgogne Mobilité), Association Igloo, Caroline de Francqueville (Cabinet Chronos), Jean-Yves Pineau (Collectif Ville Campagne), Dominig Bourbao (Conseil local du développement durable de Nevers), Alain Perrot (Communauté de communes de la Vallée de l'Ouche), Philippe Gillet (Conseil général de Côte-d'Or), Communauté d'agglomération du bassin d'Arcaillon Sud, Conseil régional d'Aquitaine, Sylvain Riffard, Catherine Fournier (Conseil régional de Bourgogne), Elsa Alexandre, Virginie Pucelle, Thomas Plantier et François Bellouard (DREAL Bourgogne), Joël Steffen (France Autopartage), Guy Dupré (Gares & Connexions), Sébastien Finot et André Larceneux (Laboratoire Théma, Université de Bourgogne), Frédéric Lagrange (Territoire Centre Saône-et-Loire), Patrice Château (Mairie de Plombières-lès-Dijon), Michel Maya (Mairie de Tramayes), Isabelle Château-Grebot (Association Trotibus de Plombières-lès-Dijon), Anne Berthomier et Simon-Pierre Guilbaud (SCOT Dijonnais), Philippe Mougél (Université de Bourgogne).

Avec le concours financier de :



La reproduction des informations contenues dans REPÈRES est autorisée, à condition d'en mentionner la source et l'origine. Alterre Bourgogne demande à toute personne utilisant ou reproduisant ces informations dans un document de bien vouloir lui en adresser un exemplaire.

## repères

### Périodique d'Alterre Bourgogne

Agence régionale pour l'environnement et le développement soutenable en Bourgogne  
9 boulevard Rembrandt - 21000 Dijon  
Tél. : 03 80 68 44 30 - Fax : 03 80 68 44 31  
Courriel : [contact@alterre-bourgogne.org](mailto:contact@alterre-bourgogne.org)  
Site Internet : [www.alterre-bourgogne.fr](http://www.alterre-bourgogne.fr)

Directeur de la publication : Jean-Patrick Masson  
Rédaction : Aurélien Trioux  
Ont également collaboré : Aurélie Berbey, Régis Dick, Stéphanie Porro, Pascale Repellin.

Design graphique : 1 égal 2 - [www.1egal2.com](http://www.1egal2.com)  
Illustration de couverture : Renaud Perrin - 06 80 67 80 45  
Imprimé par ICO Imprimerie, Dijon  
sur papier certifié PEFC  
Dépôt légal 4<sup>e</sup> trimestre 2010  
ISSN : 1957-1798

