

MEMOIRE DE STAGE

Création d'un laboratoire citoyen sur la mobilité en Bourgogne

Etude sur la mobilité, cadrage de l'opération



Maître de stage: **Régis DICK**

Anne-Laure KRIKKE

Tuteur pédagogique: **Mohamed HILAL**

Promotion 2007-2008

Table des matières

Table des illustrations	5
Glossaire	6
Remerciements	8
Introduction	9
Présentation de la structure d'accueil	10

1. Contexte et enjeux 12

1.1. Le territoire génère de la mobilité 12

1.1.1. Le territoire bourguignon	12
1.1.1.1. La région Bourgogne	12
1.1.1.2. L'espace rural	13
1.1.1.3. L'espace urbain	13
1.1.2. La spécialisation des espaces	14
1.1.3.1. Les Scénarii prospectifs	14
1.1.3.2. La polarisation du territoire autour des villes et la résidentialisation des campagnes	14
1.1.3.3. Au sein des villes : la spécialisation des quartiers	14
1.1.3. Le phénomène d'étalement urbain	15
1.1.2.1. Le prix du foncier	15
1.1.2.2. Le désir d'habitat individuel	15
1.1.2.3. La structure des ménages	16

1.2. La mobilité façonne le territoire 17

1.2.1. La hausse globale de la mobilité	17
1.2.1.1. Les différents types de mobilités et de personnes	17
1.2.1.2. L'arbitrage des ménages entre la distance, le temps, et le coût financier.	17
1.2.2. Les mobilités modifient l'aménagement du territoire	18

1.3. L'automobile 18

1.3.1. La culture voiture	18
1.3.1.1. L'envie d'indépendance	18
1.3.1.2. Du symbole d'ascension sociale à un signe de normalité	18
1.3.2. Les problèmes environnementaux liés à l'automobile	19
1.3.2.1. La pollution atmosphérique	19
1.3.2.2. Le bruit	20
1.3.2.3. Des espaces moins agréables à vivre	21
1.3.3. Les conséquences au niveau social	22
1.3.3.1. L'exclusion des personnes non motorisées	22
1.3.3.2. La vulnérabilité des ménages et des territoires au renchérissement du coût des énergies.....	22

1.4. L'arbre des problèmes 23

<u>2. Edification du laboratoire citoyen</u>	25
2.1. La définition des objectifs	25
2.1.1. L'objectif global	25
2.1.2. Les objectifs spécifiques	26
2.1.3. Les effets escomptés sur les politiques d'aménagement du territoire	26
2.1.4. L'arbre des objectifs	27
2.2. Comment favoriser le passage à l'acte ?	29
2.2.1. La théorie de l'engagement	29
2.2.2. Les étapes	29
2.2.3. Les conditions de réussite	29
2.3. La mise en place d'un groupe de travail multi-acteurs	30
2.3.1. Sa constitution	30
2.3.2. Les apports des réunions	30
2.3.2.1. Première réunion : la définition du projet et ses grandes lignes	30
2.3.2.2. Deuxième réunion : précision sur les modalités du laboratoire, présentation des actions	31
2.4. L'élaboration d'une typologie des déplacements	31
2.4.1. Les différentes entrées	31
2.4.2. Le territoire	31
2.4.3. Les modes alternatifs pouvant être proposés	32
2.4.4. Les motifs de déplacement	32
2.5. Les prises de contact avec les principaux acteurs	32
2.5.1. Les différentes initiatives	32
2.5.2. Des intérêts divers	32
2.5.3. L'identification des relais	33
2.5.3.1. La thématique des déplacements multimodaux vélo et train	33
2.5.3.2. Les déplacements en transports en commun dans un Pays à dominante rurale ...	34
2.5.3.3. Des relais sont identifiés, mais d'autres restent à identifier	35
<u>3. La définition finale du laboratoire citoyen</u>	36
3.1. La structuration du projet	36
3.2. Les actions à mettre en œuvre	37
3.2.1. Identifier les participants	37
3.2.1.1. Organiser la diffusion locale de l'information (articles, internet, affiches...)	37
3.2.1.2. Organiser des rencontres	37
3.2.1.3. Organiser une réunion de lancement, avec engagement des participants	38

3.2.2. Communiquer sur le projet	38
3.2.2.1. Organiser un lancement-média	38
3.2.2.2. Publier des articles de fond, des témoignages	38
3.2.2.3. Organiser une communication spécifique à l'occasion de la semaine de la mobilité 2009	38
3.2.3. Animer et accompagner le groupe relais	38
3.2.3.1. Organiser des réunions et journées techniques, et des journées de formation ...	38
3.2.3.2. Mettre à disposition des outils de calcul	39
3.2.3.3. Mettre à disposition et animer un espace commun sur le site internet	39
3.2.3.4. Mettre à disposition une exposition sur le thème de la mobilité	39
3.2.3.5. Mobiliser les relais pour la semaine de la mobilité 2009	39
3.2.4. Evaluer le projet	39
3.2.4.1. Mettre en place un système de suivi permanent	39
3.2.4.2. Produire une évaluation finale: analyser les succès et les échecs	40
3.3. Les échéances	40
3.3.1. D'ici la fin 2008	41
3.3.2. Entre le lancement du labo et l'engagement des participants	41
3.3.3. L'année d'engagement	41
Conclusion générale	42
Conclusion personnelle sur le stage	42
Références bibliographiques	43
Annexes	45
Résumé	59

Table des illustrations

Illustration 1 : Mosaïque (clichés effectués par AL. Krikke) :	1
- Train en gare de Dijon Ville	
- Parc de stationnement à vélos en gare de Dijon Ville	
- Horloge en gare de Nuits-sous-Ravières	
- Bus Transco en gare de Dijon Ville	
- Panneaux indicateurs en gare de Dijon Ville	
Illustration 2 : logo de l'agence Alterre Bourgogne	10
Illustration 3 : espace occupé par différents modes de transports sur la chaussée	21
Illustration 4 : L'embarquement des vélos à bord d'un train Corail	34
Figure 1 : Cadrage général de la région	12
Figure 2 : Modélisation des flux entre une ville et une commune périurbaine	15
Figure 3 : Evolution de la surface moyenne des logements en France	16
Figure 4 : Origine des émissions de GES en Bourgogne en 2002	19
Figure 5 : Répartition des bruits des transports	20
Figure 6 : Arbre des problèmes	24
Figure 7 a : Arbre des objectifs, vision globale	27
Figure 7 b : Arbre des objectifs	28
Figure 8 : L'organisation hiérarchique du projet	36
Figure 9 : Le calendrier prévisionnel	40
Tableau 1 : Les effets de quelques polluants automobiles sur la santé et l'environnement	20

Glossaire

Le territoire (Définitions de l'INSEE)

Une **aire urbaine** est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

La **commune** est la plus petite subdivision administrative française mais c'est aussi la plus ancienne, puisqu'elle a succédé aux villes et paroisses du Moyen Âge. Elle a été instituée en 1789 avant de connaître un début d'autonomie avec la loi du 5 avril 1884, véritable charte communale. Le maire est l'exécutif de la commune qu'il représente et dont il gère le budget. Il est l'employeur du personnel communal et exerce les compétences de proximité (écoles, urbanisme, action sociale, voirie, transports scolaires, ramassage des ordures ménagères, assainissement...). Il est également agent de l'Etat pour les fonctions d'état civil, d'ordre public, d'organisation des élections et de délivrance de titres réglementaires.

Au 1er janvier 2006 on comptait 36 685 communes, dont 36 571 en métropole.

Une **commune monopolarisée**, ou commune périurbaine monopolarisée, est une commune appartenant à la couronne périurbaine d'une aire urbaine.

Les **communes périurbaines** sont les communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées.

Une **commune rurale** est une commune n'appartenant pas à une unité urbaine. Les autres communes sont dites urbaines.

Une **commune urbaine** est une commune appartenant à une unité urbaine. Les autres communes sont dites rurales.

La **couronne périurbaine** recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

L'**espace à dominante rurale**, ou espace rural, regroupe l'ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines et communes multipolarisées). Cet espace est très vaste, il représente 70% de la superficie totale et les deux tiers des communes de la France métropolitaine.

L'**espace urbain** est l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. Dans l'espace urbain multipolaire, les aires urbaines sont soit contiguës, soit reliées entre elles par des communes multipolarisées. Cet espace forme un ensemble connexe. Un espace urbain composé d'une seule aire urbaine est dit monopolaire. La France compte actuellement 96 espaces urbains. Les aires urbaines n'étant pas définies dans les départements d'outre-mer, les espaces urbains ne le sont pas non plus.

Le **pôle rural** est composé des communes (ou unités urbaines) n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine et comptant 1 500 emplois ou plus.

Le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 5000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain.

La notion **d'unité urbaine** repose sur la continuité de l'habitat : est considérée comme telle un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants. La condition est que chaque commune de l'unité urbaine possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.

Les unités urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population. Elles peuvent s'étendre sur plusieurs départements.

Si la zone bâtie se situe sur une seule commune, on parlera de ville isolée. Dans le cas contraire, on a une agglomération multicommunale.

Les transports

(à partir des Mots de la géographie de Roger Brunet, et du Petit Robert)

Déplacement : mouvement d'un point à d'un autre dans l'espace, avec retour, et plus spécialement entre le domicile et un autre lieu.

Intermodalité : utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ; passage d'un mode à un autre.

Mobilité : elle peut être faite de déplacements quotidiens récurrents, ou à plus longue période, fruits de la séparation entre lieu du travail et lieu de d'habitation ; ou tenir à des exigences du ravitaillement et du ressourcement (achats, loisirs) ; ou résulter des rythmes saisonniers, ou de la mobilité de travail. La mobilité peut être intra-urbaine, à plus longue distance, voire internationale.

Modes doux : modes de transport non motorisés. Il s'agit souvent du vélo et de la marche à pied, mais aussi des patins à roulettes, de la trottinette, etc.

Mode de transport : véhicule choisi ; est désigné par la nature de la voie : routier, ferroviaire, fluvial, aérien, maritime.

Multimodalité : concerne ou associe plusieurs modes de transports ; utilisation de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux.

Report modal : fait de changer de mode de transport ; désigne souvent le passage de la voiture individuelle à un autre mode.

Remerciements

Je remercie Messieurs Dick et Hilal, de m'avoir aidé dans l'accomplissement de mon stage, et dans la rédaction de ce mémoire,

Les participants au groupe de travail pour leur présence et leur contribution,

Toutes les personnes m'ayant renseigné, des quatre coins de la Bourgogne,

L'équipe d'Alterre Bourgogne pour son accueil chaleureux,

Et toutes les personnes m'ayant soutenue et encouragée.

Introduction

Le secteur des transports rejette 33% des émissions de gaz à effet de serre en Bourgogne ; la voiture particulière à elle seule en émet 14% (*Alterre Bourgogne, 2007*). C'est aussi le 2^e poste de dépense des ménages après le logement, et le 1^e chez les 25 à 65 ans (*source INSEE, voir en annexe 1*). Avec la hausse du prix du carburant (de 12% pour l'essence à 29% pour le gazole, entre mai 2007 et mai 2008), l'utilisation quotidienne de l'automobile devient de plus en plus coûteuse, et tous les territoires et les ménages bourguignons ne sont pas égaux face à ce problème. Certaines personnes sont totalement dépendantes de la voiture dans leurs déplacements, parce que la desserte en transports en commun est inexistante, parce que les distances sont longues, etc. Mais parfois, des alternatives existent ; méconnues, dévalorisées, ou tout juste émergentes, elles sont sous-utilisées, et les gens continuent à subir la hausse des prix des carburants. Pourtant en Bourgogne, des associations œuvrent pour le développement de modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, des collectivités tentent de répondre aux besoins des citoyens...

Les transports alternatifs sont variés, et correspondent à des besoins et à des attentes différentes. Les modes doux (bicyclette, marche à pied), sont plutôt destinés à des déplacements de courtes

distances, ou à des personnes en bonne forme physique. Le transport en commun, qu'il soit urbain ou rural, impose un circuit et des horaires aux passagers, mais permet de parcourir de plus ou moins grandes distances. Le covoiturage et le transport à la demande sont des modes de transports plus flexibles, qui peuvent être mis en place lorsque la demande de mobilité est trop faible pour mettre en place un transport en commun.

Théoriquement, une grande partie des déplacements devraient trouver une solution dans ces différentes alternatives, voire dans une combinaison de celles-ci (intermodalité). Pourtant, nombreuses sont les personnes qui continuent à utiliser leur voiture, malgré son coût économique et environnemental. La question est donc de savoir pourquoi ces offres restent souvent sous-utilisées. Les freins sont multiples ; il peut s'agir de difficultés techniques ou pratiques, de manque de motivation ou d'information par exemple. Le projet de laboratoire citoyen que le présent stage devait contribuer à définir, a pour objectif d'identifier ces freins, et d'étudier le changement de mobilité chez un groupe de personnes volontaires, par un retour d'expérience.

La question qui se pose pourrait ainsi être résumée par l'encadré suivant :

Comment faire évoluer les comportements et les choix des individus vers des solutions de mobilité plus durables, c'est-à-dire économiquement rentables, socialement équitables et plus respectueuse de l'environnement ?

Après avoir identifié les problèmes posés par la mobilité actuelle (première partie), et essentiellement par la voiture individuelle, la mission consistait à proposer et mettre en œuvre une méthodologie pour définir et cadrer le projet de laboratoire citoyen (phase de faisabilité). Elle sera

présentée en deuxième partie du présent rapport.

La mise en œuvre de cette méthodologie a permis d'aboutir à la structuration d'une initiative partenariale (le laboratoire citoyen) qui sera présentée dans la troisième et dernière partie du rapport.

Présentation de la structure d'accueil



Agence pour l'environnement
et le développement soutenable

Alterre Bourgogne est une association loi 1901, qui résulte de la transformation de l'OREB, Observatoire régional de l'environnement en Bourgogne, créé en 1993, en Agence régionale pour l'environnement et le développement soutenable. Début 2006, l'assemblée générale de l'association a souhaité élargir les missions de l'observatoire, pour favoriser la prise en compte de l'environnement et du développement soutenable dans les politiques et les actions locales. Son fonctionnement repose avant tout sur le partenariat.

Le terme de développement soutenable, est une autre traduction de l'anglais « sustainable development », que l'on appelle aussi « développement durable » ; elle insiste plus sur les changements indispensables qui devront être les nôtres selon certaines interprétations.

Elle travaille donc principalement avec des acteurs du territoire bourguignons (collectivités territoriales, associations, organisations socioprofessionnelles, administrations et établissements publics, entreprises et particuliers), afin de les aider à prendre en compte les enjeux à

l'environnement et au développement soutenable dans leurs politiques et leurs actions.

Alterre Bourgogne aide donc ces acteurs à prendre des initiatives, les accompagne et les fait connaître, pour donner à d'autres l'envie et les moyens d'agir à leur tour. La conception d'outils d'observation destinés aux décideurs, lui permet de les accompagner jusqu'à l'évaluation de leurs politiques. Elle a pour objectifs globaux de sensibiliser, d'informer et de développer l'éducation à l'environnement. Un de ses rôles est de mutualiser les informations, les retours d'expériences et les savoir-faire. Le projet de laboratoire citoyen doit s'inscrire dans cette démarche.

L'équipe d'Alterre Bourgogne compte à ce jour douze personnes (*voir l'organigramme en annexe 2*). La thématique transport n'est pour l'instant pas représentée. Elle sera intégrée dans le poste « approche territoriale », à pourvoir prochainement. C'est dans cette optique que le laboratoire citoyen est lancé.

L'agence se compose de trois instances décisionnelles : le Bureau (11 membres), le Conseil d'Administration (26 membres) et l'Assemblée Générale (48 membres).

Le Conseil régional de Bourgogne, l'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et la DIREN (Direction régionale de l'environnement) assurent la plus grande part des ressources de l'agence. Les Conseils généraux de Côte d'Or, de la Nièvre et de Saône-et-Loire apportent également leur contribution, tout comme les Agences de l'eau, sur certains dossiers. Par ailleurs, nombre d'actions qu'elle conduit s'inscrivent dans les objectifs du FEDER.

Pour 2007, le budget annuel d'Alterre Bourgogne est de 890 000 €. Il provient de subventions, à hauteur de :

62 % pour le Conseil régional ;

22.5 % pour l'Ademe ;

13.5 % pour la DIREN ;

et 2 % pour d'autres structures, telles que les Conseils généraux de Côte-d'Or, de Saône-et-Loire et de la Nièvre ainsi que les Agences de l'Eau.

Le budget a augmenté d'environ 30 % lors de la transformation en agence, du fait de l'élargissement des compétences et donc,

de la création de nouvelles missions (Qualité Environnementale du Bâti, biodiversité...). De nouveaux postes de chargés de missions ont été créés en 2007 et 2008.

En 2004, un bilan sur les gaz à effet de serre d'Alterre révélait que le premier secteur d'émissions était les transports (*cf. 1.3.2.1. La pollution atmosphérique*) ; l'idée d'initier un travail sur la mobilité s'est donc imposée. Fin 2006, les orientations triennales de l'agence (qui la mènent jusqu'à la fin 2009) ont prévu la mise en place du laboratoire citoyen sur la mobilité.

1. Contexte et enjeux

Les préoccupations concernant la mobilité trouvent leur origine dans un contexte géographique et social particulier. Celui-ci est fondé sur le rapport étroit entre le

territoire, la mobilité qui s'y déroule, et l'automobile particulière, qui est le moyen essentiel de cette mobilité.

1.1. Le territoire génère de la mobilité

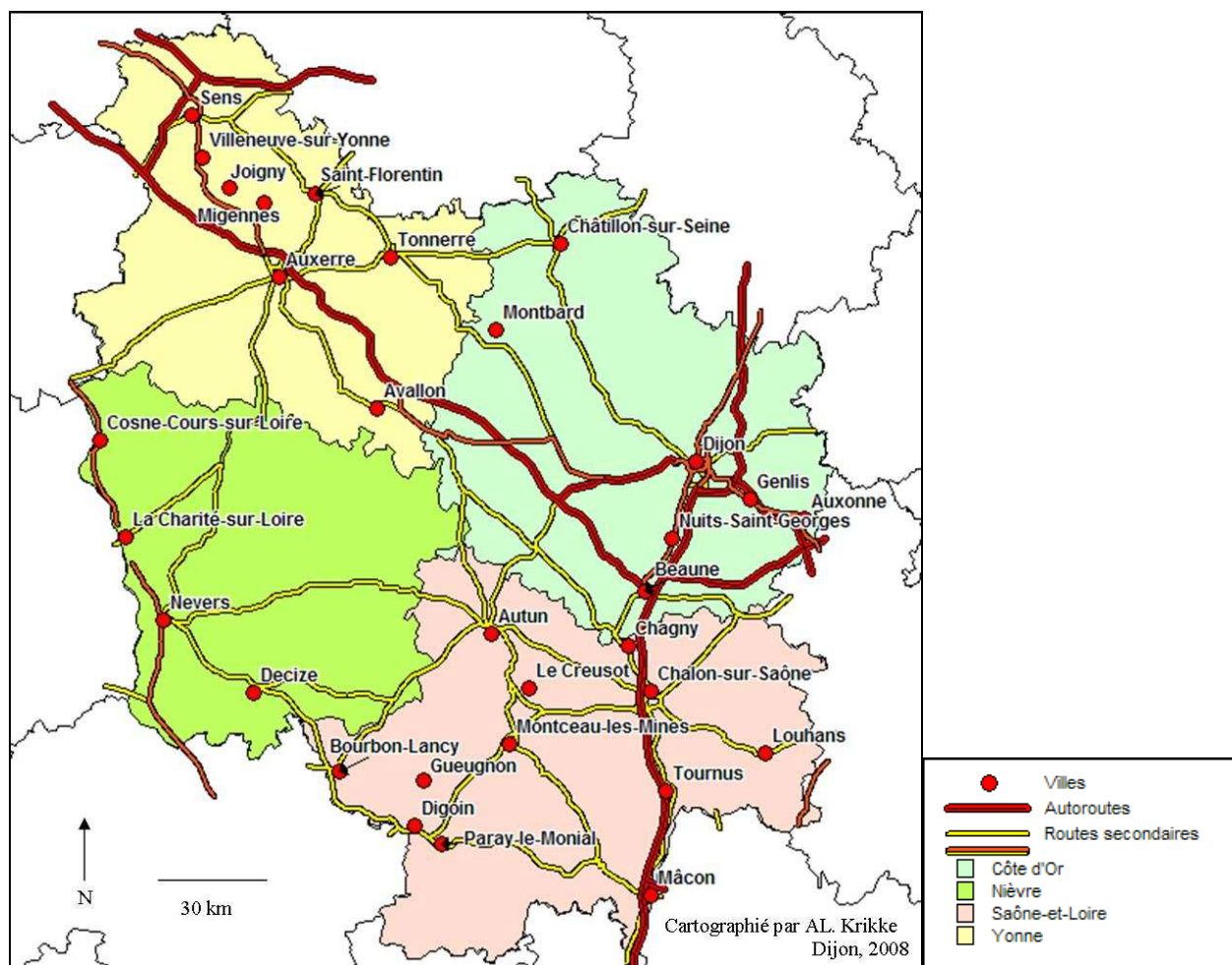
1.1.1. Le territoire bourguignon

La problématique des transports est très variable selon le territoire et les personnes qui y vivent. Ainsi, elle ne se posera pas de la même manière en espace rural, périurbain ou

urbain. Or, la Bourgogne présente de ce point de vue des situations contrastées.

1.1.1.1. La région Bourgogne

Figure 1 : cadrage général de la région



La région est divisée en quatre départements : la Côte d'Or, la Nièvre, la Saône-et-Loire et Yonne (*cf. figure 1*). Elle est globalement structurée en trois grandes vallées, que sont la vallée de l'Yonne, de la Saône, et celle de la Loire, autour du massif du Morvan. Les deux tiers du territoire et un tiers de la population bourguignonne sont en espace rural, plus ou moins isolé (*PIGUET Virginie et SCHMITT Bertrand, 2003.*)

1.1.1.2. L'espace rural

La Bourgogne est souvent qualifiée de « carrefour » de transports, irrigué par les axes de communication... Ce n'est pas faux à l'échelle nationale, si l'on s'en tient à la desserte en autoroute et TGV, qui relie Paris à Lyon et à Marseille. Mais ces modes ne relient que des points entre eux ; il y a en Bourgogne seulement deux gares sur les lignes de train à grande vitesse (Le Creusot et Mâcon Loché) sur une traversée d'environ 260 km, et vingt sorties autoroutières sur l'A6. Autrement dit, l'essentiel du territoire n'a pas accès à ces modes de transport pour ses déplacements quotidiens.

Le principal mode de transport utilisé est la voiture individuelle, qui permet d'aller d'un point à un autre sur de plus ou moins longues distances, sans besoin de desserte particulière ; ainsi, elle assure 90% des déplacements de voyageurs en Bourgogne (*Conseil régional de Bourgogne, Schéma régional des infrastructures et des transports (S.R.I.T.), p 38*).

En milieu rural, la desserte proposée en transports en commun est relativement faible. Il s'agit du réseau des trains express régionaux (TER) en premier lieu, avec un peu plus de 11 000 voyageurs par jour, et de celui des transports en car (Sncf, Transco, Tansyonne, Buscéphale, etc.). Etant donnée la diffusion de la population (la Bourgogne est une des régions les moins densément peuplées d'Europe (*S.R.I.T., p 10*)), il est difficile d'assurer une bonne desserte en terme de maillage et de fréquence ; de ce fait, les personnes utilisent beaucoup plus facilement

leur voiture : aujourd'hui, la demande de transport en commun est faible, et l'offre est donc peu développée. Les personnes non motorisées ont de plus grandes difficultés en campagne, parce qu'elles n'ont souvent pas d'alternative.

1.1.1.3. L'espace urbain

Selon l'acception de l'Insee, une ville, ou unité urbaine, est constituée d'une ou plusieurs communes, sur le territoire desquelles une zone agglomérée contient plus de 2 000 habitants. La Bourgogne est relativement peu urbanisée, avec 67% d'urbains, contre 83% en moyenne nationale (*BRION David, 2003*).

Les principales villes bourguignonnes sont (par ordre décroissant selon le nombre d'habitants) : Dijon, Chalon-sur-Saône, Nevers, Mâcon, Auxerre, Sens, Montceau-les-Mines, et Le Creusot.

Les déplacements des urbains sont sensiblement différents de ceux des ruraux. Ils sont en général plus courts en distance, mais pas forcément en temps ; la vitesse de déplacement peut être plus lente en automobile du fait des sens uniques, des feux rouges, etc. Mais les faibles distances peuvent favoriser les modes de déplacements doux, et notamment le vélo, qui s'avère le plus rapide au centre-ville. Le 1^{er} juin 2007, à l'occasion de la 1^{re} fête du vélo dijonnaise, le Grand Dijon a organisé une course entre quatre modes de déplacements, de la place de la Libération et la gare Dijon-ville, aller-retour. Le vélo est arrivé premier en 16 mn, le bus second, en 24 mn, le piéton 3^e en 26 mn, et la voiture dernière, en 39 mn (*www.grand-dijon.fr*).

La région comptait 15 périmètres de transport urbain au 1^{er} novembre 1999 (*Observatoire Régional des Transports en Bourgogne, 2000*), qui desservaient 44% de la population. Les alternatives sont donc nombreuses dans une ville concentrée, où les déplacements sont courts et où la demande est forte. Or les villes sont aujourd'hui de plus en

plus étendues et diffuses : les distances s'allongent, la demande est éparpillée, et la voiture est souvent utilisée par défaut.

1.1.2. La spécialisation des espaces

1.1.3.1. Les Scénarii prospectifs

Trois grands scénarii ont été déterminés par les géographes (ORFEUIL, 2001) ; ils correspondent à des schémas urbains différents, et induisent des mobilités différentes.

Le **scénario rhénan** correspond à des villes denses, dont on limite volontairement l'expansion ; la mixité fonctionnelle et les logiques de proximité sont valorisées ; ce scénario laisse place aux modes de transports doux, ou en commun comme le tramway.

Le **scénario californien** est *a contrario* celui de villes étendues. La notion de centre y perd de son importance, et les déplacements, généralement de longues distances, sont essentiellement effectués en voiture.

Enfin, le **scénario saint-simonien**, peut être considéré comme intermédiaire. Il est basé sur les notions de centre et de périphérie ; les déplacements majoritaires convergent vers le centre, mais le développement démographique s'effectue en périphérie, de plus en plus éloignée. La ville est planifiée en zonages, et la mixité urbaine est quasi inexistante. Les transports en commun vont en direction du centre, mais manquent en lignes transversales pour circuler entre les zones périphériques. C'est le modèle le plus fréquent en France.

1.1.3.2. La polarisation du territoire autour des villes et la résidentialisation des campagnes

La déconcentration urbaine rend difficile la desserte par d'autres modes de transports ; en effet, la périurbanisation est

souvent anarchique de ce point de vue, et ne s'organise pas autour des réseaux existants quand il y en a ; dans la plupart des cas, il n'y en a pas, ou plus. En milieu rural par exemple, ils ont souvent été supprimés parce que la demande est devenue trop faible. Pour les mêmes raisons, les commerces et les services de proximité se sont concentrés en des lieux spécifiques. Les urbains comme les ruraux préfèrent parcourir des kilomètres en voiture pour fréquenter les hypermarchés des périphéries des villes, plutôt que de se rendre dans les centre-villes ou les bourgs, où le choix est moindre et le service plus limité. Les espaces se sont donc de plus en plus spécialisés ; il existe des lieux pour travailler, des lieux pour consommer, et des lieux pour dormir, avec des distances non négligeables entre chacun, qui doivent être parcourues quotidiennement.

Ainsi à la fin du XXe siècle, le mode de vie urbain s'est diffusé sur l'ensemble du territoire.

1.1.3.3. Au sein des villes : la spécialisation des quartiers

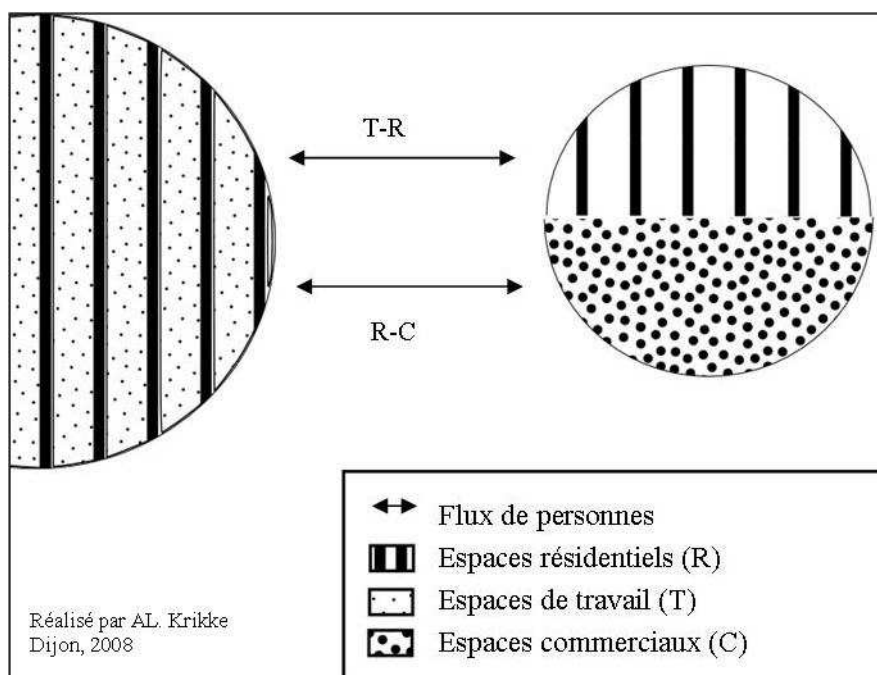
Mis à part les centres, encore très denses, où les espaces sont multifonctionnels (on peut trouver des commerces, des logements et des entreprises dans la même rue par exemple), les villes ont tendance à se spécialiser selon les quartiers. Les centres commerciaux, de plus en plus vastes, se localisent en périphérie ; les habitats se diffusent dans les zones périurbaines, ou en banlieue ; beaucoup d'emplois restent en centre-ville.

La modélisation d'une ville centre et de sa banlieue, (qui pourrait représenter la partie Est de la ville de Dijon, avec la ville de Quétigny), permet de montrer les spécialisations des espaces, et plus particulièrement les flux que cela génère (*cf. figure 2*). Les personnes travaillent dans un lieu, par exemple au centre-ville, consomment dans un autre (ZAC, grands centres commerciaux, etc.), et logent dans un troisième (centre, autre ville périphérique, ou périurbanisation plus éloignée). Mis à part le

centre historique, tous ces espaces sont conçus pour la voiture, avec des voies de

circulation à grande vitesse, peu accessible aux modes doux, et des parkings immenses.

Figure 2 : modélisation des flux entre une ville et une commune périurbaine



Les flux sont en réalité bien plus complexes que sur ce modèle, puisque tous les espaces remplissent ici toutes les fonctions (les espaces commerciaux sont des lieux de travail pour les commerçants par exemple). Mais on voit bien que la délocalisation des emplois, des commerces, ou des résidences génère des flux qui dépassent l'espace de la ville centre.

1.1.3. Le phénomène d'étalement urbain

Les distances devenant facile à franchir, les habitations se sont peu à peu éloignées des activités, afin d'avoir plus d'espace, moins de pression foncière, etc. Il apparaît alors un troisième type d'espace : le périurbain.

1.1.2.1. Le prix du foncier

L'argument le plus souvent mis en avant est le prix du foncier. En centre-ville, le logement est souvent très cher ; globalement, plus la ville est importante, plus le coût est

élevé. En effet, plus il y a de monde, plus la demande est importante. Inversement, les espaces périphériques subissent une pression moins importante, et à prix égal, les personnes peuvent occuper un logement plus spacieux, voire accéder à la propriété. Ainsi, les espaces périurbains attirent beaucoup de jeunes ménages, qui quittent les centres-villes pour fonder une famille, tout en restant à une distance raisonnable, pour aller travailler en voiture.

Or encore aujourd'hui, malgré la hausse du prix des carburants, le coût monétaire du déplacement est souvent la dernière variable prise en compte dans le choix résidentiel des ménages. La superficie, le coût du logement en lui-même par rapport au revenu, et le « budget-temps » du transport sont les contraintes principales dans la perception des personnes.

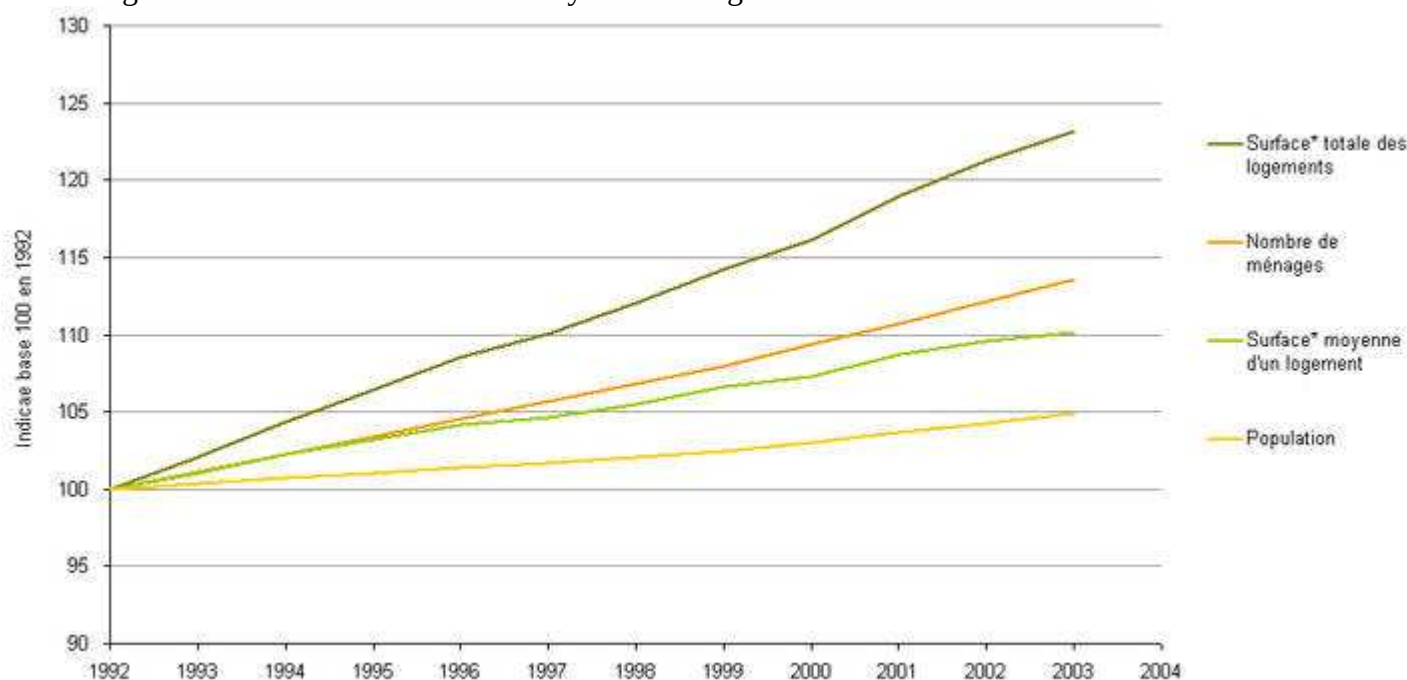
1.1.2.2. Le désir d'habitat individuel

Pour beaucoup de ménages urbains, l'accession à l'habitat individuel est un but. Les maisons sont de plus en plus convoitées,

et les personnes s'éloignent donc des centres-villes. Ainsi selon l'Ifen : « 61% des logements construits entre 1999 et 2004 sont des maisons alors qu'elles ne représentaient que 25% au début des années soixante. L'occupation des sols par l'habitat individuel a connu une augmentation moyenne de 2% par an entre 1992 et 2003. Celle due à l'habitat collectif n'a été que de 1%. La différence d'occupation de l'espace selon que

le logement est collectif ou individuel relève, en 2003, d'un rapport de 1 à 12. Alors qu'un appartement représente environ 95 m² au sol en 2003, une maison en utilise 1 127 m². Ce goût pour l'habitat individuel est l'une des explications de l'étalement urbain. » (IFEN, 2007). Non seulement le nombre logements individuels augmente, mais leur surface croît également :

Figure 3 : évolution de la surface moyenne des logements en France.



Indice base 100 en 1992.

France métropolitaine et Dom.

* Surface au sol.

Source : Insee - ministère chargé de l'Agriculture (Scees), enquête Teruti.

On voit que la surface moyenne d'un logement a augmenté de 10% entre 1992 et 2003 ; la surface occupée par l'habitat a augmenté environ 5 fois plus vite que la population.

1.1.2.3. La structure des ménages

Le nombre d'habitations et leur surface ont augmenté plus rapidement que le nombre d'habitants. Cela est en partie dû à l'évolution des ménages. Le nombre de personnes par logement a diminué. D'une part, le nombre de ménages complexes (qui

comptent plus d'une famille ou plusieurs personnes isolées, ou toute autre combinaison de familles et personnes isolées), - et notamment le regroupement de plusieurs générations au sein d'un même foyer-, a été divisé par quatre entre 1968 et 1999. D'autre part, les nombres de personnes seules et de familles monoparentales ont augmenté. (Source Insee, voir en annexe 3).

1.2. La mobilité façonne le territoire

1.2.1. La hausse globale de la mobilité

1.2.1.1. Les différents types de mobilités et de personnes

Comme le titre l'article de Thierry Dromard du 14 juin 2008 (*Le Journal de Saône-et-Loire*), « le Bourguignon travaille plus loin que le Français moyen ». En effet, les personnes travaillant dans une autre commune que celle où ils habitent parcourent en moyenne 17,1 km, soit 2 km de plus que la moyenne nationale. Les distances sont en constante augmentation ; ainsi, en 1999, 56% des Bourguignons travaillent en dehors de leur commune de résidence, alors qu'ils étaient moins de la moitié en 1990 (*Alterre Bourgogne*, 2007).

Entre 30 et 60 ans, 70% des personnes utilisent une voiture ou un deux-roues motorisé pour se rendre sur leur lieu de travail (*GASCON M.-O.*, 2001). Mais la hausse globale de la mobilité n'est pas due pour l'essentiel aux déplacements domicile-travail.

Ainsi, des études ont montré que la part des déplacements à motifs contraints (travail, école, etc.) régresse au profit des motifs de loisirs. Mais la voiture est également grandement majoritaire dans ce domaine : les trois quart des personnes parties en vacances d'été y vont en voiture, et 80% des sorties le soir se font en véhicule personnel. (*GASCON M.-O.*, 2001). En outre, les loisirs longue-distance connaissent une forte augmentation, notamment suite à la réduction du temps de travail (*KAUFMANN*, 1999). Cela étale les flux dans le temps, mais génère plus de déplacements, pour des périodes moins longues.

Enfin, des personnes qui génèrent peu de déplacements par le passé deviennent très mobiles. C'est le cas de seniors, qui sont globalement en meilleure santé physique et

financière ; les kilomètres qu'ils ont parcourus pour motifs privés ont augmenté de plus de 200 % entre 1982 et 1994. Les enfants et les adolescents sont eux de plus en plus fréquemment conduits en voiture à l'école ou à leurs activités périscolaires (*KAUFMANN*, 1999).

1.2.1.2. L'arbitrage des ménages entre la distance, le temps, et le coût financier

Les paramètres de la mobilité sont divers ; la distance, le temps, le coût financier sont à prendre en compte. Ainsi, la distance, que nous avons vue précédemment, n'est souvent pas ou peu considérée par les personnes se déplaçant. Au contraire, la notion de temps est primordiale dans leur organisation quotidienne.

Le temps quotidien consacré aux déplacements est resté stable ces 20 dernières années ; mais les personnes profitent d'une augmentation des vitesses de déplacements pour s'éloigner, et non pour réduire leur temps de déplacement. C'est la **conjecture de Zahavi**, que Bieber a formulé comme ceci (*in KAUFMANN*, 1999) :

« Les progrès de la vitesse offerte par l'amélioration des techniques de déplacement et par l'importance des investissements consacrés à l'automobile et aux transports collectifs permettent, non pas de gagner du temps, mais d'augmenter la portée spatiale des déplacements, en maintenant relativement stable le budget-temps de transport d'un individu. »

Ainsi donc, on peut imaginer que plus les vitesses de déplacements augmenteront, plus les bassins de vie s'élargiront.

1.2.2. Les mobilités modifient l'aménagement du territoire

Nous avons donc vu que les différentes mobilités peuvent influencer l'organisation spatiale. Au niveau régional, la simplification d'un déplacement peut conduire les gens à s'installer plus loin de leurs lieux de travail et de consommation, et donc élargir les bassins de vie. Au niveau local, l'urbanisme s'est adapté, et a fait place à la mobilité ; des quartiers et même des villages ont été déstructurés pour faire passer une ligne de train. Mais c'est surtout la voiture qui a fait sa place. On ne construit pas un bâtiment sans imaginer les places de stationnement qui vont avec, et aujourd'hui encore, des maisons sont rasées pour construire de nouvelles autoroutes, afin de faciliter la circulation automobile.

Le territoire a donc en quelque sorte favorisé une certaine forme de mobilité ; mais en se développant davantage, celle-ci a fini par agir à son tour sur l'organisation spatiale.

1.3. L'automobile

1.3.1. La culture voiture

Très rapidement, la voiture s'est inscrite dans notre société comme un élément incontournable. Elle est à la fois cause et conséquence de l'envie d'indépendance et de la hausse de la mobilité ; elle va également de pair avec l'individualisation de la société occidentale.

1.3.1.1. L'envie d'indépendance

En raison d'une part du prix du foncier, plus élevé au centre-ville, et d'autre part d'une envie d'espace, et notamment d'une maison individuelle, les travailleurs citadins vont vivre de plus en plus loin de leur lieu de travail. Ainsi, Jehan Decrop, dans son article sur *Les facteurs de progression des surfaces résidentielles dans les espaces de*

périurbanisation, explique que « le phénomène de déconcentration de l'habitat est un des processus les plus marquants de ces dernières décennies dans les régions d'Europe occidentale. Il résulte de l'activation des préférences des ménages pour les faibles densités d'habitat, suite à une augmentation générale du niveau de vie et à la relaxation des contraintes de déplacement (nouveaux axes de transport, utilisation généralisée du véhicule personnel). » Ainsi, le rêve de la maison avec jardin, de la tranquillité et de la sécurité, nourri par tant d'urbains, est essentiellement fondé sur la culture automobile. D'ailleurs, le parking personnel, ou le garage, va en général de pair avec le pavillon. La tranquillité et l'espace offerts par le logement individuel sont couplés à la tranquillité et l'espace relatifs de la voiture individuelle.

1.3.1.2. Du symbole d'ascension sociale à un signe de normalité

L'envie d'indépendance et de liberté qui régit la société occidentale se traduit par une mobilité accrue ; il est aujourd'hui relativement aisé de se déplacer, au niveau local comme au niveau mondial, et notre horizon s'est considérablement élargi. Cette mobilité semble d'ailleurs augmenter avec le niveau de développement des sociétés. Elle est très axée sur le mode automobile, et la possession d'une voiture a longtemps été perçue comme un signe d'ascension sociale ; aujourd'hui l'augmentation du nombre de véhicules est synonyme de développement d'un pays (cf. l'Inde, la Chine...). La valeur symbolique de l'automobile est donc très forte.

Outre ces aspects idéels, la voiture personnelle présente de nombreux avantages pratiques ; elle permet de se déplacer librement, sans contrainte d'horaires, de distance, de point de départ et d'arrivée ; elle permet aussi de transporter plus facilement des charges lourdes d'un lieu à un autre, de se rendre dans des endroits reculés, d'être seul, d'écouter de la musique, etc. La voiture s'est donc imposée comme le mode de transport

dominant, et a connu une diffusion fulgurante au cours des dernières décennies ; à présent, environ 29% des ménages sont multimotorisés, et cette part passe à 61% chez les couples avec deux enfants (GASCON M.-O., 2001). « L'accès à l'automobile [...] s'est fortement développé avec la croissance des revenus comme facteur permissif et les évolutions sociétales comme facteur moteur » (ORFEUIL, 2001). Cette facilité de déplacement, associée à l'individualisme ambiant, a entraîné un allongement des distances. En effet, l'envie de posséder une maison individuelle, associée à un contexte foncier qui rend inaccessible ce bien dans les centre-villes, conduit les gens à s'éloigner, et à s'installer de plus en plus loin de leurs lieux de travail et de consommation. Cela est rendu possible par l'utilisation de la voiture, qui

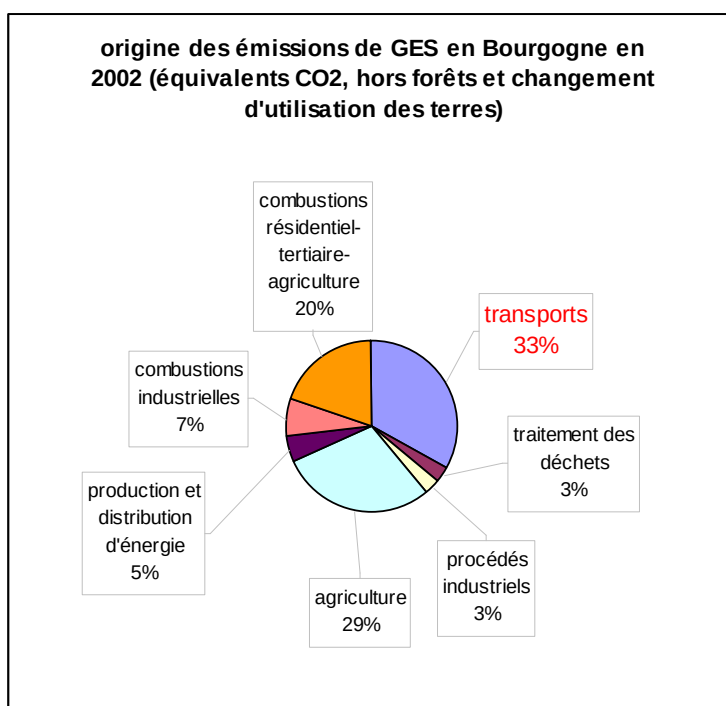
permet théoriquement de franchir ces distances assez aisément. Mais tout ce processus d'éloignement, d'étalement urbain, et d'utilisation systématique de la voiture engendrent de nombreux désagréments, voire des problèmes de société importants.

1.3.2. Les problèmes environnementaux liés à l'automobile

1.3.2.1. La pollution atmosphérique

Les transports sont responsables d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre en Bourgogne :

Figure 3 :



Source Alterre Bourgogne

Le problème est souvent sensible en ville, et on en parle en fait essentiellement lors des pics de pollutions au printemps et en été. Or, la pollution est beaucoup plus diffuse, et a lieu toute l'année. Son origine est locale, mais ses effets vont jusqu'au niveau planétaire, avec le changement climatique. Les polluants diffèrent selon les véhicules et

le type de conduite. Ainsi, le Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique a classé les différents polluants selon les véhicules et le type de conduite, reprise dans le Plan Régional Pour la Qualité de l'Air en Bourgogne.

Tableau 1 : Les effets de quelques polluants automobiles sur la santé et l'environnement

Exemples de polluants	Les véhicules qui en émettent le plus ¹	Effets sur la santé ² et ³	Effets sur l'environnement ³
NOx	- VP essence ou gazole sur autoroute et en zone rurale - VP diesel en zone urbaine	Fragilisation de la muqueuse pulmonaire (forte concentration)	Pluie acide, réchauffement (PRG :
CO et CO2	- VP essence sur autoroute, zone rurale et urbaine - PL diesel sur autoroute et en zone rurale	Diminution de l'oxygène disponible pour les organes (maux de tête, fatigue, baisse de vigilance)	
SO2	- PL diesel sur autoroute et en zone rurale - VP diesel et essence en zone urbaine et rurale	Problèmes respiratoires chez les personnes fragiles	Pluies acides

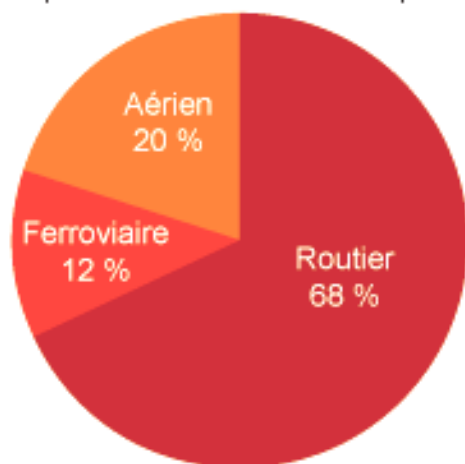
1: le Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique a classé les différents polluants selon les véhicules et le type de conduite, reprise dans le Plan Régional Pour la Qualité de l'Air en Bourgogne, en page 75.

2 : ADEME, 1995

3 : site *Atmosf'air bourgogne*

1.3.2.2. Le bruit

Répartition du bruit des transports



Le bruit, et en premier lieu celui généré par les transports (*cf. figure 4*), est l'élément de gêne le plus important chez les Français dans leur vie quotidienne (www.ademe.fr) ; environ 350 000 logements seraient particulièrement exposés. Si cette exposition est intense et prolongée, elle peut causer des problèmes d'audition. Mais plus souvent et de manière plus insidieuse, le bruit est surtout difficile à vivre au quotidien ; il est facteur de stress, et peut perturber le sommeil. Il est tellement permanent en ville, que l'on n'y prête plus attention.

Figure 4 : répartition des bruits des transports
Source : ADEME.

De par son omniprésence, en comparaison d'autres modes de transports plus localisés, le transport routier est le plus bruyant. Une voiture émet de 70 à 80 décibels; c'est donc un son « bruyant, mais supportable », le seuil de risque se situant à 85dB (*source Ademe, voir en annexe 4*). Toutefois, lorsque le trafic est important et incessant, la gêne peut être réelle.

La première loi relative à la lutte contre le bruit en droit français date du 31 décembre 1992. Elle impose la « prise en compte du bruit dans tout projet neuf d'infrastructure routière ou ferroviaire, et lors de la transformation significative d'une voie existante. » Le préfet doit déterminer les secteurs affectés par le bruit. Il s'agit donc de mesures visant à atténuer l'exposition au bruit, mais rien n'est prévu dans cet article pour le limiter à la source. Les véhicules sont globalement de moins en moins bruyants ; toutefois, ce paramètre n'est pas à négliger dans une optique d'apaisement du trafic.

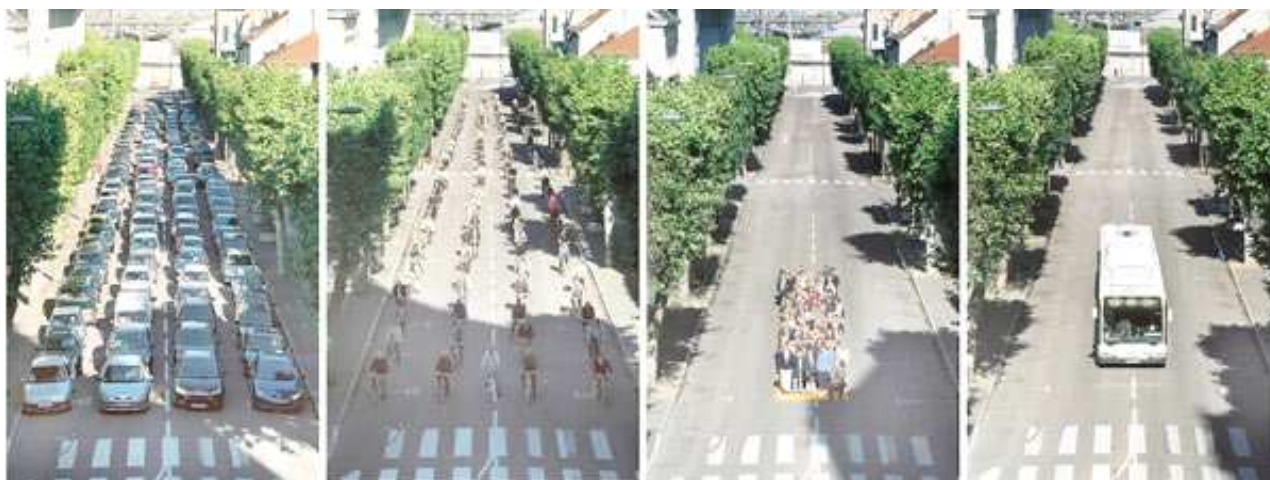
1.3.2.3. Des espaces moins agréables à vivre

Outre la qualité de l'air et le bruit générés par les véhicules motorisés, d'autres nuisances encore dégradent la qualité de vie

des non-automobilistes (or, tout citoyen est non-automobiliste, ne serait-ce qu'au moment où il descend de sa voiture !). L'un des grands attraits du moteur est la vitesse qu'il permet d'atteindre ; le trafic est donc sensé aller vite. Cette accélération touche tous les espaces, et est source de stress. Tout usager de la chaussée doit être sans cesse attentif aux véhicules. A ce titre, le succès des rues piétonnes est significatif. La première en France a été créée en 1971, et chaque ville a aujourd'hui une ou plusieurs rues piétonnes. L'apaisement qui y règne montre par contraste combien les véhicules perturbent la vie de quartier dans les autres rues.

La place prise par les voitures est également un problème en ville. La possession individuelle d'une voiture prend beaucoup de place, que ce soit pour sa circulation ou pour son stationnement (10 m² en moyenne, contre 1m² en bus ou en vélo par personne). Elle nécessite des parcs de stationnement peu esthétiques et spacieux, ou encombre la voie publique, comme le montrent ces photographies, prises à Dijon à l'occasion de la fête du vélo en 2006. 155 personnes ont pris place alternativement dans des voitures (le taux d'occupation moyen d'un véhicule en ville étant de 1,2 personnes), sur des vélos et dans un bus :

Illustration 1 : espace occupé par différents modes de transports sur la chaussée



Source : Grand Dijon

Enfin, du point de vue esthétique et paysager, la voiture, et surtout les infrastructures qu'elle nécessite, marquent

fortement les villes et les campagnes ; elle occupe 90% de l'espace urbain.

1.3.3. Les conséquences au niveau social

1.3.3.1. L'exclusion des personnes non motorisées

Ce phénomène, conséquence directe d'un mode de vie centré sur la voiture, entraîne l'exclusion des personnes les plus vulnérables. Les personnes âgées, les plus éloignées, les plus démunies, ou simplement celles qui ont fait le choix de ne pas posséder de voiture, sont souvent lésées. Prenons l'exemple d'une personne qui auparavant pouvait vivre, travailler et consommer dans un petit bourg possédant un commerce et quelques services ; petit à petit tous les autres habitants se sont pourvus d'une voiture personnelle. Ils ont donc préférentiellement fréquenté les commerces et services d'une ville plus éloignée ; cela a engendré la disparition des petits commerces, la fermeture des services, l'interruption de la ligne de bus départemental, qui n'étaient plus assez fréquentés. Par conséquent, cette personne peu mobile se trouve complètement démunie.

En ville, l'accélération des vitesses pour la voiture pendant un certain nombre d'années a entraîné un ralentissement des autres modes ; en effet, les coupures urbaines, la signalisation des carrefours, le rétrécissement des trottoirs au profit du stationnement et l'éloignement de certains services par exemple sont autant d'obstacles aux mobilités lentes. (KAUFMANN Vincent, 1999). Aujourd'hui, on observe dans beaucoup de villes un certain retour en arrière au profit d'un apaisement des hyper-centres, mais cela est encore relativement marginal par rapport à l'ensemble de l'espace urbain.

Mais cette exclusion n'est pas seulement pratique ; elle est aussi culturelle, comme nous l'avons déjà vu. Le fait de ne pas vouloir ou de ne pas pouvoir posséder de voiture est perçu par la société comme un écart vis à vis de la norme ; les autres modes de transports paraissent d'ailleurs encore aux yeux de certains quelque peu dégradants, peu adaptés à leur niveau social. Là où ces autres modes ne sont pas disponibles, les personnes non motorisées peuvent connaître des difficultés d'insertion sociale ; en effet, dans certains territoires, notamment périurbains, le lien social de proximité (voisinage, vie de quartier) n'existe quasiment pas, ou plus.

1.3.3.2. La vulnérabilité des ménages et des territoires au renchérissement du coût des énergies

Pour les personnes motorisées, une nouvelle forme d'exclusion est aujourd'hui engendrée par la hausse du coût des carburants, qui rend encore plus vulnérable des personnes qui ne l'étaient pas forcément il y a quelques années. Dans son étude sur la vulnérabilité des territoires (Alterre Bourgogne, 2007), Alterre met en évidence les zones les plus touchées par la hausse du coût de l'énergie. Concernant les déplacements domicile-travail, on voit se dessiner les grandes couronnes périurbaines, notamment autour de Dijon, qui sont les plus touchées. En effet, les ménages se sont installés à distance en se basant sur le prix du foncier, mais la hausse du coût du carburant peut les mettre en difficulté, notamment pour les trajets contraints (trajet domicile-travail). On parle alors de phénomène de « précarité énergétique ».

1.4. L'arbre des problèmes

Selon la méthode du cadre logique, (*Agence du fonds social européen, 2006*), j'ai synthétisé ces problématiques sous forme « d'arbre des problèmes » (*cf. figure 5*). Cette méthode, existant depuis les années 1960, a été développée pour mettre en place, suivre et évaluer des projets ; elle permet de cibler les objectifs en fonction des problèmes identifiés, afin de s'assurer de la pertinence et de la viabilité du projet. L'étape d'analyse des problèmes m'a permis d'identifier tous les facteurs pouvant être responsables du problème jugé central dans le cadre du projet : le non passage à l'acte, en matière de changement de comportements de déplacements. J'ai pu hiérarchiser ces problèmes, et établir les liens de cause à effets entre eux. J'ai ainsi pu mettre en évidence le caractère circulaire du système. L'individualisme inhérent aux sociétés occidentales, combiné à d'autres facteurs, a eu deux grands effets pervers : l'étalement urbain et le recours systématique à la voiture individuelle. Deux éléments exogènes interviennent dans ce tableau : le coût du foncier, qui a poussé les gens à s'éloigner du centre ville, et le celui du carburant, qui devrait les pousser à y revenir. En termes financiers, la balance entre ces deux dépenses est très importante.

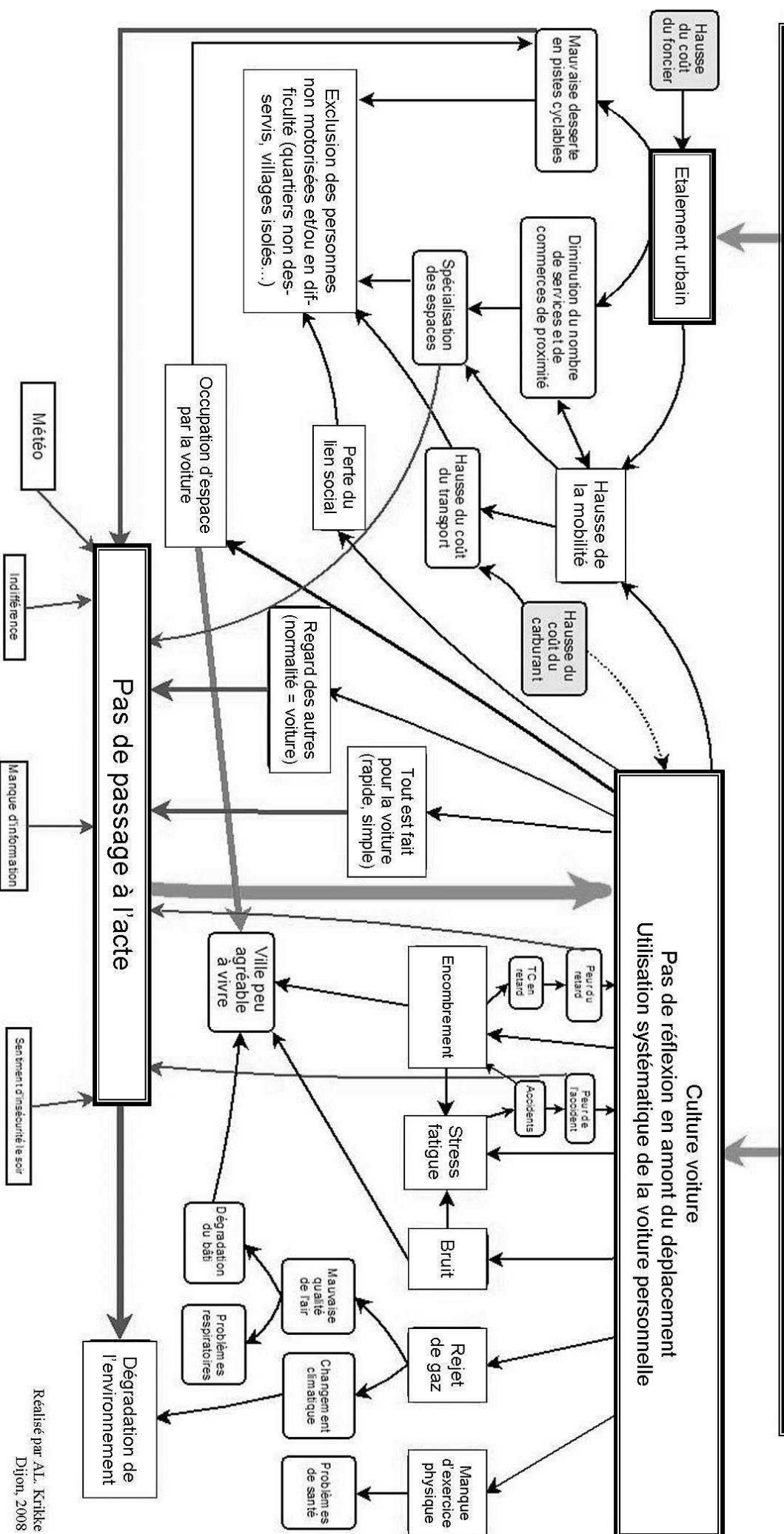
L'étalement urbain et la culture-voiture posent eux-mêmes toute une cascade de problèmes, qui aboutissent au non passage à l'acte. Il est à noter que d'autres facteurs exogènes (météo, indifférence, etc.) font également pression sur le non passage à l'acte. Nous avons alors une boucle de rétroaction positive : puisque personne ne passe à l'acte, la culture-voiture est entretenue, alors même que tout le monde est convaincu de sa perversité.

Les deux grandes conséquences de cette boucle sont l'exclusion des personnes (ce qui amène parfois les collectivités à se pencher sur les questions de mobilité), et la dégradation de l'environnement (qui intéresse d'avantage les associations).

NB : Si cet arbre peut paraître extrême, c'est parce qu'il ne prend en compte que les effets négatifs de l'utilisation de la voiture individuelle, effets qui ne sont d'ailleurs parfois pas vécus ou perçus par les usagers, hormis lors des pics de pollution estivaux, ou de hausses brutales du coût du carburant. Tous les avantages de la voiture seront néanmoins pris en compte, puisqu'ils sont essentiels dans l'esprit des gens.

Figure 5 : L'arbre des problèmes (*page suivante*)

Individualisme, envie d'indépendance et de liberté



Réalisé par AL. Krikke
Dijon, 2008

2. Edification du laboratoire citoyen

Les problèmes liés à la mobilité sont donc bien réels, et la majorité des gens en ont conscience. Cette conscience est renforcée par la hausse du prix du carburant, qui fragilise les ménages dépendants de la voiture. Cependant, cette connaissance n'est pas, ou très peu, à l'origine d'un changement de comportement de la part des individus. Le problème est vu globalement, mais pas personnellement. De nombreuses personnes ont la conviction du bien fondé de l'action, mais le passage à l'acte est loin d'être évident (*JOULE Robert-Vincent et BEAUVOIS Jean-Léon, 1998*). Pourtant, une enquête de l'INSEE a montré que 80% de la population française vivait à moins de 10 mn à pied d'un arrêt de transport en commun, et cela monte à 95% dans les grandes villes. Parmi ces personnes, 22% seulement les empruntent pour se rendre au travail. (*GASCON M.-O., 2001*)

Dans le but de contribuer à inverser ces tendances, Alterre Bourgogne a décidé de mettre en place un projet de « laboratoire citoyen ». La définition proposée en début de stage était la suivante :

« Il s'agit de mobiliser un groupe de personnes volontaires, représentatives de la diversité de la population bourguignonne, et de les accompagner dans une réflexion sur la façon dont ils peuvent réduire l'impact de leurs déplacements quotidiens. Les objectifs qu'ils se fixent eux-mêmes et les moyens qu'ils se donnent pour les atteindre sont suivis dans le temps, sur une durée suffisante (de l'ordre de 6 mois à un an). Leur expérience et ses résultats font l'objet d'une médiatisation. »

L'objet du stage était donc de définir le périmètre de cette initiative. La méthodologie déployée à cet effet comportait les étapes suivantes :

- définition des objectifs globaux et spécifiques du projet

- identification des ressources méthodologiques pour faciliter le passage à l'acte
- mise en place d'un groupe de travail multi-acteurs,
- établissement d'une typologie des situations de mobilité en Bourgogne,
- prise de contact avec des partenaires potentiels,
- structuration de l'initiative et de son mode de gouvernance.

2.1. La définition des objectifs

2.1.1. L'objectif global

L'objectif global de notre action est de modérer la "culture-voiture", de plus en plus pesante pour notre société. Nous partons du postulat d'un cercle vertueux : si un petit nombre de personnes passe à l'acte et change ses habitudes, il montrera l'exemple et cela incitera à une utilisation plus rationnelle de la voiture personnelle, et au changement de mode de déplacement d'un plus grand nombre. Le passage à l'acte de ces quelques personnes de départ sera lancé par le laboratoire citoyen.

Avec le déclin du « tout-voiture » disparaîtront peu à peu les problèmes liés à son utilisation massive et inadaptée. Le trafic se fluidifierait, il y aurait moins de pollution sonore et atmosphérique, et les personnes seraient sans doute apaisées et en meilleure santé physique et mentale. Pour aller plus loin encore, cela permettrait d'optimiser le trafic automobile vraiment utile, comme les services de secours, actuellement souvent bloqués dans les embouteillages, ou les livraisons, et même l'économie s'en ressentirait.

La voiture, qui est actuellement le mode de transport principal des particuliers, doit devenir un mode parmi les autres ;

l'espace doit être partagé plus équitablement si l'on veut des territoires plus agréables à vivre.

Il s'agit donc de « mettre le doigt dans l'engrenage » pour retourner le cercle vicieux en cercle vertueux, et faire le pari d'un véritable élan citoyen. Bien entendu, ces objectifs sont à très long terme ; tout cela se fera très progressivement, et commencera par une petite portion de la population (quelques dizaines d'individus). Mais contrairement à ce qui est souvent objecté, dans la société actuelle du "tout-voiture", ce retour à d'autres modes de transport n'est pas un retour en arrière. La voiture fait partie de ces progrès inestimables dont on est tellement satisfaits que son usage est abusif et inadapté, qui la rend finalement insatisfaisante. Pour les générations les plus âgées, le retour du tramway ou des vélos dans les rues, du train dans les campagnes, réveille des souvenirs et appartient au passé. Ces modes de déplacement ont été chassés au profit de la voiture, le partage de l'espace public n'a pas été fait équitablement. Leur redonner leur place apaiserait considérablement nos déplacements. Il s'agit donc d'une anticipation de l'avenir, d'une amélioration de la qualité de vie à long terme.

2.1.2. Les objectifs spécifiques

Modestement, le laboratoire citoyen n'agira directement que sur certains points, que sont l'information, la prise de conscience, et surtout le changement de regard. Les automobilistes surestiment souvent les difficultés des autres modes de transports, qu'ils jugent peu pratiques, onéreux, et portent sur eux un regard négatif. D'une part, la perception du temps est faussée, généralement en faveur de l'automobile. Comme l'a montré Vincent Kaufmann (*V. Kaufmann, in Aurélie Ginguene et Myriam Zemzoumi, 2004*), entre 50 et 60% des personnes interrogées dans quatre villes françaises et suisses sous-estiment le temps de transport en automobile, et environ la moitié (sauf à Bern, où les temps sont plutôt bien estimés) surestiment le temps en transports en

commun (*GINGUENE Aurélie et ZEMZOUMI Myriam, 2004*)

La connotation sociale des différents modes de transports perdure également, même si elle a tendance à disparaître.

Concrètement, les objectifs spécifiques du laboratoire citoyen sont de :

- Recueillir des témoignages, favoriser les échanges et les retours d'expérience
- Renforcer la connaissance et l'implication de différents acteurs partenaires dans le domaine de la mobilité
- Sensibiliser aux problématiques liées à la mobilité

Ils concourront à l'objectif global qui est de :

- Susciter les changements de comportements en matière de déplacements

2.1.3. Les effets escomptés sur les politiques d'aménagement du territoire

Le laboratoire citoyen ne suscitera pas la création de nouvelles offres de mobilité de manière directe. Cependant, si ce cercle vertueux fonctionne, il devrait à terme constituer un certain groupe de pression populaire et associatif, et faire réagir les pouvoirs publics en conséquence. Ainsi, l'aménagement futur pourrait se faire autour de réseaux, comme il l'était au XIXe siècle le long des voies ferrées et des canaux. Les réseaux de transport en commun, -et cyclables en ville-, doivent être accessibles au plus grand nombre. Les collectivités devront donc sans doute en recréer, et favoriser les nouvelles constructions à leurs abords. Ainsi, les réseaux seraient plus adaptés à l'urbanisation, et donc plus efficaces. Parallèlement, la mobilité sera amenée à diminuer, les distances quotidiennes à se raccourcir, notamment à cause de la hausse du coût des carburants fossiles ; le mieux serait donc un retour aux commerces et aux services

de proximité. Ainsi, les personnes les moins mobiles seraient réintégrées.

2.1.4. L'arbre des objectifs

Parallèlement à l'arbre des problèmes, j'ai construit l'arbre des objectifs correspondant (figures 6 a et b). Il est à peu de choses près le négatif du précédent. On peut imaginer une société utilisant la voiture de manière plus rationnelle sans toutefois contredire ses désirs de liberté ; il s'agit simplement de le concevoir différemment de tout ce qui a été fait jusqu'alors. Dans un

premier temps, le changement de comportement de quelques citoyens intervient dans le cercle de droite (boucle rose), qui touche aux actions des particuliers et à leurs conséquences. Dans un second temps, cela peut faire pression sur les collectivités (boucle bleue), pour mettre en place des aménagements nécessaires, ou sur les autorités, pour prendre des mesures d'incitation plus importantes. Le niveau du coût du foncier est à mettre en balance avec celui du carburant, selon la conjoncture.

Figure 6 a : L'arbre des objectifs, vision globale

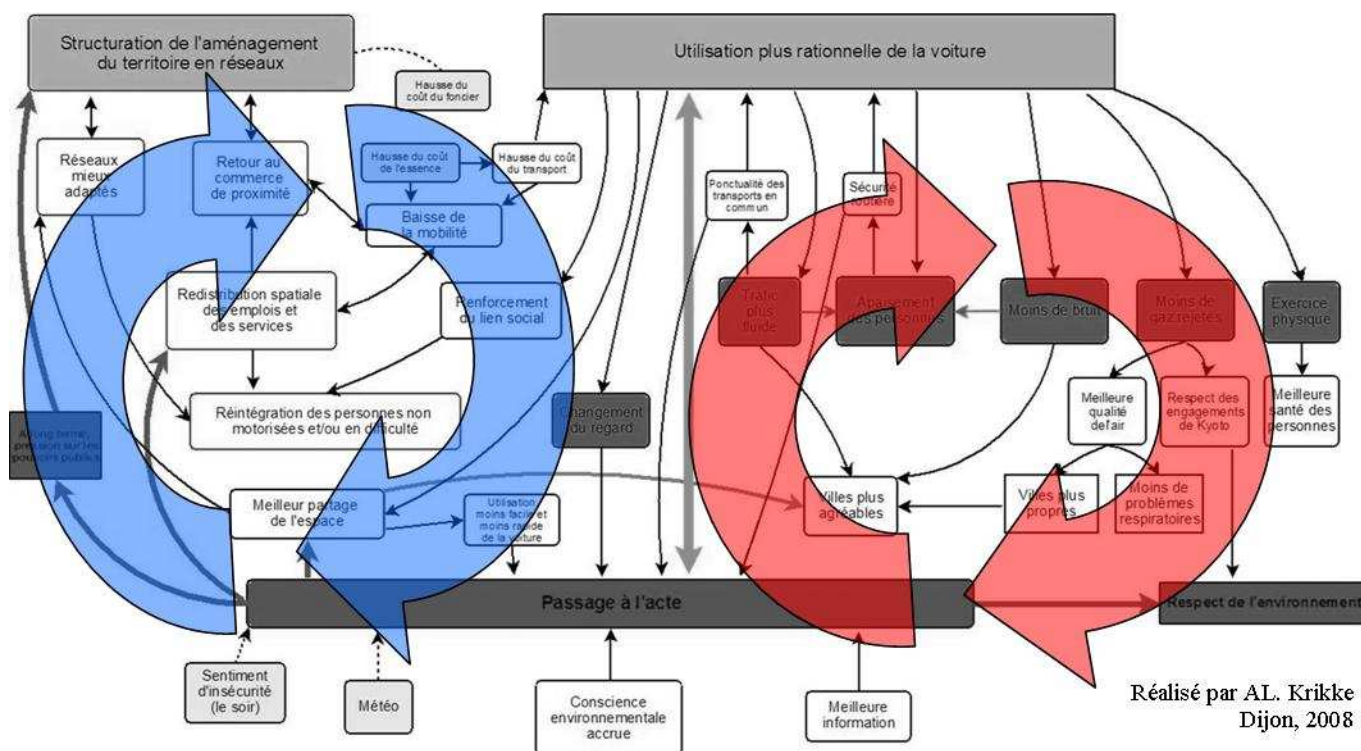
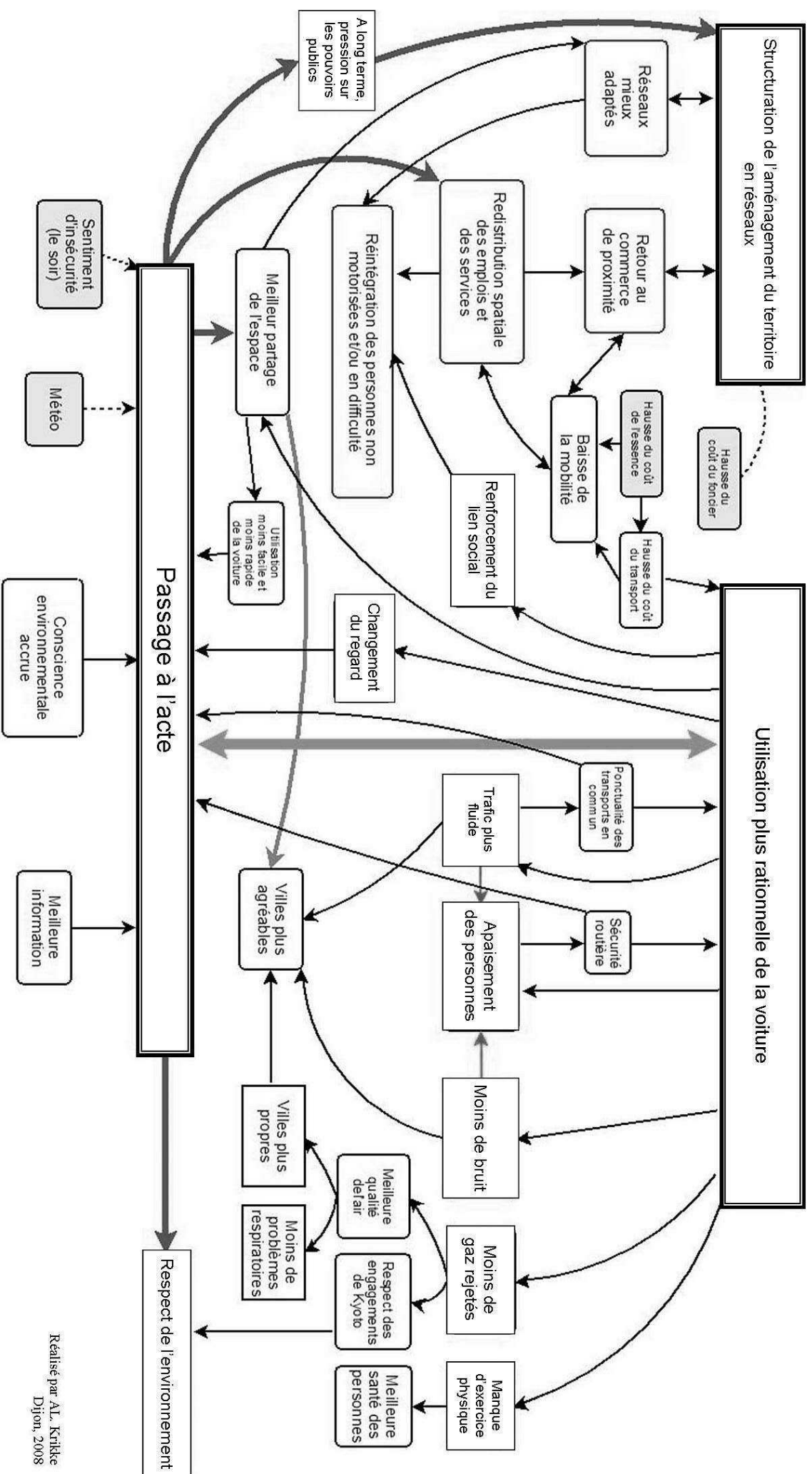


Figure 6 b : L'arbre des objectifs (page suivante)



2.2. Comment favoriser le passage à l'acte ?

Le domaine de la mobilité quotidienne est particulièrement sensible, parce qu'il peut impliquer des changements conséquents dans l'organisation générale d'une journée, beaucoup plus que d'éteindre les lumières ou de bien fermer les robinets par exemple. D'ailleurs quel que soit le mode choisi, les personnes pensent souvent qu'elles n'ont pas le choix. Aider les gens à changer leur perception du déplacement afin de l'optimiser au niveau économique et écologique est donc très délicat. Cela suppose qu'une autre solution est disponible (ce qui est souvent du ressort des collectivités) et demande un accompagnement.

2.2.1. La théorie de l'engagement

Les actions les plus communes consistent à informer les gens sur les problèmes dus à la mobilité et à leur insuffler une conscience environnementale, pour les faire réfléchir et les faire agir. Or Robert-Vincent Joule, nous montre que le fait de persuader les gens que faire une action est bien (pour eux, pour la société, pour l'environnement) ne suffit pas à les faire effectivement passer à l'action (*JOULE Robert-Vincent et BEAUVOIS Jean-Léon, 1998*). De fait, de nombreuses personnes connaissent l'impact des déplacements, mais très peu agissent effectivement pour les réduire. Le laboratoire citoyen est assez proche des théories de la psychologie de l'engagement, présentée par R-V. Joule. Pour que la personne s'engage véritablement dans l'action, elle doit d'abord se sentir libre de la faire ou non ; si elle est contrainte, elle ne se sentira pas personnellement engagée ; elle doit donc penser que c'est dans sa nature de la faire (parce qu'elle est généreuse, militante dans la défense de l'environnement...). La gratification et la punition sont donc particulièrement désengageantes, et n'inscrivent pas l'acte dans la durée. En d'autres termes, si on veut qu'un employé aille au travail en train, le convaincre que c'est bien

ne suffit pas, lui payer ses billets est contre-productif à long terme. Diverses techniques peuvent le faire adhérer au projet.

2.2.2. Les étapes

En s'inspirant de l'expérience de Joule et Beauvois concernant les économies d'énergie dans un établissement hospitalier de la région marseillaise, on peut imaginer d'inclure dans notre démarche de laboratoire citoyen plusieurs étapes. D'abord le fait de remplir un simple questionnaire sur le sujet (la mobilité quotidienne par exemple), constitue un acte préparatoire ; notre employé ne peut pas refuser, mais cela l'engage implicitement dans une démarche concernant le problème. Ensuite, s'il le souhaite, il peut participer à un entretien, ou une réunion, on lui précise bien qu'il est libre de le faire ou pas, mais s'il est sensible à la question (rappelons que notre laboratoire s'attachera surtout à des personnes sensibles aux problèmes des déplacements, mais qui ne passent pas à l'acte), il n'aura pas de raison de refuser, et peut même se montrer intéressé (technique dite du « pied dans la porte »). Il participe ensuite, entraîné par le groupe, à des propositions d'action. Il s'engage personnellement à en accomplir, et cet engagement est matérialisé par une fiche de candidature par exemple, signée devant tout le groupe, voire médiatisée. Pour éviter qu'il n'abandonne dès le lendemain matin, il doit se fixer lui-même ses objectifs, et ne retenir que ce qu'il ne va vraiment faire (pas d'objectifs trop ambitieux). Il doit se sentir responsable de son engagement.

2.2.3. Les conditions de réussite

Au cours de l'action, il rencontrera régulièrement les organisateurs (associations) qui s'assureront que tout va bien ; on lui demandera à chaque rencontre s'il veut poursuivre l'expérience, ce qu'il ne manquera pas de faire, puisqu'il s'y est moralement engagé (« effet de gel »). Au terme du délai imparti, il remplit à nouveau un questionnaire, qui permettra de voir si ses attitudes ont évolué favorablement. L'objectif est de

changer sa perception des modes alternatifs, qu'il jugeait peu pratiques, lents, inconfortables, etc., bien que fort utiles pour les autres et pour l'environnement. S'il prend personnellement plaisir à venir en train, et qu'en plus il trouve que c'est tout à fait en accord avec ses préoccupations environnementales, il assumera sa nouvelle mobilité (cette question du regard des autres, si elle ne semble pas problématique pour le train, l'est plus pour le vélo par exemple), et le regard de ses collègues changera peut-être aussi. Bien sûr, cela suppose que le fait d'aller sur son lieu de travail soit techniquement possible pour cet employé, nous ne franchirons que les barrières psychologiques.

2.3. La mise en place d'un groupe de travail multi-acteurs

2.3.1. Sa constitution

Afin de nourrir nos réflexions, et de faire valider le laboratoire citoyen par des personnes extérieures à Alterre Bourgogne, nous avons constitué un groupe de travail. Il s'est réuni à deux reprises, les 23 juin et 25 août. Il est composé des personnes suivantes :

- Geneviève NOISETTE, mission transports-déplacements, Conseil Général de Côte-d'Or,
- Mohamed HILAL, chercheur géographe, INRA-CESAER,
- Philippe MOUGEL, docteur en sciences sociales, Université de Bourgogne,
- Perrine MOULINIÉ-HUMBERT, doctorante en psychologie sociale, Université de Bourgogne,
- Ghislain BOURG, doctorant sous la direction de Fabien GIRENDOLA, sur la question du changement des habitudes des Dijonnais en matière de déplacements,
- Christian GERMAIN, coprésident d'EVAD, association Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise,
- Thomas LECANTE, adhérent d'EVAD,
- Régis DICK, directeur d'Alterre Bourgogne,
- Pascale REPELLIN, chargée de mission observation-évaluation, Alterre Bourgogne,

- Anne-Laure KRIKKE, stagiaire chargée de la définition du laboratoire citoyen, Alterre Bourgogne.

Nous avons voulu cette interdisciplinarité et cette diversité des participants, afin d'avoir des éclairages sur différents points de vue. Les universitaires travaillant sur les questions psychologiques et sociales nous renseignent sur les manières de mobiliser des volontaires, de les engager à long terme ; ils ont également d'ores et déjà des idées sur les freins psychologiques que peuvent avoir les personnes vis-à-vis d'un changement de mode de déplacement. Nous avons également des connaissances sur le territoire et la mobilité en général, d'une part du point de vue d'un chercheur, d'autre part d'une collectivité territoriale. Enfin, la position d'une association, futur partenaire-relais du laboratoire, nous offre souvent un regard plus opérationnel.

2.3.2. Les apports des réunions

2.3.2.1. Première réunion : la définition du projet et ses grandes lignes

La première réunion a eu lieu le 23 juin, à Alterre Bourgogne. Différents points ont été soulevés (voir le compte-rendu en annexe 5).

Nous avons pu préciser que le laboratoire n'avait pas pour vocation de créer de nouvelles solutions de mobilité, mais s'appuierait sur des initiatives déjà existantes. De même, il a été dit que le laboratoire ne prévoirait pas d'encouragements sous forme de financements. En effet, cela induirait le risque de limiter les chances de succès à l'issue de la période de soutien financier.

Les intervenants ont pu discuter des aspects psychologiques liés à la voiture. Ceux-ci sont complexes, et le laboratoire citoyen doit surtout ne pas stigmatiser les automobilistes ; il ne doit être ni militant ni culpabilisant.

Nous avons tous ensemble repris le tableau des typologies ; le concours des participants a permis de le faire évoluer, puis de le valider.

L'ampleur du projet, à savoir une dizaine de structures, soutenant chacune une dizaine de volontaires a également été approuvée. Il faut privilégier la qualité des expériences à la quantité, mais être assez nombreux tout de même pour avoir une certaine représentativité.

2.3.2.2. Deuxième réunion : précision sur les modalités du laboratoire, présentation des actions

La deuxième réunion a eu lieu le lundi 25 août (voir le compte-rendu en annexe 6).

Parmi les grandes questions ayant été soulevées, figurait celle des entreprises. En effet, dans la recherche des partenaires-relais, nous nous demandons quelles structures pourraient travailler avec nous, et l'entreprise peut paraître un bon acteur ; les avis sont partagés sur la question, et nous devons avant tout faire attention à garder une certaine cohérence –territoriale et modale- au sein d'un relais.

Nous avons également soulevé la question de l'identification des participants. Il a été conseillé d'avoir une certaine diversité de personnes, au niveau social par exemple, mais aussi à plusieurs niveaux d'engagement. Nous tendrons donc vers une bonne représentativité, mais rappelons que le laboratoire n'a pas de vocation statistique.

Il ressort globalement de cette réunion un besoin de retravailler l'animation des deux niveaux de groupes, afin de pouvoir leur fournir assez rapidement une trame plus juste du projet et de ses attentes. Les partenaires-relais et les participants volontaires doivent savoir exactement en quoi consiste le projet, ce que l'on attend d'eux, combien de temps cela leur demandera, avant de s'engager.

2.4. L'élaboration d'une typologie des déplacements (voir en annexe 7)

2.4.1. Les différentes entrées

Le laboratoire citoyen ne se veut pas exhaustif, mais se doit d'être le plus représentatif de la diversité des territoires, des personnes, de leurs activités et de leurs modes de déplacements. La question s'est donc posée de l'entrée par laquelle on traiterait le laboratoire citoyen. Plusieurs options étaient possibles. Je pouvais choisir une entrée géographique, et donc répartir les expériences sur le territoire régional. Je pouvais également travailler par mode de déplacement ; les structures ou associations proposent souvent un seul mode alternatif. Enfin, la 3^e entrée aurait été par motif de déplacement, ce qui aurait supposé de travailler avec les écoles, les entreprises, les commerces, en un mot avec tout ce qui génère du déplacement.

Afin de concilier ces différentes entrées, et de ne pas négliger de pistes importantes, j'ai choisi de travailler à partir d'une typologie des principales situations de mobilité en Bourgogne. Il s'agit donc d'identifier des scénarios de mobilités différentes, impliquant des déplacements, des contraintes, et des alternatives possibles différents.

2.4.2. Le territoire (colonnes 1 et 2 du tableau)

Compte tenu des disparités entre les différents types d'espace selon leur densité de population (cf. 1.1.1. *Le territoire bourguignon*), j'ai d'abord distingué trois grands types d'espaces : l'espace rural, l'espace urbain, et entre les deux, l'espace périurbain.

Rappelons les définitions de l'Insee :

- pôle urbain : ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants, et 5000 emplois ou plus.
- espace rural : n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine.
- couronne périurbaine : ensemble de communes dont au moins 40% de la population travaille dans le pôle urbain auxquelles elles sont rattachées.

Au-delà de l'espace d'origine du déplacement, il est important de distinguer sa destination. Les déplacements organisés autour d'une ville sont généralement rayonnants ; même si les résidences ne sont pas concentrées, la destination est unique. Il est plus facile d'y mettre en place un transport en réseau, que dans un espace rural non polarisé, ou au sein d'un espace périurbain, souvent assez anarchique.

2.4.3. Les modes alternatifs pouvant être proposés (colonnes 3 et 4)

Certains modes alternatifs nécessitent une organisation préalable par les pouvoirs publics. Il s'agit de bus, trains, transports à la demande. Ils sont structurés en lignes et selon des horaires prédéfinis. D'autres peuvent être préconisés en cas d'absence de transports publics, comme le covoiturage, ou les modes doux. Ils nécessitent un certain investissement des citoyens eux-mêmes, qui deviennent d'avantage acteurs de leur déplacement, notamment lors de l'organisation spontanée de covoiturage.

La présence ou l'absence d'une offre de transport alternatif va donc déterminer le mode suggéré, selon les espaces. Cette suggestion dépend également des distances ; ainsi, on estime que jusqu'à 3 km, une distance peut-être parcourue en vélo.

2.4.4. Les motifs de déplacement (colonne 5)

Les motifs de déplacements sont divers. J'avais distingué à l'origine chaque motif dans la typologie : les déplacements domicile-travail, les achats, les loisirs. Après discussion lors de la première réunion du groupe de travail, nous avons choisi d'introduire les notions de « temps contraint » et de « temps libre ». En effet, un même motif peut avoir un horaire imposé pour les uns (une leçon de sport collectif en centre de loisir par exemple) alors qu'il sera totalement flexible pour les autres (faire du sport seul plusieurs fois par semaine). Le choix du mode de transport est lui-même beaucoup plus souple lorsqu'il n'y a pas d'horaire imposé.

2.5. Les prises de contact avec les principaux acteurs

Une fois la typologie établie, nous avons une vision plus claire des champs à couvrir dans le cadre du laboratoire citoyen. Un des rôles d'Alterre est d'identifier les partenaires-relais. Il faut donc recenser les alternatives proposées dans la région, contacter la personne responsable de l'initiative et s'enquérir de son intérêt pour le projet.

2.5.1. Les différentes initiatives

L'identification des partenaires-relais est en cours. Tous devront être définis dans les mois à venir. Les initiatives trouvées sont très diverses. De la part de collectivités, il peut s'agir d'une offre de transports alternatifs, et de la promotion de celui-ci. De la part d'associations, les actions sont davantage incitatives (exposition, actions médiatisés, etc.). Enfin, des entreprises fortement structurantes d'un territoire pourraient également constituer des partenaires relais intéressants.

2.5.2. Des intérêts divers

Néanmoins, un certain nombre de structures contactées n'étaient pas en

adéquation avec le laboratoire citoyen. Des initiatives, qui semblaient à première vue concerner la même problématique, se révélaient poursuivre des buts différents. Quelques missions locales (Louhans, Pays-Nivernais-Morvan...) travaillent sur la thématique des déplacements ; en effet, de nombreuses personnes en difficulté rencontrent des problèmes de mobilité (cf. 1.3.3.1. *L'exclusion des personnes*). Cette aide passe par des prêts de deux-roues, des locations de voitures à bas prix, ou l'organisation d'un service de transport à la demande, voire des formations d'apprentissage de la mobilité (lecture de plans, d'horaires, aide à l'apprentissage du Code de la Route, évaluation des difficultés des personnes...). Or si certaines de ces actions correspondent à ce qui pourrait être effectué dans le cadre du laboratoire, comme l'incitation à l'utilisation des transports collectifs, ces conseils ne sont destinés qu'à des personnes non motorisées essentiellement. L'utilisation d'un mode alternatif à la voiture n'est perçue que par défaut, parce que les personnes n'ont pas de véhicule, ce qui les met en difficulté. Les solutions proposées sont donc provisoires, alors que le laboratoire se veut durable ; elles n'intègrent pour l'heure pas la dimension environnementale de la mobilité, et n'ont pas été intéressées par le laboratoire citoyen.

D'autres commencent seulement à traiter le problème de la mobilité. Les Pays du Tonnerrois, du Charolais-Brionnais ou de la Puisaye-Forterre par exemple, qui envisagent tout trois de monter un Schéma de mobilité, ont jugé prématuré de participer au laboratoire.

Enfin, la Maison du Développement Durable à Autun a renoncé à travailler sur cette thématique, et donc à participer. Elle tenté d'organiser une centrale de covoiturage pendant deux ans sur l'Autunois. Mais l'isolement, la difficulté à se faire connaître et le manque de moyens l'ont fait abandonner.

2.5.3. L'identification des relais (colonne 6 du tableau des typologies)

2.5.3.1. La thématique des déplacements multimodaux vélo et train

Le mercredi 4 juin, nous avons rencontré M. Dupont, responsable de l'association M2V (Mâcon Vélo en Ville), dans les locaux de la MJC de Mâcon. Cette association organise depuis le printemps dernier une initiative semblable au laboratoire citoyen, mais à l'échelle de la ville de Mâcon : l'opération « j'y vais à vélo ».

Les participants peuvent s'inscrire seuls, en groupe, en famille, par entreprise... L'action a débuté en mars 2008, et prendra fin en novembre 2008 ; une autre campagne est prévue par la suite. Les volontaires peuvent s'engager à parcourir 500 ou 1000 km à vélo dans cette durée, ou au moins la moitié de leurs déplacements, pour les personnes inscrites plus tardivement. Tous les participants reçoivent un gilet de sécurité, un écarteur de danger et un guide du cycliste urbain ; ceux qui s'engagent pour 500 ou 1000 km reçoivent en outre un compteur kilométrique.

Les similitudes entre « j'y vais à vélo » et le laboratoire citoyen tiennent essentiellement à l'engagement pris par les participants. M. Dupont nous a fait part de son isolement, géographique vis-à-vis des autres associations de vélo, et pratique, puisqu'il est peu soutenu à Mâcon ; par conséquent, il est intéressé par un partenariat avec Alterre, qui pourrait lui apporter un soutien et une reconnaissance. Il éprouve également des difficultés à faire connaître les actions de son association ; le laboratoire citoyen pourrait lui apporter une visibilité supplémentaire.

Concernant le succès de l'opération, qui compte actuellement 50 inscrits, il me faisait part au début du mois de juillet d'une certaine déception de la part des participants,



Illustration 4 :
L'embarquement des vélos à
bord d'un train Corail

M. Dick et moi-même avons également pu nous entretenir de cette thématique lors de notre rencontre avec M. Dherin, responsable du pôle stratégie Desserte Tarification à la Direction Déléguée TER Bourgogne, le jeudi 14 août. Il nous a expliqué par exemple que la SNCF encourageait davantage l'utilisation de deux vélos, -un

qui avaient effectués moins de kilomètres que prévu ; cela était attribué à la météo aléatoire du printemps. Mais globalement, les personnes restent motivées, et il n'y a pas eu d'abandon.

L'opération étant déjà lancée, il nous semble plus intéressant de travailler avec M2V sur une autre thématique. L'association travaille en collaboration avec les associations de cyclistes urbains de Chalon-sur-Saône (Vélo sur Saône) et de Dijon (Evad) sur les problématiques des déplacements combinés entre vélo et train. Les trois associations ont effectué une sortie ensemble, et un stagiaire recruté par Vélo-sur-Saône a travaillé sur la question. Les déplacements peuvent être de deux ordres : les personnes peuvent se rendre à la gare d'un bout de la chaîne et/ou de l'autre en vélo, et avoir besoin d'un stationnement satisfaisant à la gare ; elles peuvent aussi souhaiter embarquer leur vélo à bord du train, ce qui est désormais possible dans un nombre croissant de Trains Express Régionaux, mais demande encore à être développé. La prise en compte de ce genre de déplacement doit donc être renforcée, afin d'améliorer la sécurité et le côté pratique.

Une rencontre avec les trois associations de vélo sur cette thématique est prévue le vendredi 29 août à Chalon-sur-Saône.

à chaque bout de la chaîne de transport-, plutôt que l'embarquement de vélos dans les trains (cf. illustration 4). En effet, le transport des deux-roues est perçu comme très contraignant (peu pratique, peu économique, gênant pour les autres passagers). Cette possibilité est donc peu encouragée. En revanche, l'accès à la gare en vélo est amené à se développer ; un parc de stationnement à vélos sécurisé pour les abonnés (avec consigne par exemple) est prévu dans les gares à rénover. La demande de places de stationnement pour les voitures est toujours plus importante aux abords des gares, et cela pose des problèmes d'accès et de sécurité ; or, l'aménagement de parc de stationnement à voiture est particulièrement coûteux et gourmand en espace. De ce point de vue, le report modal vers le vélo des trajets jusqu'à la gare peut être bénéfique pour la SNCF.

2.5.3.2. Les déplacements en transports en commun dans un Pays à dominante rurale

Le jeudi 19 juin, nous avons rencontré Melle Montagne (responsable de la centrale d'information sur la mobilité) et M. Boulère (directeur général des services) du Pays Châtillonnais, à Châtillon-sur-Seine. Ce Pays, a mis en place un schéma de mobilité « pour lever les freins à la mobilité » ; il est

essentiellement rural, et très vaste, le mode de transport quasi exclusif est évidemment la voiture, puisque les transports collectifs étaient presque inexistants. Or les personnes en difficultés financières sont d'autant plus marginalisées qu'elles ne peuvent avoir accès et/ou circuler en voiture, compte tenu des coûts qu'elle engendre. Le Pays a donc décidé de traiter à la fois de ces problèmes touchant une population spécifique, à ceux du « tout public » que nous avons vu précédemment ; les deux publics sont donc visés. Pour les personnes étant sous le seuil de pauvreté, un service de formations (réapprentissage de la mobilité...) et de prêts de véhicules est prévu. Pour l'ensemble de la population, trois grands axes vont être traités. D'une part, une centrale d'information sur les services de transports avec un numéro vert, qui renseigne sur les possibilités de transports alternatifs, les horaires, les tarifs, etc. D'autre part, un développement du covoiturage est à l'étude. Enfin, et c'est à ce point que le laboratoire citoyen va s'intéresser, la création du Ticket Pays. Ce ticket permet d'emprunter un certain nombre de lignes de bus scolaires et périscolaires ouvertes au public. Il a été lancé en novembre 2007 sur un certain nombre de lignes, et va être élargi.

Ce projet, déjà en place mais qui pourrait être développé peut tout à fait être

intégré dans le laboratoire citoyen. Melle Montagne et M. Boulère sont intéressés. Cela leur permettra de valoriser leur initiative, et d'avoir des retours d'expériences des utilisateurs.

2.5.3.3. Des relais sont identifiés, mais d'autres restent à identifier

Outre M2V et le Pays Châtillonnais, qui illustrent bien les besoins et les actions d'une association locale d'une part, et d'une collectivité d'autre part, deux autres relais ont d'ores et déjà été identifiés. L'association Pirouette-Cacahuète, localisée à Plombière-lès-Dijon, aide les écoles à organiser des pédibus (lignes de ramassage scolaire à pied). La commune de Cosne-Cours-sur-Loire a mis en place une navette gratuite pour circuler en centre-ville, à l'instar de grandes agglomérations comme Dijon.

Nous devons encore identifier un certain nombre de relais. Le milieu périurbain notamment, très touché par les problèmes de mobilité, propose peu d'alternatives à la voiture individuelle. Nous projetons de travailler avec des villes telles que Nuits-Saint-Georges ou Gevrey-Chambertin, relativement bien desservies par le train.

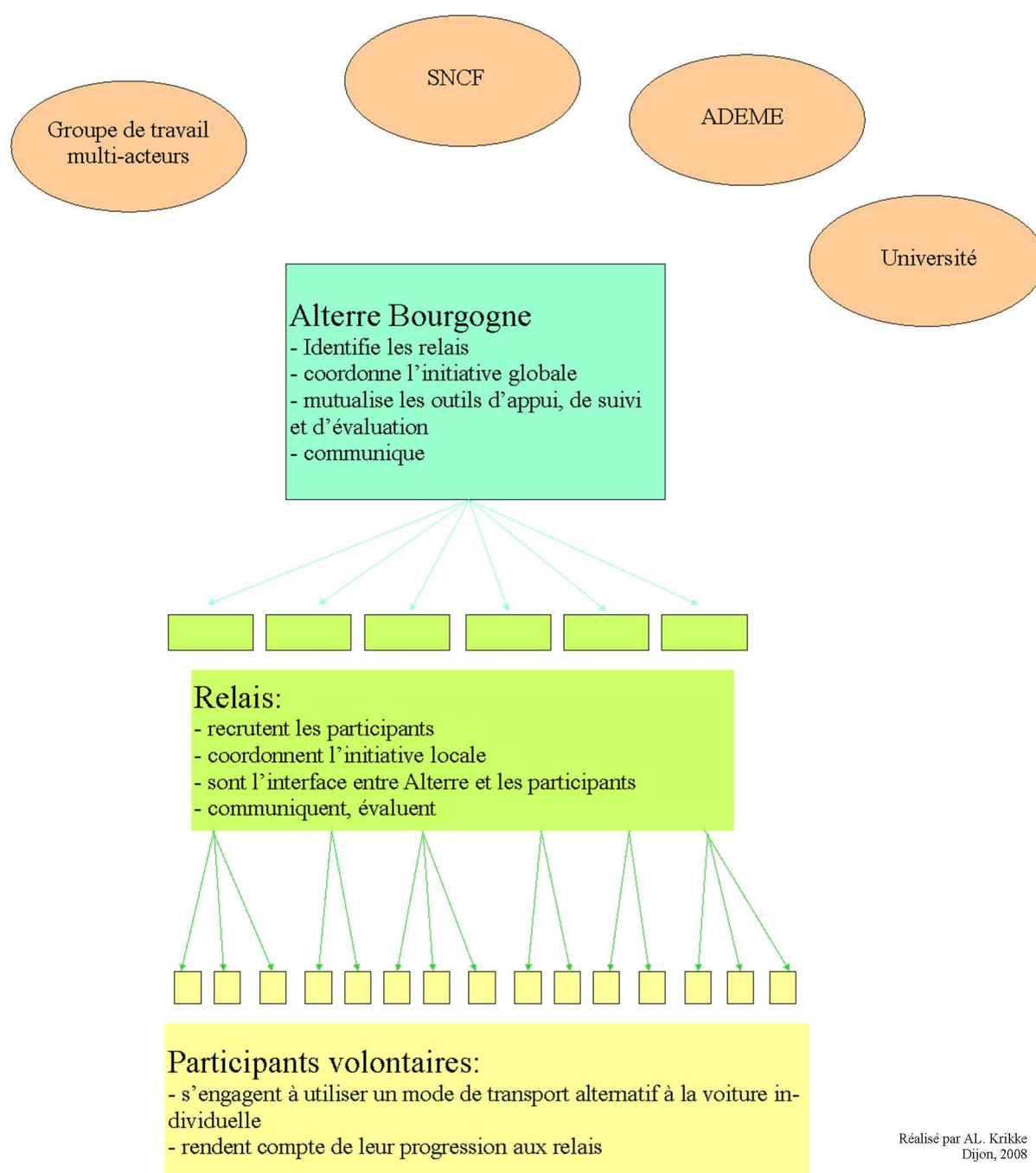
3. La définition finale du laboratoire citoyen

Le périmètre du projet étant défini, et la recherche des partenaires-relais est donc en cours. Le laboratoire citoyen se poursuivra sur une durée d'un an environ à compter de son lancement officiel. Durant toute cette période, il devra être suivi régulièrement par Alterre Bourgogne, qui coordonne le projet.

3.1. La structuration du projet

Le laboratoire fonctionnera selon une organisation pyramidale qui fonctionnera comme suit :

Figure 7 : L'organisation hiérarchique du projet :



Réalisé par AL. Krikke
Dijon, 2008

- **Alterre Bourgogne** a été à l'initiative du projet et coordonne l'initiative globale. C'est elle qui anime le groupe-relais. Elle a donc un rôle fédérateur.

- Nous pourrions recevoir **divers appuis**. Nous avons d'ores et déjà celui du groupe de travail (voir 2.3. *Mise en place d'un groupe de travail multi-acteurs*) pour l'élaboration du laboratoire, notamment pour les questions théoriques. La SNCF nous a également assuré de son aide. L'ADEME et l'université pourront intervenir pour ce qui est des outils par exemple.

- Les **partenaires-relais** (associations, collectivités), sont au nombre de dix environ, et coordonnent l'initiative locale. Ils sont donc responsables du fonctionnement du laboratoire à leur niveau. Leur rôle est charnière, puisqu'ils lient l'agence, qui a initié le projet, aux volontaires, grâce à qui il vit.

- Les **participants-volontaires** se situent à l'aboutissement de la chaîne. Ce sont eux qui s'engagent à utiliser un mode de transport alternatif à la voiture individuelle. Ils peuvent former des groupes cohérents et dynamiques selon les relais auxquels ils sont rattachés, mais sont avant tout des individus, chacun responsables de leur engagement personnel.

Figure 7 : L'organisation hiérarchique du projet

3.2. Les actions à mettre en œuvre

3.2.1. Identifier les participants

Chronologiquement, le premier rôle de l'agence sera d'aider les partenaires-relais à identifier une dizaine de citoyens qui seront volontaires pour tester leur initiative.

3.2.1.1. Organiser la diffusion locale de l'information (articles, internet, affiches...)

Il faudra d'abord faire connaître l'initiative ainsi que le laboratoire citoyen au niveau local. Les associations et les collectivités ont parfois de grandes difficultés à faire connaître leurs actions et à les promouvoir auprès du public. Alterre pourra les y aider en proposant par exemple une affiche, à compléter pour chaque partenaire, un espace sur son site internet, ou des contacts dans la presse locale. Pour certains relais, ou certaines solutions, une information directe pourra être effectuée. Par exemple, la SNCF pourra fournir des listes de nouveaux abonnés TER, auxquels un courrier pourra être adressé, ou une association pourra commencer par communiquer directement auprès de ses adhérents.

Cette première forme de communication devra être incitative ; elle devra être percutante (slogan, message dynamique), et être reprise par des personnes relais, localement.

3.2.1.2. Organiser des rencontres

Cette première communication permettra d'interpeller les personnes sensibles à la question de la mobilité, et de les convier à une ou des rencontres. Cela sera organisé par les relais, selon leurs disponibilités et leurs choix. On peut par exemple imaginer une réunion publique durant laquelle le projet sera présenté plus en détail, ou un numéro de téléphone que les personnes intéressées pourront composer afin d'avoir plus de renseignements. Cette phase peut comprendre le remplissage de questionnaires afin de mieux connaître les habitudes de déplacements des volontaires potentiels, et d'étudier les alternatives pouvant leur être proposées selon le relais auquel ils s'adressent ; ce questionnaire constitue une première forme d'engagement de la part des personnes. Il permet en outre de recueillir des informations sur leur identité, afin de les contacter directement pour la phase suivante.

3.2.1.3. Organiser une réunion de lancement, avec engagement des participants

Lorsqu'un certain nombre de volontaires seront identifiés, le relais pourra organiser une réunion de lancement. Celle-ci marquera le début de l'engagement des volontaires identifiés. Si tous n'ont pas été trouvés, cette réunion pourra éventuellement permettre de rallier d'autres personnes.

3.2.2. Communiquer sur le projet

Afin d'assurer la motivation des relais et des volontaires, de promouvoir les initiatives encouragées, et de donner au laboratoire citoyen un rôle de vitrine, il est indispensable que le projet soit présent et visible tout au long de son déroulement.

3.2.2.1. Organiser un lancement-média

Avant la recherche locale de volontaires, le laboratoire citoyen sera lancé de manière globale avec les partenaires-relais. Ce lancement « officiel » aura lieu dans les locaux d'Alterre Bourgogne, avec la présence des médias locaux à la fin de l'année 2008 ou au tout début de l'année 2009. Il permettra aux partenaires de se rencontrer, de faire connaître l'opération auprès des médias, et lancera l'opération de communication en direction du public.

3.2.2.2. Publier des articles de fond, des témoignages

Outre la médiatisation d'événements donnés, la presse pourra également relayer de simples témoignages du quotidien des participants. Cela permettra d'ajouter une touche de simplicité, de présenter aux lecteurs que chacun peut –ou aurait pu- participer. Le fait de relater les difficultés des personnes et leurs tracasseries quotidiennes montrera qu'elles ne sont pas des citoyens particulièrement militants et convaincus à l'origine, mais des

personnes lambda ; la présentation de leurs réussites et de leur enthousiasme peut susciter des changements chez d'autres personnes.

3.2.2.3. Organiser une communication spécifique à l'occasion de la semaine de la mobilité 2009

La semaine européenne de la mobilité a lieu chaque année du 16 au 22 septembre. (<http://www.ecologie.gouv.fr/bougezautrement>) Comme le laboratoire citoyen, elle a pour objectif de favoriser les changements de comportements des usagers en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, à travers des initiatives et des événements locaux organisés par des collectivités, des entreprises, des associations, des services publics, des établissements scolaires, etc. Durant cette semaine, la thématique de la « mobilité durable » est présente dans les médias, qui relayent les actions.

Nous souhaiterions donc profiter de cette opportunité pour médiatiser le laboratoire et les initiatives qu'il encourage, à mi-parcours de l'engagement des participants.

3.2.3. Animer et accompagner le groupe relais

Les partenaires-relais doivent retirer un avantage de leur intégration dans le laboratoire citoyen. Ils devront être soutenus tout au long du projet.

3.2.3.1. Organiser des réunions techniques, journées techniques, et journées de formation

Afin de leur fournir les outils et les connaissances nécessaires à la réussite du projet, l'agence pourra proposer aux relais des formations sur des thèmes précis. Au début, elles pourront porter sur la recherche et l'engagement des participants par exemple, puis au cours de l'opération, on peut imaginer des formations pour savoir comment calculer

les émissions de gaz à effets de serre évités, ou comment aider les participants à optimiser leurs déplacements...

Ces réunions permettront en outre aux personnes relais de se rencontrer, et de discuter. Ainsi, elles pourront ensemble mieux définir leurs attentes communes. En effet, les relais étant très hétérogènes, leurs besoins seront très différents, et il sera difficile à l'agence les connaître afin de les satisfaire.

3.2.3.2. Mettre à disposition des outils de calcul (temps, émissions, coût financier, itinéraires...)

Les outils de calcul sont ludiques, et permettent de prendre conscience d'un certain nombre de choses. L'Ademe en propose quelques uns : la calculette Eco-déplacements permet d'évaluer le coût financier tandis que le comparateur Eco-déplacements confronte l'impact environnemental (bilan énergie et bilan CO2) de différents modes de transports (cf. annexe 8). Le Conseil Régional de Bourgogne a créé en 2007 la centrale d'information Mobigo, disposant d'un site internet. A la saisie d'un lieu de départ et d'un lieu d'arrivée en Bourgogne, ce système nous indique les modes de transports les plus adaptés (parmi la marche, le train, les cars départementaux et certains bus urbains), ainsi que le temps de trajet. D'autres sites de plus grande échelle permettent de calculer un itinéraire, en voiture, en vélo ou à pied (Viamichelin, Mappy...).

L'idée est de rendre plus accessibles ces outils aux participants, voire de leur apprendre à calculer eux même ces paramètres.

3.2.3.3. Mettre à disposition et animer un espace commun sur le site internet

Le site internet de l'Alterre Bourgogne donne la possibilité de créer un espace collaboratif pour un groupe donné, avec

Agora Project. Cela permet de créer un lien entre les partenaires, qui auront accès à un agenda commun, des dossiers partagés, un annuaire de contacts, etc.

3.2.3.4. Mettre à disposition une exposition sur le thème de la mobilité

Outre l'engagement des participants, d'autres actions sur le thème de la mobilité peuvent être proposées aux relais, comme une exposition par exemple. Il est possible de mettre à leur disposition des panneaux d'information, notamment avec le concours de l'ADEME, qui circulerait entre les relais selon leurs besoins.

3.2.3.5. Mobiliser les relais pour la semaine de la mobilité 2009

Lors de la semaine de la mobilité, les partenaires pourront médiatiser leur propre initiative, à travers celle du laboratoire citoyen.

3.2.4. Evaluer le projet

L'évaluation est l'un des buts du projet. Elle permettra de renforcer notre connaissance de la problématique des comportements liés à la mobilité.

3.2.4.1. Mettre en place un système de suivi permanent

L'évaluation continue pourra être de différents ordres. Au niveau quantitatif, on pourra chiffrer les kilomètres parcourus en tel ou tel mode de déplacement, les tonnes de gaz à effet de serres évités grâce à l'engagement des participants, etc. Mais ce n'est pas l'objet principal du laboratoire. Il s'agira surtout, au niveau qualitatif, de recueillir des témoignages tout au long de l'opération, afin de voir l'évolution des perceptions des personnes. On peut par exemple imaginer qu'un partenaire-relais dédie une partie de son site internet au laboratoire ; sur celle-ci, il peut mettre un compteur, un témoignage par

semaine, et des articles, à la manière d'un blog.

On ne demandera donc pas à chaque participant de noter jour après jour ses pratiques, ce qui serait contraignant, et finalement décourageant. Il sera plus intéressant qu'il inscrive les motivations qui l'ont poussé à reprendre sa voiture certains jours, ou les difficultés qu'il a pu éprouver.

3.2.4.2. Produire une évaluation finale: analyser les succès et les échecs

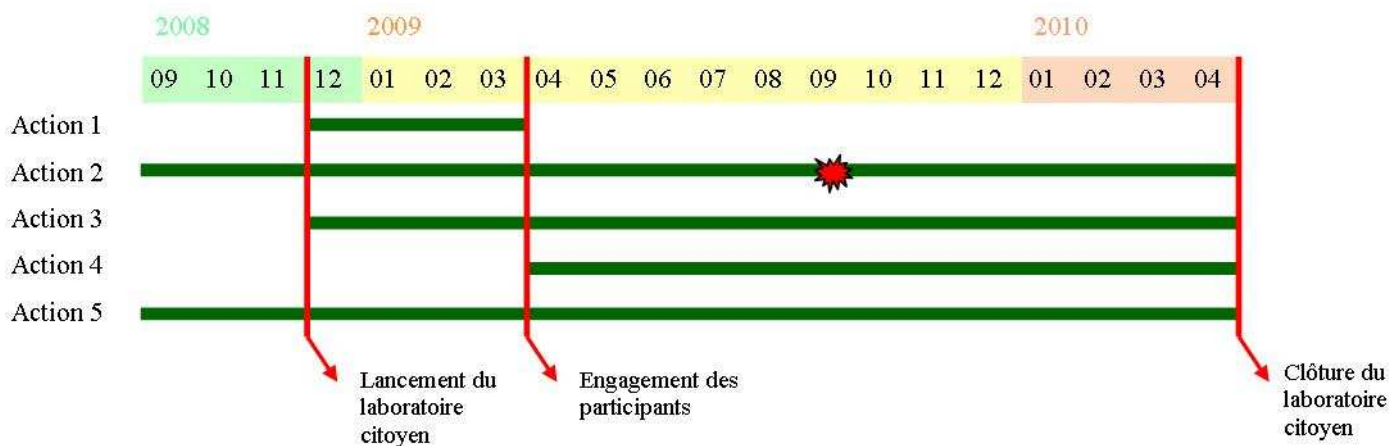
A l'issue de l'année d'engagement des citoyens, une évaluation finale sera opérée. Tous les témoignages recueillis durant

l'expérience seront analysés. Une table ronde pourra également être organisée, avec la présence des participants (relais, volontaires...) et d'autres acteurs, que l'expérience pourrait inspirer.

3.3. Les échéances

Le travail sur le laboratoire citoyen a été commencé en avril 2008. Il a été défini, un certain nombre de relais ont été identifiés, etc. Il reste encore à le mettre en œuvre et à le faire vivre. La figure 8 présente un calendrier prévisionnel, à titre indicatif, de la suite du projet.

Figure 8 : Le calendrier prévisionnel



Rappel :

Action 1 : identification des participants

Action 2 : communication

Action 3 : animation du groupe-relais

Action 4 : évaluation

Action 5 : gestion administrative du projet.

3.3.1. D'ici la fin 2008

Avant le lancement du laboratoire citoyen, tous les partenaires-relais doivent être identifiés. Les prises de contacts doivent donc se poursuivre. Les partenaires identifiés pourront d'ores et déjà communiquer sur le projet, et réfléchir à des moyens de toucher les citoyens.

Nous devons également définir plus concrètement les actions de l'agence, et par exemple prévoir des réunions de formation, etc.

3.3.2. Entre le lancement du labo et l'engagement des participants

La première grande phase du projet sera inaugurée, fin 2008, par un lancement média, regroupant tous les partenaires-relais. Il marquera le début officiel de la campagne de recherche de participants volontaires, et de la coopération entre Alterre et le groupe des relais.

A partir de ce moment, des formations pourront être proposées. Il sera également un tournant dans la communication, avec une présence renforcée, à travers les médias locaux, internet, des affichages, etc.

3.3.3. L'année d'engagement

Au Printemps 2009, la plupart des participants devront être identifiés. Le début de leur engagement sera marqué par un événement local médiatisé. Cela déterminera également le début de la phase d'évaluation, qui se déroulera en continu tout au long de l'année à suivre. Un événement de communication spécifique sera organisé à l'occasion de la semaine de la mobilité, en septembre 2009.

Le laboratoire citoyen sera clos un an après l'engagement des participants, soit au printemps 2010.

Conclusion générale

Cette expérience, qui se déroulera sur un peu plus d'un an permettra donc de recueillir les témoignages des personnes et d'analyser leurs motivations diverses en matière de choix modal, au quotidien. En effet, une personne peut être convaincue du bien fondé de l'action, et s'engager à changer de mode de transport ; mais il existe souvent une différence entre la conscience et les actes. L'objet du laboratoire ne sera pas d'effacer cette différence, mais de la comprendre.

Cette initiative d'Alterre Bourgogne fait aussi partie du « réveil » global de différentes instances et collectivités, qui commencent à prendre conscience de l'ampleur de la question de la mobilité.

Contrairement à ce que l'on peut penser, les raisons qui empêchent les gens à utiliser un autre mode, quand il existe, sont complexes ; il y a souvent corrélation de plusieurs raisons, à la fois psychologiques et pratiques. Il est intéressant de connaître ces raisons pour ensuite tenter d'y remédier. Dans l'idéal, le laboratoire devra donc être suivi de réponses de la part de la collectivité en termes d'aménagements et de nouvelles offres, et de la part des associations dans leur stratégie de communication.

Conclusion personnelle sur le stage

Ce stage m'a permis de mettre en pratique mes deux années de formations de Master, que sont le M1 Transport, mobilité et environnement, et M2 Espace rural et environnement, et d'être en continuité avec mon stage précédant, qui portait sur un plan de déplacement d'entreprise. En effet, le thème de la mobilité durable me tient très à cœur, et me semble devoir être développé dans l'avenir, tant au niveau des politiques territoriales qu'au niveau des comportements personnels. C'est un sujet peu traité, quoique très sensible, comme j'ai pu le voir au cours de mes différentes prises de contact, notamment en milieu rural. En effet, l'environnement évoque plus aisément la protection des espaces naturels, voire de petites actions éco citoyennes simples, mais le lien entre préservation de l'environnement et déplacements quotidiens est rarement fait, parce qu'il est moins directement visible, ou parce que les changements qu'il induit sont plus difficiles à appliquer.

Néanmoins, les collectivités et associations locales commencent à prendre conscience de l'importance du sujet, notamment du fait de la hausse du coût de l'énergie, et des difficultés de mobilités de certaines personnes. Elles ont donc globalement bien accueilli ce projet, même si elles n'étaient pas forcément prêtes.

Le fait de travailler dans l'agence régionale pour l'environnement a été une chance pour moi. C'est une structure qui possède un grand champ d'action et une relative liberté, tout en restant à taille humaine. J'ai pu faire plusieurs déplacements, pour rencontrer des partenaires, mais j'ai également pu me rendre au salon Européen de la Mobilité, qui portait sur les transports publics et les déplacements durables, le 11 juin 2008 à Paris. La diversité des prises de contacts m'a donné un aperçu de plusieurs milieux professionnels et de leur mode de fonctionnement.

Passé l'enthousiasme des premières semaines et avant d'avoir une vision précise du projet, j'ai eu une période assez difficile de définition, prises de contact, etc. sans savoir bien où j'allais. Cela est dû au fait que le projet est totalement nouveau, et partait de zéro. Je suis désormais satisfaite d'avoir pu contribuer à son élaboration, et souhaite vivement qu'il puisse aboutir, et être un succès.

Références bibliographiques

ADEME, 1995, La pollution automobile et ses effets sur la santé, rapport de synthèse du groupe de travail mis en place à la demande de l'ADEME, 45 pages.

Agence du fonds social européen, 2006, La gestion du cycle de projet expliquée aux porteurs de projets.

Alterre Bourgogne, 2007, Emissions de gaz à effet de serre en Bourgogne : quels potentiels de réduction ?, synthèse, 8 pages.

Alterre Bourgogne, 2007, Consommations d'énergie : la vulnérabilité des territoires, Repères n°44, 16 pages.

BRION David, 2003, Zoom sur 8 aires urbaines de Bourgogne, Insee Bourgogne, Dimensions, 4 pages.

BRUNET Roger et alii, 2003, Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Reclus- la Documentation française.

Conseil régional de Bourgogne, 2007, Schéma régional des infrastructures et des transports (S.R.I.T.), 88 pages.

DECROP Jehan, 2001, Les facteurs de progression des surfaces résidentielles dans les espaces de périurbanisation, 9 pages.

DROMARD Thierry, 2008, Le Bourguignon travaille plus loin que le Français moyen ? Le Journal de Saône-et-Loire.

GASCON M.-O., 2001, Les évolutions de la mobilité en France et en Europe, CERTU.

GINGUENE Aurélie et ZEMZOUMI Myriam, 2004, Attitudes et opinions vis-à-vis des modes de transport : comment susciter un report modal ?

IFEN, 2007, L'habitat des ménages occupe l'espace.

JOULE Robert-Vincent et BEAUVOIS Jean-Léon, 1998, La soumission librement consentie, comment amener les gens à faire librement ce qu'ils doivent faire ?, PUF.

KAUFMANN Vincent, 1999, mobilité et vie quotidienne : Synthèse et questions de recherche

Observatoire Régional des Transports en Bourgogne, 2000, Atlas 2000, 24 pages.

ORFEUIL Jean-Pierre, 2001, L'automobile en France : comportements, perceptions, problèmes, perspectives Colloque international de l'Institut pour la Ville en Mouvement, Marne la Vallée

PIGUET Virginie et SCHMITT Bertrand, 2003, L'espace à dominante rural bourguignon : vers une stabilisation de la population et des emplois, Insee Bourgogne, Dimensions, 6 pages.

Préfecture de la région de Bourgogne, 2001, Plan régional pour la qualité de l'air, 172 pages.

Sites internet :

www.ademe.fr

www.alterre-bourgogne.fr

www.atmosfair-bourgogne.asso.fr/

www.grand-dijon.fr

www.insee.fr

www.ecologie.gouv.fr/bougezautrement/

Annexe 1 (p 9)

Structure des dépenses selon l'âge de la personne de référence

en %, en 2006

	Moins de 25 ans	De 25 à 44 ans	De 45 à 64 ans	65 ans et plus	Ensemble
Produits alimentaires et boissons non alcoolisées	9,6	13,2	15,1	19,1	15,0
Boissons alcoolisées et tabac	3,2	2,4	2,7	2,3	2,5
Articles d'habillement et articles chaussants	7,4	9,0	7,7	4,9	7,6
Logement, eau, électricité, et combustibles	26,8	16,2	13,7	18,3	15,9
Ameublement, équipement et entretien ménager	5,7	6,9	7,1	8,0	7,1
Santé	1,9	2,9	3,5	5,1	3,5
Transports	15,7	16,4	16,5	10,3	15,3
Communications	4,8	3,7	3,6	3,0	3,6
Loisirs et culture	9,1	10,8	11,9	11,2	11,2
Enseignement	1,6	0,6	1,0	0,0	0,7
Restaurants et hôtels	5,7	6,2	5,4	3,1	5,3
Autres biens et services (1)	8,5	11,6	11,8	14,7	12,2
Dépense totale (2)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Notamment : biens et services de soins personnels, bijouterie et maroquinerie, dépenses relatives aux gardes d'enfants hors du domicile, assurances et services financiers, divers autres services (services juridiques, cotisation à des associations...).

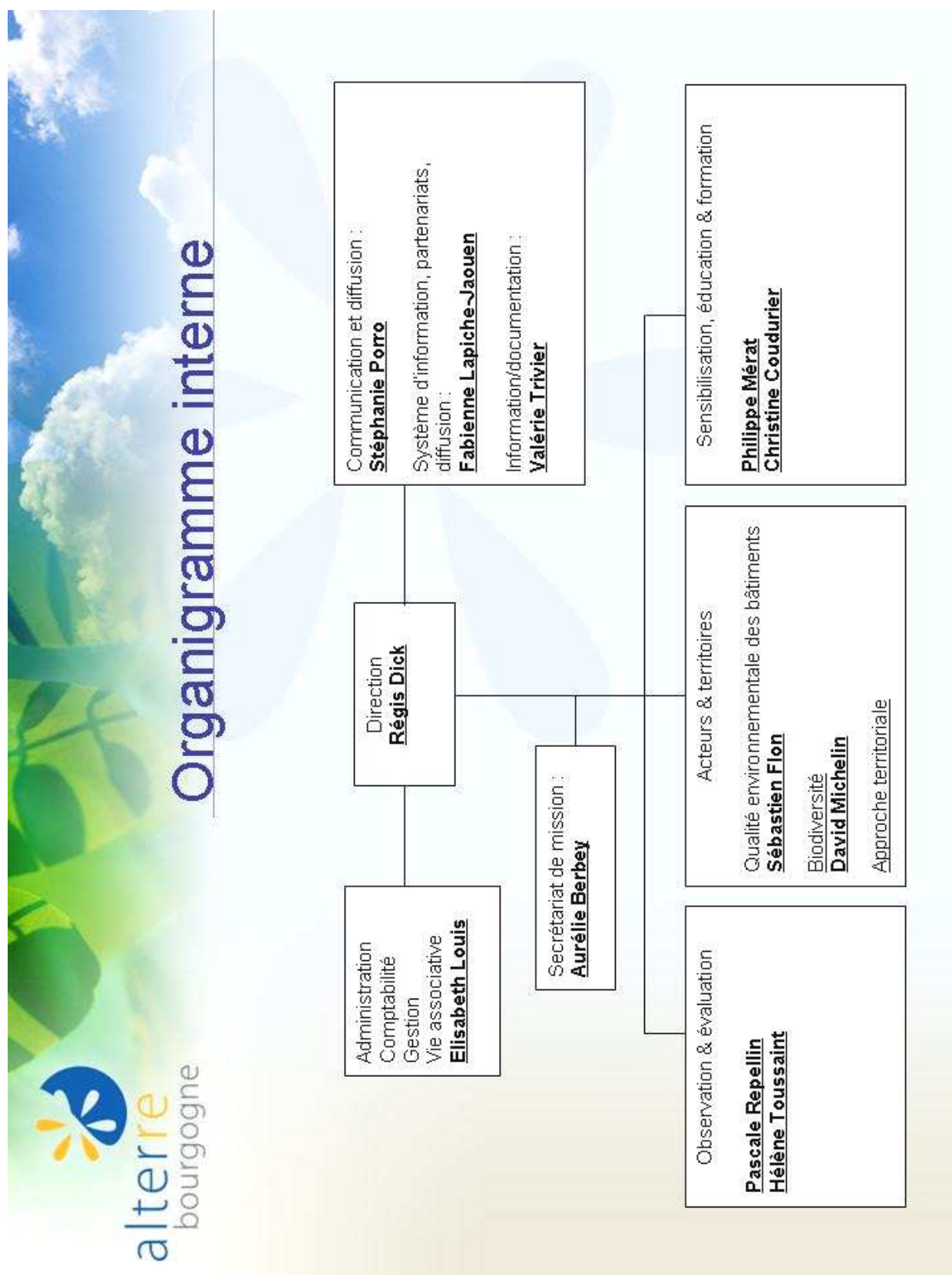
(2) La dépense totale s'entend ici hors impôts, gros travaux, remboursements de prêts et prélèvements effectués par l'employeur, transferts financiers entre ménages.

Champ : France métropolitaine.

Source : Insee, enquête budget de famille 2006.

Annexe 2 (p 10)

Organigramme interne d'Alterre Bourgogne



Annexe 3 (p 16)

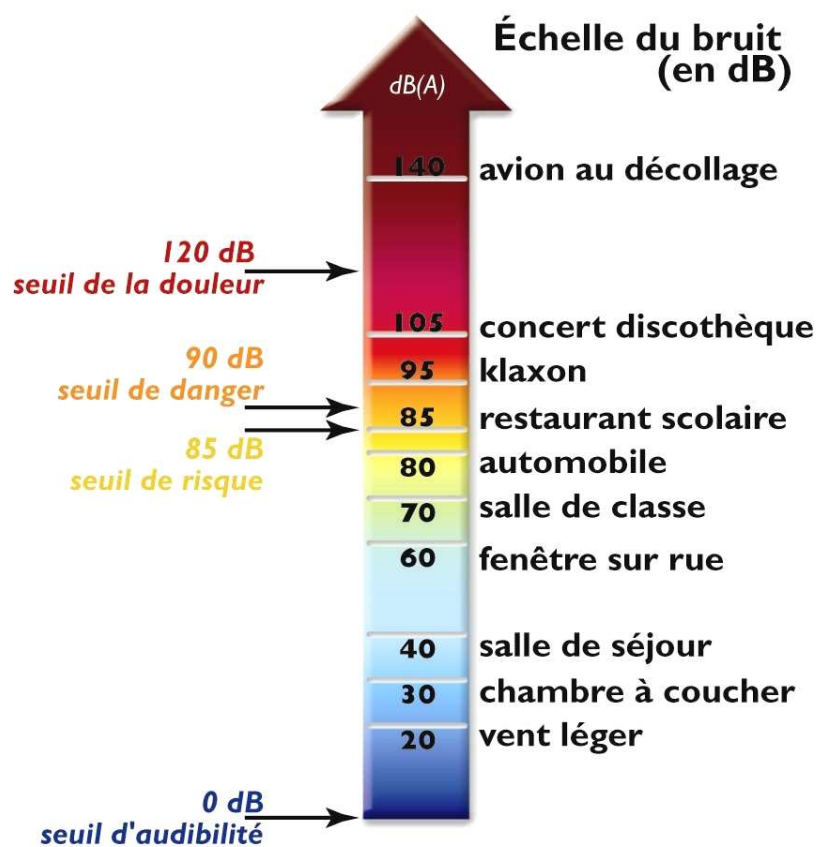
La structure familiale des ménages

Structure familiale	1968	1975	1982	1990	1999
Homme seul	6,4	7,4	8,5	10,1	12,5
Femme seule	13,8	14,8	16,0	17,1	18,5
Famille monoparentale	2,9	3,0	3,6	6,6	7,4
Couple sans enfant	21,1	22,3	23,3	23,7	24,8
Couple avec enfant	36,0	36,5	36,1	36,4	31,5
Ménage complexe	19,8	16,0	12,5	6,1	5,3
Nombre de ménages (millions)	15,8	17,7	19,6	21,5	23,8

Champ : France métropolitaine. Source : Insee, Recensements de la population.

Annexe 4 (p 21)

Echelle du bruit, Ademe



Graphies

Annexe 5 (p 30)

Compte-rendu de la réunion du lundi 23 juin 2008, de 9h à 12h Groupe de travail sur la mobilité
--

Personnes présentes :

Geneviève NOISETTE, mission transports-déplacements, Conseil Général de Côte-d'Or,
Mohamed HILAL, chercheur géographe, INRA-CESAER,
Philippe MOUGEL, docteur en sciences sociales, Université de Bourgogne,
Perrine MOULINIÉ-HUMBERT, doctorante en psychologie sociale, Université de Bourgogne,
Christian GERMAIN, coprésident d'EVAD, association Ensemble à Vélo dans l'Agglomération
Dijonnaise,
Régis DICK, directeur d'Alterre Bourgogne,
Pascale REPELLIN, chargée de mission observation-évaluation, Alterre Bourgogne,
Anne-Laure KRIKKE, stagiaire chargée de la définition du laboratoire citoyen, Alterre Bourgogne.

Personne excusée :

Fabien GIRANDOLA, docteur en psychologie sociale, Université de Bourgogne.

1. Présentation globale du projet (diaporama)

Anne-Laure Krikke a d'abord défini le laboratoire, les problèmes et les enjeux liés à la mobilité actuelle, et a présenté les actions possibles dans ce cadre.

Le laboratoire permettra de faire "tester" des initiatives mises en place en Bourgogne par des associations ou des collectivités, par des citoyens volontaires ; ceux-ci s'engageront à utiliser un mode alternatif à la voiture individuelle sur une période donnée, pour partager leurs bonnes et mauvaises expériences. Cela nous permettra d'identifier les freins et les leviers psychologiques, ou les lacunes d'information.

Le laboratoire citoyen s'intéressera donc au comportement des usagers, à leur passage à l'acte en matière de déplacements, à leurs motivations, etc.

Mme Noisette a demandé s'il était prévu d'offrir un encouragement sous forme d'abonnement de bus, train ou Vélo par exemple, ou de faire des propositions d'aménagements auprès des pouvoirs publics. Il a donc été précisé **que le laboratoire citoyen n'a pas pour vocation de créer de nouvelles solutions de mobilité**. En termes d'offre de mobilité, il se déroulera donc « à volume constant » et ne traitera que d'initiatives déjà mises en place au jour de son lancement. Néanmoins, un de ses objectifs est de générer des idées auprès d'autres structures, et d'améliorer les initiatives a posteriori grâce au retour d'expériences.

M Germain a rappelé qu'un des enjeux majeurs était **l'intermodalité**. Une bonne coordination des modes et une bonne fluidité sont nécessaires à leur attractivité. Ce point n'avait sans doute pas été suffisamment souligné, et sera donc mieux pris en compte.

Au niveau psychologique, il a été intéressant de discuter du lien qu'ont les gens à leur voiture. Mme Moulinié-Humbert a expliqué que celle-ci peut être considérée comme un **espace très privé**. Des solutions comme le covoiturage ou l'auto partage sont alors plus difficiles à faire accepter par les personnes. Concernant l'auto partage, cette pratique, essentiellement urbaine, n'est d'ailleurs pas développée en Bourgogne. La voiture est aussi paradoxalement pour beaucoup de gens un lieu de **sécurité**, en comparaison du vélo ou des transports en commun. Ce sentiment est selon M. Germain un des freins majeurs à l'utilisation du vélo. La voiture est souvent très attractive également du point de vue du stationnement, ce qui ralentit le passage à l'acte. Le laboratoire citoyen doit surtout ne pas stigmatiser les automobilistes ; il ne doit être ni militant ni culpabilisant.

Une autre discussion a eu lieu sur les "catégories de personnes". Est-ce qu'on peut axer des expériences sur certaines **Catégories Socio-Professionnelles**, ou est-ce que qu'on se contente de traiter de la mobilité pour des personnes en général, sans préciser. Le fait est que certaines personnes ont de réelles difficultés à se déplacer (orientation, lecture des panneaux, d'un plan, etc.), et que de nombreuses actions traitant de la mobilité leur sont en fait destinées (notamment par les missions locales). Il s'agit donc d'inciter à la mobilité, et non de report modal ; cela sort donc du cadre du laboratoire citoyen. En revanche, certaines solutions proposées peuvent tout à fait être reprises pour effectuer du report modal (cf. Ticket Pays dans le Chatillonnais : ouverture des lignes de transport scolaire à la population).

La question du report modal ne doit en effet pas être négligée dans les espaces ruraux, parce que d'une part, l'éloignement rend les populations particulièrement vulnérables aux hausses du coût du carburant, et d'autre part, les véhicules qui encombrant les villes sont pour partie issus des campagnes, de manière beaucoup plus diffuse.

Deux "catégories" de personnes ont plus particulièrement été citées, parce qu'elles représentent une masse de déplacements non négligeables ; il s'agit des étudiants, et du personnel hospitalier du CHU de Dijon. Ces deux populations ont été jugées significatives et devront donc être représentées dans les scénarii choisis.

2. typologie des expériences

Présentation du tableau des typologies de déplacements.

1^e colonne : espace... : la première distinction **espace rural-périurbain-urbain** a été approuvée par tous, mais les termes seront à redéfinir plus précisément. **L'ampleur du projet**, à savoir une dizaine de structures, soutenant chacune une dizaine de volontaires a également été validée. Il faut privilégier la qualité des expériences à la quantité, mais être assez nombreux tout de même pour avoir une certaine représentativité.

2^e colonne : déplacement de → vers : la seconde distinction en sous-territoires a été complétée, et nous avons retenu qu'il serait bon d'y introduire le paramètre de la distance des déplacements (notamment la limite des 3 km pour le vélo)

3^e colonne : présence ou absence de politique de transport : cela a finalement été remplacé par la prise en compte de la présence ou absence d'une offre de transports en commun.

4^e colonne : modes préconisés : il manquait la **notion de multimodalité**, qui n'est pas assez présente.

5^e colonne : motif de déplacement : le classement travail, école, courses, loisirs, etc. a été jugé trop complexe et non exhaustif. M. Hilal a proposé d'y introduire la notion de **temps contraint** ou de **temps flexible**. En effet, les aspirations des gens sont différentes selon qu'il y a un horaire à

respecter ou non. Il a été rappelé que la notion de temps est très importante lorsqu'il s'agit de déplacements.

Les modifications nécessaires seront effectuées, et le tableau sera envoyé aux participants, afin qu'ils y apportent leur contribution, notamment en apportant des **exemples** (initiatives de collectivités et d'associations). Des scénarios prioritaires seront choisis en fonctions des exemples trouvés.

Quelques initiatives ont d'ores et déjà été citées.

3. Conclusion

Les deux dernières questions prévues qui étaient la **notion d'engagement et de passage à l'acte** d'une part, et les **outils d'accompagnement** d'autre part, n'ont pas pu être traitées correctement, faute de temps. Les participants ont donc été amenés à en choisir un dans lequel ils seraient plus spécialisés, et seront contactés ultérieurement comme « personnes ressources » pour traiter de ces sujets spécifiques.

- engagement et passage à l'acte : M. Mougel, Mme Moulinié-Humbert...
- outils d'accompagnement : Mme Noisette, M. Germain...

Ces groupes pourront être enrichis de nouvelles présences.

La prochaine réunion de l'ensemble du groupe de travail a été fixée au **lundi 25 août 2008**, 9h30 à Alterre Bourgogne.

Annexe 6 (p 31)

Compte-rendu de la réunion du lundi 25 août 2008, de 9h30 à 12h Groupe de travail sur la mobilité
--

Personnes présentes :

Geneviève NOISETTE, mission transports-déplacements, Conseil Général de Côte-d'Or,
Mohamed HILAL, chercheur géographe, INRA-CESAER,
Philippe MOUGEL, docteur en sciences sociales, Université de Bourgogne,
Ghislain BOURG, étudiant en thèse sous la direction de Fabien GIRENDOLA, sur la question du changement des habitudes des Dijonnais en matière de déplacements,
Christian GERMAIN, coprésident d'EVAD, association Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise,
Thomas LECANTE, adhérent d'EVAD,
Régis DICK, directeur d'Alterre Bourgogne,
Anne-Laure KRIKKE, stagiaire chargée de la définition du laboratoire citoyen, Alterre Bourgogne.

Anne-Laure Krikke a d'abord rappelé les enjeux du laboratoire. Celui-ci s'organisera selon un schéma pyramidal : Alterre coordonnera l'opération, qui sera relayée auprès des participants volontaires via des partenaires-relais, que seront les associations ou collectivités à l'origine des initiatives.

Nous avons également précisé les objectifs du laboratoire citoyen, que sont :

- Recueillir des témoignages et des retours d'expérience
- Renforcer la connaissance et l'implication des partenaires-relais dans le domaine de la mobilité
- Sensibiliser aux problématiques liées à la mobilité

Ce qui contribuera à l'objectif global suivant :

- Susciter les changements de comportements en matière de déplacements

Nous sommes ensuite revenus sur le tableau des typologies, qui a fait réagir les intervenants.

Mme Noisette a demandé que le tableau soit renvoyé, afin d'y ajouter des partenaires potentiels.

La question a été soulevée de la limite des alternatives « acceptées », notamment par rapport aux prêts de deux-roues motorisés inclus dans le schéma de déplacement. Cette proposition de mobilité est par principe provisoire, et ne vise qu'un type de public. Elle n'implique donc pas de changement durable de comportement. Ces alternatives sont donc écartées du cadre du laboratoire.

Nous nous sommes ensuite demandé s'il était pertinent de travailler en partenariat avec des entreprises ; les avis sont partagés sur la question. M. Hilal insiste sur le fait que nous devons avant tout faire attention à garder une certaine cohérence –territoriale et modale- au sein d'un relais. Or, au sein d'une entreprise, les origines des employés et les alternatives leur convenant peuvent être très diverses. De plus, la dynamique des plans de déplacements au sein des entreprises est déjà lancée, elles n'ont donc pas forcément besoin de l'appui du laboratoire. Mme Noisette pense qu'il est important de ne pas se fermer de portes, et que l'entreprise peut être un bon point d'entrée pour trouver des volontaires. Nous garderons donc bien à l'esprit le principe suivant : un relais= une situation= une solution. Nous adapterons ensuite l'acceptation ou non des entreprises selon les opportunités.

Nous avons également soulevé la question de l'identification des participants. Comment les trouver, quel type de personnes ? M. Mougél a souligné l'importance de mélanger au sein d'un même groupe des personnes déjà très engagées et motivées avec des personnes qui le sont moins. Cela permet d'insuffler une dynamique de groupe, et d'entraîner les moins engagés. Tous les intervenants étaient d'accord pour ne pas écarter les personnes déjà convaincues. Pour M. Germain, même ces personnes ont des moments de découragement malgré leur engagement, et il est d'autant plus intéressant d'en analyser les causes. Il a été conseillé d'avoir une certaine diversité de personnes, au niveau social par exemple, mais aussi à plusieurs niveaux d'engagement. Nous tendrons donc vers une bonne représentativité, mais rappelons que le laboratoire n'a pas de vocation statistique et scientifique.

Concernant la recherche de ces participants, le principe des réunions informatives a été retenu, mais une dimension d'ores et déjà engageante peut leur être ajoutée (questionnaire par exemple). Selon M. Mougél, plus l'engagement intervient de manière précoce, plus il est efficace. Pour M. Germain, il faut décrire précisément aux volontaires potentiels en quoi consiste le laboratoire dès le début. Cela est aussi valable pour les relais, qui doivent savoir dès le départ ce à quoi ils s'engagent. ; en effet, cela leur imposera une certaine charge de travail, qu'ils doivent prendre en compte.

L'animation et le soutien du groupe-relais sera donc primordial. M. Mougél suggère d'ajouter la notion de groupe de parole, afin de leur permettre de partager leurs expériences, et de définir leurs attentes, quant au rôle d'Alterre.

Le volet communication des actions proposées a été modifié. M. Mougél propose l'organisation de débats avec des contradicteurs. M. Hilal pense que l'organisation de petits événements (sorties, promenades entre participants) prévue initialement donne une image trop récréative du laboratoire, et le discrédite ; M. Germain approuve le fait qu'il ne faille pas associer vélo-loisir et vélo-utilitaire.

M. Germain a souligné le fait qu'il était intéressé par l'analyse des échecs des participants. Il ne faut pas les pousser à « réussir », mais au contraire réfléchir aux causes de leurs éventuels abandons.

Il ressort donc de cette réunion un besoin de retravailler l'animation des deux niveaux de groupes (partenaires-relais et participants volontaires), afin de pouvoir leur fournir assez rapidement une trame plus juste du projet et de ses attentes.

La prochaine réunion a été fixée au lundi 20 octobre, à 9h30.

Annexe 7 (p 31)

Typologie des différents scénarios de mobilité (en cours d'élaboration)

espace	déplacement de - -> vers	offre de transport alternatif ou pas	mode préconisé	motif (tps contraint/tps libre)	exemples
rural	rural-rural	oui	transport en commun	temps contraint	
				temps libre	
			transport à la demande	temps contraint	
				temps libre	
			transport en commun ou TAD+doux	temps contraint	
				temps libre	
		non	transport en commun ou TAD+covoiturage	temps contraint	
				temps libre	
			doux (selon la distance)	temps contraint	
				temps libre	
			covoiturage	temps contraint	
				temps libre	
	rural-pôle rural	oui	transport en commun	temps contraint	Châtillon-sur-Seine
				temps libre	Châtillon-sur-Seine
			transport à la demande	temps contraint	Châtillon-sur-Seine
				temps libre	Châtillon-sur-Seine

			transport en commun ou TAD+doux	temps contraint	Châtillon-sur-Seine
				temps libre	Châtillon-sur-Seine
			transport en commun ou TAD+covoiturage	temps contraint	Châtillon-sur-Seine
				temps libre	Châtillon-sur-Seine
		non	covoiturage	temps contraint	
				temps libre	
			doux (selon la distance)	temps contraint	
				temps libre	
	rural-urbain	oui	transport en commun	temps contraint	Cosne-sur-Loire
				temps libre	Cosne-sur-Loire
			transport à la demande	temps contraint	Cosne-sur-Loire
				temps libre	Cosne-sur-Loire
			transport en commun ou TAD+doux	temps contraint	Cosne-sur-Loire
				temps libre	Cosne-sur-Loire
			transport en commun ou TAD+covoiturage	temps contraint	Cosne-sur-Loire
				temps libre	Cosne-sur-Loire
		non	covoiturage	temps contraint	Cosne-sur-Loire
				temps libre	Cosne-sur-Loire
périurbain	périurbain-ville	oui	transport en commun	temps contraint	Gevrey-Chambertin
				temps libre	Gevrey-Chambertin
			transport à la demande	temps contraint	
				temps libre	
			transport en commun ou TAD+doux	temps contraint	
				temps libre	
			transport en commun ou TAD+covoiturage	temps contraint	
				temps libre	
		non	covoiturage	temps contraint	
				temps libre	
	périurbain-périurbain	oui	transport en commun	temps contraint	

					temps libre	
				transport à la demande	temps contraint	
					temps libre	
				transport en commun ou TAD+doux	temps contraint	
					temps libre	
				transport en commun ou TAD+covoiturage	temps contraint	
					temps libre	
		non	covoiturage	temps contraint		
				temps libre		
urbain	intra-urbain	oui	transport en commun	temps contraint	Nuits-Saint-Georges	
				temps libre	Nuits-Saint-Georges	
			transport en commun ou TAD+doux	temps contraint		
				temps libre		
			transport en commun ou TAD+covoiturage	temps contraint		
				temps libre		
		non	covoiturage	temps contraint		
				temps libre		
			doux	temps contraint	Pirouette-Cacahuète	
				temps libre	Pirouette-Cacahuète	
	urbain-urbain	oui	transport en commun	temps contraint		
				temps libre		
			transport en commun+doux	temps contraint	Evad-M2v-Vélo sur Saône	
				temps libre	Evad-M2v-Vélo sur Saône	
			transport en commun+covoiturage	temps contraint		
				temps libre		
		non	covoiturage	temps contraint		
				temps libre		

Annexe 8 (p 39)

Outils de calcul sur les déplacements



CALCULETTE Eco-déplacements

Calculez l'impact de vos déplacements quotidiens sur l'environnement et sur vos dépenses !

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL
Saisissez la distance entre votre domicile et votre travail : J'habite à **15** km de mon travail.
La calculatrice n'accepte que les chiffres ronds de 1 à 99.

MODES DE TRANSPORTS
Choisissez les 2 modes à comparer.

RÉSULTATS SUR 1 AN

Je choisis	COÛT	EFFET DE SERRE	ÉNERGIE
LA VOITURE 	3105,00 €	1399,65 kg éq. CO ₂	454,80 l éq. pétrole
plutôt que			
LE TRAIN 	316,80 €	282,00 kg éq. CO ₂	108,30 l éq. pétrole

En choisissant la voiture plutôt que le train

je dépense 2788,20 € en plus par an.	j'émet 1117,65 kg éq. CO ₂ en plus par an.	je consomme 346,50 litres éq. pétrole en plus par an.
--------------------------------------	---	---

Informations complémentaires   



Version malvoyant

Actualités Mon voyage Mon tarif Information par réseau Infos trafic Transport sur réservation Contact

Vous êtes ici : > Accueil > Mon voyage

mobigo!

Mon voyage

En Bourgogne, vos déplacements tout simplement

Saisissez votre lieu de départ et d'arrivée dans le formulaire ci-dessous pour voir les propositions d'itinéraires.

☒ adresses
 ☒ stations
 ☒ lieux

Départ : Saisissez votre adresse, station ou lieu de départ ... et votre commune

☒ adresses
 ☒ stations
 ☒ lieux

Arrivée : Saisissez votre adresse, station ou lieu d'arrivée ... et votre commune

Date : 21 Août 2008 31
 [> lancer la recherche](#)

Heure : 16 05 Partir après

Critère : Arriver le plus rapidement

Utiliser le TGV ☐

Sont intégrés aujourd'hui au calculateur d'itinéraire les TER Bourgogne et les bus urbains du Grand Dijon.

Résumé

Création d'un laboratoire citoyen sur la mobilité en Bourgogne

Résumé : Notre mode de vie est aujourd'hui caractérisé par une forte mobilité. Nous nous déplaçons beaucoup pour travailler, pour consommer, pour créer des liens sociaux. La démocratisation de l'automobile a permis cet élargissement des horizons pour le plus grand nombre. Or, ce mode de déplacement a connu un tel développement qu'il a supplanté tous les autres dans la plupart des territoires, et pose aujourd'hui de nombreux problèmes d'encombrement et de pollution, auxquels s'ajoutent, du fait de la hausse du prix du carburant, une ségrégation sociale grandissante des personnes non-motorisées. Des alternatives existent, en milieu rural comme en milieu urbain, tels que les modes doux (marche à pied, vélo...) ou collectifs (train, bus...). Alterre Bourgogne, l'agence régionale pour l'environnement, a mis en place un laboratoire citoyen sur la mobilité ; celui-ci permet de faire « tester » une dizaine d'initiatives existantes en Bourgogne par des citoyens, avec le concours des collectivités et des associations locales. Ce projet se déroulera sur une durée d'un an environ, et concernera environ cent volontaires, qui s'engageront moralement à utiliser les alternatives proposées. Il permettra de recueillir des témoignages et des retours d'expérience, afin d'analyser les freins et les leviers à une mobilité alternative. Le présent rapport relate la définition et le cadrage du projet.

Mots clés : automobile, déplacements, éco-mobilité, engagement, laboratoire citoyen, modes de transport

Creation of a citizen laboratory on mobility in Burgundy

Summary: Today our way of life is characterised by an important mobility. We move to go to work, to shop, to meet other persons. The popularization of the cars has enabled to many people to enlarge their horizon. But that form of transport is so developed that it has replaced the others. Now it causes many environmental problems, and social problems because of the oil price increase. There are some alternatives, in rural en urban areas: non motorized forms (walk, bicycle...) and public transports (trains, bus...). Alterre Bourgogne, that is the regional agency for environment, make a citizen laboratory on mobility. A few citizens will “test” around ten initiatives that exist in Burgundy, with the help of local authorities and associations. This project will last around one year, and concern around one hundred persons, that will get involved to uses the alternatives. It will allow to get accounts, and to analyse why people use or not the alternative. That report shows the beginnings of the project.

Key Words: cars, eco-mobility, involvement, citizen laboratory, transport, modes of transport