

# QUELLE ADAPTATION DE L'OFFRE POUR FACILITER L'ADOPTION DES NOUVEAUX COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ ?

Dans les grandes villes, on observe **une diversification forte et rapide des solutions de mobilité** pour les personnes : vélo en libre-service (classique, électrique), vélo personnel, trottinette, trottinette en libre-service, co-voiturage programmé, covoiturage dynamique, voiture personnelle, voiture en mode accompagnement, auto-partage organisé, voiture en libre-service, prêt de véhicule, bus urbain, car inter-urbain, ter, car sncf, rer, tramway, bus à haut niveau de service, transport à la demande, vtc, taxis, tgv, marche, pédi-bus, auto-stop, bus de mer. Cette énumération n'est pas exhaustive ; elle peut laisser croire que le problème ne vient pas d'un déficit d'offre, mais plutôt d'une **difficulté à faire évoluer les comportements** et les pratiques de mobilité.

Pour autant, si les freins à l'adoption de nouveaux comportements sont connus et réels, cela ne dédouane pas les acteurs de l'offre dans la nécessité de rendre encore plus simples, pratiques et pertinentes les différentes solutions proposées aux usagers.

La demande de mobilité est marquée par une très grande hétérogénéité sociale des personnes et des territoires. Le nombre des déterminants individuels et territoriaux produit une situation de très **grande variabilité des besoins de déplacement**, liée :

- aux périodes de la vie : enfance, jeunesse, études, entrée dans la vie active, évolutions de la structure familiale, retraite, dépendance,
- aux revenus et au niveau de vie : minimas sociaux, classes populaires, classes intermédiaires, cadres et professions intellectuelles, classes supérieures,
- aux lieux de vie : hypercentre urbain, petit village rural, station balnéaire, périurbain d'une ville moyenne, etc,
- à la situation professionnelle : actif / non actif, en emploi / chômage, type de métier, horaires,
- aux pratiques de loisirs et à la vie sociale de chacun.

Ce morcellement de la demande de mobilité, tant spatiale que sociale, rend difficile l'adoption massive d'une solution unique de mobilité-transports, qui sache répondre de manière satisfaisante à tout l'éventail des besoins de mobilité, tant à l'échelle d'un territoire que pour un individu, un ménage ou une entreprise.

Face à cette problématique, l'automobile a joué historiquement un rôle de **solution couteau-suisse de la mobilité**. Avec une voiture, on peut à peu près tout faire. Les considérations sociales (exclusion, accidentologie, cadre de vie) ne contestent pas l'hégémonie de la voiture individuelle. C'est donc l'impératif environ-



Voyager avec son vélo dans le TGV.

nemental qui dégrade la pertinence collective de la voiture individuelle, sans pour autant qu'une autre solution à elle seule ne soit capable de couvrir l'ensemble des besoins d'une personne. Autrement dit, le défi est d'organiser une transition d'un modèle mono-mode mono-énergie (voiture individuelle thermique) vers un modèle multimodal multi-énergies. **Quels choix d'organisation de l'offre de mobilité-transports pour aider les personnes voulant changer leurs comportements ?**

En 2018-2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a conduit une réflexion prospective sur la mobilité des personnes et le transport de marchandises à l'échelle régionale. Cette fiche valorise certains résultats de l'étude face au défi de la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050. Elle fait partie d'une valise pédagogique mise à disposition des acteurs des territoires, dans le but de mettre en débat les enjeux de la transition mobilière et d'impulser des stratégies territoriales volontaristes.

Contacts : DREAL Nouvelle-Aquitaine / Service Déplacements Infrastructures et Transports / Département mobilité et infrastructures ferroviaires : [dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr)



## IMMERSION DANS LES SCÉNARIOS PROSPECTIFS

Cet enjeu du changement des comportements est au cœur de la construction des trois scénarios prospectifs. Par rapport à l'objectif du facteur 4, il est désormais courant de considérer que la moitié de la réduction pourrait être obtenue grâce au progrès technologique, ce qui veut dire que l'autre moitié dépend des comportements et pratiques.



Ainsi, dans le scénario "**Pacte territorial**", la priorité est donnée aux politiques d'urbanisme et d'aménagement, pour organiser "un territoire vécu" du quart d'heure. Cela signifie de pouvoir accéder à un éventail de services et d'activités de la vie quotidienne, dans un rayon de 15 minutes, préférentiellement par les modes actifs, puis les modes collectifs, les modes partagés, puis la voiture individuelle en dernier recours. En termes d'adaptation de l'offre de mobilité, trois orientations sont proposées :

- repenser l'accès au bourg et les mobilités dans le centre-bourg, avec comme priorité le réaménagement de la voirie et des infrastructures pour sécuriser les cheminements piétons et les itinéraires cyclables. Dans les grandes villes, ce raisonnement s'applique à l'échelle des quartiers, et vers le centre-ville ;
- intégrer pleinement les modalités dématérialisées d'accès aux services et activités, dans toutes les sphères de la vie quotidienne. Cela suppose un accompagnement des publics-cibles pour s'approprier ces usages numériques et des investissements en cohérence pour mailler les territoires pour l'internet très-haut débit et la téléphonie mobile ;
- consolider le maillage des zones périurbaines et rurales, avec le développement de lignes de transports collectifs reliant les bourgs entre eux.

Au-delà des nouvelles pratiques de mobilité, avec du report modal de la voiture individuelle vers un éventail d'autres modes, le changement de comportement incarné dans ce scénario, vise à modifier le paradigme de l'ultra-dépendance aux grands centres urbains et d'une croissance des distances parcourues.



Dans le scénario "**Masterplan littoral**", l'accent est porté sur le développement des formes collaboratives de déplacement et les dessertes vers et depuis les gares ferroviaires et les hubs intermodaux. L'adapta-

tion de l'offre consiste à proposer un bouquet de solutions, unifié du point de vue de la tarification et de la facilité d'accès (compte unique). C'est le scénario de l'intermodalité, très exigeant pour la puissance publique, car il suppose une gouvernance fluide et solide entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité, le secteur public et les acteurs privés. C'est également un scénario à géométrie variable, notamment en raison de disparités par rapport aux réseaux d'infrastructures de transport, en particulier pour le ferroviaire.

Le défi technique est celui de la disponibilité et du niveau de services des modes collaboratifs. La disponibilité, en comparaison par rapport à la voiture individuelle, ou des services de transport urbains cadencés, pose la question de l'optimum sur le volume des engins et véhicules à déployer (l'offre doit excéder la demande, reste à voir dans quelle proportion). La question du niveau de service interroge le rapport au temps dans la mobilité des personnes : peut-on accepter d'allonger le temps de parcours pour utiliser un mode partagé ? Comment concilier liberté des déplacements et gestion opérationnelle d'une flotte de véhicules/engins (itinéraire aller-simple ou en boucle) ? Quels compromis dans l'organisation individuelle de chacun avec les contraintes des modes collaboratifs et partagés ?



Le troisième scénario, intitulé "**Métropole sans voiture**" a un titre évocateur ; l'accent est mis sur les micro-mobilités et les transports urbains. Dans ce scénario, le raisonnement est inversé par rapport aux deux autres, qui misent sur une transformation des organisations sociales et économiques des territoires, pour que les comportements dits vertueux rencontrent un terrain plus favorable pour prospérer. Or, dans "Métropole sans voiture", on considère qu'il est utopique d'attendre un changement des comportements individuels, impulsés par un ensemble de signaux sociétaux, et qu'il est urgent de mobiliser des leviers coercitifs. La doctrine tient donc autant au développement des transports urbains, qu'à la pénalisation de tous les modes et usages énergivores. Cet électrochoc s'inscrit dans un cadre ultra-normatif et prescriptif : la collectivité publique, par sa régulation de l'offre et la réglementation des usages, définit les formes autorisées de mobilité et les formes proscrites. Le "compte carbone" s'impose comme un instrument efficace pour contenir le bilan carbone des transports.



# POUR FACILITER L'ADOPTION DES NOUVEAUX COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ ?

## ZOOM SUR DES INITIATIVES LOCALES PORTEUSES D'AVENIR

### Inclusion sociale



La plate-forme MOVER en Périgord vert, créée fin 2017, propose de l'information du public sur les offres de mobilité, accompagne les personnes en insertion sociale ou professionnelle vers une mobilité plus autonome et durable et assure des animations territoriales pour accompagner les acteurs dans leur projet de mobilité.

<https://mover-perigord-vert.fr/le-projet-mover/>

### Solidarités locales



La Mission Locale de la Moyenne Garonne a mis en place « Générations Mobilité », un dispositif de covoiturage intergénérationnel à destination des jeunes en difficultés de mobilité, afin de leur permettre un accès équitable aux services publics et aux services de la Mission Locale. Cette action est fondée sur l'engagement bénévole de 15 retraités avec un véhicule.

En redonnant de la mobilité à ces jeunes, ce dispositif les aide à se réinsérer dans un parcours, qui peut les amener à acquérir d'autres compétences de mobilité (permis de conduire, usages des TC, accompagnement personnalisé).

<https://www.mission-locale.fr/annuaire/agence/mission-locale-de-la-moyenne-garonne>

### Mobilité des Jeunes



Le Département de la Gironde a lancé une grande enquête sur les pratiques de déplacements des jeunes girondins vers leurs collèges afin d'étudier leurs habitudes de déplacements pour les trajets entre le domicile et le collège et les freins à la pratique du vélo.

<https://www.gironde.fr/actualites/enquete-sur-les-deplacements-des-collegiens-girondins>

### Court-voiturage



Grand Poitiers et Klaxit se sont associés pour développer le covoiturage domicile-travail. Ce nouveau service propose une application mobile KLAXIT, qui facilite la mise en relation des covoitureurs et une participation financière de Grand Poitiers sur les trajets de covoiturage.

<https://www.grandpoitiers.fr/au-quotidien/deplacements/voiture/covoiturage>

- L'association La Chrysalide, dans le Ruffécois (16) propose un service d'aide à la mobilité, **Rurabus**, tous les après-midi du lundi au vendredi, pour permettre aux habitants du territoire d'aller faire les magasins en centre-ville, voir des amis, aller chez le médecin, à l'hôpital, faire des démarches administratives, ou encore pour participer aux activités de l'association.  
<https://www.cscruffecois.fr/mobilite-rurabus>
- La **Plateforme Mobilité 87** a pour objet d'accompagner un public en démarche d'insertion vers une mobilité autonome et durable.  
<http://periurbain.cget.gouv.fr/sites/default/files/livretplateformeVF.pdf>
- L'association « **À VÉLO SANS ÂGE** » organise des promenades à vélo triporteur, au grand air, pour les personnes dépendantes. Trois antennes existent déjà en Nouvelle-Aquitaine (Saint-Pierre d'Oléron, Bordeaux et Capbreton).  
<https://avelosansage.fr/>

# QUELLE ADAPTATION DE L'OFFRE POUR FACILITER L'ADOPTION DES NOUVEAUX COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ ?

## PISTES À PARTAGER POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS DES TERRITOIRES

Les changements de comportements nécessaires à une transition mobilitaire en ligne avec le facteur 4 posent un défi de taille aux politiques publiques. Un défi conceptuel, car si le changement de comportement ne peut se faire qu'à l'échelle d'un individu, ce même individu évolue dans un système collectif, qui organise la vie sociale et économique de son quotidien et de son territoire. Tout changement d'ampleur repose sur une ambition collective, avec le risque d'aller trop loin dans l'action normative et d'être en conflit avec l'acceptabilité sociale des mesures. Les trois pistes d'actions formulées ci-après relèvent davantage d'une logique d'offre, développement, adaptation et ciblage de l'offre de mobilité, et moins d'un arsenal réglementaire axé sur des restrictions sur la demande. Le principe général est de rendre possible l'émergence et l'adoption de nouveaux comportements, plutôt que d'interdire certains comportements à fort impact environnemental.

### 1/ OUVRIR L'ACCÈS SANS PRÉALABLE AUX SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR LES TRAJETS PENDULAIRES

“ L'essayer, c'est l'adopter ”, même si cette expression est caricaturale, elle exprime une philosophie d'action, qui fait confiance à la pertinence des choix individuels de chacun. Si une personne choisit la voiture individuelle, ou utilise un service de transport en commun, en général, c'est que ce choix se révèle être le meilleur pour sa situation. Dès lors, dans une optique de développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, le principe est de mettre à disposition des solutions de déplacements et de transports, pour que les usagers puissent tester, expérimenter, utiliser occasionnellement, sans avoir besoin de s'engager dans la durée et avec une tarification incitative pour démarrer. La création du forfait mobilités durables issue de la loi d'orientation des mobilités (LOM) propose un instrument permettant de subventionner l'achat de services de mobilité aux salariés.

### 2/ MULTIPLIER LES POSSIBILITÉS D'UTILISATION OCCASIONNELLE DES SOLUTIONS DE MICRO-MOBILITÉ

Dans le même esprit que la première proposition, la mise à disposition de solutions de micro-mobilité (vélos en libre service, trottinettes, navettes pour les derniers kilomètres) contribue à diversifier les pratiques. Les micro-mobilités ne couvrent pas tous les besoins de déplacements des individus et ce n'est pas leur ambition ni leur vocation. En revanche, l'insertion d'une solution de micro-mobilité a un potentiel de changement des chaînes de déplacements, avec une intermodalité à organiser, donc une moindre dépendance à l'automobile.

Ces solutions “ de niche ” ou d'appoint présentent une valeur réelle pour leurs usagers. L'enjeu est de les reconnaître comme des solutions de mobilité à part entière et d'organiser l'apprentissage de ces mobilités actives dès le plus jeune âge (pratique du vélo, code de la rue).

Ces micro-mobilités peuvent être utilisées dans de nombreuses circonstances. Par exemple, pour les besoins de mobilité des seniors, un robot de livraison peut assurer un service de portage des courses. Au moment d'un événement festif ou d'une manifestation culturelle, de nouvelles pratiques de mobilité peuvent prendre place, même de manière éphémère.

### 3/ IMPLIQUER ET ASSOCIER LA POPULATION ET LES USAGERS AUX CHOIX, EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Un des points-clé pour le changement des comportements réside évidemment dans l'appropriation et l'adhésion de la population aux changements demandés. Au-delà des aspects techniques, c'est la mise en débat du modèle de mobilité à l'échelle locale et dans les territoires, qui pose problème. Des initiatives existent dans le sens d'une implication des usagers ou des riverains, comme les comités de lignes, ou la création de zones à la circulation apaisée (limitation 20). C'est un champ de l'action publique qui mérite un investissement méthodologique pour mieux associer les usagers et citoyens aux décisions sur l'organisation des systèmes de déplacements-transports. La création des comités des partenaires suite à la LOM est en ce sens, une première étape. Pour aller plus loin, il s'agirait de laisser aller vers la créativité citoyenne et permettre aux citoyens d'expérimenter.

