



Pour un programme de changement de mobilité à grande échelle

19/11/21

Les longs trajets quotidiens en auto-solo sont un défi majeur du point de vue de l'urgence climatique. Ce défi peut être relevé avec de bonnes alternatives de déplacement comme le vélo électrique, les télé-activités et les lignes de covoiturage.

Cependant, il se passera des années avant que les alternatives à l'auto-solo soient adoptées spontanément dans les villes moyennes et leur périphérie. Or le climat ne peut pas attendre. Les changements de comportement de mobilité requièrent donc d'urgence une action publique massive.

C'est pourquoi nous plaillons pour que notre territoire s'engage dans un programme de changement de mobilité à grande échelle. Nous considérons que ce plaidoyer est légitime car d'autres territoires similaires se lancent actuellement dans de tels programmes.

Nous imaginons un scénario pour un tel programme en nous inspirant à la fois de nos expériences locales et de ce que font actuellement les autres territoires.

Dans ce scénario, des équipes d'animation développent des réseaux d'entreprises, de villages, d'associations, d'écoles, etc.

Les exemples et les témoignages circulent. Il se crée de l'émulation. Les acteurs impliqués s'organisent et gagnent en compétence. Ils lancent régulièrement des actions et animations qui touchent un vaste public.

Les conducteurs sont ainsi exposés à beaucoup de petits coups de pouce. Une partie des conducteurs touchés font une démarche (un pas) vers un changement de mobilité (se renseigner, faire un essai, changer pour une partie de leurs trajets).

Les coups de pouce se répètent et les conducteurs s'engagent dans de nouvelles démarches jusqu'à ce que les plus avancés changent leur mobilité, à condition toutefois qu'il existe des alternatives crédibles à leurs yeux, ce qui est un autre sujet.

Sommaire

Les changements de mobilité : une urgence.....	3
Les changements de mobilité requièrent une action massive.....	3
Notre association a un peu d'expérience sur ce sujet	3
Quatre grands programmes de changement.....	4
Comparaison des programmes	5
Un scénario pour notre territoire.....	6
Comment s'obtient le changement de mobilité	7
Des centaines d'actions et d'animation sur le terrain	7
Des milliers de personnes touchées et engagées	9
Une mise en œuvre progressive.....	10
Pour conclure : un programme nécessaire, légitime et faisable.....	11
Notes	12

Les changements de mobilité : une urgence

Les changements de mobilité requièrent une action massive

Les longs trajets quotidiens des périurbains sont un défi majeur du point de vue de l'urgence climatique. Ce défi peut être relevé avec de bonnes alternatives à l'auto-solo comme le vélo électrique, les télé-activités et les lignes de covoiturage.

Un temps viendra où ces alternatives seront adoptées spontanément « pour faire comme les autres », mais c'est loin d'être le cas aujourd'hui. La voiture fait partie du mode de vie et de l'imaginaire collectif. Cela restera vrai encore longtemps pour les villes moyennes et les zones peu denses.

Les mobilités alternatives ne seront pas non plus adoptées à grande échelle pour leurs mérites propres (économies, bonne santé, qualité de vie) parce que la perception de ces mérites est biaisée. Quant à leur image sociale, elle va rester durablement moins bonne que celle de la voiture.

En résumé, il se passera des années avant que les alternatives à l'auto-solo soient adoptées spontanément par le jeu du marché et de la pression sociale. Or le climat ne peut pas attendre. Les changements de comportement de mobilité requièrent donc une action publique massive.

Dans ce document, nous décrivons plusieurs programmes récents par lesquels des collectivités ambitionnent de faire changer les comportements de mobilité à grande échelle. Nous examinons ensuite les méthodes et instruments qui sont employés, leurs avantages et inconvénients. Cela ouvre des pistes dont notre territoire pourrait s'inspirer. Parmi les multiples scénarios envisageables, nous en présentons un qui nous semble être peu coûteux et peu risqué et qui nous permettrait d'apporter notre pierre à l'édifice.

Notre association a un peu d'expérience sur ce sujet

Notre association regroupe des citoyens de Bourg-en-Bresse et de sa périphérie en vue de promouvoir l'écomobilité dans les déplacements ville-campagne. Depuis 2013, nos activités incluent une veille, de la recherche, des tests, des animations et des échanges avec les acteurs locaux.

En 2019, nous avons co-piloté l'expérience 'Covoiturons d'urgence' au sein de laquelle dix grandes entreprises de notre territoire ont travaillé ensemble à faire changer la mobilité domicile-travail. Les entreprises participantes ont préparé et/ou réalisé une quarantaine d'actions de promotion du covoiturage et du télétravail en direction de leur personnel (7 000 salariés au total). Dans chacune des entreprises concernées, plusieurs personnes se sont investies (direction, représentants du personnel, référent RSE). Toutes ensemble, ces personnes ont constitué un petit réseau qui reste actif aujourd'hui¹.

En 2020, nous avons co-piloté l'initiative 'Mon village bouge' qui a conduit dix villages périurbains à travailler ensemble à la promotion des mobilités sobres. Les villages participants ont réalisé une trentaine d'actions de promotion du vélo, d'apaisement des rues, d'éducation aux mobilités sobres et de développement du covoiturage. Le plus souvent, les villages ont constitué des groupes de travail mixtes (élus et citoyens), groupes qui vont probablement perdurer. Quant aux échanges inter-villages, ils vont s'élargir et se diversifier².

Dans ces deux opérations, l'impact sur les comportements de mobilité a été réel mais trop modeste au regard de l'urgence climatique. Nous allons tirer les leçons de nos expériences pour gagner en efficacité.

Quatre grands programmes de changement

Nous plaçons pour que notre territoire s'engage dans un programme de changement de mobilité à grande échelle. Nous considérons que ce plaidoyer est légitime. Il suffit, pour s'en convaincre, d'observer les programmes qui se lancent actuellement dans des territoires similaires. En voici quatre exemples.

Aix en Provence

En 2015, le Pays d'Aix³ a lancé un programme pilote d'écomobilité⁴ dans deux quartiers situés à 10-15 km de la ville centre. Ce programme, qui s'appelle 'Ambassadeurs de la mobilité', était fondé sur le marketing individualisé⁵ et prenait modèle sur les animateurs du tri sélectif des déchets. Une dizaine de jeunes ambassadeurs ont travaillé avec les communes et les associations pour recruter 300 personnes prêtes à s'essayer au changement de mobilité. Chaque volontaire a eu droit à un audit personnel de mobilité à domicile. Un réseau social a créé du lien et de l'émulation parmi les 300 volontaires. Les contacts personnels se sont poursuivis après 1 mois, 6 mois et 12 mois. Cela a permis d'apporter aux volontaires toute l'information nécessaire, de les aider à passer à l'acte et de suivre leurs progrès. Dès les trois premiers mois, 62% des volontaires ont testé une alternative à la voiture et il y a eu globalement 4 % des trajets en voiture en moins, les alternatives étant surtout la marche et le bus. Au bout d'un an, les résultats s'étaient consolidés avec une diminution de 6% des trajets en voiture⁶.

En 2017, l'expérience a été reconduite, élargie et modifiée sous le nom de Mobilize⁷. Un marché public⁸ a été passé pour mettre en œuvre le programme avec une enveloppe budgétaire de 500 000 euros. Le travail des ambassadeurs a été reconduit à l'identique avec dix ambassadeurs recrutés et encadrés par l'entreprise E3D-Environnement, basée à Aix-en-Provence. Le programme a été complété avec une intervention de l'entreprise Kisio qui a réalisé un accompagnement à distance grâce à trois ambassadeurs téléphoniques assistés par un algorithme. Au total, 1400 personnes ont été rencontrées et suivies. Le niveau d'efficacité de la phase pilote a été maintenu : 860 volontaires ont fait 5% de trajets en voiture en moins. Les principales alternatives ont été la marche, le vélo et les transports collectifs⁹.

Haut Jura

Le Parc naturel régional du Haut Jura couvre un territoire rural regroupant 55 communes et environ 50 000 habitants. Il a lancé en 2019 le premier volet d'un programme intitulé 'Bouquet de mobilités alternatives pour tous' (BoMAT)¹⁰. Il s'agissait d'offrir des solutions de mobilité alternatives telles que de l'autopartage, de la location de vélos électriques ou de l'autostop organisé. En 2021, le Parc va lancer un second volet de ce programme pour une durée de deux ans dans le but d'amener les habitants à utiliser les nouvelles solutions offertes. Il s'agit d'abord de constituer, mobiliser et impliquer un réseau de promoteurs du changement en s'appuyant sur une expertise psychosociologique. On attend ensuite des membres de ce réseau qu'ils lancent de multiples actions d'information, de sensibilisation (stands mobilité, atelier vélo ...), d'animation collective (défis, baptêmes, ...) et des accompagnements individualisés auprès de certaines cibles (entreprises, établissements scolaires, services d'accompagnement de publics précaires, ...). L'animation du réseau reposera sur différentes instances (forum à l'échelle du territoire, comités d'initiatives à l'échelle des communautés de communes, groupes thématiques, ...). Le programme cherchera à créer des synergies, à favoriser les échanges d'expériences et à suivre les actions mises en œuvre¹¹. Le budget prévisionnel du volet 'changement de comportement' est de 184 000 euros. Ce budget servira à financer un mi-temps pour l'animation du réseau, une prestation de conseil en changement de comportement et des appuis aux actions de terrain. Le programme est subventionné à près de 90%.

La Rochelle

Agremob¹² est un collectif de huit organisations qui comprend la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (28 communes, 170 000 habitants), l'Université de La Rochelle, des associations et des sociétés privées. En 2021, Agremob lance un programme d'une durée de trois ans avec l'ambition de changer les comportements de mobilité à grande échelle. Il s'agit de toucher 80 000 personnes et d'amener 20 000 d'entre elles à initier une démarche de changement. Les initiateurs du programme espèrent que 400 actions¹³ seront lancées (ateliers, stands d'interpellation, conférences, enquêtes, ...) visant toutes les catégories de population que ce soit le grand public, les jeunes, mais aussi les entreprises.

Le programme est financé en totalité par des Certificats d'économie d'énergie pour un montant maximum de 1,2 millions d'euros¹⁴. Compte tenu de son mode de financement, le programme devra faire la preuve du CO2 économisé. À ce titre, il comporte un important volet technique visant à mettre au point un système d'estimations quantitatives d'impact (appli, données, calculs).

Rouen

La Métropole de Rouen-Normandie (71 communes, 500 000 habitants) a lancé en 2020 un programme intitulé 'Accompagnement au Changement de Comportement Individuel et Volontaire'¹⁵. Ce programme fait suite à une expérimentation réalisée en 2019. L'ambition est d'animer un réseau de référents-mobilité représentant 210 entreprises partenaires qui emploient environ 50 000 personnes. La méthode utilisée est expérimentale. Il s'agit d'un accompagnement automatisé au changement de comportement. Trois questionnaires en ligne seront passés successivement aux salariés, du début à la fin du programme (données socio démographiques, informations géographiques, véhicules, abonnements de transport, coût perçu, heure d'arrivée/de départ, jours travaillés, pratiques de mobilité, perception des différents modes, ...). Le questionnaire aiguillera vers une application incluant un calculateur d'itinéraire et une information détaillée sur les alternatives disponibles. L'appli fera du conseil et du suivi personnalisé, ainsi qu'une estimation du résultat. Les questionnaires et l'appli estimeront la position de chaque personne dans son parcours de changement (cf. Annexe 1) et l'accompagnement sera ajusté en conséquence.

Comparaison des programmes

Dans le Tableau 1, nous comparons les quatre grands programmes qui viennent d'être présentés. Tous ces programmes débutent sauf celui d'Aix en Provence qui est terminé. Nous comparons donc essentiellement des ambitions.

Puisqu'il s'agit de changement de comportement à grande échelle, nous essayons d'indiquer quelle est l'ampleur du public à atteindre. Nous comparons d'abord le public qu'il s'agit de toucher (personnes contactées) puis d'engager (personnes faisant au moins une des démarches de changement proposées) et enfin de faire persévérer (personnes faisant plusieurs démarches successives). À Aix, 10 000 personnes ont été contactées, 1500 ont eu une première visite d'un ambassadeur et 900 ont persévéré jusqu'au bout du parcours d'accompagnement. À La Rochelle, l'ambition est de toucher 80 000 personnes et d'amener 20 000 d'entre elles à engager une démarche de changement. À Rouen, les référents-mobilité des entreprises participantes vont contacter tous les salariés, soit 50 000 personnes, mais les espoirs d'engagement et de persévérance ne sont pas affichés.

Le contact avec le public peut être direct et individuel ou indirect et groupé. À Aix, les treize ambassadeurs ont contacté directement 10 000 personnes¹⁶. À Rouen, chaque référent-mobilité va contacter directement les salariés de son entreprise. Les deux autres programmes (Haut-Jura et La Rochelle) vont procéder de façon indirecte. Il s'agit de travailler avec de nombreux acteurs pour les inciter à lancer des actions d'aide au changement et c'est grâce à ces actions que le public sera touché, engagé et amené à persévérer.

Tableau 1 – Quatre grands programmes de changement de comportement

	Aix en P.	Haut-Jura	La Rochelle	Rouen
Le territoire				
Communes	36	55	28	71
Population	400 000	50 000	170 000	500 000
Le programme	terminé	débute	débute	en cours
Organisations et acteurs concernés	Ambassadeurs (13)	Communes, écoles, assoc. entreprises	Communes, associations entreprises	Référents entreprises (210)
Réseaux d'acteurs	non	oui	oui	oui
Innovation technique	oui	non	oui	oui
Contact avec le public	direct	indirect	indirect	direct
Actions et animations	/	?	<i>400</i>	/
'Touches' dans le public	10 000	?	<i>80 000</i>	<i>50 000</i>
'Touches' suivies d'une 'démarche' de changement	1500	?	<i>20 000</i>	?
Plusieurs 'démarches' successives	900	?	?	?

Nombres en caractères normaux = réalité / Nombres en italique = ambitions

À noter que les 'acteurs' dont on parle à La Rochelle et dans le Haut-Jura ne sont pas des individus mais des groupes (associations, municipalités, entreprises, organismes parapublics, collectifs, ...). À La Rochelle, l'ambition est d'inciter au lancement de 400 actions d'aide au changement, chacune permettant d'engager en moyenne 50 démarches de changement.

Dans trois territoires (Haut-Jura, La Rochelle et Rouen), le programme va mettre en réseau les acteurs concernés en vue de créer une dynamique collective, des échanges d'expériences et une motivation durable à lancer des actions à leur niveau.

Dernier élément de comparaison : plusieurs programmes incluent des innovations techniques : accompagnement téléphonique assisté par un algorithme à Aix, estimation automatisée des économies de CO² à La Rochelle et, à Rouen, une appli faisant du conseil et du suivi personnalisé. Ces innovations ont nécessairement un effet sur le coût des opérations et introduisent un risque quant aux résultats qui vont être obtenus.

Un scénario pour notre territoire

Nous imaginons ici un scénario dont on pourrait s'inspirer pour lancer dans notre territoire un programme de changement de mobilité à grande échelle sur une durée de cinq ans. La construction

de ce scénario s'appuie à la fois sur nos expériences locales et sur des quatre programmes présentés plus haut.

Comment s'obtient le changement de mobilité

Nous montrons ici (et dans la Figure 1) comment le programme produirait ses effets dans le scénario que nous imaginons. Les hypothèses sont les suivantes :

1. Plusieurs équipes d'animation fonctionnent de façon stable sur une durée de cinq ans. Ces équipes développent des réseaux d'entreprises, de villages, d'associations, d'écoles, etc. Les animateurs font circuler des exemples et des témoignages concernant des actions et animations qui ont un impact sur les changements de mobilité.
2. Les organisations concernées participent régulièrement aux réseaux. Les expériences s'échangent. Il se crée de l'émulation.
3. Des 'groupes-mobilités' se forment dans les organisations participantes. Ces groupes deviennent compétents, actifs et pérennes.
4. Chaque organisation participante lance régulièrement des actions et animations de promotion des mobilités sobres.
5. Ces actions et animations touchent un grand nombre de personnes. Elles exposent les autosolistes à de multiples petits coups de pouce qui leur font faire une démarche (un pas) sur leur chemin vers le changement de mobilité (se renseigner, faire un essai, changer occasionnellement).
6. Les coups de pouce se répètent, les autosolistes touchés s'engagent dans de nouvelles démarches et avancent dans leur processus de changement.
7. Ceux qui sont les plus avancés et qui disposent d'une alternative crédible changent leur mobilité.

Dans la Figure 1, nous présentons les mêmes hypothèses sous la forme d'un schéma.

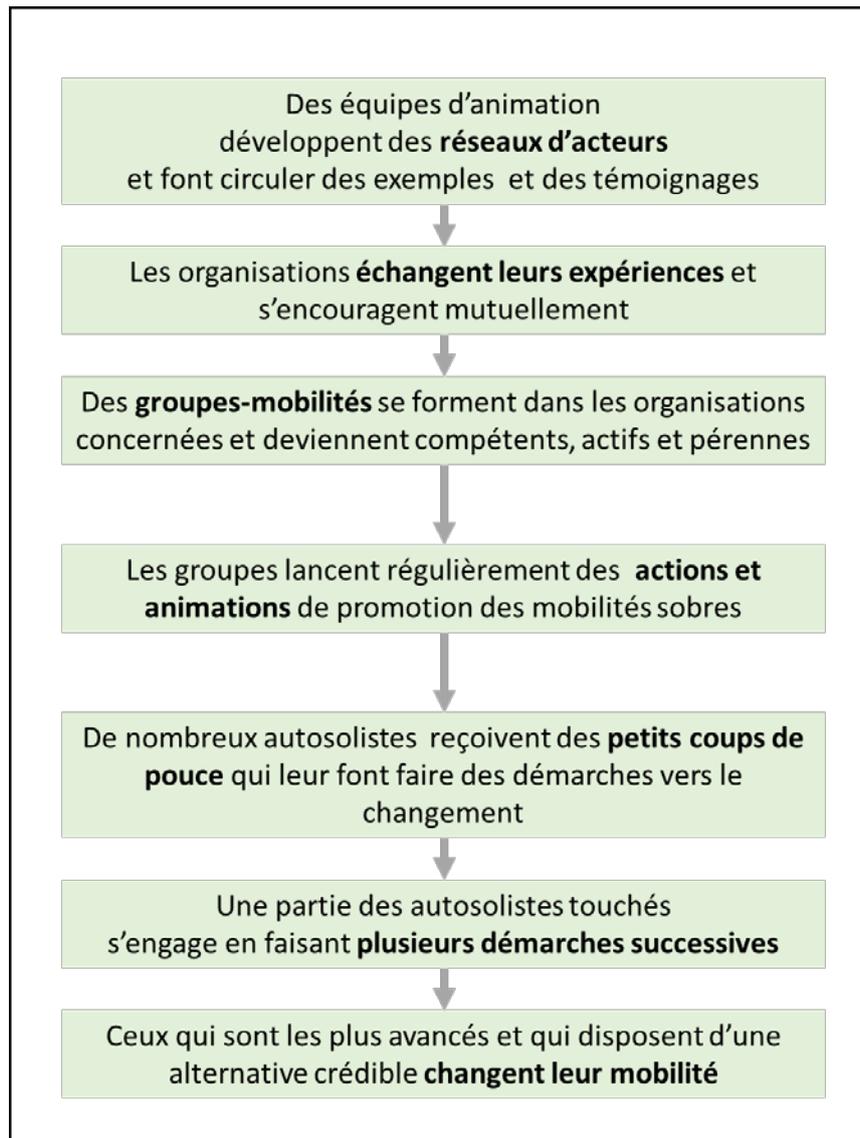
Des centaines d'actions et d'animation sur le terrain

Imaginons plusieurs réseaux, chacun attirant plusieurs dizaines d'entreprises, de villages, d'associations, d'écoles, ... Imaginons que chacune des organisations impliquées dans ces réseaux lance chaque année au moins une action ou une animation de promotion des mobilités sobres. Cela représenterait au bas mot 500 actions en cinq ans.

Exemples dans les entreprises :

- Négocier des modalités de télétravail privilégiant la réduction des longs déplacements
- Faciliter l'arrivée des cyclistes sur le lieu de travail (stationnement, vestiaire, ...)
- Proposer des essais pour venir au travail à vélo électrique
- Faciliter l'usage du vélo pour les déplacements professionnels en cours de journée
- Réserver des places de stationnement privilégiées pour les covoitureurs
- Recueillir l'accord des salariés pour qu'ils reçoivent des propositions de covoiturage
- Faire des propositions de covoiturage, notamment lors de la prise de poste
- Diffuser des témoignages de changement de mobilité dans la communication interne
- Montrer l'exemple au niveau de la direction et des représentants du personnel
- Proposer des jeux et des défis pour mieux percevoir les pour et les contre de la voiture et de ses alternatives
- ...

Figure 1 – De l'action aux effets : hypothèses successives



Exemples dans les villages :

- Sécuriser la circulation et le stationnement des cyclistes
- Aménager des arrêts confortables et sécurisés pour attendre les cars et les covoiturages
- Diffuser une information adaptée au village sur les alternatives à l'auto-solo
- Organiser des sorties collectives pour se rendre en ville à vélo électrique, en transport à la demande, en covoiturage
- Recueillir l'accord des habitants pour qu'ils reçoivent des propositions de covoiturage
- Faire des propositions de covoiturage lors des journées d'accueil des nouveaux habitants
- Recenser et satisfaire les besoins des télétravailleurs
- Faciliter la livraison groupée des courses en ligne
- Diffuser des témoignages de changement de mobilité dans le bulletin municipal
- Montrer l'exemple au niveau des élus et des dirigeants d'associations
- ...

Exemples dans les écoles :

- Aménager les abords de l'école pour privilégier ceux qui arrivent à pied ou à vélo
- Sécuriser les points noirs les plus dangereux sur les itinéraires d'accès à l'école à pied et à vélo
- Passer un questionnaire aux élèves et aux parents sur les modes d'accès à l'école
- Pointer chaque matin qui est venu à l'école par quel moyen
- Mettre en place un pédibus et/ou un vélobus
- Former les élèves à la circulation à pied et à vélo
- Organiser des sorties scolaires à vélo
- Organiser des témoignages de vacances sans voiture
- ...

Exemples dans les associations :

- Pointer les moyens de transport utilisés dans les comptes rendus de réunions
- Faire des propositions individuelles de covoiturage à ceux qui participent aux activités
- Organiser un stationnement privilégié des covoitureurs lors des manifestations
- Proposer des essais pour se rendre aux activités à vélo électrique
- Montrer l'exemple au niveau des dirigeants et animateurs
- Diffuser des témoignages de changement de mobilité
- ...

Des milliers de personnes touchées et engagées

Imaginons que chacune de ces actions va 'toucher' une centaine de personnes. Par exemple, un questionnaire pourra être adressé à tous les salariés d'une entreprise ou à tous les parents d'élèves d'une école, ou encore une proposition d'essai de vélo électrique pourra être déposée dans toutes les boîtes aux lettres d'un village. Sur tout le territoire, le nombre de 'touches' en cinq ans se comptera alors par dizaines de milliers, un ordre de grandeur comparable aux ambitions exprimées à La Rochelle ou à Rouen (cf. Tableau 1).

Dans quelle mesure peut-on espérer que les personnes ainsi 'touchées' feront un pas sur le chemin du changement de mobilité ? À Aix-en-Provence la proportion a été d'une personne sur sept. À La Rochelle, l'espoir est d'arriver à une personne sur quatre. Cela est cohérent avec les résultats des expériences que nous avons menées dans notre territoire. En imaginant qu'une 'touche' sur cinq conduit à faire un pas (une démarche) sur le chemin du changement, alors le nombre de ces démarches se compterait par milliers. Exemples de démarches : se renseigner sur le transport à la demande, s'inscrire sur une liste de covoiturage, participer à une sortie vélo, faire un baptême de covoiturage, ...

À Aix-en-Provence, une grosse moitié de ceux qui ont fait leur première démarche (accueillir un ambassadeur chez eux) ont participé jusqu'au bout de l'accompagnement. Ayant peu d'autre référence de comparaison, nous nous appuyons sur ce résultat pour imaginer qu'une personne sur deux va persévérer sur le chemin du changement après avoir fait une première démarche. Dans ces conditions, les personnes persévérant sur le chemin du changement se compteraient encore par milliers.

Le Tableau 2 ci-après compare le scénario que nous imaginons aux autres programmes de changement de mobilité décrits plus haut. Les deux premières lignes du tableau situent notre territoire au premier rang pour le nombre des communes mais dans la moyenne pour ce qui est de la population.

Tableau 2 – Des ambitions comparables à celles des autres territoires

	Les quatre programmes	Scénario pour notre territoire
Le territoire		
Communes	36 à 71	74
Population	50 à 500 000	135 000
Le programme		
Organisations et acteurs concernés	(variable)	entreprises, villages, écoles, associations
Réseaux d'acteurs	oui ou non	oui
Innovation technique	oui ou non	non
Contact avec le public	direct ou indirect	indirect
Actions et animations	*	500
'Touches' dans le public	10 à 80 000	50 000
'Touches' suivies d'une 'démarche' de changement	1 à 20 000	10 000
Plusieurs 'démarches' successives	**	5 000

* 400 à La Rochelle ** 50% du public ayant fait une première démarche à Aix-en-Provence

Comme à La Rochelle et dans le Haut-Jura, le public serait touché indirectement grâce à des actions et animations lancées de façon décentralisée et orchestrées dans des réseaux d'acteurs. Sur ce plan, notre scénario ressemblerait au programme du Haut-Jura. Tout en représentant une innovation sociale, notre scénario n'impliquerait pas d'innovation technique. Sur plusieurs années, les actions et animations se compteraient par centaines, comme ce qui est attendu à La Rochelle. L'impact espéré (faire cheminer un large public vers des changements de mobilité) serait du même ordre de grandeur que ce qui est attendu dans les autres territoires.

Une mise en œuvre progressive

Le scénario que nous imaginons pourrait se mettre en œuvre de façon progressive. On peut penser à des élargissements et des approfondissements successifs, comme suit :

- Construire progressivement les partenariats nécessaires à l'animation des réseaux avec des acteurs institutionnels et associatifs.
- Élargir progressivement les réseaux en partant, entre autres, des entreprises et villages qui ont participé à nos expériences pilotes.
- Multiplier les actions et animations de terrain, échanger sur les résultats obtenus et diffuser les pratiques les plus efficaces.

En principe, toutes sortes d'actions pourraient être lancées immédiatement pour amener les autosolistes à passer au vélo électrique, aux télé-activités et au covoiturage. Rappelons cependant que les changements de mobilité n'adviennent que si les alternatives proposées sont crédibles aux yeux de conducteurs. C'est ainsi par exemple que la promotion du vélo devrait se déployer à mesure

que les itinéraires seront sécurisés ou que la promotion d'une ligne de cars devrait commencer quand la desserte et les rabattements sont devenus suffisamment bons pour concurrencer la voiture.

Le covoiturage est un cas à part. En effet, pour que cette solution devienne suffisamment bonne, il faut que de nombreux conducteurs offrent des sièges aux passagers et tiennent leurs offres à jour dans la durée. Or ils ne peuvent maintenir leur bonne volonté que s'il y a effectivement des passagers. On se trouve donc dans une situation de cercle vertueux ou de cercle vicieux.

Dans le cas du cercle vertueux, le service démarre rapidement avec un grand nombre de conducteurs motivés. Ils affichent des post-it à la machine à café de leur entreprise, ils font des offres sur les plateformes de covoiturage et ils sont prêts à s'arrêter le long des lignes de covoiturage. Pour les passagers, le covoiturage devient rapidement une bonne alternative et un flux régulier de passagers s'installe. Cela maintient la motivation des conducteurs qui continuent de se rendre disponibles. La mayonnaise prend et le service est bon.

Dans le cas du cercle vicieux, les conducteurs ne trouvent pas de passagers. Leur motivation s'use. Les offres de covoiturage sont périmées, les rares passagers ne trouvent pas de conducteurs. Le système s'enlise.

En ce qui concerne le covoiturage, on voit que les actions de changement de comportement ne doivent pas suivre l'amélioration de service. Au contraire, elles sont nécessaires pour que le service s'améliore, pour que la mayonnaise prenne.

Pour conclure : un programme nécessaire, légitime et faisable

Les longs trajets quotidiens en auto-solo sont un défi majeur du point de vue de l'urgence climatique. Ce défi peut être relevé avec de bonnes alternatives de déplacement comme le vélo électrique, les télé-activités et les lignes de covoiturage.

Cependant, il se passera des années avant que les alternatives à l'auto-solo soient adoptées spontanément dans les villes moyennes et leur périphérie. Or le climat ne peut pas attendre. Les changements de comportement de mobilité requièrent donc d'urgence une action publique massive.

C'est pourquoi nous plaignons pour que notre territoire s'engage dans un programme de changement de mobilité à grande échelle. Nous considérons que ce plaidoyer est légitime car d'autres territoires similaires se lancent actuellement dans de tels programmes.

Nous imaginons un scénario pour un tel programme en nous inspirant à la fois de nos expériences locales et de ce que font actuellement les autres territoires. Dans ce scénario, des équipes d'animation développent des réseaux d'entreprises, de villages, d'associations, d'écoles, etc.

Les exemples et les témoignages circulent. Il se crée de l'émulation. Les acteurs impliqués s'organisent et gagnent en compétence. Ils lancent régulièrement des actions et animations qui touchent un vaste public.

Les conducteurs sont ainsi exposés à beaucoup de petits coups de pouce. Une partie des conducteurs touchés font une démarche (un pas) vers un changement de mobilité (se renseigner, faire un essai, changer pour une partie de leurs trajets).

Les coups de pouce se répètent et les conducteurs s'engagent dans de nouvelles démarches jusqu'à ce que les plus avancés changent leur mobilité, à condition toutefois qu'il existe des alternatives crédibles à leurs yeux, ce qui est un autre sujet.

Notes

- ¹ Voir l'évaluation de 'Covoiturons d'urgence'
<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Evaluation%20CdU.pdf>
- ² Voir le bilan de 'Mon village bouge'
<https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bilan%20MVB.pdf>
- ³ Le Pays d'Aix est un territoire de 36 communes et 400 000 habitants, précédemment organisé dans la Communauté d'agglomération du pays d'Aix et qui fait maintenant partie de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.
- ⁴ Programme d'accompagnement d'Aix-en-Provence. Voir Cotita (2015) Ambassadeurs de mobilité
http://www.cotita.fr/IMG/pdf/2_DEMONSABERT_CPA.pdf
- ⁵ Rocci, A., (2015), Comment rompre avec l'habitude ? Les programmes d'accompagnement au changement de comportements de mobilité. Espace populations sociétés
<http://eps.revues.org/6027?lang=fr>
- ⁶ Témoignage d'une ambassadrice d'Aix en Provence
<https://medium.com/@Yeza90/les-ambassadeurs-de-la-mobilite%20-%20le-projet-innovant-qui-d%20-%20la-voiture-en-paca-f5435345788b>
- ⁷ Métropole d'Aix-Marseille-Provence - Un programme pour aider les citoyens à moins prendre la voiture
<https://www.lepilote.com/fr/ambassadeurs-de-la-mobilite/1055>
- ⁸ <https://centraledesmarches.com/marches-publics/Marseille-METROPOLE-D-AIX-MARSEILLE-PROVENCE-Accompagnement-de-la-demarche-Ambassadeur-de-la-mobilite-Metropolitaine/2831194>
- ⁹ Ambassadeurs de la Mobilité - Accompagnement au changement physique et digital (2019)
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/06/5_operation_mobilize.pdf
- ¹⁰ Le programme de changement de mobilité du Haut-Jura
http://images.parc-haut-jura.fr/upload/fichiers/Admnistration/Delib2021/2021_01_13_Ba6_BOMAT_validation_PF.pdf
- ¹¹ Le programme de changement de mobilité du Haut-Jura, présenté page 22 du document de France Mobilités - Appel à manifestation d'intérêt Territoires d'expérimentation des nouvelles mobilités durables – Edition 2020
<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2020/11/Livret%20des%20laur%20-%20Edition%20-%202020.pdf>
- ¹² Le programme de changement de mobilité de La Rochelle
<https://agremob.com/programme/>
- ¹³ Agremob, le collectif aux 400 actions en faveur de l'écomobilité
https://actu.fr/nouvelle-aquitaine/la-rochelle_17300/la-rochelle-agremob-le-collectif-aux-400-actions-en-faveur-de-l-ecomobilite_39121883.html
- ¹⁴ Convention de mise en œuvre du programme Agremob
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/AGREMOB_Convention%20sign%20-%20e.pdf
- ¹⁵ Le programme de changement de mobilité de Rouen
<https://energy-cities.eu/wp-content/uploads/2020/12/Metropole-Rouen-Normandie-16-decembre-2020.pdf>
- ¹⁶ À Aix -en-Provence, 150 contacts par ambassadeur pour ceux qui sont passés par les mairies et les associations et 2800 contacts par ambassadeur dans le cas du démarchage téléphonique