



La voiture particulière génère à elle seule 54,7% des émissions dues aux transports routiers et représente globalement 14,4% des rejets de CO₂ (chiffres Citepa, les chiffres du transport, notre-planete.info). D'où le développement d'initiatives de sensibilisation comme ici à la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Susciter chez les ménages l'envie de laisser leur voiture

Développer une offre de transports alternatifs à la voiture et des applications favorisant l'intermodalité contribue à la baisse de la dépendance automobile, mais ne fait pas tout.

Des entretiens réalisés auprès de ménages « mobiles » en 2015, dans le cadre du programme de recherche mobilité et urbanisme rural (7), ont ainsi mis en évidence un élément essentiel et fréquemment oublié dans les politiques de transport, à savoir l'absence de motivation des ménages à modifier leurs comportements. S'ils évoquent souvent le côté inéluctable de la voiture, ils se déclarent néanmoins majoritairement satisfaits par une automobilité relativement peu contrainte, rapide et encore peu chère. « Je ne laisserais ma voiture que si j'avais un problème qui momentanément m'empêcherait de

conduire », témoigne une des personnes interrogées, à la retraite.

La dépendance à la voiture ne pose pas de problème à une part importante des ménages, qui ne semblent avoir ni l'envie ni le besoin de faire évoluer leurs pratiques vers moins d'asservissement à l'automobile. Dans cette situation, pourquoi se reporteraient-ils vers les offres alternatives mises à leur disposition ? Diverses mesures d'incitation comportementale existent pour encourager les automobilistes à changer leurs habitudes, telles des campagnes de sensibilisation traditionnelles ou engageantes, des nudges (qui induisent des changements de comportement spontanés) ou encore des opérations de marketing individualisé, stratégies de management de la mobilité qui reposent sur la transmission par des coaches d'informations et conseils personnalisés.

Ces expérimentations peuvent faire la promotion de services de transport en commun ciblés (à l'image de l'opération « Allez-vous prendre le train ? » développée par le bureau 6T en Picardie), ou plus globalement chercher

à limiter l'utilisation de la voiture. Entre 2015 et 2016, deux communes du Pays d'Aix ont ainsi testé avec 294 volontaires un dispositif d'accompagnement personnalisé.

Après un an d'accompagnement, il a été observé une baisse de 6% de l'usage de l'automobile.

Encadrés par des « ambassadeurs de la mobilité », les volontaires participant à l'opération ont pu faire le point sur leurs pratiques quotidiennes. Ils ont reçu des informations sur les services de transports alternatifs à la voiture et ont pu suivre des formations à la pratique du vélo en ville. Après un an d'accompagnement, il a été observé une baisse de 6% de l'usage de l'automobile, ce qui représente une économie de 941 km en voiture par an et par personne, ou encore de 120 kg de CO₂.

Si ces opérations de marketing individualisé sont intéressantes pour les ménages, notamment en termes financiers, elles le sont

également pour les collectivités. En effet, elles ont un rôle important à jouer pour faciliter l'appropriation des nouvelles offres de transport et l'acceptation de mesures contraignantes. « Ces résultats sont d'autant plus intéressants qu'ils ont été obtenus sur un territoire qui n'était pas prédisposé à remporter l'adhésion à un tel projet », témoigne sur son blog Yéza Lucas, qui a travaillé en tant qu'ambassadrice sur le terrain. Comment alors expliquer le succès de l'expérimentation ? Yéza Lucas mentionne l'importance de l'ancrage du projet dans le local, grâce à l'implication des relais associatifs et institutionnels. Ghislain Bourg, docteur en psychologie sociale et spécialiste des questions de comportement de mobilité au bureau d'études Auxilia conseil, souligne le soutien apporté par la collectivité d'Aix-Marseille Métropole à cette occasion : « La démarche a été pilotée par la direction mobilité et infrastructures de transport d'Aix-Marseille Métropole, qui l'a vraiment encadrée du début à la fin et a grandement contribué à la rendre visible en l'inscrivant à différents

événements (journée du transport public, trophée des écomaires, interventions dans des colloques thématiques). » Enfin, il signale que la démarche des ambassadeurs n'a pas été menée de façon isolée, mais a été associée à d'autres actions de la « mobiliberté », qui rassemble tous les services proposés par la communauté du Pays d'Aix pour moins utiliser sa voiture ».

De nombreuses mesures (structurelles, juridiques, d'éducation et d'information) existent pour réduire la dépendance à la voiture, et les agglomérations urbaines sont des espaces particulièrement propices au déploiement de politiques de transport réellement efficaces. Néanmoins, pour faire des transports urbains un véritable levier de transition énergétique (et sociale), encore faudrait-il que la réduction de la dépendance automobile soit un objectif partagé par l'ensemble des acteurs de la mobilité, élus, professionnels du transport et citoyens.

1. Commissariat général au développement durable, *Chiffres clés du climat – France, Europe et Monde. Édition 2018, Datalab n° 27, novembre 2017.*

2. Sebastian Bamberg, Satoshi Fujii, Margareta Friman, Tommy Gärling, *Behavior Theory and Soft Transport Policy Measures*, Transport policy 18, 2011.

3. Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), *Contrainte de stationnement et pratiques modales. Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier*, 2009.

4. Hassina Imerzoukene-Driad, Philippe Hamman, Tim Freytag, *Impact de la politique d'aménagement sur la mobilité : cas des écoquartiers de Vauban et Rieselfeld à Fribourg*, Environnement urbain, volume 9, 2015.

5. Conseil général de l'environnement et du développement durable, *Urbanisme et mobilité*, rapport n° 9796-01, 2015.

6. Christine Salomone, *Intermodalité, billettique et mobilité touristique*, revue de recherche en tourisme Téoros n° 32-2, 2013.

7. Marie Huyghe, *Habiter les territoires ruraux. Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages*, thèse d'aménagement de l'espace et urbanisme, université de Tours, 2015.