

D'UNE APPROCHE « TRANSPORT » À UNE APPROCHE SYSTÉMIQUE DE LA MOBILITÉ

Marie Huyghe, {MH - Recherche & Conseil}
huyghe.marie@gmail.com

Mardi 5 juin 2018 – DREAL Pays de la Loire



{MH-Recherche & Conseil}

1. Comment agir ? Des politiques de transport aux effets parfois mesurés

- Objectif : promouvoir des pratiques de mobilité plus durables, moins dépendantes des énergies fossiles, moins émettrices de GES
- Système de mobilité dépendant à la voiture :
 - Dépendance des territoires
 - Dépendance des modes d'habiter, rythmes de vie, emplois du temps
- Aujourd'hui : approche « par l'offre » pour favoriser le report modal
 - Développement d'offres alternatives à la voiture ou à l'autosolisme + offre de stationnement + mobilité « propre »
 - En rural : faible développement d'alternatives (peu compétitives, non rentables)
 - Peu de mesures contraignantes à l'égard de la voiture + maintien des grands projets autoroutiers (+ redéploiement stationnement)

1. Comment agir ? Des politiques de transport aux effets parfois mesurés

- Des politiques de transport aux effets mesurés...
- Voiture reste le mode de transport le plus utilisé, y compris en urbain (55%)
- Part modale voiture : ↓ dans Paris et plus grandes agglos ; ↑ en rural et périurbain
- Part modale vélo : ↑ dans Paris et plus grandes agglos ; ↓ en rural et périurbain
- Impact géographiquement + socialement limité des politiques de transport
 - « Les politiques de transport et de déplacement affichant une volonté de diminuer le trafic automobile n'aboutissent finalement qu'à limiter les nuisances automobiles dans les centralités urbaines + ces politiques participeraient au renforcement des inégalités d'accès à la ville. » (Reigner, 2012)

2. Problème (1) : des offres alternatives non satisfaisantes

- En rural ou périurbain : manque ou absence d'alternatives ; alternatives non compétitives
- Des offres non adaptées à la diversité des situations individuelles



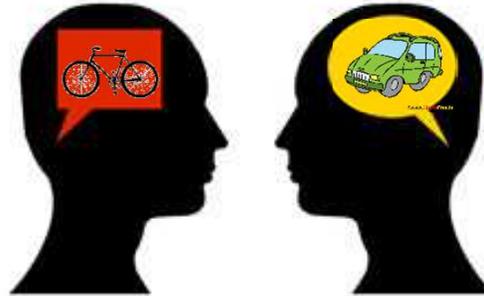


2. Problème (2) : des manques dans les politiques menées

- Manque de cohérence ? (cf. Héran, 2017)
- Manque de réelle volonté politique ? (Reigner, 2012)
- Manque de stratégie, de vision ? (Offner, 2006)

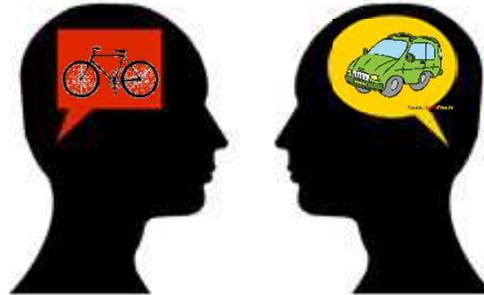
2. Problème (3) : des freins au changement de comportement non pris en compte

- Représentations



2. Problème (3) : des freins au changement de comportement non pris en compte

- Représentations

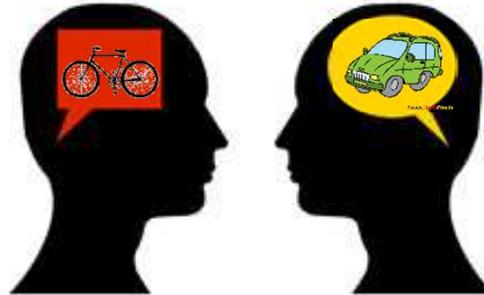


- Compétences de mobilité



2. Problème (3) : des freins au changement de comportement non pris en compte

- Représentations



- Compétences de mobilité



- Habitudes



2. Problème (4) : une utilisation de la voiture satisfaisante

Une utilisation de la voiture encore souvent satisfaisante

- Rapide, facile, peu chère
- Peu de contraintes à son utilisation (coût, embouteillages, pollution, stationnement)

-> Pourquoi faire évoluer ses pratiques ?

« Je laisserais ma voiture que si jamais j'avais un problème qui momentanément m'empêche de conduire. »

« Non on y a jamais pensé non [à prendre le TER]. Bah c'est notre indépendance, de dire bah on est libre quoi ! »

→ Manque d'envie, manque de besoin

3. Vers une approche systémique de la question de la mobilité

- Objectif : faire évoluer le « système de mobilité » pour permettre aux ménages de se déplacer moins/de se déplacer autrement
 - *Système automobile : « la ville et les modes de vie contemporains ont été et sont façonnés par ce système » (Dupuy, 1999)*
 - Faire évoluer le système =
 - Modifier les véhicules
 - Modifier la ville
 - Modifier les modes de vie / rythmes de vie

3. Vers une approche systémique de la question de la mobilité

- Objectif : faire évoluer le « système de mobilité » pour permettre aux ménages de se déplacer moins/autrement
- Nécessité d'une approche complexe :
 - Travail technique/technologique } Effets rapides et directs

3. Vers une approche systémique de la question de la mobilité

- Objectif : faire évoluer le « système de mobilité » pour permettre aux ménages de se déplacer moins/autrement

- Nécessité d'une approche complexe :

- Travail technique/technologique

}

Effets rapides et directs

- Travail sur l'environnement :

- l'offre/les infrastructures

- l'aménagement du territoire (projets + planification)

}

Créer un « nouveau contexte »

3. Vers une approche systémique de la question de la mobilité

- Objectif : faire évoluer le « système de mobilité » pour permettre aux ménages de se déplacer moins/autrement
- Nécessité d'une approche complexe :
 - Travail technique/technologique } Effets rapides et directs
 - Travail sur l'environnement :
 - l'offre/les infrastructures
 - l'aménagement du territoire (projets + planification : « ville du 1/4h »)} Créer un « nouveau contexte »
 - ... et approche comportementale
 - travail sur les représentations liées à la mobilité
 - travail sur les pratiques de mobilité et leur potentiel d'évolution} Permettre et favoriser son appropriation

Comment agir ?

1. FAIRE DE LA MOBILITÉ UN « SUJET »

- Comment susciter des réflexions/questions sur la mobilité ?
- Comment développer une autre « culture de la mobilité » chez les décideurs, élus, habitants (mobilité ≠ tout-voiture) ?

2. PAR QUOI COMMENCER ?

Analyse projets financés par l'ADEME Pays de la Loire :

- Mener un « projet-phare » : visible sur l'espace public, sur lequel baser sa communication
- Sensibiliser les décideurs : chiffres-clés ; visite d'opérations-réussites ; discours « d'élu à élu »



Comment agir ?

Je vous remercie,

Pour plus d'informations :

huyghe.marie@gmail.com ou mariehuyghe.jimdo.com