



HAL
open science

Transition vers une mobilité quotidienne bas carbone en périurbain

Marielle Cuvelier, Guillaume Uster

► **To cite this version:**

Marielle Cuvelier, Guillaume Uster. Transition vers une mobilité quotidienne bas carbone en périurbain. 2021, 5p. hal-03185495

HAL Id: hal-03185495

<https://hal.science/hal-03185495v1>

Submitted on 19 Apr 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Transition vers une mobilité quotidienne bas carbone en périurbain

Marielle CUVELIER (Ingénieure de Recherche - Université Gustave Eiffel – Laboratoire COSYS-ESTAS)

Guillaume USTER (Chargé de Recherche - Université Gustave Eiffel – Vice-Présidence Appui aux Politiques Publiques).

Mots clés : mobilité, participation des habitants, co-construction, solutions alternatives, périurbain, appui aux politiques publiques, transition.

La recherche-action CISMOP [1] vise le développement d'une mobilité décarbonée sur le territoire de Loos-en-Gohelle (Bassin minier des Hauts de France) s'inscrivant dans la trajectoire citoyenne et énergétique de la ville (TEPOS 2050). Le projet cherche à réduire la fracture sociale et urbaine du territoire et à améliorer la qualité de vie des citoyens, et notamment la qualité de l'air.

Inscrire la mobilité durable dans la continuité des actions de transition de la commune

Depuis une trentaine d'années, pour faire face aux enjeux environnementaux, Loos-en-Gohelle s'est engagée, avec et pour ses habitants, dans la construction d'un territoire qui vise à répondre aux exigences du développement durable. Pour cela, elle s'appuie sur un dispositif ambitieux de participation des habitants associant au maximum l'ensemble des acteurs à la définition et à la conduite des projets. C'est pourquoi, la commune est connue et reconnue notamment par le protocole ADEME de démonstrateur national « ville et territoire durable ». Cette approche a donné des résultats dans les domaines de l'habitat (écoconstruction/rénovation), de l'énergie (production d'énergie renouvelable), de l'alimentation (conversion à l'agriculture biologique) ..., et dans une moindre mesure dans le domaine de la mobilité au sein de la commune (voies cyclables, pédibus et service communal de transport à la personne). Loos-en-Gohelle est à la fois un territoire d'expérimentation dans plusieurs domaines et jouit d'une expertise et d'une expérience importante sur les questions d'implication des habitants. L'ambition du projet CISMOP est d'inscrire la question de la mobilité dans la continuité des actions déjà engagées. Cette recherche vise à construire *avec* et *pour* la population une transition vers des mobilités plus durables pour réduire la trop grande dépendance de ce territoire périurbain à la voiture individuelle et lutter contre l'exclusion sociale.

Réduire la fracture sociale du territoire

Le territoire est confronté à des enjeux sociaux et économiques spécifiques hérités notamment de la fin de la période minière dans les années 1990. Même si la ville a su garder un grand nombre de services et commerces, elle ne dispose que d'une faible desserte en transports en commun et présente une forte dépendance des habitants à la voiture individuelle. Comme sur d'autres territoires, les publics fragiles (seniors, personnes sans emploi, personnes en situation de handicap, précaires) peuvent rencontrer des difficultés à se déplacer en voiture individuelle (15,5% des habitants n'ont ni véhicule ni permis),

pouvant entraîner un isolement social, des difficultés d'accès à l'emploi ou aux commerces et services de base. Ces situations sociales difficiles auxquelles s'ajoute le manque d'alternatives à la voiture individuelle et les questions d'illectronisme d'une partie de la population (37% des habitants se disent peu ou pas à l'aise avec le numérique) tendent à aggraver la fracture sociale. La volonté d'un développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle s'inscrit dans la trajectoire citoyenne et énergétique de la ville (Territoire TEPOS 2050) et vise à réduire la fracture sociale et urbaine du territoire. Une attention particulière est portée au fait que les solutions doivent permettre de garantir à tous l'accès au service de mobilité sans nécessairement de recours à un smartphone ou à une connexion internet afin de ne pas accroître les inégalités.

Améliorer la qualité de vie des citoyens

Le transport représente jusque 50% des émissions d'oxydes d'azote, polluant atmosphérique identifié comme problématique en raison du dépassement récurrent des normes de qualité de l'air. Le bassin minier et la Région des Hauts-de-France en général, par leurs densités de population, leurs industries, leurs nombreuses infrastructures de transport, sont fréquemment concernés par des pics de pollution (33 épisodes de pollution dans le département du Pas-de-Calais en 2019). Même si Loos-en-Gohelle ne présente pas de problème spécifique, la démarche engagée vise à contribuer à l'échelle de la commune à l'amélioration de la qualité de l'air. L'enjeu porte sur des solutions opérationnelles permettant d'améliorer la qualité de vie des citoyens en réduisant les nuisances impactant la santé des habitants (pollution, bruit, insécurité routière, ...).

Mettre l'habitant au centre de la démarche pour réfléchir, accompagner et construire

Co-construire et mettre en place des mobilités alternatives à la voiture individuelle nécessitent d'identifier les caractéristiques du territoire, d'interroger et de comprendre les habitudes en matière de déplacement des habitants, pour envisager leurs évolutions et les voies à explorer. Une démarche de co-construction avec les habitants a ainsi été mise en œuvre pour connaître les besoins, co-construire et expérimenter de nouvelles solutions de mobilité. L'hypothèse prise est que les solutions seront mieux diffusées, appropriées et pérennisées sur le temps long par un large public si elles sont construites avec les habitants. En parallèle d'une stratégie de communication, la méthodologie appliquée est basée sur quatre phases successives qui se sont déroulées sur 18 mois et que l'on peut résumer en quatre verbes d'action (Figure 1) :

- Immersion : comprendre,
- Diagnostic : enquêter,
- Ateliers : sensibiliser et co-construire,
- Défi : expérimenter.



Figure 1 : Méthodologie du projet

Partir des besoins des habitants

L'innovation sociale de ce projet consiste à construire des solutions alternatives à la voiture individuelle à partir des besoins réels des habitants. Ces besoins ont pu être formulés explicitement et implicitement au travers d'une enquête comportant une cinquantaine de questions.

Cette enquête a permis d'identifier, quantifier et qualifier les conditions de mobilité à Loos, les habitudes de déplacement selon les activités, la sociologie des répondants, les difficultés et les envies concernant la mobilité. Elle a permis d'établir un bilan statistique, mais aussi un panorama qualitatif sur différents aspects, par exemple concernant l'attachement à la voiture, la connaissance et l'utilisation des nouvelles solutions de mobilité (vélo en libre-service, covoiturage, télétravail, ...) ou encore sur les difficultés financières, pratiques, physiques, psychologiques que les personnes pouvaient rencontrer dans leurs déplacements quotidiens. Elle a également permis de relever les disparités dans les réponses en fonction des quartiers excentrés de la commune reflétant les inégalités sociales et spatiales. Enfin, des freins et des leviers au changement de comportement de mobilité des habitants ont pu être identifiés.

Co-construire avec les habitants

A la suite du diagnostic de terrain, une phase d'ateliers participatifs a été initiée. La méthode consiste à créer les conditions qui mettent en relation des habitants motivés par la problématique de la mobilité, en apportant les outils pour garantir le processus participatif et accompagner les participants à atteindre les objectifs fixés. Ce processus repose également sur l'intelligence collective en s'appuyant sur l'expertise de chacun des participants afin de co-construire des solutions.

Parmi une douzaine de problématiques identifiées dans les ateliers, la suite du travail s'est focalisée sur les thématiques dans lesquelles se reconnaissait la totalité des participants. Ces problématiques, qui peuvent être regroupées en deux enjeux pour le territoire - développer les modes actifs pour les déplacements de proximité et mettre l'accent sur la mobilité inclusive et solidaire - concernent essentiellement les mobilités quotidiennes de proximité :

- Développement du vélo : enjeu de sécurité des déplacements dans la ville / sécurisation,
- Problématique de congestion et de sécurité des déplacements à pied et en vélo aux abords des écoles,
- Echange de services de mobilité / réduire le nombre de trajets individuels au sein d'une communauté identifiée,
- Réduction des inégalités spatiales entre les quartiers,
- Problématique des nombreuses personnes ne maîtrisant pas les outils numériques, voire n'y ayant pas accès (illectronisme).

Vers un projet de développement d'une mobilité quotidienne bas carbone

Le projet CISMOP a permis une acculturation de l'équipe municipale aux enjeux de la mobilité. Ces enjeux ont été intégrés dans le projet de transition écologique et sociale de la ville pour la mandature 2020-2026, un adjoint est en charge de la mobilité et un chargé de mission « mobilité » a été recruté. Un projet de développement d'une mobilité quotidienne bas carbone est en cours d'élaboration avec l'objectif d'apporter une réponse systémique bas carbone partant des besoins exprimés par les habitants. Le projet ne s'appuie pas sur une solution unique mais sur une réponse en terme de bouquet de solutions de mobilité décarbonée. La première étape de ce projet est l'élaboration d'un plan d'actions (figure 2) autour de trois axes à mettre en œuvre conjointement :

- Rendre moins attractive l'utilisation de la voiture individuelle,
- Développer un système de modes actifs et partagés, accessibles à tous,
- Susciter et accompagner le changement de comportement.

Un Comité de Pilotage Mobilité réunit élus, agents, citoyens et partenaires autour de ces enjeux de la mobilité. Une méthodologie d'évaluation à partir d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs sera élaborée avec les partenaires du comité de pilotage.

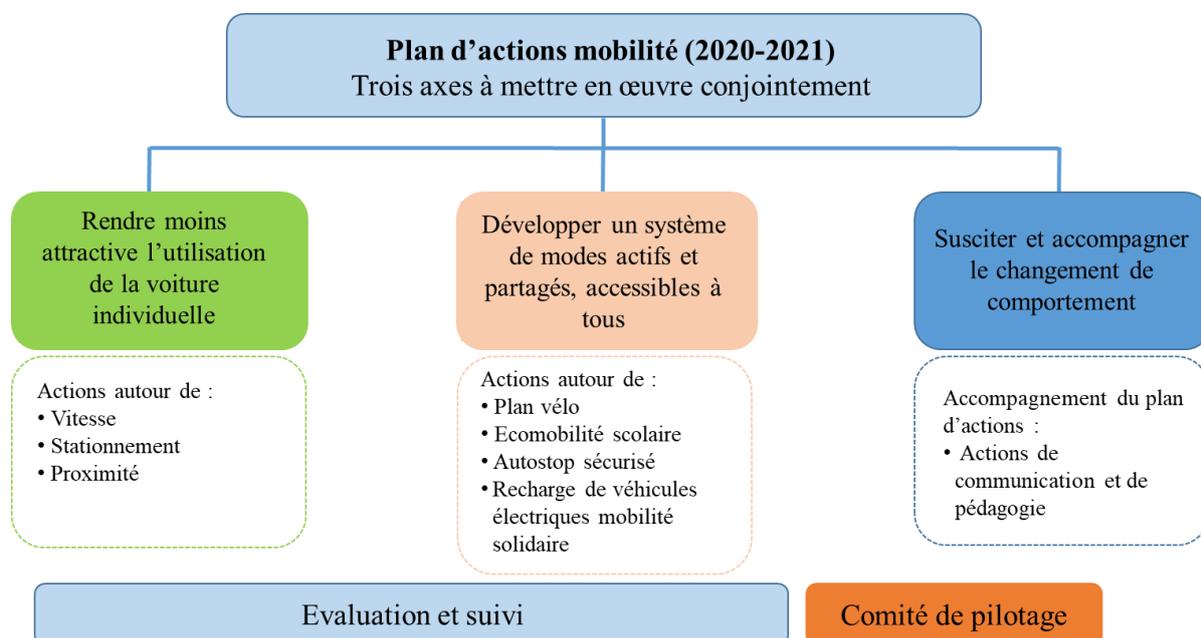


Figure 2 : Plan d'actions mobilité (2020-2026)

Développement des projets identifiés dans les ateliers

La commune a d'ores et déjà initié les études concernant les projets du futur système de modes actifs et partagés :

- Identification de solutions de covoiturage ou d'auto-stop sécurisé et organisé pour le territoire,
- Elaboration d'un Plan vélo,
- Elaboration d'une démarche d'écomobilité scolaire (PDES),
- Solution d'alimentation de véhicules partagés électriques par les installations photovoltaïques existantes sur le territoire de Loos-en-Gohelle,
- Réflexions sur l'élaboration d'une stratégie de conduite de changement de comportement de mobilité.

Ces projets portent une attention particulière au fait que les solutions doivent permettre de garantir à tous l'accès aux services de mobilité sans nécessairement de recours à un smartphone ou à une connexion internet afin de ne pas accroître les inégalités.

La Recherche en appui aux politiques publiques

Cette recherche-action a ainsi permis de montrer qu'une synergie collectivité locale-habitants-acteurs du territoire appuyée par une ingénierie (provenant ici de la Recherche) contribue positivement à construire une démarche vers une mobilité plus durable. Le plan d'actions est en cours de validation, ce qui ouvre la voie au développement et à la pérennisation des solutions retenues.

Un article signé Marielle CUVELIER (Ingénieure de Recherche - Université Gustave Eiffel – Laboratoire COSYS-ESTAS) et Guillaume USTER (Chargé de Recherche - Université Gustave Eiffel – Vice-Présidence Appui aux Politiques Publiques).

<https://www.univ-gustave-eiffel.fr/>

Crédit photo : Marielle CUVELIER.

Référence :

[1] CISMOP (Co-construction et Innovations pour les Services de Mobilités en Péri-urbain) initiée et pilotée par l'Université Gustave EIFFEL, avec le soutien financier de la région Hauts-de-France et l'appui humain et logistique de la ville de Loos-en-Gohelle, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02476463/document>.