



Transition vers l'écomobilité :

il y a plusieurs chemins

12/05/22

Changeons pour l'écomobilité

L'association autosBus travaille depuis bientôt dix ans à faire avancer l'écomobilité dans la zone périurbaine de Bourg. L'écomobilité, ce sont les alternatives à l'auto-solo : les transports publics, le covoiturage, le vélo. Nous faisons des études, des enquêtes, des tests, des animations, des expériences pilotes, ... et nous grognons parce que les choses avancent trop lentement alors que le climat se dérègle à vue d'œil.

Dans notre territoire, la plus grosse émission de CO², c'est le transport. Dans nos transports, la plus grosse émission de CO², c'est la voiture. Dans nos déplacements en voiture, les plus grosses émissions de CO², ce sont les longs trajets quotidiens des périurbains. Ces dernières ne cessent d'augmenter alors que les autres sortes d'émissions diminuent, trop lentement mais diminuent quand même.

Si on se déplace un peu loin en périphérie de Bourg, on sort sa voiture dans plus de 95% des cas et neuf voitures sur dix ont une seule personne à bord. Les files de voitures mal remplies s'allongent d'année en année aux entrées de la ville. Dans leur grande majorité, les conducteurs solitaires et embouteillés se sentent ridicules et pensent qu'ils devraient changer ... et ils ne changent pas, même avec un prix de l'essence qui grimpe. Pourquoi ? Parce qu'ils ne voient pas d'alternative crédible.

Pourtant, il en existe quelques-unes. Examinons-les.

Le vélo électrique

Pour des trajets jusqu'à 10 kilomètres, le vélo à assistance électrique est la solution d'avenir. Si on habite à dix kilomètres en périphérie et qu'on passe de l'auto au vélo électrique, on va perdre une quinzaine de minutes par trajet, qu'on va regagner en partie en évitant les embouteillages et la recherche d'une place de stationnement en ville. Ceux qui achètent un vélo électrique disent qu'ils le font parce que c'est moins cher, que c'est pratique, rapide et agréable. L'environnement et la santé sont également des motivations.

La pratique du vélo électrique est en train d'exploser. Si cette transition se fait vite, c'est parce qu'on change de comportement sans changer de modèle social. Le modèle de la voiture, c'est une offre commerciale (les vendeurs de voitures, les réparateurs), des services publics (les routes, le stationnement), un achat individuel et une utilisation en solo. Le modèle du vélo électrique, c'est exactement le même. Ça facilite le changement.

La voiture électrique

La voiture électrique décolle aussi. Il y a deux raisons à cela : (1) l'Union européenne l'impose aux constructeurs et (2) on ne change pas de modèle social. Cela dit, la voiture électrique n'est pas la panacée. Son empreinte carbone reste forte car il faut fabriquer le véhicule et les batteries, son prix d'achat est élevé, elle prend autant de place dans l'embouteillage qu'une voiture thermique et elle tire sur un réseau électrique qui commence à saturer. Changer pour des voitures électriques ne résoudra pas tous les problèmes, loin de là.

Le covoiturage

Nos dépenses de carburant augmentent. En covoiturant, nous pourrions les diviser par deux, ou par trois, ou par quatre ! Ça dépend du nombre des passagers dans le véhicule. Généraliser le covoiturage aurait un impact énorme, ... mais on n'y arrive pas. Année après année, il y a de moins en moins de personnes en moyenne dans chaque voiture, et Blablacar n'a pas inversé la tendance.

Notre Agglo propose une appli qui s'appelle Rubis'Covoit et qui devrait permettre aux conducteurs et aux passagers de se rencontrer. Une appli de ce genre reste proche du modèle individualiste. Au départ, la personne qui fait une offre ou une demande fait un geste personnel, même si le covoiturage aboutit à une rencontre quand la mise en relation réussit. En fait, elle réussit rarement. Le système n'a pas (encore ?) décollé dans notre territoire et nous ne connaissons pas d'exemple réussi dans d'autres territoires similaires au nôtre. Dans un territoire peu dense comme le nôtre, avec un réseau routier très ramifié, les offres et les demandes ont des origines, des destinations, des calendriers et des horaires très disparates et il est difficile de 'faire prendre la mayonnaise'.

Dans un village pionnier¹, un habitant sur cinq a accepté de recevoir des demandes de covoiturage par l'intermédiaire d'une liste de diffusion et d'un groupe WhatsApp. Quand il y a une demande le passager trouve généralement un conducteur mais les demandes sont très rares : deux ou trois par mois. Au village, chacun dispose d'une voiture et la sort quand bon lui semble. Devenir passager implique de programmer son trajet la veille, d'espérer trouver un conducteur, d'organiser le rendez-vous au village et le point d'arrivée en ville. À l'expérience, on voit que ces petites complications sont généralement dissuasives. Ici encore, on reste proche du modèle individualiste même si la liste de diffusion a été une construction collective. En fait, les demandes de covoiturage sont des gestes personnels, que l'on n'est pas parvenu à faire changer.

En revanche, il y a une formule qui marche et que l'on découvre en écoutant les témoignages de changement de mobilité que notre association diffuse à la radio tous les mois². Alice, Ludivine et Marie Line habitent dans trois villages différents. Chacune parvient à covoiturer régulièrement. Toutes ont procédé de la même façon. Elles ont parlé avec des collègues sur leur lieu de travail et avec des voisins dans leur village. Elles ont repéré avec qui elles pouvaient partager des trajets. Après quelques essais, chacune a construit son petit cercle de covoitureurs réguliers. Ces petits groupes apportent deux choses essentielles que les autres systèmes n'apportent pas : (1) zéro inquiétude sur le fait qu'on va trouver un conducteur et (2) zéro complication pour le rendez-vous.

Dans chacun de ces trois témoignages, on voit une personne très motivée qui réunit un petit groupe de collègues et voisins. Ensuite, c'est le groupe qui rend le covoiturage archi facile, ... et la facilité fait la réussite. On voit qu'on est passé d'un modèle social individualiste à quelque chose d'autre : pas d'offre commerciale, ni de service public ni d'organisation associative mais une personne motrice et son cercle de connaissances.

L'autopartage

Si l'on est très souvent cycliste, usager des transports publics ou covoitureur passager ou un peu des trois, alors il devient possible d'avoir une voiture de moins dans la famille. Avec une voiture de moins, on économise le carburant, l'entretien, l'assurance et la dépréciation du véhicule. Ça fait en

moyenne 3500 € par an. Six à sept fois plus que le covoiturage qui économise le carburant seulement ! Mais pour avoir une voiture de moins, il faut une solution de secours. Plusieurs fois dans l'année, la voiture dont on s'est séparé va manquer sérieusement. Ces jours-là, l'idéal est de faire appel à un système d'autopartage entre particuliers s'il en existe un à proximité.

Est-ce qu'il existe une appli pour cela ? Oui. Elle s'appelle GetAround. Si l'on cherche une voiture à emprunter à Lyon, on en trouve plus d'une centaine. À Bourg, GetAround en propose une demi-douzaine. Si on en cherche une dans un village périurbain, on est presque toujours bredouille. Ici encore, la personne qui offre et celle qui demande font des gestes personnels. En ville, beaucoup de gens commencent à se passer de voiture, il y a de la demande pour l'autopartage et les possesseurs de voitures se mettent à gagner de l'argent à la manière d'AiBnB. Rien de tout cela n'existe (encore ?) à la campagne.

En revanche, il y a une formule qui marche dans plusieurs villages ou petites villes françaises où l'autopartage se pratique au sein d'un cercle restreint de particuliers. Notre association a enquêté à Crest dans la Drôme, à Amplepuis dans le Rhône ou à Liesle dans le Doubs³. Dans chacun de ces lieux, une dizaine de voitures est disponible pour des prêts occasionnels et il y a une dizaine d'emprunteurs. Les sorties sont courtes, de l'ordre de 100 km, et brèves, de l'ordre de 24 h. C'est typiquement du dépannage. L'emprunteur verse une indemnité d'environ 30 cts /km au propriétaire, carburant inclus. C'est donc un remboursement de frais et non pas un revenu. Un contrat traite la question de l'assurance et d'un éventuel malus. Au total dans les expériences examinées, il y a eu environ 100 000 km parcourus et on n'a relevé aucun accident ni incident notable. Les emprunteurs sont prudents.

Qu'observe-t-on dans ces expériences d'autopartage villageois ? À chaque fois, c'est un emprunteur très motivé qui a recruté quelques prêteurs et qui a constitué un petit groupe d'autopartage. Ensuite, le groupe s'est élargi tout doucement.

Une personne motrice et un petit groupe

On voit que le covoiturage et l'autopartage marchent difficilement à la campagne quand on reste dans le modèle social individualiste, mais qu'on pourrait probablement compter sur autre chose pour faciliter la transition qui tarde à venir. Le modèle alternatif, c'est celui d'une personne motrice très motivée, qui parle à ses collègues et à ses voisins pour constituer un petit groupe, lequel facilite la mutualisation et rend le changement de mobilité possible.

Comment aider à une transition qui emprunterait un tel chemin ? Il s'agit de repérer les personnes motrices, dans les villages et dans les entreprises et de les aider. Comment faire ? C'est une belle question à laquelle notre association essaiera de répondre aussi vite que possible.

¹ L'expérience de 'Pierre qui roule' à Journans

<https://www.autosbus.org/journans>

² Un pas vers l'écomobilité, en partenariat avec RCF Pays de l'Ain et Radio B

<https://www.autosbus.org/PrixEcomobilite>

³ L'autopartage entre particuliers en zone peu dense

<https://www.autosbus.org/sites/default/files/AutopartageParticuliers.pdf>