

initiales

des rencontres pour développer l'initiative

2005



Déplacements durables

19 avril 2005

(((l'enjeu

Le parc automobile continue de croître avec régularité et la demande sociale reste très attachée à la voiture : chacun voudrait circuler librement, avec fluidité, et se garer aisément. Mais collectivement, les conséquences négatives s'aggravent : embouteillages, saturation, pollution, stress. Comment passer de l'intérêt individuel au mieux-être

collectif ? Comment sortir de l'attitude selon laquelle on attend de l'autre un comportement vertueux (une moindre utilisation de la voiture) sans se l'appliquer à soi-même.

Quelques autres manières de se déplacer, quelques pistes d'évolutions.



(((les initiatives

La Voiture Autrement

Cette association propose un système d'auto partage, sur abonnement : l'utilisateur réserve une voiture, le plus souvent pour de courtes durées (une à deux heures), qu'il vient chercher sur des emplacements réservés, dans les parkings du centre-ville, grâce à un système informatisé avec une carte pour accéder aux clés. Le coût est d'un euro de l'heure + 0.26 euros au kilomètre, sans autre frais (ni carburant, ni assurance, ni entretien). Six voitures sont en service à Lyon. L'association ne veut pas être confondue avec les loueurs de voitures, parce que les voitures sont disponibles sans intermédiaire 24 heures sur 24 et, surtout, pour des durées très courtes ensuite et surtout parce qu'elle se veut une incitation à rationaliser l'usage de la voiture en complémentarité avec les transports en commun.

Dans ce système, le véhicule devient un bien collectif, et non plus personnel. L'objectif est ici de limiter l'usage de la voiture (une voiture qui roule moins de 15 000 Km par an est utilisée moins de 5% du temps), en complémentarité avec les transports collectifs. Une « voiture autrement » remplace six voitures individuelles. L'initiative est soutenue par l'Ademe (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et la ville de Lyon. Des discussions sont engagées avec Edf pour expérimenter des voitures électriques, mais l'autonomie des batteries pose encore problème.

Chez les abonnés, on trouve trois motivations : l'argument économique, le coût de la voiture ; la sensibilité environnementale ; et la préoccupation sociale (civisme). Un adhérent témoigne aussi d'un avantage pratique : pour lui impossible d'utiliser les transports en commun car il transporte 2 m3 de matériel pour intervenir dans des écoles, le petit utilitaire qu'il emprunte corres-

pond parfaitement à son besoin. Développé depuis une vingtaine d'années à l'étranger (Suisse notamment), le système est tout récent en France (2 ans à Lyon) et limité à quelques villes (Paris, Marseille, Strasbourg). A Lyon, ils sont aujourd'hui seulement 120 conducteurs.

Le Cyclopolitain

Il s'agit d'une société lancée en 2003, qui propose un transport passager pour faire de petites distances, sur des tricycles à assistance électrique. Le conducteur (« cyclonaute ») dispose d'une assistance permanente dans le pédalier, en fonction du poids, ce qui permet un effort constant. Dans le centre de Lyon, 10 cyclopolitains sont en service du lundi au samedi, sur la presqu'île, le Vieux Lyon et une extension sur la rive gauche du Rhône est prévue jusqu'à la Part-Dieu. Le cyclopolitain cherche à s'imposer comme un véritable service

disponible tous les jours de 10h30 à 19h, à la différence d'initiatives plus événementielles prises à l'occasion de salons professionnel ou dans une logique touristique.

La clientèle est éclectique, touristique pour une part, mais le cyclo est en phase avec d'autres besoins : actifs qui se déplacent beaucoup en ville (visites d'appartement pour une agence immobilière), personnes âgées ou malades. En moyenne, on compte 1,33 passager par course (pour deux places). Mais il n'y a pas ici d'usage militant, du reste le cyclopolitain ne se revendique pas comme « écolo » ou « mode doux », ce qui apparaît comme une évidence, non comme un argument.

L'entreprise dispose de deux sources de revenus : le prix pour le passager (1 euro du kilomètre), et la publicité affichée sur les cyclos (support à l'image positive pour l'annonceur), indispensable à l'équilibre de l'entreprise. La société va démarrer également à

A pied, à vélo, en pousse-pousse ou en voiture collective, des modes de déplacements se réinventent pour parcourir la ville.

Nice, et est en projet pour Genève. Le système existe par ailleurs dans nombre de villes allemandes (150 vélos taxis à Berlin par exemple).

Les Pédibus

Ce système de ramassage scolaire à pied est organisé par des parents d'élèves d'écoles primaires, avec le soutien de la mission Ecologie du Grand Lyon. La mise en place d'un pédibus est précédée d'un diagnostic sur les déplacements domicile/école, pour identifier les diverses alternatives : le pédibus (trajet, arrêts) est défini par les parents volontaires pour y participer et encadrer les enfants, ils reçoivent une information en amont, concernant des pédibus déjà existants (autres parents, techniciens, élus).

Pour la mission écologie du Grand Lyon, l'objectif premier était la mise en place d'une action concrète pour lutter contre l'effet de serre, mais les motivations sont multiples : accompagnement d'un programme de prévention

de l'obésité (Meyzieu), sécurité routière (Caluire), lien social entre les habitants (Sainte-Foy), et bien sûr réduction des bouchons et de la pollution devant les écoles. Les parents, eux, font des calculs de temps de parcours, et l'intérêt est avant tout pratique (gain de temps, dépôt des enfants plus simple) ; ensuite le pédibus permet un moindre stress et engendre un changement de rythme.

L'initiative a démarré timidement il y a 3 ans, une vingtaine d'écoles du Grand Lyon sont concernées maintenant : le bouche à oreille fonctionne et s'accélère. En Angle-terre, près de 6000 groupes scolaires ont pris ce genre d'initiative et on envisage de généraliser la démarche.

Velo'v

Le Grand Lyon lance un système de location de vélos : 2000 vélos, puis 4000 dans un second temps, seront disponibles sur 200 bornes de Lyon et Villeurbanne. D'une borne à l'autre,

la première demi-heure est gratuite, puis le coût est de 1 à 2 euros de l'heure, que l'on règle par carte bancaire ou carte tcl. Montée en partenariat avec JC.Decaux, l'opération ne coûte rien à la collectivité, qui espère « *enclencher une dynamique* » et « *inscrire dans l'avenir* » ce système. Cette fois les comparaisons internationales sont favorables à Lyon : à titre d'exemple Vienne en Autriche n'a que 600 à 700 vélos en circulation.

(((et plus si affinités

Transports combinés : une demande pressante

Mieux combiner les différents types de transports passe d'abord par une grande souplesse d'utilisation, et notamment des systèmes d'abonnements compatibles, voire communs. Un très fort appétit s'exprime ici, jusqu'à l'espoir de pouvoir utiliser un jour une seule carte d'abonne-

ment général, comme en Suisse où l'on peut combiner auto-partage, transports urbains et ferroviaires. L'intermodalité, autrement dit la possibilité de jouer sur une riche palette de déplacements, semble une condition essentielle au recul de la voiture.

Dans le cas de la Voiture Autrement, une démarche envers le Sytral (pour un abonnement commun) avait été tentée au début, mais sans résultat ; un couplage avec une offre vélo serait pertinent. Par ailleurs, le système velo'v sera utilisable avec une carte TCL. Et les collectivités locales ont entamé des démarches dans ce sens, en particulier auprès de la SnCF, pour aboutir à des systèmes type Rer, avec des abonnements ou trajets couplés train + transports urbains.

La topographie lyonnaise avec ses collines pose toujours la question de la remontée, en particulier en vélo. Si vélos et charrettes empruntaient autrefois la ficelle de la Croix-Rousse (le « truc »), ils sont

Se déplacer c'est choisir son temps : solitaire et ceinturé (la voiture), lent et sensoriel (la marche et le vélo), partagé et introspectif (les transports en commun). C'est aussi pouvoir passer d'un temps à l'autre, d'un mode de transport à un autre.

désormais très peu bienvenus dans le métro. Le système de remonte-pente un temps envisagé est d'un coût rédhibitoire pour la collectivité. Reste peut-être à s'inspirer du cyclopolitain, le vélo à assistance électrique.

On peut signaler encore que les vélos sont en revanche de plus en plus nombreux dans les Ter. Alors que s'exprime un fort regret ici sur la quasi-impossibilité de combiner vélo et métro.

Mûr pour le co-voiturage

Culturellement confronté à un scepticisme systématique par le passé, le co-voiturage pourrait bien s'imposer à l'avenir. C'est le pari pris ici, étant donné l'énorme potentiel dû au développement de l'internet, outil de communication parfaitement adapté à l'objectif. Pour les trajets domicile-travail, il faudrait sans doute imaginer un mode de rémunération, pour celui qui prend sa voiture (en Allemagne s'est déve-

loppé un système de paiement par des jetons ensuite convertibles). Les pouvoirs publics ont ici à jouer un rôle de reconnaissance, et plus encore d'information et de facilitation du co-voiturage.

A titre de comparaison, le co-voiturage est largement subventionné en Belgique : par exemple un foyer qui abandonne une voiture se voit offrir 3 ans de transports publics local et national lorsqu'il rapporte la plaque d'immatriculation.

Signalons enfin le lancement d'un système de co-voiturage sur le site de Sanofi-Pasteur à Marcy-l'Etoile. Sur l'intranet de l'entreprise, chaque salarié peut s'inscrire librement, avec quelques critères pratiques : trajets effectués, jours et horaires, points de passage, intérêt pour un co-voiturage régulier ou occasionnel... Ce lancement s'inscrit dans le cadre plus large d'un plan de déplacements de l'entreprise (voir Initiales sur les PDE).

Le développement du co-voiturage ne peut pas réussir en le livrant à la seule initiative des personnes ...

Avec les entreprises

Travailler avec les entreprises apparaît comme une autre piste indispensable pour progresser, comme l'indique l'exemple ci-dessus. Grâce aux PDE (Plans de Déplacement d'Entreprise), le cadre et les outils nécessaires existent déjà. De multiples développements semblent nécessaires.

Ainsi par exemple, la Voiture Autrement, qui a quelques entreprises parmi ses adhérents, souhaiterait participer à des PDE. Pour l'heure, un partenariat monté avec des étudiants en marketing va déjà permettre d'informer les entreprises du secteur de la presqu'île de l'existence de l'association.

Les pouvoirs publics en facilitateurs

Les pouvoirs publics ont plusieurs rôles à jouer, et toujours en premier celui d'investir dans les infrastructures, en se gardant de

« la fascination bien française pour les grosses infrastructures et la technologie » (cf les technologies successives et mal coordonnées des lignes de métro lyonnaises). Vient ensuite le rôle de subventionnement indispensable (l'utilisateur du réseau tcl paie environ 30% du coût réel de son transport) ; on rappelle ici qu'aucun système d'auto partage ne serait viable à ce jour sans aide publique ; on peut aussi imaginer un subventionnement des taxis comme transports collectifs dans des zones mal desservies, l'expérience est menée en zones rurales en Meurthe-et-Moselle.

Mais s'ouvre aujourd'hui un nouveau domaine d'intervention, moins coûteux et plus informel, qui consiste à jouer un rôle d'accompagnement, de pédagogie, pour faciliter et encourager l'évolution des comportements. C'est le cas dans les pédibus, où l'intervention publique joue ce rôle de déclencheur, de pédagogie, et de facilitateur. Après le « hard », il s'agit ici d'investir dans le « soft ».

... L'implication des entreprises est indispensable, le rôle de facilitateur des pouvoirs publics également.

Affaire d'urbanisme

On rappellera ici que la question des transports est par nature liée aux questions d'urbanisme, au moment où les trajets domicile travail s'allongent beaucoup vers la grande périphérie lyonnaise (2ème, 3^e couronne...) ; où les initiatives se multiplient dans les centres-villes mais ne répondent pas aux problèmes des banlieues mal irriguées par les transports en commun, faute d'un trafic suffisant, et parfois pour des problèmes de sécurité. Soulignons encore ce paradoxe : les meilleurs transports en commun desservent ceux qui ont la possibilité d'avoir une voiture, l'arrivée d'un arrêt de métro par exemple renchérit le foncier, ce qui à terme écarte la population modeste. Bref, dès lors que l'accès aux transports est le premier critère de choix des habitants, déplacements et urbanisme doivent aller de pair dans l'action publique.

(((à suivre

Le déclic ou proposition pour un nouvel atelier

L'action publique n'est pas tout, et une question cruciale se pose ici : qu'est-ce qui fait que chacun, individuellement, bascule un jour, et abandonne l'usage de la voiture dans les trajets quotidiens. Plusieurs réponses personnelles à ce déclic ont été données ici : la pression des enfants qui veulent prendre un pédibus pour le plaisir ; une panne de voiture qui permet de découvrir « par accident » l'intérêt des transports en commun ; le temps perdu à se garer ; le temps gagné pour lire dans le bus ; le coût de la voiture ; le choix du vélo pour faire aussi du sport au quotidien.

On estime ici que la communication institutionnelle pour limiter l'usage de la voiture et favoriser les transports collectifs est souvent peu engageante car culpabilisante. Or parmi les raisons invoquées

Si la ville offre une grande diversité de modes de transport, la banlieue manque des plus essentiels : des transports collectifs rapides et fréquents pour la relier à la ville.

ci-dessus, certaines évoquent fortement des notions de plaisir. Prenons l'exemple de la lecture : quelqu'un se rappelle d'un temps où les receveurs des tcl avaient des BD que les gamins se passaient ; pourquoi ne pas solliciter le Sytral pour imaginer une place organisée pour la lecture, comme élément d'attractivité ?

Bref, il nous semble très intéressant de travailler sur ces notions de plaisir, et de déclic pour moins ou mieux utiliser la voiture : cela nécessite une communication et une pédagogie renouvelées (dans le cas du co-voiturage par exemple). Proposition est faite de lancer un nouvel atelier au sein des Ateliers de la Citoyenneté pour réfléchir sur cet enjeu.

Comment s'opère "la bascule" ? comment passe-t-on de l'usage systématique de la voiture à la diversification des modes de transports ? Et si ça pouvait être aussi pour le plaisir ?

(((Contacts

Cyclopolitain

Gérald Levy

04 78 30 43 42

info@cyclopolitain.com

Pédibus

Mission Ecologie Urbaine du Grand Lyon

Olivier Martel

20 rue du Lac

69399 Lyon Cedex 03 BP 3103

Tél : 04 78 63 40 40

omartel@grandlyon.org

La voiture autrement

Alain Tanguestanifar

0810 107 665

lavoitureautrement@free.fr

(((les rencontres Initiales 2005

passées...

- Les espaces urbains :
quelle possibilité d'initiative
pour les habitants ?
22 février
- L'éducation à la citoyenneté,
une responsabilité partagée ?
22 mars
- Déplacements durables :
les convergences nécessaires
19 avril
- La pratique d'un métier
produit-elle du lien social ?
17 mai

et à venir ...

- Et si l'Europe s'inventait aussi
par des échanges de pratiques
entre européens ?
20 septembre
- Quel appétit –de vivre-
à partager dans l'espace
de la cité ?
23 octobre
- Quels liens «citoyens»
se tissent au travers de la pratique
collective d'un sport
ou d'une discipline artistique ?
13 décembre

Les livrets "Initiales" 2003 et 2004 sont disponibles et gratuits (hors frais d'envoi),
à commander aux Ateliers de la Citoyenneté.



prise de contacts avec les porteurs d'initiatives ; préparation et
organisation des rencontres : Caroline Dupré, Pascale Puéchavy
animation des rencontres : Claude Costechareyre

14, rue Basse Combalot 69007 Lyon
tél : 04 72 76 23 04 - email : contact.ateliers@wanadoo.fr
www.ateliersdelacitoyennete.net
rédaction des compte-rendus : Denis Bernadet
graphisme/mise en page : Emmanuel Besson

les Ateliers de la Citoyenneté

Les Ateliers de la Citoyenneté, ou comment développer des capacités pour entreprendre dans la cité

« Avons-nous encore prise sur notre avenir ? » Des personnes de tous horizons se réunissent au sein des Ateliers de la citoyenneté pour tenter d'apporter une réponse positive à cette question. La citoyenneté n'est alors pas seulement perçue comme un ensemble de droits et devoirs politiques, elle se vit comme une capacité à prendre l'initiative dans la Cité. Nous parlons pour cela de « citoyenneté entreprenante ».

Le travail que nous menons dans les Ateliers de la Citoyenneté a donc pour ambition à la fois « d'agir sur sa vie personnelle » et dans le même temps d'introduire des germes de « changement dans la vie publique ».

C'est dans cet esprit que les Ateliers de la Citoyenneté ont mis en oeuvre à la fois une démarche de discernement au long cours, qui se déroule au sein de différents ateliers, et des temps d'échanges ouverts à tous, comme les rencontres Initiales .

Les Initiales, ou comment partager des envies d'agir

Autour de deux initiatives qui lancent les échanges, chacun vient apporter sa pierre : initiative personnelle pour améliorer une relation de voisinage, action associative méconnue, solution apportée par une collectivité ... Au-delà des initiatives partagées, les rencontres pointent les « manques » dans l'initiative, les champs à explorer. Des idées germent, des contacts sont établis, des rendez-vous se prennent. Les suites, appartiennent aux participants. A chacun, s'il le veut, de prendre à son tour l'initiative.

Pour y participer :

Les rencontres sont mensuelles, ouvertes à tous, l'entrée est libre mais il est demandé de s'inscrire par avance

C'est un mardi soir par mois, à Lyon, de 18h à 20h, suivi d'un pot convivial

voir programme sur le site :
ateliersdelacitoyennete.net

