

10<sup>ème</sup> rencontre régionale « Quartiers durables Rhône-Alpes »  
en partenariat avec le réseau rhônalpin MORECO (MObility and REsidential  
COsts)

« Limiter la place de la voiture, de l'ambition à la réalité »  
12 juin 2013 (Grenoble)

**C O M P T E R E N D U**

## Sommaire

- ❖ Introduction : **Objectifs et déroulement de la journée.** Sarah Berkoune (Région Rhône-Alpes), Emmanuel Boulanger (AURG)
- ❖ **Processus de décision dans le choix modal et les leviers du changement de comportement.** Xavier Brisbois, Docteur en psychologie sociale
- ❖ **Présentation du projet MORECO et de l'outil MOBICOSTS.** Marion Allard (Région Rhône-Alpes)
- ❖ **Retour d'expériences d'un bureau d'études spécialisé dans les déplacements.** Jérôme Petit (Indiggo)
- ❖ **Présentation et visite du projet Ecocité Grenoble Presqu'île.** Franck Izoard (SEM Innovia) et Cécile Duverney-Prêt (Ville de Grenoble)



**Rhône-Alpes** Région  
**LA CITOYENNE**



## Introduction : objectifs et déroulement de la journée

**Intervenants : Sarah Berkoune, Région Rhône-Alpes, Emmanuel Boulanger, Agence d'urbanisme de Grenoble**

Les intervenants rappellent les objectifs de ces rencontres, leur évolution, élargie pour la première fois à d'autres maîtres d'ouvrage ou animateurs de politiques contractuelles comme les CDDRA ou les GPRA. L'expérience acquise par les lauréats a été rassemblée sous forme de fiches téléchargeables sur le site du portail des territoires ([www.territoires.rhonealpes.fr](http://www.territoires.rhonealpes.fr)). La Région a souhaité au moins pour cette année poursuivre l'organisation de ces rencontres. Cette rencontre est organisée en partenariat avec le projet européen MORECO (Mobility Residential Costs).

L'écoquartier est souvent un lieu d'expérimentation par rapport à la mobilité, avec pour objectif de diminuer la place de la voiture dans le quartier et d'inciter les habitants et usagers à des pratiques de mobilité plus durables.

Cette rencontre sera l'occasion de soulever plusieurs questionnements :

- en quoi l'aménagement du quartier peut favoriser une mobilité durable et une pratique multimodale qui laisse davantage de place aux modes actifs,
- quels dispositifs concrets d'aménagement peut-on mettre en œuvre, quelle stratégie mettre en place en matière de gestion du stationnement, de maillage viaire, d'incitation aux modes actifs ?
- qu'est ce qui fonctionne, qu'est-ce qui ne fonctionne pas à partir de plusieurs retours d'expérience ?

Il s'agit également de prendre du recul par rapport aux réponses envisageables en matière d'aménagement, en essayant d'aborder notamment la question des conditions d'évolution des comportements individuels. En effet, l'enjeu est bien de faire évoluer l'aménagement urbain et l'offre de mobilité mais aussi d'accompagner les changements de comportement (communication, pédagogie, accompagnement individualisé...)

## Processus de décision dans le choix modal et les leviers du changement de comportement

**Intervenant : Xavier Brisbois, Docteur en psychologie sociale**

### **Les déterminants du choix modal**

On pense souvent que les individus choisissent la solution la plus optimale, la plus rationnelle, et que les solutions opérationnelles dans le domaine des transports (temps de trajet, confort) sont déterminantes dans le choix de déplacement des individus. On imagine donc que si pour changer les comportements, les choix des individus en matière de déplacements, il faut modifier l'optimum fonctionnel. Mais l'acceptation sociale des solutions qui contraignent les déplacements des individus est souvent faible. Il faut plutôt agir sur l'efficacité instrumentale (temps de trajet, coût...), faire en sorte que les choix soient basés sur des critères objectifs, que les individus s'adaptent facilement aux solutions proposées. De plus, les qualités symboliques des modes sont importantes, en particulier pour la voiture.

### **Etude 1 : les choix modaux expliqués par les usagers**

Les individus ont plus souvent tendance à justifier leurs choix plutôt que d'essayer d'expliquer pourquoi ils font ces choix. Quand on les interroge sur leurs choix, ils vont essayer de fournir la réponse la plus acceptable, la plus défendable (en ayant tendance à sous-représenter les critères symboliques : par exemple, les individus vont plutôt dire qu'ils choisissent la voiture car elle va plus vite plutôt que d'avouer que ça leur donne un sentiment de puissance, d'existence sociale...).

### **Les principales raisons des choix modaux :**

Critères instrumentaux (85%)

Critères symboliques (3,5%)

Détermination externe (choix forcé) (8,5%)

Autres réponses (3,5%)

La sociodémographie n'explique pas toujours les choix modaux des individus, il faut prendre en compte les raisons de ces choix.

## **Etude 2 : la théorie de l'identité sociale**

L'environnement social influe sur le choix des modes : cette 2<sup>e</sup> étude montre que les individus prendraient plus souvent le bus lorsque l'environnement social est plutôt de « haut prestige » (cadres...) que « bas prestige » (population plus mixte).

C'est la même chose dans un écoquartier : son image/identité sociale est importante

### **Sentiment de liberté de choix**

La perception de captivité peut évoluer : lorsqu'on donne l'impression que les individus peuvent choisir entre deux modes, on augmente la satisfaction du choix modal.

De même, augmenter le sentiment et la capacité de libre choix dans les écoquartiers permettrait de favoriser les modes alternatifs à la voiture.

Ergonomie du quartier : mettre en place des conditions faisant qu'il n'y a pas d'effort particulier à faire pour utiliser ces modes alternatifs, pour faciliter leur usage (ne pas avoir à se demander où est l'arrêt de bus, où sont les pistes cyclables). Attention à la contrainte, qui peut avoir un effet contreproductif ! De nombreuses politiques de transports cherchent à jouer sur la vitesse de circulation, mais il faut plutôt essayer d'améliorer l'agrément, etc.

### **Le processus de décision dans le choix modal**

Notion de conditionnement : lorsque les habitudes sont ancrées, il est difficile d'inhiber l'automatisme (d'utilisation de sa voiture, etc.).

Pour inhiber l'habitude :

- Augmenter l'attention portée au choix modal
- Faire « essayer » le choix alternatif
- Profiter de contextes inhabituels

### **Augmenter l'attention portée au choix modal**

Dans un écoquartier, il faut que l'information sur les modes alternatifs soit disponible facilement, que les individus n'aient pas à la chercher. Il faut aussi identifier les moments cruciaux dans la vie des individus : lorsqu'ils déménagent, ils le font parfois pour changer ou garder leur mode de déplacements. Si on arrive à modifier les habitudes, il faut être en capacité de fournir des raisons pour changer de modes de transport. Concurrence normative entre la norme de la voiture et la norme écologique : la voiture est encore bien vue dans la société, même si la norme écologique devient de plus en plus importante. Ces normes influent sur les comportements.

Théorie de l'engagement : si un individu s'engage à essayer un mode, il aura plus de chance de passer à l'acte. L'apparition d'un nouveau mode donne une impression de choix aux individus

### **Promouvoir le vélo**

Engager les individus en leur proposant d'essayer, accompagner le changement. Dans les écoquartiers, attention aux habitants déjà en place, logique de conversion, essayer de ne pas les braquer en modifiant complètement leurs habitudes. S'agissant des nouveaux arrivants : soit sélection de volontaires, soit logique d'engagement pour accéder aux quartiers (prévenir les habitants avant leur installation, commencer la procédure / l'information le plus en amont possible).

L'identité du quartier est importante, elle peut influencer les comportements (en montrant que les modes alternatifs sont faciles d'utilisation, qu'ils sont bien vus par les habitants / usagers du quartier).

### Séance de débat :

Quel est l'échantillon de la première étude ?

- Il est représentatif des modes utilisés et des lieux de résidence (Paris / banlieue).

Est-ce qu'il n'y a pas un effet de groupe qui ressort dans les réponses des individus interrogés ?

- La voiture est encore beaucoup mise en avant dans les représentations, la publicité, donc on incite encore beaucoup les gens à l'utiliser.

Il y a un effet d'imitation (exemple du feu rouge) : est-ce que ces exemples permettent de dire que si des campagnes de communication pour les transports collectifs ciblaient des catégories sociales précises, cela aurait plus d'impact ?

- Cela marche si on considère les individus un par un, pas si on vise un groupe.

Comment peut-on toucher l'ensemble de la population en jouant sur l'image du quartier ?

- Notion de statut importante, mais ne pas se focaliser sur la notion de « costume cravate ». Il faut utiliser l'image des gens « désirables », mettre en avant les bénéfiques identitaires ou l'identité que le quartier veut mettre en avant.

### MORECO : présentation du projet et de l'outil « MOBICOSTS »

**Intervenants : Marion Allard (Région Rhône-Alpes), Thomas LEYSSENS (Pacte Territoires)**

Le projet européen MORECO est co-financé par les fonds structurels FEDER pour une durée de 3 ans. Il rassemble une dizaine de partenaires sur le territoire de coopération Espace Alpin, et son chef de file est l'Agence d'urbanisme de Salzbourg (Autriche). Côté français, l'Université Joseph Fourier (Laboratoire PACTE-Territoires) et la Région Rhône-Alpes en sont les partenaires.

Ses objectifs sont de travailler avec plusieurs pays européens sur les problématiques de périurbanisation, d'accessibilité des territoires et de report modal. MORECO ambitionne d'analyser les stratégies résidentielles des ménages en lien avec leurs déplacements pendulaires vers les agglomérations alpines, ainsi que les facteurs déterminants leurs choix. Le focal du projet porte sur les coûts économiques, environnementaux, urbanistiques et sociaux provoqués par la mobilité des ménages, tout à la fois pour ces derniers et les collectivités.

Une réelle volonté de trouver des leviers opérationnels (outils) permettant d'accompagner les prises de décision anime le partenariat.

Le territoire d'études et d'expérimentations côté français est celui du Sillon Alpin, et plus particulièrement dix sites pilotes identifiés de part les enjeux qu'ils présentent en terme de densification autour de leur gare et de report modal vers le TER.

Le projet en tant que tel est organisé en groupes de travail thématiques, dont le premier temps fort a été la compréhension des facteurs déterminant les choix résidentiels et les comportements de mobilité.

Ce projet pluri-thématiques traite aussi bien des aspects techniques que sociologiques (cf. livrables à mi-parcours). Il s'adresse principalement aux :

- ménages alpins (calculateur des coûts de la mobilité)
- services techniques des collectivités (outils cartographiques)
- élus (calculateur de coût de l'urbanisation et supports de communication)

Le simulateur des coûts de la mobilité : outil **MOBICOSTS (coûts de la mobilité en anglais)**

Il donne une comparaison entre les modes de transports possibles pour un trajet donné (voiture, train, bus, vélo, marche) en terme de coûts économiques et temporels (par semaine, mois, année). La partie environnementale reste à être améliorée.

L'objectif du MOBICOSTS est de sensibiliser les ménages à :

- Leurs dépenses « transports », encore peu calculées ou méconnues
- Une éventuelle précarité énergétique future, avec l'augmentation du prix de l'essence et les frais annexes liés à la possession ou à l'utilisation d'une voiture
- Aux conséquences de déménager en zone périurbaine dénuée ou peu dotée de transports alternatifs à la voiture particulière

L'outil permettra aussi de croiser les coûts du foncier et les coûts des déplacements.

La livraison de l'outil était prévue à la fin du mois, mais compte tenu des paramétrages sur lesquels nous devons continuer de travailler, il sera présenté en comité de pilotage à l'automne 2013.

#### Séance de débat :

Comment va apparaître le coût du foncier dans l'outil ? Ce n'est pas la même unité de mesure que le coût des déplacements ?

- Le calculateur des coûts du foncier est surtout destiné aux ménages qui vont s'installer  
Cet outil est donc une aide au choix de localisation mais est-ce qu'il y a un volet sur la meilleure façon de faire un trajet : le plus court, économique... ?

Sur le choix modal, l'outil est plutôt axé sur le coût économique et le temps de parcours. L'outil est à destination à la fois des nouveaux arrivants et des personnes habitant déjà un secteur.

Quelle diffusion de cet outil est envisagée ? Quel serait le partenariat mobilisé (privé, immobilier...) ?

- La Région souhaite toucher les banques, les opérateurs, les agences immobilières, mais aussi les entreprises et les citoyens. Ce travail va être mis en place l'année prochaine (cadre d'un atelier d'étudiants). L'outil devra aussi être adapté à chaque structure.

Comment sont envisagées les conditions d'accès à cet outil ? Quelles interactions possibles avec d'autres outils/travaux existants ?

- Concernant l'accès à l'outil, le travail est encore en cours. L'objectif est de l'agréger à des outils existants (sites d'AOT, etc.) pas d'en créer un nouveau. Pour cela, on utilise des bases de données accessibles et simples (Odomatrix par exemple, donnant les distances de centroïdes à centroïdes de communes). Le résultat que donne l'outil est purement indicatif, c'est une estimation. La solution la plus simple sera de renvoyer à des sites internet existants selon les informations recherchées.

Le Sillon Alpin ne comprend pas les secteurs de la Combe de Savoie, Tarentaise, Maurienne, etc ?

- Tout ce qui a été fait est transposable à d'autres territoires. Un travail va venir sur la Combe de Savoie.

Est-ce que l'outil permettrait aussi d'aider les collectivités dans les choix d'implantation d'équipements structurants ?

- L'outil est essentiellement orienté vers les ménages mais le projet MORECO va permettre de travailler aussi sur des outils d'aides à la décision pour les collectivités. Une expérimentation est en cours avec le Voironnais sur le calcul des distances à des équipements, commerces de proximité, TC depuis un quartier donné. C'est un autre chantier, l'outil est développé par un partenaire autrichien. Nous allons également travailler sur un calculateur de coûts de l'urbanisation, en lien avec des allemands.

L'outil pourrait-il être utilisé/transposable pour estimer l'opportunité de l'implantation d'un tram-train sur une ligne TER ?

- Il faudrait un modèle qui regroupe les horaires des TC existants et créer une grille horaire possible pour ce tram-train. Cela nécessiterait un travail important de recueil des données existantes (TC), mais c'est tout à fait envisageable.

Pour plus d'informations, merci de contacter Marion ALLARD ([mallard@rhonealpes.fr](mailto:mallard@rhonealpes.fr)) ou de consulter la page Internet du projet : [www.moreco-project.eu](http://www.moreco-project.eu)

## **Retour d'expériences d'un bureau d'études spécialisé dans les déplacements**

### **Intervenant : Jérôme Petit (Indiggo)**

#### **Travailler les variables structurantes**

L'enjeu des déplacements est particulier dans un écoquartier car tout ne se passe pas dans ce quartier, il faut penser à ce qui se passe en dehors de l'écoquartier. De plus, la consommation d'énergie liée à la mobilité quotidienne est du même ordre que celle liée au bâtiment / logement.

La part des déplacements en voiture est d'autant plus importante que les densités bâties sont faibles, alors que le nombre de déplacements courts évolue peu => ces déplacements courts sont donc un gisement important pour jouer sur l'utilisation des modes alternatifs.

La **gestion du stationnement** est un point clé dans les changements de comportement. On peut mettre le stationnement un peu à l'écart des logements pour ménager un espace tampon entre habitation et voiture, pour remettre en question les habitudes des gens, la voiture n'étant pas aussi accessible qu'en pied d'immeuble.

**L'éloignement du stationnement** permet aussi de segmenter les usages. La mutualisation des espaces de stationnement permet de faire du « foisonnement », de jouer sur les différents temps d'utilisation du stationnement entre les résidents qui ne sont pas là la journée et les usagers, qui ne viennent sur le site

qu'en journée. Par contre, s'il n'y a pas assez de stationnement, l'effet peut-être contreproductif : dissuadant pour les promoteurs et les habitants potentiels de venir s'installer dans ce quartier.

L'utilisation d'un mode de transport est liée à la densité : il y a un effet de seuil à environ 4 000 habitants / km<sup>2</sup>, où le vélo est très utilisé (densité intermédiaire) donc il y a plusieurs réponses/modes de transports possibles selon les cadres géographiques d'un quartier : la marche pour les déplacements courts, le vélo pour les déplacements intermédiaires (jusqu'à 8 km environ), etc.

Plus le stationnement est disponible à destination, plus la part d'utilisation de la voiture est importante, donc l'enjeu ne se pose pas seulement à l'échelle du quartier, mais de la commune, du bassin de vie... Il faut réfléchir à l'objectif de répartition modale dès la conception du quartier, faire des enquêtes, des hypothèses afin d'estimer le nombre de places de stationnement nécessaires, etc.

Le stationnement ne concerne pas uniquement la voiture : le **stationnement vélo** est très important. Il faut environ 1m<sup>2</sup> pour le stationnement d'un vélo. Il faut privilégier des emplacements visibles, où l'on voit les vélos depuis l'extérieur mais abrités, sécurisés, avec un traitement qualitatif, prévoir si possible 1 place de stationnement vélo par habitant et 4 par emplois.

### **Dissocier possession et usage de la voiture**

Un autre aspect primordial est **l'animation du report modal**. Il faut essayer de toucher des personnes relais, qui vont montrer l'exemple. Les communes ont un rôle important à jouer, c'est un lieu où l'on se retrouve, où il y a des prescripteurs d'opinion. On peut essayer de les cibler avec du marketing individualisé pour les convaincre de l'usage de modes alternatifs. Cela peut-être une façon efficace pour faire changer les comportements. Le **covoiturage / autopartage** n'est pas forcément réservé à des secteurs très denses. On peut mutualiser des flottes de véhicules entre collectivités, entreprises et habitants. En matière de conseil individualisé, il faut segmenter les groupes, entre des personnes convaincus par les modes alternatif ou les « réfractaires » (à laisser de côté), et ceux qui sont intéressés : apporter de l'information à ces derniers, les faire essayer, les accompagner pour les faire changer de comportement. Cela permet aussi de valoriser, de faire connaître de manière positive les usages alternatifs de la voiture, de créer un effet de masse pour permettre aux sites de covoiturage de fonctionner correctement.

### **Assurer la sécurité et le confort des usages non motorisés de la voirie**

On peut limiter la place de la voiture en utilisant des zones 30, des zones de rencontre, etc. Il faut penser les aménagements cyclables au-delà du quartier, dans un rayon de 8 km et compléter le réseau viaire pour limiter les effets d'impasse, favoriser des trajets piétons plus directs. Pour les TC, réfléchir à la localisation des arrêts et au dimensionnement des services. Comme pour le stationnement, on peut prendre le problème à l'envers et réfléchir aux objectifs d'utilisation des TC souhaités avant de les dimensionner. Il est nécessaire de bien penser à l'environnement du projet, à la façon de rentrer en contact avec la population pour faire changer les comportements.

### **Présentation et visite du projet Ecocité Grenoble Presqu'île**

**Intervenants : Franck Izoard (SEM Innovia) et Cécile Duverney-Prêt (Ville de Grenoble)**

#### **Présentation du projet (Franck Izoard)**

Ce projet, situé sur un secteur de 250 ha, est l'un des 13 lauréats de l'appel à projet Ecocité de 2011. Le déclencheur du projet presqu'île est la SEM Minatec qui rassemble sur quelques hectares plusieurs entreprises, en face de logements. Ce projet a très bien marché et est devenu le moteur du projet actuel. La première chose qui s'est imposé à l'architecte-urbaniste du quartier est la volonté de mailler le quartier et de l'accrocher aux secteurs environnants, de retisser des liens avec la ville. Cela fait partie de la conception même du projet, qui a aussi pour volonté de développer un nouveau modèle urbain. De plus, tout est mis en œuvre pour que le projet puisse proposer un bilan carbone neutre.

#### **Principaux axes du projet :**

- Produire une énergie propre
- Economiser et maîtriser l'énergie
- Agir pour une mobilité durable
- Préserver voire ramener la biodiversité sur le site (travail avec un paysagiste pour recréer une trame verte et bleue dans le projet)

La SEM Innovia gère actuellement le ¼ de la ville de Grenoble.

## **Déploiement de services de nouvelles mobilités et de stationnement sur le territoire démonstrateur de l'écocité grenobloise** (Cécile Duverney-Prêt)

La zone de stationnement payant de Grenoble comprend 12 000 places (équivalent du centre-ville).

Le projet de la Presqu'île va fortement accroître le nombre d'habitants, emplois et usagers du site, et donc le nombre de déplacements. L'objectif est de maintenir le trafic automobile à son niveau actuel en veillant à ce que cet objectif ne soit pas à un frein pour le développement de quartier.

L'objectif est de **passer d'une part modale VP de 55 à 20 % à terme**. Cela suppose un accroissement des usages mutualisés de la voiture et des modes actifs.

Pour accompagner les changements de comportement, la Ville joue à la fois sur le déploiement d'une offre alternative à la voiture, des services à la mobilité et sur la contrainte de stationnement en stabilisant le nombre de stationnement à son niveau actuel (10 000 places). Une recherche d'**optimisation du stationnement** est donc nécessaire.

L'essentiel du foncier situé au Sud de l'avenue des Martyrs est du foncier privé, sur lequel est localisé l'essentiel du stationnement existant. L'objectif est de rendre ce stationnement accessible à tous : cela implique un engagement fort des entreprises et la démonstration de la volonté que les entreprises et la Ville souhaitent travailler ensemble. Les **Pavillons de la mobilité** regroupent du stationnement et tous les services à la mobilité possibles. Les kiosques de mobilité sont situés en bas de chaque pavillon et au droit des stations de tramway, et sont le lieu où l'on peut retrouver de l'information. Le SMTC travaille actuellement à la création d'un **Pass mobilité** (démarche expérimentale). Il s'agit d'un titre de transport permettant aux usagers de la presqu'île (habitants ou employés) d'avoir, en plus de leur abonnement TC, un bouquet de services tous modes : par exemple des réductions sur le coût du stationnement, des véhicules partagés, etc. Le Pass leur offre l'opportunité d'être inscrits aux services de covoiturage, autopartage...

De plus, l'ensemble des dépenses de mobilité est facturée en une seule fois tous les mois quel que soit le mode : c'est un compte mobilité personnel et professionnel à la fois.

Ce titre de transport expérimental est réservé au quartier, mais le dispositif intéresse d'autres acteurs. Si le système trouve un équilibre économique, il sera éventuellement étendu au reste du territoire.

Une **mutualisation du stationnement est prévu dans les pavillons de la mobilité** (2 ou 3 sur tout le site, d'environ 500 places chacun), accueillant à la fois stationnement résident, entreprise, visiteurs, etc. ainsi que les flottes de véhicules partagés. Une charte sur les nouvelles mobilités a été signée entre tous les acteurs du projet et les collectivités. Une convention de régulation de stationnement est en projet : elle fera l'état des lieux du nombre de places, qui sera examiné chaque année pour voir si tous les acteurs jouent le jeu, s'ils n'augmentent pas le nombre de place de stationnement. Un groupement de commande est prévu pour la désignation d'un opérateur unique qui va exploiter les kiosques et pavillons de la mobilité, gérer la flotte Métrovelo pour le compte de la Métro, déployer la flotte de véhicule partagé, etc. afin d'assurer l'interface entre tous les exploitants et mutualiser les compétences.

### **Zoom sur le stationnement**

Le pavillon de mobilité de l'îlot Cambridge, au droit de la station de tramway, est en maîtrise d'ouvrage Ville, afin qu'il soit opérationnel à la livraison des logements. Les promoteurs vont construire un tiers des places sous les îlots et la Ville va construire le reste avec soit une participation pour non réalisation d'aires de stationnement soit une concession longue durée des promoteurs.

Le stationnement à destination des visiteurs sera à la fois sur la voirie et dans le pavillon de mobilité pour ceux qui veulent rester plus de 2h. 10 % des places de stationnement sur le domaine public seront accessibles PMR.

**La date et le thème de la prochaine réunion seront très prochainement communiqués aux participants**