

Ehop, le manifeste !

Pour une mobilité automobile partagée en
Bretagne et Pays de Loire, un enjeu
économique, environnemental et social !

A l'occasion des élections municipales 2020,
l'association éhop interpelle les élus et propose
des éléments de réponse pour un covoiturage au
quotidien inclusif, créateur de liens et de
dynamiques territoriales



covoiturons-nous.fr

Voiture et mobilité, quand les chiffres parlent ...

La voiture individuelle représente toujours 85% des trajets dans les territoires peu denses, **39 millions de voitures en France** [Source étude menée sur deux ans par le cabinet AAA Data] **pour 41 millions d'habitants** de 20 à 75 ans.

102 passagers transportés par 100 voitures d'1,5 tonne chacune pour les trajets domicile-travail vers les centres urbains !

Chaque jour, les Français (hors Île-de-France) passent en **moyenne une heure quinze à se déplacer**. [Source cget.gouv.fr].

Chaque année **un cadre parcourt 3000 km de plus qu'un employé** pour se rendre au travail [Source Observatoire des territoires].

Un quart des Français a déjà refusé un emploi faute de solution de déplacement. [Source Laboratoire de la Mobilité inclusive].

On constate un **lien direct entre l'évolution du PIB et le nombre de km parcourus**. [Source : insee.fr/statistiques/les indicateurs du développement durable- La consommation d'énergie des transports].

.....

➔ **Le modèle actuel basé sur « l'autosolisme » doit évoluer en raison de ses répercussions environnementales, économiques et sociales.**

➔ **La mobilité est un facteur de vitalité économique pour les territoires.**

➔ **La question sociale de l'accessibilité à la mobilité financièrement soutenable pour tous est un enjeu clé, comme l'ont démontré les mouvements citoyens.**

➔ **Si les solutions de mobilité durable se développent, l'automobile restera un mode prédominant, donc à partager, quelle que soit la densité du territoire.**



Covoiturage au quotidien, comment fait-on pour changer d'échelle ?

Et si pour répondre à cette question, on allait voir ce qui avait déjà marché, quels sont les changements de comportements individuels massivement constatés ces dernières années ?

Chez éhop, nous pensons qu'il y a beaucoup à apprendre du côté du tri des déchets !!

Comme ingrédient principal, une prise en main par les collectivités à différentes échelles, via la création de structures porteuses (SMICTOM...) par pays, de missions au sein des EPCI avec un volet « accompagnement des habitants »... Ajoutez la distribution de sacs jaunes, de poubelles de tri et une communication mutualisée et généralisée, une pincée de prévention voire de contraintes quand le tri est mal fait. A cela on ajoute une dose de créativité des services marketing de grandes enseignes de l'ameublement, merci à leurs poubelles 3 déchets qui s'intègrent parfaitement dans nos cuisines. Parlons de la question de l'incitatif financier... Quel a été le gain individuel et immédiat pour les citoyens acteurs de ce changement ?

Une recette qui fonctionne : plus de la moitié des Français (51%) sont des trieurs systématiques pour les emballages, soit une hausse de 3 points depuis 2017 (48%) et de 7 points par rapport à 2013 (44%) [Source Observatoire du geste du tri français/CITEO par IPSOS-rapport2019].

Parlons du tabac : « Depuis les années 2000, les ventes de cigarettes manufacturées ont diminué notablement : en 2001, 83,5 milliards de cigarettes avaient été vendues tandis qu'en 2013, ce chiffre s'élevait à 47,5 milliards d'unités vendues. »

Transposons l'expérience vers le sujet qui nous intéresse et visons les « 2 personnes par voiture sur les trajets domicile-travail », objectif formulé par l'ADEME à l'horizon 2030. Oui, c'est possible !!!

Se saisir du sujet collectivement

Chaque communauté de communes est invitée à prendre la compétence mobilité avant le 31 décembre 2020 ou à en laisser l'exercice à la Région. Elle peut être accompagnée par les cellules régionales d'appui « France Mobilités » mises en place par la loi LOM. L'EPCI pourra donc proposer de nouveaux services de mobilité tels que le covoiturage du quotidien. Pour autant, la bonne échelle dépasse largement la commune, le covoiturage au quotidien s'organise par bassin de vie professionnel, culturel, de consommation...

Ehop a participé à la construction d'un écosystème Grand Ouest. Ce dernier réunit des collectivités de toute échelle (communautés de communes, agglomérations, métropoles, départements, régions), de tout bord politique, aux préoccupations et enjeux différents en

matière de mobilité durable et plus particulièrement de trajets partagés. Ce collectif qui compte déjà plus de 40 collectivités bretonnes porte le site de covoiturage gratuit, libre et public Ouestgo.fr.

Si les prises de consciences des élus ont abouti à une dynamique régionale voire inter-régionale unique en France, il reste encore à convaincre de faire plus en matière d'infrastructure, de communication et d'accompagnement du changement.

Développer l'infrastructure facilitatrice

Voies réservées, points stop covoitages du quotidien, aires de covoiturage sont des services facilitateurs qui offrent une visibilité à la pratique et contribuent au changement de comportement.

Les covoitureurs prennent possession des espaces qui leur sont nécessaires, reste à la collectivité de structurer, sécuriser ces lieux et voies.

Ne pas parier sur les seules incitations financières et contraintes législatives

Les collectivités locales ont la possibilité de subventionner le conducteur et/ou passager. Le forfait mobilité durable des employeurs est une opportunité à porter par les élus. Le législateur contraint l'usage de la voiture en durcissant les modalités du contrôle technique, définissant des zones à faibles émissions mobilité [l'art 86 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) remplace le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant la zone à faibles émissions mobilité (ZFE) pour lutter contre la pollution atmosphérique].

Ces incitations pourraient participer à « vulgariser » le covoiturage au quotidien pour en faire une solution possible pour aller travailler ou faire ses courses. Mais, est-il envisageable de subventionner durablement les covoitureurs du quotidien ? Y a-t-il un réel report modal du trajet en « voiture solo » vers un trajet partagé ? L'expérience montre qu'un arrêt de subvention entraîne un arrêt du covoiturage.

La vision d'éhop consiste à engager les bretons dans un partage consenti des trajets du quotidien, valoriser la pratique, ré-enchanter la voiture, en faire un espace de convivialité et de mutualisation, équitable et égalitaire. Nous demandons aux collectivités de se positionner en tant que partenaires à nos côtés - avec les acteurs locaux et les citoyens - pour organiser un covoiturage basé sur un principe de réseau local ; mobiliser et informer les publics isolés et/ou en fracture numérique (jeunes et moins jeunes) et accompagner les changements de comportements, chacun selon son besoin, chacun selon son territoire.

Communiquer largement d'une seule voix

Ouestgo.fr est désormais LE site de covoiturage du quotidien des territoires bretons. Si l'outil est régional et mobilise un collectif de collectivités déjà puissant, il y a nécessité à organiser la communication à l'échelle locale auprès des habitants, des salariés, des employeurs, des acteurs sociaux, des collectifs de citoyens...et pas m'importe quelle communication☺.

La communication habituelle ne suffit pas, il faut changer la représentation du covoiturage du quotidien. On entend encore trop souvent « c'est un beau projet, mais moi.... ». Il s'agit de lever les freins psychosociaux et activer les leviers par des messages travaillés et choisis pour leur impact sur les comportements. A titre d'exemple, solidarité et proximité forment un levier non négligeable. Nous engageons les collectivités à mobiliser leurs ressources en matière de

communication pour diffuser largement et régulièrement une communication élaborée selon un plan et un objectif définis.

Mobiliser les financements à la hauteur de l'ambition et des enjeux

La loi LOM stipule que le « versement transport » devient un « versement mobilité » mobilisable pour financer de nouvelles solutions de mobilité durable. Les appels à projets de l'Etat permettront l'expérimentation et la mise en œuvre de nouveaux moyens.

Le covoiturage est un transport collectif d'avenir, l'investissement doit être cohérent avec cette ambition. Au-delà des infrastructures, services et outils numériques, l'adoption du covoiturage au quotidien implique un accompagnement humain compétent et localisé.

➡ Inspirons-nous de ce qui fonctionne pour ré-enchanter l'automobile et saisissons-nous collectivement du sujet pour réapprendre les valeurs de solidarité, de lien entre habitants d'un même territoire. Il nous faut réinventer l'automobile, changer le regard et les idées reçues, pour une automobile mieux partagée. Voilà l'ambition que nous nous donnons à éhop et que nous souhaitons partager avec les élus bretons, ambition forte, mais qui nous semble essentielle à côté de la voie législative.

Ehop, qui sommes-nous ?

Association bretonne engagée depuis 18 ans pour le développement de la pratique du covoiturage au quotidien – Un conseil d'administration engagé et une équipe de 15 personnes aux côtés de 34 collectivités et 31 employeurs de Bretagne-Pays de Loire. Actions de sensibilisation, accompagnement au covoiturage, organisations de défis covoiturage, implication, expertise-conseil, innovation, et co-élaboration d'une plateforme numérique publique, gratuite et solidaire portée par les collectivités : Ouestgo.fr

Vos contacts chez éhop

Franck Lamiré – Président / Albane Durand - Directrice
albane@ehopcovoiturons-nous.fr

Contact général éhop

11 rue de la Mabilais
35000 RENNES

contact@ehopcovoiturons-nous.fr

02 99 35 10 77