

UN PDE POUR RÉFLÉCHIR À NOS DÉPLACEMENTS

Editorial

Pour ce numéro, L'Air Normand se fait moins technique et s'intéresse à l'adoption de comportements plus favorables à notre environnement, et en particulier à la qualité de l'air à travers l'exemple des déplacements. Sujet de société, presque de philosophie, entre liberté individuelle et politiques publiques...

Sujet en pleine actualité aussi, avec la révision du Plan de Déplacements Urbains en cours pour l'Agglomération de Rouen ou le lancement du Plan de Déplacement Inter-Entreprises pour Air Normand & Cie. Cela fait beaucoup de "plans", termes pouvant sembler rébarbatifs, mais ils apparaissent surtout indispensables, comme le montre la lecture de ces pages, pour parvenir à proposer de nouvelles alternatives aux citoyens, eux-mêmes accaparés par leurs propres préoccupations quotidiennes.

Dominique Randon
Président d'Air Normand



PDE : Un logo plein d'énergie !

Au graphisme semblant tout droit tiré d'une BD, aux contours cernés pour mieux rassembler, à la couleur orange qui ne passe pas inaperçue... le logo d'Air Normand&Cie a l'allure du projet : un concentré de dynamisme pour mieux bouger !

PDE : la signature du plan d'action et après ?

Après la pose d'un panneau dans chaque structure et l'édition du 1^{er} numéro du bulletin de liaison "Bon pied, bon œil !", le Plan de Déplacement Inter Entreprises est officiellement lancé avec la signature du plan d'actions ce 11 juin 2009 par les différentes parties prenantes : le collège Fontenelle, l'AREHN, la DREAL et Air Normand. Les actions décidées peuvent débiter. Pour bénéficier d'avantages financiers (ex : remboursement partiel des frais de transport en commun ou de réparation de son vélo), les salariés seront interrogés annuellement sur leur adhésion aux actions relatives aux déplacements domicile-travail du PDE. D'autres actions, cette fois collectives, concernent tous les salariés (ex : tests de vélos électriques et pliants, mini conférences sur les thèmes environnementaux ou sur la santé) et même les visiteurs auxquels on propose le covoiturage ou les transports en commun pour les réunions. Des indicateurs de suivi restent à définir ; c'est à l'ordre du jour de la prochaine réunion de travail des représentants PDE de chaque structure.



photo M. Carlier

CHANGER LES HABITUDES : COMMENT Y PARVENIR ?

ou

Comment politiques publiques et choix individuels sont étroitement imbriqués

Alors qu'un consensus est admis sur la nécessaire préservation de notre environnement et le besoin pressant de changer nos comportements, pourquoi existe-t-il un tel décalage entre les déclarations d'intention et les actes ? Comment, si ce n'est l'annuler, réduire cette incohérence ? Y a-t-il un ou des leviers au changement de nos habitudes et quels en sont les freins ?

“ Depuis toujours, je viens à mon travail à pied. 20 minutes de marche Aller. Alors je ne me sens pas concerné par le PDE* plus que ça. Mais lorsque j'entends un collègue qui vient en voiture alors qu'il habite lui aussi tout près, et qui invoque son confort et sa musique mais aussi son ascension sociale, qu'il a travaillé suffisamment depuis un certain nombre d'années pour pouvoir se permettre d'avoir une voiture et n'a plus du tout envie de prendre le bus... alors là, je me dis, un PDE, finalement c'est peut-être une bonne idée ! ” Témoignage parmi tant d'autres, situation individuelle parmi tant d'autres...

* PDE : Plan de Déplacement Entreprise

L'automobile élue reine des transports

Psychosociologues, urbanistes, économistes... de nombreux experts échafaudent des explications pour mieux comprendre. Des mots tels que “captifs” ou dépendance à la voiture sont utilisés. Une dépendance signifiant l'absence de choix possible - absence réelle ou fictive. Au-delà de toute considération symbolique ou socioculturelle, un constat prédomine : la voiture reste

5 automobilistes sur 10 ne savent pas répondre à la question : “Combien dépensez-vous chaque année pour votre voiture ?”

regardée comme un moyen de transport supérieur, le plus efficace. Ceci malgré son coût, le plus élevé : environ 0,50 € le km (voir encart sur la “Mobilité”). Un coût méconnu puisque 5 automobilistes sur 10 ne savent répondre à la question : “Combien dépensez-vous chaque année pour votre voiture ?”¹. Un coût insuffisant pour la laisser au garage. Une étude anglaise conclut que pour endiguer la hausse du trafic et le maintenir au niveau actuel, il faudrait tripler le

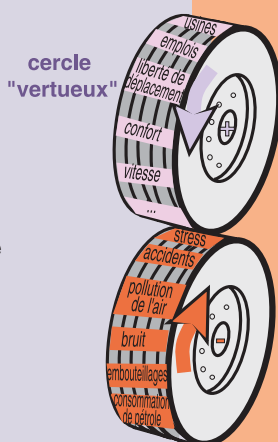
Le “système automobile” (selon Peter Hall et Gabriel Dupuy) et quelques chiffres pour la France issus de la littérature récente (années 2000)

30 millions de voitures
et 5 millions d'utilitaires légers
dont 77 % sont utilisés tous les jours
ou pratiquement tous les jours
et qui parcourent 450 milliards de km/an

18% des ménages n'ont pas de voiture
56 % des familles motorisées possèdent 1 véhicule
37 % en ont 2
7 % en ont 3 ou plus

la fiscalité sur les véhicules et les carburants
rapporte 35 milliards d'euros

Le secteur de l'automobile représente au minimum
1 197 000 emplois, soit 4,7 % de l'emploi total (constructeurs, équipementiers, vente et réparation automobile...) (ne sont pas comptabilisés ici la gestion des stations-services ou des péages, la construction des routes, ou les vendeurs d'assurances auto...)



entre 4 000 et 5000 morts par an

en site urbain, les axes de circulation mobilisent
20 % de la surface disponible

Les transports représentent **70% de la consommation non énergétique de produits pétroliers** (soit environ 49 Mtep chaque année)

le véhicule consomme **50 % de carburant supplémentaire sur le 1^{er} km et 25 % sur le km suivant les encombrements** peuvent entraîner une **surconsommation de 200 %**

1,3 personne = taux moyen d'occupation des voitures

54 % des français se déclarent gênés par le bruit. Les transports sont la première source de nuisance sonore, surtout dans les grandes villes.

En 2003, **93% des Français fréquentaient un hypermarché et 88% d'entre eux utilisaient leur voiture** pour faire leurs courses, alors qu'ils n'étaient que 50% dix ans auparavant.

prix de l'essence ². Pour certains, la dépendance à l'automobile est liée à son utilisateur, pour d'autres, à la ville, ou plutôt à l'agglomération : c'est avant tout la faute à l'étalement urbain.

Un "système automobile" ³ est décrit (voir schéma correspondant) avec, en premier lieu, un cercle "vertueux" incluant le dispositif de production de masse et donc de richesse économique, mettant la voiture à la portée du plus grand nombre, s'accompagnant de la construction d'infrastructures routières, de services associés (de l'auto-école aux lieux type restauration rapide et autres centres commerciaux et de loisirs excentrés). Ce cercle positif entraîne avec lui un cercle "pernicieux" bien connu aussi : embouteillages, pollution atmosphérique et sonore, accidents, consommation d'énergie fossile et d'espace...

L'air, une ressource gratuite pour tous : le cœur du problème

Cette longue liste de préjudices n'encourage pas pour autant à une utilisation plus parcimonieuse de la voiture. L'espace, l'air, le silence ... constituent notre environnement, ils appartiennent à

Celui qui réduit sa vitesse, prend son vélo ou décide de venir à pied dans le but d'améliorer la qualité de l'air, est quelqu'un de marginal

tout le monde et à personne à la fois. On dit, dans d'autres termes, que l'environnement est un bien collectif et non individuel. Ainsi, l'air que nous respirons est gratuit et accessible à tous (nous en "consommons" 12 000 litres chaque jour). Les atteintes à la qualité de l'air, ou à l'environnement en général, résultent bien souvent de la somme de comportements individuels, les citoyens ordinaires, chacun profitant de ce bien sans y penser puisqu'il ne lui coûte rien et n'a pas à l'entretenir. Celui qui réduit sa vitesse, prend

un bien collectif doit être protégé par des mesures collectives

son vélo ou décide de venir à pied dans le but d'améliorer la qualité de l'air, est quelqu'un de marginal. De tels actes, puisque trop isolés, sont inefficaces : l'air demeure pollué. Le mot "sacrifice" est alors parfois utilisé. De quoi, au final, décourager les plus motivés (voir Eurobaro-

mètre ci-après).

Pour ces raisons un bien environnemental ne peut à lui seul motiver suffisamment au changement de comportement. A cela s'ajoute la logique de marché implacable et la plus forte puisqu'elle sert avant tout les intérêts personnels. On comprend l'écartèlement entre les déclarations en faveur de l'environnement et les pratiques individuelles.

La solution qui s'impose est qu'un bien collectif doit être protégé par des mesures collectives.

Des décisions politiques pour un air meilleur

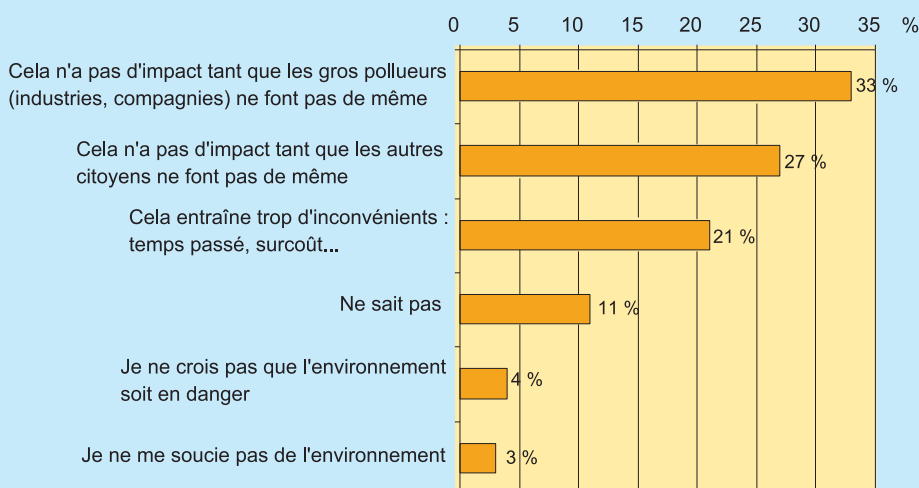
C'est la politique, au sens noble du terme à savoir l'organisation et le développement de la société, qui est désignée au secours de l'environnement. Un vaste panel d'outils plus ou moins contraignants est disponible dans ce domaine. On peut citer les interdictions, les obligations via des réglementations, les incitations financières, par des taxations ou au contraire des subventions, la mise en place d'équipements ou d'aménagements ...

En voici quelques illustrations pour ce qui touche à la qualité de l'air : suppression du plomb dans l'essence (interdiction), mise en place des Plans de Déplacements Urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (obligation), bonus/malus à l'achat d'un véhicule (incitation), aménagements de pistes cyclables, proposition de vélos en libre service...

C'est grâce au cadre dessiné par l'ensemble de ces mesures, pénalisantes ou incitatives, que vont se décider les choix rationnels et les pratiques des personnes pour leur déplacement. Ainsi, comprend-on mieux la pratique du vélo au Danemark (ou aux Pays-Bas) lorsque l'on sait que l'achat d'une voiture y est 200 % plus cher qu'en France en raison d'une taxe spécifique (+ 30 % aux Pays-Bas). Volonté politique avant tout, alors que le vélo était, comme en France, en déclin, jusqu'aux années 70.

Autre exemple en Suisse (Berne) où les employeurs doivent justifier les places de parking auprès des autorités : si le parcours en transport en commun excède de 10 min le trajet fait en voiture, le salarié peut disposer d'une place de parking. La dépendance à l'automobile engage ici que l'on s'interroge réellement et concrètement sur l'existence et les performances des autres modes de déplacements.

Pourquoi est-ce que vous ne faites pas plus d'efforts pour l'environnement ?
(Eurobaromètre 2004 - Commission européenne, 2005)



La majorité des personnes interrogées ne veulent pas être prises pour des bonnes "poires" : elles ne s'y mettront que lorsque les autres en feront de même. Derrière les inconvénients cités comme freins au changement d'habitude se cachent souvent des problèmes d'organisation, de structure ou d'aménagement.

Une population à concerner

Parfois taxées de manque de courage par les plus militants, les décisions politiques sont en réalité tiraillées dans un contexte économique (comme le montre la crise mondiale actuelle et le soutien à l'industrie automobile) mais également dans un contexte de société. Les experts parlent ici de système de valeurs dont fait partie le consensus déjà évoqué sur la nécessaire protection de la planète qui permet d'asseoir et de rendre légitimes les politiques environnementales. Il est en effet indispensable qu'un certain degré d'acceptabilité soit présent dans la population pour intégrer les mesures et y participer. La perception de ce système de valeurs est cependant difficile à appréhender. Une certitude, ces valeurs évo-

les décisions politiques sont en réalité tiraillées dans un contexte économique...mais également dans un contexte de société

luent, se construisent à partir d'un héritage à travers les générations. L'importance de l'éducation à l'environnement, notamment dans le système scolaire est démontré ⁴ mais aussi l'information (label, repères, campagnes de sensibilisation...). Un récent sondage "La France à travers ses valeurs" ⁵ indique une tendance très nette à l'individualisation (bien que distincte a priori de l'individualisme - on peut s'interroger si l'une n'entraîne pas l'autre ?) qui est définie comme " une culture du choix, chacun affirmant son autonomie, sa capacité d'orienter son action sans être

contrôlé et contraint ". Ce constat ne conduit-il pas vers l'isolement de l'individu, son repli sur des valeurs telles que la famille, ou le clan d'amis (également souligné dans le sondage), avec une

"La France à travers ses valeurs" indique une tendance très nette à l'individualisation

non-socialisation ? Le refus des transports en commun, le MP3 sur les oreilles, le home cinéma, la piscine à la maison pour ceux qui en ont les moyens...en sont-ils un reflet ?

Il faut reconnaître que l'accès à la motorisation est devenu la normalité, peut-être à l'origine par stratégie politique (?) et qu'il est maintenant difficile de faire marche arrière. Même si les tramways sont à la reconquête des villes, il n'en est pas de même des cyclistes et des marcheurs, qui sont encore plutôt "du Dimanche" ! Face à l'ampleur des enjeux environnementaux, dont la préservation de la qualité de l'air n'est pas des moindres, c'est aussi aux politiques de faire preuve d'ambition et d'inventivité pour proposer, grâce à la panoplie de moyens disponibles, de nouveaux choix capables de convaincre les populations, en adéquation avec leur système de valeurs. C'est avec cet accord que les pratiques individuelles pourront in fine changer.

¹ Ademe, 2000 d'après une enquête Iso/Europcar-Inter-Rent
² Université de Leeds, 1996
³ Peter Hall (1988) et Gabriel Dupuy (1999)
⁴ Jean-Paul Bozonnet, 2005
⁵ ARVAL (Association pour la recherche sur les systèmes de valeurs), P. Bréchon et JF Tchernia (enquête 2008, article dans Le Monde, avril 2009)

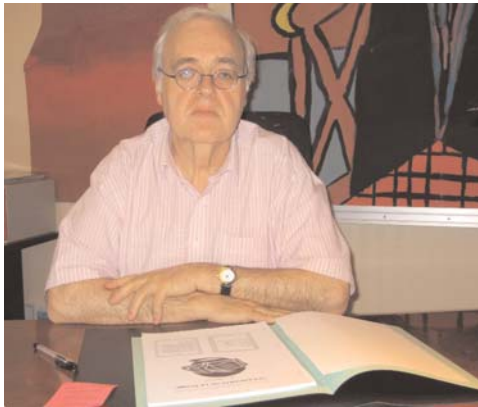


**“Le peu, le très peu que l'on puisse faire, il faut le faire quand même.”
Théodore Monod**

Co-voiturage, transport en commun, bicyclette, marche à pied... les pictogrammes du PDE Air Normand&Cie invitent à essayer d'autres modes de déplacements en remplacement de la voiture en solo.

Devise choisie et inscrite sur un “post-it” collé au panneau PDE Air Normand&Cie

ENTRETIEN



avec
Jean-Bernard SCHORNO

**Principal du collège Fontenelle,
à Rouen**

Pourquoi avoir choisi de vous joindre à la démarche du PDE ?

Tout d'abord parce qu'on nous l'a proposé. C'est Air Normand qui est venu nous voir. C'est aussi l'occasion de participer à un projet local et de s'ouvrir sur le monde extérieur - la vie d'un établissement scolaire étant toujours un peu confinée. Je remarque particulièrement les nombreuses personnes se rendant le matin à leur travail qui sont seules dans leur voiture. Cela représente un coût matériel et financier important sans compter les rejets de pollution alors que Rouen est déjà une ville sensible sur la question. Je suis pour être plus solidaire, j'aime les gens et la compagnie. Dans notre société, il y a trop d'égoïsme, il faut s'ouvrir vers les autres, vers la collectivité. J'utilise moi-même les transports en commun, qui selon moi sont confortables et fréquents à Rouen. J'incite mes enfants à faire de même. Pour venir en ville, cela semble être avant tout du bon sens mais cela permet aussi de développer des qualités de prévoyance et d'organisation.



Ce PDE s'inscrit logiquement dans votre démarche pour le développement durable. Comment faire passer cet engagement auprès du personnel ? Sans contraindre la liberté individuelle- argument parfois avancé ?

Oui, nous récupérons, avec les élèves, les bouchons plastiques pour permettre l'achat de matériel pour les personnes handicapées. C'est aussi un geste de solidarité. Les professeurs défendent chacun leurs projets. Ils participent aussi à des concours. Nous œuvrons avec l'agglomération pour le tri des déchets. L'eau, l'électricité et le chauffage sont des sujets sur lesquels nous travaillons : il nous faut y donner accès mais en aucun cas les gaspiller. Les dépenses évitées servent à d'autres choses (CDI, sorties...). La liberté ? C'est plus gagner de l'autonomie qu'autre chose.

Etes-vous un modèle pour les autres établissements ?

Notre démarche ne part pas d'une initiative individuelle mais va dans le sens des consignes de notre hiérarchie. L'engagement en faveur du développement durable est initié par le Rectorat et totalement soutenu par le Conseil Général qui peut d'ailleurs verser des subventions pour certains projets. Il y a donc adéquation entre cette volonté et notre projet d'établissement, ce qui conduira, j'en suis sûr, avec de l'assiduité, à la réussite. Je dis souvent aux élèves : on est “condamné” tous ensemble à réussir. On n'a pas le choix.

LA MOBILITÉ, SYNONYME DE LIBERTÉ ?

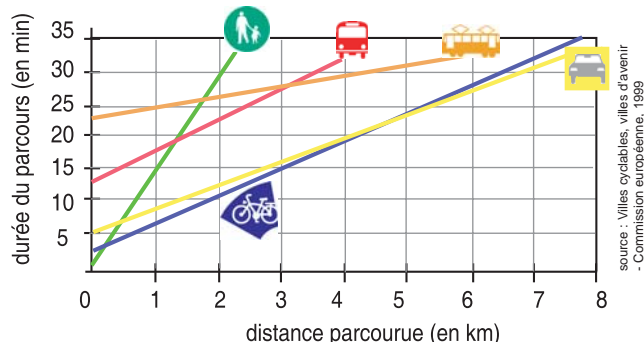
Le droit d'aller et venir à sa guise fait partie de la Déclaration des Droits de l'Homme (article 13). Les statistiques européennes indiquent que la mobilité des personnes est passée d'une moyenne de 17 km par jour à 35 km/j entre 1970 et 1998¹ et se font en majorité en voiture. 1 trajet sur 2 est réalisé sur une distance inférieure à 3 km. Parmi ces déplacements, figurent avant tout les trajets domicile-travail mais aussi ceux vers l'école pour la moitié des enfants^{2a} ou autres lieux d'activités extrascolaires (cumul des trajets estimé à 4h30 par semaine en Grande-Bretagne^b). Les "Mamans-taxi" veulent épargner à leur progéniture le monde de la rue, considéré comme sale et dangereux. Cette crainte peut entraver le développement social de l'enfant et son apprentissage de l'autonomie d'après certains spécialistes^c. Egalement sur ce thème de lien social, d'autres expliquent que l'automobile n'y contribue pas favorablement car le conducteur est souvent seul au volant, et qu'au contraire d'autres modes, les rencontres fortuites sont guère probables. En sociologie urbaine, les distances parcourues sont maintenant considérées comme de mauvais indicateurs de mobilité et ne signifient plus capacité de découverte et d'émancipation^d. Quid du businessman qui court de réunions en réunions ou d'hôtels en centres des congrès ! Pas besoin de parcourir de nombreux kilomètres pour être mobiles ! Voilà de quoi satisfaire les défenseurs du commerce de proximité et ceux du vélo en ville. Et malgré les idées reçues, question vitesse, le vélo se révèle le plus rapide (voir ci-contre) et parfois plus pratique qu'on ne l'imagine (graphe ci-contre). Une donnée méconnue plaide en sa faveur : 73 % des européens estiment que le vélo doit bénéficier d'un traitement préférentiel par rapport à la voiture pour les déplacements à courte distance³.

¹ Livre Blanc - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix (2001)

² Recherche bibliographique sur la dépendance automobile - IFRESI-CNRS (octobre 2003)/ ^a Orfeuill, 1995 ; Klöckner, 1997 ; Schollaert, 2002)/ ^b Hillmann, 1990/ ^c Ariès, 1979 / ^d Urry, 2007

³ Villes cyclables villes d'avenir - Commission européenne, 1999

Comparaison des temps de déplacement et des distances parcourues en fonction des modes de transport



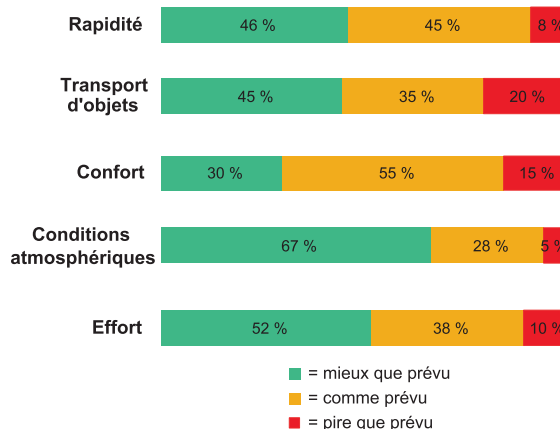
source : Villes cyclables, villes d'avenir - Commission européenne, 1999

| | marche | vélo | voiture |
|------------------------------|--------|---------|---------|
| vitesse moyenne en ville | 5 km/h | 20 km/h | 14 km/h |
| distance parcourue en 10 min | 0.8 km | 3.2 km | 2.3 km |

Sur les petites distances, le vélo en ville est le plus rapide. La marche à pied est le seul mode réellement en "porte-à-porte" Pour les autres, quelques minutes sont nécessaires avant le déplacement proprement dit (descendre au garage, aller au parking, aller à l'arrêt de bus ou du tramway, attendre la venue du transport en commun...).

Appréciation du vélo revue par des automobilistes (étude au Pays-Bas)

Il y a un lien entre préjugés et manque de pratique. Ainsi, des automobilistes obligés de recourir au vélo pendant la réparation de leur voiture se sont déclarés agréablement surpris par cet essai, en particulier en ce qui concerne la météorologie, l'effort physique et le transport d'objets.



source : Villes cyclables, villes d'avenir - Commission européenne, 1999

Pour vous abonner au trimestriel L'Air Normand, c'est simple et gratuit. Communiquez nous vos coordonnées : NOM - Prénom / Rue - Ville - Code postal

Air Normand, 3 Place de la Pomme d'or - 76000 Rouen
Tél : 02 35 07 94 30 - Fax : 02 35 07 94 40
contact@airnormand.fr

AIR NORMAND
OBSERVATOIRE DE LA QUALITE DE L'AIR

L'Air Normand
Trimestriel mai-juin-juillet 2009
ISSN 1169 9280
Tirage 4000 exemplaires
Remerciements à
Jean-Bernard Schorno

Directeur de la publication
Dominique Randon
Rédacteur en chef
Véronique Delmas
Rédaction
Céline Léger