



Réinventer la mobilité avec et pour les habitants du périurbain - Cas de Loos en Gohelle

Marielle Cuvelier, Guillaume Uster

► To cite this version:

Marielle Cuvelier, Guillaume Uster. Réinventer la mobilité avec et pour les habitants du périurbain - Cas de Loos en Gohelle. ATEC ITS France, 47ème Congrès de la mobilité intelligente, Jan 2020, Paris, France. 11p. hal-02476463

HAL Id: hal-02476463

<https://hal.science/hal-02476463>

Submitted on 12 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Réinventer la mobilité avec et pour les habitants du périurbain – Cas de Loos en Gohelle

Marielle Cuvelier, Ingénieure de Recherche

Guillaume Uster, Chargé de Recherche

COSYS-ESTAS, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR, Univ Lille, F-59650 Villeneuve d'Ascq, France

1 Introduction

Le projet de recherche-action présenté dans cet article vise à construire *avec* la population et *pour* la population une transition acceptable vers des mobilités durables réduisant la trop grande dépendance d'un territoire périurbain à l'automobile individuelle et luttant contre l'exclusion sociale.

Pour cela, deux hypothèses principales ont été testées :

- La participation habitante et l'échelle de proximité (commune) constituent un cadre pertinent pour faire progresser le projet d'une mobilité durable, via les changements de comportement,
- Le numérique, dans ce contexte particulier périurbain, est un facteur pertinent pour améliorer la connaissance de la mobilité, et l'adaptation des solutions de mobilité aux besoins exprimés.

Le choix du terrain de cette recherche-action s'est porté sur une commune périurbaine du Bassin Minier, Loos-en-Gohelle, qui revêt les caractéristiques générales des territoires périurbanisés avec le contexte particulier de l'héritage minier, en termes de structure économique, de population et de forme urbaine.

Depuis une vingtaine d'années, Loos-en-Gohelle s'est engagée, avec et pour ses habitants, dans la construction d'un territoire qui vise à répondre aux exigences du développement durable. Pour cela, elle s'appuie sur un dispositif ambitieux de participation habitante associant au maximum l'ensemble des acteurs à la définition et à la conduite des projets. La commune de Loos-en-Gohelle est connue et reconnue (notamment par le protocole de démonstrateur national ville et territoire durable signé avec l'ADEME) pour son projet de co-développement durable impliquant les habitants. Une des clés de réussite de ce projet de territoire est la participation des habitants. Cette approche a donné des fruits dans les domaines de l'habitat, de l'eau, de l'énergie..., et dans une moindre mesure sur certains aspects du domaine de la mobilité (mobilité douce avec ceinture verte, pédibus et service de transport à la personne avec le CCAS). Le choix du projet a été fait de placer les habitants au cœur même de la transition vers une mobilité plus durable, pas uniquement en qualité de bénéficiaires mais bien en qualité de parties prenantes.

2 Caractéristiques du territoire de Loos en Gohelle

2.1 Quelques caractéristiques spatiales, démographiques et économiques du territoire de Loos-en-Gohelle

Loos en Gohelle est une commune de 6568 habitants (2015) et d'une superficie de 12,7 km² du Bassin Minier de la région des Hauts de France (Figure 1). Elle fait partie des 36 communes de la communauté d'agglomération de Lens-Liévin (CALL), elle-même intégrée avec les deux autres communautés d'agglomération du bassin minier dans le Pôle Métropolitain de l'Artois depuis 2016.

Le niveau de vie des habitants de Loos en Gohelle est relativement faible avec un revenu disponible médian par unité de consommation de 18036€ et seuls 45,3% des ménages fiscaux sont imposés [2]. Ces chiffres traduisent une pauvreté importante des ménages de la commune.

C'est une commune périurbaine à proximité de la ville de Lens (4 km) et entourée de champs. Elle est composée essentiellement de maisons individuelles anciennes (habitat minier) et de résidences pavillonnaires récentes. L'urbanisation est le résultat de l'activité minière de la fin du 19^{ème} et début du 20^{ème} siècle, le tissu urbain de la ville (Figure 2) est ainsi morcelé entre un centre bourg, une zone d'activités située sur un ancien carreau de mine (Base 11/19) et le Quartier Ouest composé de trois quartiers issus d'anciennes fosses minières (Cité 5, Cité Bellevue et Cité Belgique), ces derniers étant

géographiquement plus proches de la ville voisine, Grenay. Les distances entre les quartiers ouest et le centre-ville sont de l'ordre de 3 km (soit 5 mn en voiture, 9 mn en vélo ou 35 mn à pied).

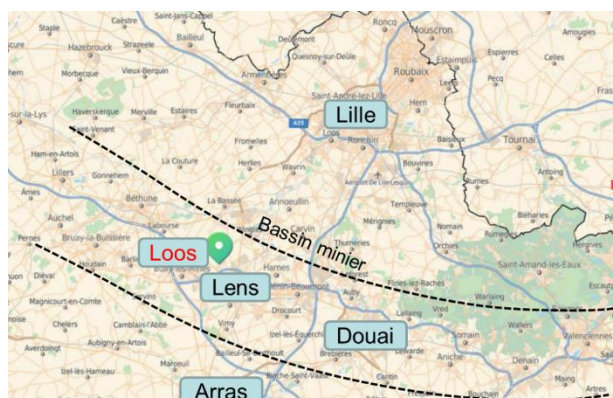


Figure 1 : Loos en Gohelle – Territoire péri-urbain du Bassin Minier de la Région des Hauts de France



Figure 2 : Inégalités socio-spatiales à Loos en Gohelle : ville morcelée et coupure urbaine

Une barrière de trafic, la route départementale Lens – Béthune (D943), vient ajouter au morcellement urbain une fracture urbaine au sens de Frédéric Héran [1]. Celle-ci fait obstacle à l'usage des modes actifs pour rejoindre le centre-ville. L'aménagement d'un îlot central permettant une traversée en deux temps de la départementale a été réalisé pour atténuer cet obstacle.

2.2 Les infrastructures de transport à Loos en Gohelle

L'ensemble du bassin minier est au cœur d'un réseau autoroutier et routier relativement dense. Loos en Gohelle est située à proximité de l'autoroute A21 permettant ainsi l'accès à l'ensemble des grandes villes de la Région des Hauts de France.

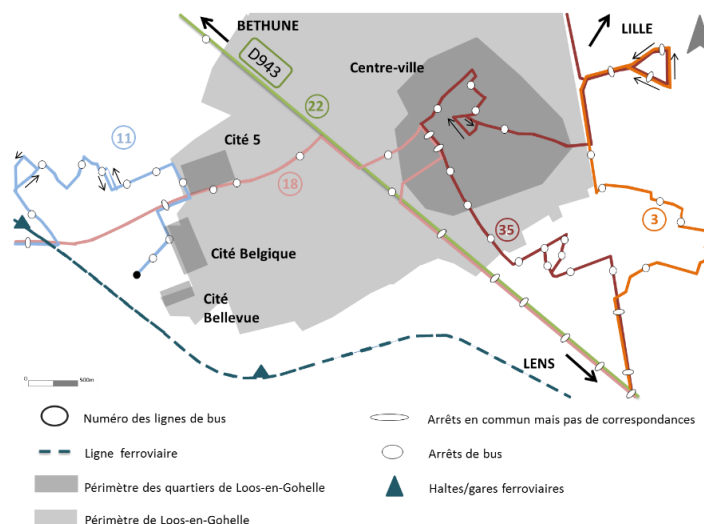


Figure 3 : Desserte ferroviaire et transport collectif de Loos en Gohelle

La commune de Loos en Gohelle dispose sur son territoire d'une halte ferroviaire desservie (figure 3) par plusieurs lignes mais la fréquence des trains est faible (1 à 5 trains par jour). L'accès à cette halte est difficile car elle est trop éloignée des lieux de vie de Loos-En-Gohelle et n'est pas desservie par les transports en commun. L'accès au réseau ferroviaire régional TER ainsi qu'au réseau TGV peut se faire à partir de la gare de Lens permettant ainsi l'accès aux grandes gares régionales (Lille, Arras, Béthune, Douai, ...).

La commune de Loos en Gohelle est desservie par trois lignes de bus du réseau de bus urbains Tadao (figure 3). Leur fréquence est relativement faible : un ou deux bus toutes les heures dans chaque sens.

La ville a mis en place un service de TAD (Transport A la Demande), nommé « Capucine », qui permet aux personnes seniors de plus de 65 ans et aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite) de se déplacer pour faire leur démarche administrative, aller chez le médecin, faire leur courses..., service d'un coût de 2€ sur réservation.

Concernant les modes actifs, 15 km d'aménagements en site propre, appelés « ceinture verte », permettent de favoriser l'écomobilité ainsi que la biodiversité.

3 Méthodologie du projet

Co-construire et mettre en place des mobilités alternatives à la voiture individuelle nécessitent d'identifier les caractéristiques du territoire, d'identifier et d'interroger les habitudes en matière de déplacement des habitants, pour envisager leurs évolutions et les voies à explorer vers plus de sobriété. Une démarche de co-construction avec les habitants a ainsi été mise en œuvre pour connaître les besoins, co-construire et mettre en œuvre de nouvelles solutions de mobilité. L'hypothèse prise ici est que la co-construction de solutions alternatives par les habitants volontaires permette une meilleure appropriation de celles-ci sur le long terme. La méthodologie appliquée est basée sur quatre phases successives qui se sont déroulées sur une période de 18 mois et une stratégie de communication parallèle aux quatre autres phases (figure 4) :

- Immersion : compréhension fine des enjeux,
- Diagnostic : quantification et qualification des problèmes,
- Ateliers : sensibilisation, montage de projets,
- Défi : test, incitation au changement de comportement.

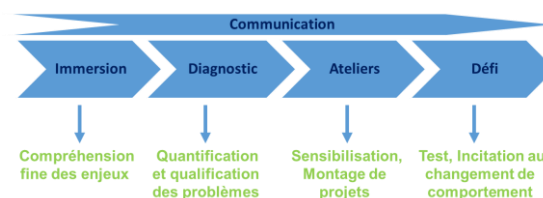


Figure 4 : Méthodologie du projet

3.1 Communication pendant le projet

Dès le début du projet, un plan de communication a été mis en œuvre à chacune des phases. Il s'appuie sur des outils et techniques divers (blog, présentation au conseil municipal, article dans le journal municipal, articles de presse, affiches et flyers dans les lieux stratégiques de la ville). Il vise à :

- ✓ Donner de la visibilité : Faire connaître le projet et faire comprendre ses objectifs,
- ✓ Créer des conditions favorables à l'acceptation du projet au sein de la ville,
- ✓ Impliquer, inviter, motiver les habitants,
- ✓ Rendre compte des résultats.

Cette communication s'adressait aux habitants, à l'équipe municipale et aux salariés de la mairie.

3.2 Phase d'immersion

La phase d'immersion d'une durée de deux mois a eu pour objectif de comprendre le terrain tant sur le plan géographique que sur le plan des pratiques de mobilité. Cette période d'appropriation a permis d'identifier les caractéristiques du territoire en terme de population, de forme urbaine, de lieux et de pôles d'attractivité. En effet, la ville a su préserver le commerce de proximité et un certain nombre de services, néanmoins exceptées les écoles élémentaires, les services disponibles sont situés en centre-ville (figure 5).

Cette phase d'immersion a également permis d'expérimenter les modes de déplacements disponibles à la fois pour parcourir le territoire de la commune et pour s'y rendre à partir de la métropole de Lille.

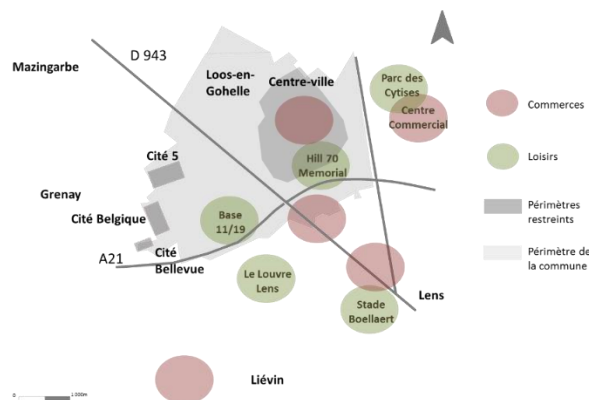


Figure 5 : Les pôles d'attractivité de Loos en Gohelle

3.3 Phase de diagnostic

Afin de cerner les conditions de mobilité à Loos, les habitudes de déplacement selon les activités, la sociologie des répondants, les difficultés et les envies concernant la mobilité, une enquête comportant une cinquantaine de questions a été élaborée. Ce questionnaire a été diffusé auprès de l'ensemble des habitants de Loos en Gohelle afin d'obtenir un échantillon le plus représentatif possible de la population loossoise dans toute sa diversité (genre, âge, revenus, lieu d'habitation). La diffusion de 5500 questionnaires a été réalisée via différents canaux : distribution toutes boîtes par le biais du journal municipal, au niveau de points relais tels que les cabinets médicaux, dans les commerces locaux ou le Centre Culturel d'Action Sociale (CCAS), via du porte-à-porte dans les quartiers les plus « populaires » afin d'aller à la rencontre de personnes les plus en difficulté. Un certain nombre d'acteurs clés du territoire ont également été des relais de diffusion du questionnaire.

Cette enquête a permis d'établir un bilan statistique, mais aussi un panorama qualitatif sur différents aspects, par exemple concernant l'attachement à la voiture, la connaissance et l'utilisation des nouvelles solutions de mobilité (vélo en libre-service, covoiturage, télétravail, ...) ou encore sur les difficultés financières, pratiques, physiques, psychologiques que les personnes pouvaient rencontrer dans leurs déplacements quotidiens. Il a également permis d'identifier les disparités dans les réponses en fonction des quartiers de la commune.

305 questionnaires (5,6%) ont été retournés. Ces questionnaires ont fait l'objet d'une analyse dont quelques résultats emblématiques sont présentés ci-après.

3.3.1 Sociologie des répondants

L'échantillon des répondants est varié et fait état d'une grande diversité de profils, et donc de problématiques de mobilité quotidienne.

La Figure 6 donne la répartition des répondants en fonction des tranches d'âge. Cette répartition est comparée à la répartition par tranche d'âge de la population loossoise fournie par l'INSEE [2]. L'échantillon des répondants est assez représentatif de la population de la ville pour les tranches d'âge 45 à 59 ans, 60 à 74 ans et 75 ans ou plus. La tranche d'âge 30 à 44 ans est surreprésentée alors que celle des 15 à 29 ans est sous-représentée, cette dernière ne comptabilisant pour le projet que les 18-29 ans. La moyenne d'âge des répondants est de 48 ans. Par contre, il ne l'est pas sur la répartition genrée, les femmes représentant 63% des répondants alors que la répartition homme-femme de la commune est plus équilibrée (respectivement 47% et 53%).

Toutes les tranches de revenus sont représentées au sein de l'échantillon (figure 7) avec toutefois une représentation plus élevée pour la tranche 1000 - 1500€ (18,3%) – tranche du revenu médian (18 036€, source INSEE [2]) - et pour la tranche de revenus supérieurs à 3500€ (15,1%).

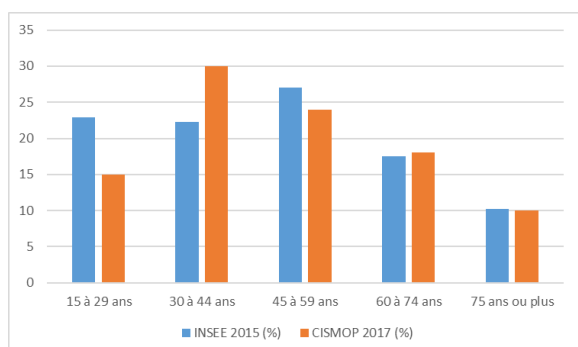


Figure 6 : Répartition des répondants par tranche d'âge (données CISMOP) – Comparaison à la répartition par tranche d'âge de la population loossoise (données INSEE 2015).

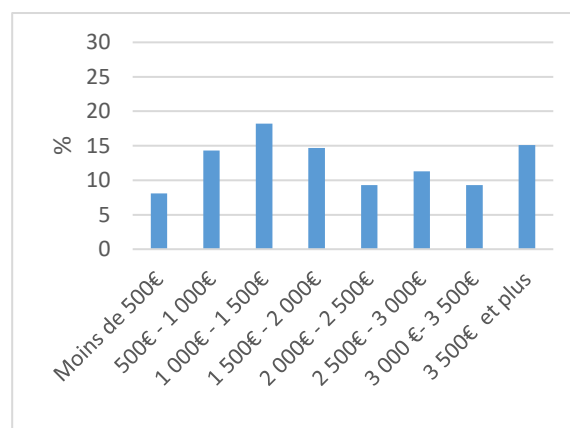


Figure 7 : Répartition des répondants selon les tranches de revenus (source CISMOP)

3.3.2 Identification des pratiques de mobilité

- Parts modales de l'ensemble des déplacements

Les parts modales de l'ensemble des déplacements des répondants au questionnaire est représentée par la figure 8 et la figure 9 donne celles du Pôle Métropolitain de l'Artois. L'analyse montre qu'à Loos en Gohelle, la dépendance à la voiture individuelle est très marquée, la part modale de la voiture est de 66%. Elle est identique à celle du Pôle Métropolitain de l'Artois [4] et supérieure à celle de la métropole lilloise (57.5%) [5]. Cette dépendance est également perceptible au travers des réponses à la question « Que vous apporte votre voiture en trois mots ? » montrant que la voiture incarne majoritairement la rapidité, la liberté, l'indépendance.

La part modale du vélo (8,4%) déclarée par les répondants au questionnaire y est par contre plus importante que pour le Pôle Métropolitain de l'Artois (2%) alors que la part modale de la marche (16,6%) est nettement inférieure, 25% pour le Pôle Métropolitain de l'Artois et 30% pour la métropole lilloise. La 2ème édition de l'Observatoire des Mobilités Émergentes réalisée par l'ObSoCo et Chronos [6] indiquent qu'en 2017, 23% des Français ont recours au vélo dans leurs déplacements du quotidien (ce chiffre est stable depuis 2014).

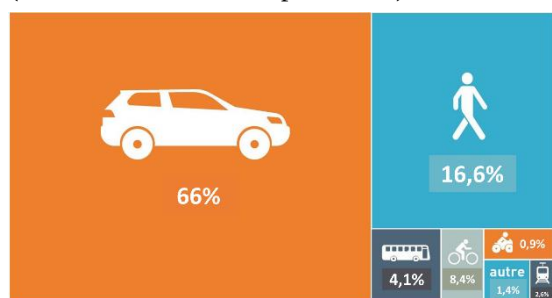


Figure 8 : Parts modales de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de Loos en Gohelle – Source questionnaire projet

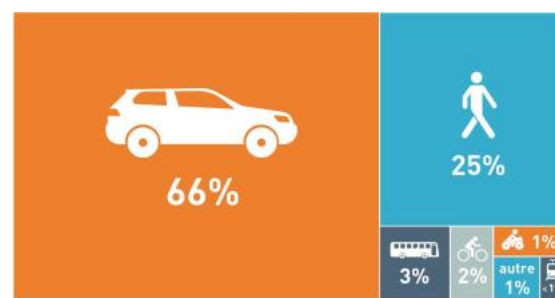


Figure 9 : Parts modales de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants du Pôle Métropolitain de l'Artois [3]

L'usage des transports collectifs représente 4,1% de l'ensemble des répondants au questionnaire. A titre de comparaison, la part modale des transports collectifs pour le Pôle Métropolitain de l'Artois est de 3% et 11% dans la métropole lilloise. La présence de lignes de bus ne constitue pas une garantie d'usage, ceci est probablement lié à leur fréquence faible et à la méconnaissance de l'offre de transports collectifs puisque près de 60% des répondants au questionnaire ne connaissent pas l'offre.

71,4% des répondants utilisent majoritairement la voiture pour se rendre au travail, 10,7% la marche à pied et 7,3% le vélo. La part modale des transports en commun est faible, à hauteur de 4,7%.

- Destinations et distances parcourues

40% de l'échantillon déclarent parcourir des distances inférieures ou égales à 10 km par jour (Figure 10), ce qui représente des distances relativement courtes. La moyenne des distances se situe autour de 26 km par jour. La distance la plus citée (près de 15% de l'échantillon) est 10 km. Ces données montrent que les activités des répondants se situent pour l'essentiel à une échelle très locale et sur un territoire d'un rayon d'une dizaine de kilomètres autour du lieu de résidence.

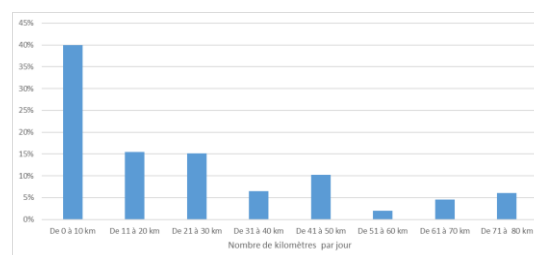


Figure 10 : Nombre de kilomètres par jour déclarés par les répondants (Source questionnaire projet)

Ceci s'explique notamment par le fait que la ville a su préserver le commerce de proximité et un certain nombre de services. Cela s'explique également par le fait que 57% de l'échantillon habitent et travaillent dans la commune.

- Changement d'habitude de mobilité

L'analyse du questionnaire le confirme : comme la majorité des territoires périurbains, Loos en Gohelle est très dépendante de l'usage de la voiture, la voiture y est reine. Mais il nous a également permis d'identifier dans quelle mesure les répondants aimeraient ou non moins utiliser leur voiture (Figure 11). 30,6% de l'échantillon répondent par l'affirmative et déclarent que ce serait possible, près de 40% répondent par l'affirmative mais pensent que ce n'est pas envisageable et 30% sont satisfaits et ne souhaitent pas moins utiliser leur voiture.

C'est un résultat qui semble prometteur et même s'il n'est pas envisageable de renoncer complètement à la voiture individuelle, il semble y avoir des signes encourageants pour un changement vers des mobilités alternatives.

	%
Non, je suis très satisfait(e)	29.8%
Oui, ce serait possible	30.6%
Oui, mais ce n'est pas envisageable	39.6%
Total	100%

Figure 11 : Réponses à la question « Aimeriez-vous utiliser moins votre voiture »

La 3ème édition de l'Observatoire des Mobilités Émergentes réalisée par l'ObSoCo et Chronos [9] indiquent l'importance des freins au changement que constituent les inégalités territoriales et précise que, dans les communes les plus petites, le désir de changer est freiné par un sentiment d'impossibilité : « 84% des automobilistes quotidiens estiment ne pas disposer de la possibilité de choisir entre différents modes de transports et un tiers d'entre eux souhaiteraient changer de mode de transport mais sont en incapacité de le faire pour l'instant. ». Les résultats du questionnaire montrent que les loossois ne sont pas éloignés de cette tendance.

- Relation aux nouvelles technologies

Certaines solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle sont basées sur le numérique (réservation sur un smartphone grâce à une application, sur internet, ...). L'objectif était de mesurer à travers trois questions du questionnaire le ressenti des répondants face aux nouvelles technologies, plus particulièrement mesurer le taux d'équipement en téléphone portable et smartphone, le niveau d'accès à internet ainsi que l'aisance vis-à-vis de ces nouvelles technologies.

	Questionnaire projet	Source CREDOC 2017
Téléphone portable	42,8%	21%
Non	4,1%	6%
Smartphone	53,1%	73%
Total	100%	100%

Figure 12 : Réponse à la question « Avez-vous un téléphone portable ? Est-ce un smartphone ? »

	Fréquence
Tout le temps	50%
Souvent	25,2%
Rarement	9%
Jamais	15,8%
Total	100%

Figure 13 : Réponse à la question « Vous avez accès à internet : tout le temps / souvent / rarement / jamais »

	Fréquence
Oui	63,2%
Pas trop	24,3%
Non	12,5%
Total	100%

Figure 11 : Réponse à la question «Etes-vous à l'aise avec les nouvelles technologies ? »

- Nouvelles solutions de mobilité : connaissance, utilisation, curiosité et envie de tester

Quatre questions ont été posées pour évaluer la connaissance et l'utilisation des nouvelles solutions de mobilité - vélo en libre-service, le covoiturage, le télétravail, l'autopartage, le vélopartage, le vélobus, et la ceinture verte, voie pour mobilité douce à Loos en Gohelle – ainsi que la curiosité et l'envie de tester ces nouvelles mobilités. Les résultats montrent que :

- ✓ Les nouvelles mobilités majoritairement connues par les répondants sont celles qui sont aujourd'hui les plus médiatisées, à savoir le covoiturage et le vélo en libre-service,
- ✓ Les nouvelles mobilités ne sont quasiment pas utilisées par les répondants, exceptés le covoiturage et la voie de mobilité douce locale (ceinture verte),
- ✓ Les répondants ne se montrent pas particulièrement curieux d'en connaître plus sur ces nouvelles mobilités ni particulièrement intéressés à les tester.

3.4 Phase d'ateliers

Un des enjeux du projet était de s'inscrire dans la méthode de conduite du changement de la transition écologique et sociale menée par la commune de Loos en Gohelle qui repose entre autres sur l'écoute et

Seuls 4% des répondants ne possèdent ni téléphone portable ni smartphone, près de 43% ont un téléphone portable et 53% un smartphone (Figure 12). Ces taux d'équipement en téléphone portable et smartphone diffèrent fortement des taux de la population française donnés par le CREDOC pour l'année 2017 [7] : le taux d'équipement en smartphone des répondants au questionnaire est de 20 points inférieur à celui de la France, celui du téléphone portable est supérieur près de 23 points.

Le tableau de la Figure 13 nous renseigne sur l'accès à internet. 84% des répondants accèdent à internet. Ce chiffre est relativement proche de celui pour la France, le CREDOC précise effectivement qu'en 2017, 88% des français de plus de 12 ans se connectent à internet [7]. 75% des répondants annoncent avoir tout le temps ou souvent accès à internet, alors que près de 25% n'y ont jamais ou rarement accès.

Près de 37% des répondants ne se sentent pas trop ou pas du tout à l'aise avec les nouvelles technologies (Figure 14). France Stratégie précise dans son rapport de 2018 [8] que 28% de la population française est en difficulté vis-à-vis du numérique : 16% ne se connectent jamais à internet et 12% ont des compétences numériques très faibles.

L'usage du smartphone ou d'internet comme un outil de mobilité n'est donc pas ancré sur le territoire de Loos en Gohelle.

Au regard de ces résultats, il semble important de souligner qu'il faut porter une attention particulière au fait que les solutions doivent permettre de garantir à tous l'accès au service de mobilité (sans nécessairement de recours à un smartphone ou à une connexion internet) afin de ne pas accroître les inégalités.

l'implication des habitants. Le choix a donc été fait de placer les habitants au cœur même de la transition vers une mobilité plus durable, pas uniquement en qualité de bénéficiaires mais bien en qualité d'acteurs. C'est pourquoi, l'analyse du questionnaire a été présentée aux volontaires impliqués dans les ateliers pour servir de base à leurs travaux, permettant ainsi aux participants d'avoir une « photographie » des problématiques de mobilité à Loos en Gohelle.

A partir de ce diagnostic de terrain, l'objectif était de co-construire avec et pour les habitants des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Une phase d'ateliers participatifs a été initiée dans cet objectif avec l'hypothèse que les solutions seront mieux diffusées, appropriées et pérennisées dans le temps long par un public élargi, indépendamment de leur ampleur, si elles sont construites avec les habitants. L'idée est également de créer les conditions qui mettent en relation des habitants motivés par la problématique de la mobilité, en apportant un accompagnement technique.

Six ateliers ont ainsi été programmés sur une période de huit mois. Ils se sont déroulés sur un format court de deux heures en soirée de 18h00 à 20h00.

Les participants étaient des volontaires ayant exprimé par le biais du questionnaire leur souhait de participer aux ateliers de co-construction de solutions. Ainsi, une trentaine de personnes se sont portées volontaires, 25 (8,2% des répondants au questionnaire) ont finalement participé activement. Le principe était que chacun s'impliquait à hauteur de ce qu'il pouvait apporter.

A partir du diagnostic et du travail en atelier, une douzaine de champs problématiques ont été mis en évidence (les transports en commun, le vélo, la marche à pied, l'information, la « capucine », les abords des écoles, les inégalités sociales et spatiales, ...). Pour des questions de temps, la suite du travail s'est focalisée sur les thématiques dans lesquelles se reconnaissait la totalité des participants.

Ces problématiques et projets concernent essentiellement les mobilités de proximité :

- ✓ Développement du vélo : enjeu de sécurité des déplacements dans la ville / sécurisation,
- ✓ Problématique de congestion et de sécurité des déplacements à pied et en vélo aux abords des écoles,
- ✓ Echange de services de mobilité / réduire le nombre de trajets individuels au sein d'une communauté identifiée,
- ✓ Réduction des inégalités spatiales entre les quartiers,
- ✓ Problématique des (nombreuses) personnes ne maîtrisant pas les outils numériques, voire n'y ayant pas accès (illectronisme).

Certains projets ont pu être réalisés, d'autres sont en phase de construction, des projets sont réservés pour les années à venir (figure 14).

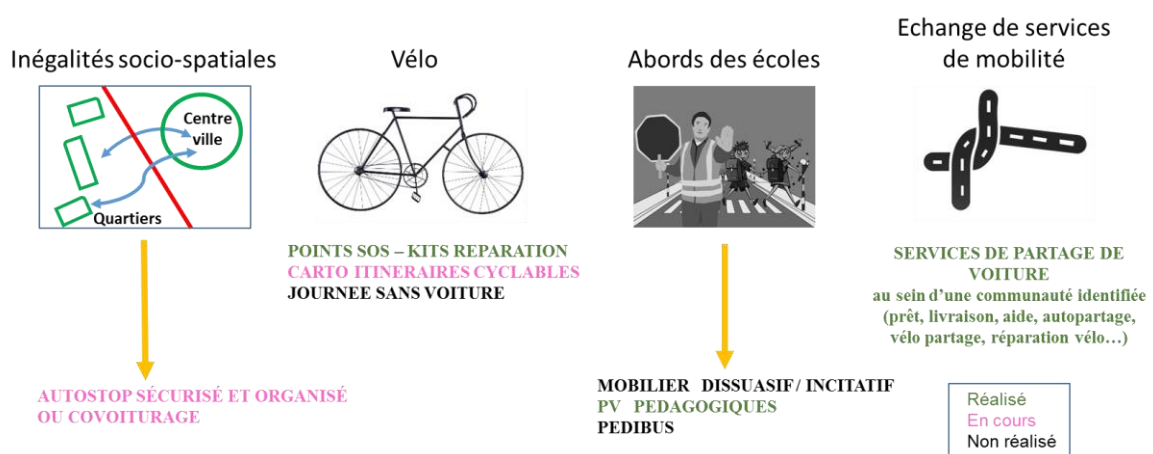


Figure 14 : Projets issus des ateliers de co-construction

3.5 Phase du défi

Compte tenu de la durée de 18 mois de cette recherche-action et à partir du diagnostic et des projets co-construits, il a été proposé d'expérimenter, sur un temps court, le changement de comportement.

La phase de défi du projet s'est appuyée sur le concept de droit à l'expérimentation et visait à mettre au défi les habitants pendant un mois en leur proposant de changer leurs habitudes de déplacement. Sur la base du diagnostic et des travaux menés en atelier, 38 idées de défi ont été proposées dont un était libre, chacun(e) pouvait inventer son propre défi. Différents modes de transport étaient « convoqués » dans ces défis (marche, vélo, transport collectif, trottinette, voiture).

Les habitants intéressés et volontaires étaient invités à s'inscrire individuellement ou en groupe (couple, amis, famille, collègues, voisins, classes, ...) à ce challenge. Une des hypothèses est que l'investissement collectif permettrait plus facilement de s'approprier les solutions, de faciliter leur adoption et permettrait la pérennisation des changements de comportement. Même si plusieurs moyens d'inscription (bordereau papier, inscription en ligne, sur stand lors de différentes manifestations de la commune) étaient proposés, 82% des inscriptions au défi se sont faites sur les stands lors d'échanges sur le projet avec les habitants. Le public inscrit est essentiellement composé de femmes (57%) et de jeunes de moins de 21 ans (45%). Les inscriptions étaient majoritairement un acte individuel. Toutefois, on peut noter l'inscription d'une équipe de 90 personnes (école), celle d'une équipe de plus de 10 personnes et celle de groupes de copains (collège, centre jeunesse) et de familles nombreuses.

Parmi les 38 défis proposés, les plus choisis (70%) concernent la marche et le vélo et le défi « sur-mesure » que les participants inventaient eux-mêmes. Les défis concernant les transports en commun sont sous-représentés dans les choix, ce qui est à relier avec le fait que 60% des répondants au questionnaire ne connaissent pas l'offre de transports collectifs.

La voiture n'a pas été exclue des défis proposés. Il s'agissait de ne pas « culpabiliser » les habitants par rapport à leur usage de l'automobile ni à les amener à renoncer totalement à celle-ci, objectif irréaliste, mais bien de changer le regard et la pratique sur la façon dont ils se déplacent en voiture (co-voiturage, aide aux seniors ou aux PMR, prêt de voiture), et éventuellement leur stationnement. Ces défis tiennent une bonne place dans les défis relevés, ce qui confirme bien la dépendance à l'automobile sur le territoire.

Les défis concernant la voiture sont ceux qui ont un taux de réalisation le plus important (73%).

On peut noter que le taux de réalisation des défis est bien plus important pour les équipes (84%) que pour les personnes seules (moins de 60%).

4 Conclusion

L'ensemble des « handicaps » de mobilité sur le territoire (faible fréquence des bus, coupure urbaine par la départementale, méconnaissance des alternatives...) entraîne l'usage de la voiture quasi incontournable et annonce la difficulté pour amener les habitants à changer de comportement de mobilité.

Revenons aux deux hypothèses que nous résumons, de manière volontairement simplifiée, par participation habitante + échelle de proximité et numérique associé aux mobilités.

Sur la première hypothèse, écoutons le retour d'expérience de l'équipe municipale :

« En matière de processus d'innovation notamment, l'aide de la recherche a été saluée par le directeur des services techniques comme irremplaçable tout autant que la méthode en immersion qui permet de comprendre en profondeur les besoins et leviers du changement » [10]

Au moment du projet, la commune n'a ni la légitimité ni les leviers pour intervenir sur le domaine de la mobilité, et ne dispose donc d'aucune ingénierie. Le travail mené a conduit l'équipe municipale de Loos en Gohelle à prendre conscience de la nécessité d'intégrer les enjeux de la mobilité du territoire dans le projet de transition de la ville. A ce titre, un poste de chargé de mission mobilité est envisagé pour la prochaine mandature.

Sur la deuxième hypothèse, et contrairement au « mainstream digital », porté par les technologues et les ingénieurs, le projet a montré que les habitants étaient peu enclins pour diverses raisons à utiliser les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) pour leur mobilité (personnes ne maîtrisant pas les outils numériques, voire n'y ayant pas accès). C'est pourquoi, des travaux ont été poursuivis afin de proposer des solutions a-numériques.

En définitive, ce projet, financé par la Conseil Régional des Hauts de France et l'IFSTTAR [11], clos fin 2018, a ouvert la voie vers de potentielles pistes de mobilités alternatives à la voiture individuelle co-construites avec les habitants : un service d'autostop sécurisé et organisé entre les quartiers ouest et le centre-ville qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité avec les contraintes fortes de non utilisation d'outils numériques et d'être accessible à tous, et la mise en œuvre de services de mobilité au sein d'un bouquet d'échanges de services inter-personnels, en utilisant la monnaie locale loossoise. D'autres pistes autour du vélo verront le jour en 2020. De même, un futur projet s'attachera à travailler sur la question du changement de comportement, sur l'évaluation et sur les conditions d'essaimage.

5 Bibliographie

- [1] CERTU : Dix réflexions sur la mobilité en périurbain. Collection Essentiel n°6. Septembre 2012.
- [2] INSEE : Chiffres détaillés – Dossier complet commune de Loos-en-Gohelle. Décembre 2018. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-62528>.
- [3] AULA : Contribution de l'Agence aux débats des commissions thématiques du SCOT pour les SCoTs de Lens-Liévin-Hénin-Carvin et de l'Artois.
- [4] Evaluation du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin – Rapport de synthèse. Juin 2015.
- [5] Syndicat Mixte des Transport Artois-Gohelle : Le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025. 2015.
- [6] L'observatoire des mobilités émergentes : Partages, report modal, connexion généralisée ... Comment les Français réinventent-ils leurs pratiques de mobilité ? Deuxième édition. Juin 2017.
- [7] Crédoc : Baromètre du numérique 2017.
- [8] France Stratégie : Les bénéfices d'une meilleure autonomie numérique, Rapport au secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé du Numérique, juillet 2018.
- [9] Observatoire des Mobilités Émergentes 2018. <https://presse.ademe.fr/2018/11/premiers-resultats-de-lobservatoire-des-mobilites-emergentes-2018.html>
- [10] Loos en Gohelle et la mobilité durable : contexte du projet et clés de réussite. Témoignage de Geoffrey Mathon. Vidéo CNFPT 2019 - <http://cnfptembed.libcast.com/widget/loos-en-gohelle-et-la-mobilite-durable-contexte-du-projet-et-exemples-de-reussite>
- [11] C. Tollis : Co-construire des solutions de mobilité innovantes et durables dans les territoires périurbains. Rapport de projet. Janvier 2019.

Marielle CUVELIER, Ingénieure de Recherche IFSTTAR (Centre de Lille - Villeneuve d'Ascq). Thématique de recherche : Sécurité des transports guidés, Co-construction et Innovations pour les Services de Mobilités en Péri-urbain, Changement de comportement en mobilité.

Guillaume USTER, chargé de recherche IFSTTAR (Centre de Lille - Villeneuve d'Ascq) Thématique de recherche : Innovation de services et Systèmes de mobilité. Animation scientifique transversale interne dans les domaines technologiques et sciences sociales. Animateur du groupe programmatique Transports au sein de l'ANCORE (Alliance Nationale de Coordination de la Recherche pour l'Energie). Conseiller scientifique « Mobilité voyageurs » du pôle de compétitivité i-trans Hauts de France et de la plateforme d'innovation i-viaTIC.