

Société

COMMENT ALLER VERS UNE MOBILITÉ RESPONSABLE ? L'EXEMPLE DE SOLUTIONS INNOVANTES EN NOUVELLE-AQUITAINE

Oriane Hommet

03/01/2024

Bien que la voiture représente 63% de nos déplacements, les enjeux de transition écologique nous invitent à repenser la mobilité en tenant compte des impératifs de décarbonation. Oriane Hommet, co-fondatrice de BAM – Agitateur de mobilité, présente dans cette note les initiatives économiques et citoyennes lancées en Nouvelle-Aquitaine qui constituent des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle tout en permettant la mobilité pour toutes et tous.

La fin des ventes de voitures thermiques neuves en 2035 nous propulse dans une certaine idée de la mobilité. Une mobilité décarbonée à travers une voiture électrique érigée en Graal par certains, pour résoudre nos problèmes de pollution liés aux émissions de gaz à effet de serre¹. Alors qu'aujourd'hui en France, ce mode de transport majoritaire représente 63% des déplacements², la voiture tend à remplacer la voiture³. Si améliorer la qualité de l'air semble être une évidence, se focaliser sur cet unique enjeu serait ignorer d'autres nuisances comme l'extraction des ressources et les émissions lors de la fabrication des véhicules, l'artificialisation des sols, la consommation d'espace, le coût financier pour l'individu et la collectivité, etc. Aux confins de ces visions, des solutions innovantes en matière de mobilité trouvent leur terreau dans nos régions françaises. L'association **BAM – Agitateur de mobilité**⁴ a lancé un prix pour détecter les initiatives économiques et citoyennes lancées ces deux dernières années sur le territoire de Nouvelle-Aquitaine.

Pour étudier les projets de cette première édition du Prix néo-aquitain de la mobilité responsable, BAM a pu inviter et compter sur un jury singulier composé par l'Ademe, le Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, Finacoop, Citiz Bordeaux, la Fondation Ceetrus et la Chaire Terr'ESS de Sciences Po Bordeaux.

AL2B, Midipile mobility, Terre Buissonnière, la Maison des livreurs et les Ateliers du bocage ont été distingués par notre jury. Cinq lauréats et autant de noms inconnus du grand public, pour des

projets qui se situent au carrefour de la réponse à des besoins et d'une nouvelle conception des déplacements de notre société. Comment ? En proposant une alternative à l'utilisation de notre chère voiture individuelle tout en contribuant à l'accès à la mobilité pour toutes et tous, mais non sans accompagner nos comportements et nos habitudes.

Mais commençons par faire parler les candidatures du Prix néo-aquitain de la mobilité responsable 2023. Qu'expriment-elles de la mobilité et de ses mouvements, que disent-elles des changements et des grandes dynamiques qui s'opèrent ?

On croit fabriquer un vélo, on fabrique une société

Sans grande surprise et puisqu'il ne cesse d'enregistrer des progressions record depuis 2019⁵, le vélo concerne plus de 80% des projets déposés. Non sans obstacle mais petit à petit, il conquiert à nouveau le cœur des Françaises et Français pour les déplacements du quotidien, sous l'énergie flamboyante insufflée par des structures engagées telles que les associations fédérées au sein de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Ses adhérentes maillent finement l'ensemble du territoire national avec plus de 500 structures, présentes parfois depuis plus de quarante ans auprès des usagers, en ville ou en milieu rural. Via un fourmillement d'activités et d'innovations, elles gèrent, défrichent, forment, inventent, réparent, bougent les lignes, transforment les aménagements, plaident devant les politiques pour la petite reine⁶. Et d'ailleurs, 15% des projets qui ont postulé sont issus de cette fédération. On trouve donc des associations comme **Vélo-Cité** à Bordeaux qui a présenté son programme pour inciter les spectateurs à se rendre à leur concert à vélo en offrant une place de parking sécurisée, une boisson et un diagnostic cycle ; **Vélo d'vie Cognac** qui vient de développer une formation pour permettre à des adultes d'apprendre à faire du vélo ; **Roue libre** à Dax et son atelier de réparation participatif et solidaire qui a retapé des vélos pour des réfugiés ukrainiens. Si elles ne sont pas les seules dans un paysage en éclosion, ces associations aux multiples facettes font partie des premières à s'être regroupées pour faire reconnaître la crédibilité du vélo comme transport de masse. Elles ont un impact ultra local et presque sur-mesure pour répondre aux besoins, travaillent avec les collectivités, les services sociaux, les urbanistes, ou jouent encore au bras de fer. Sur le plan national, elles sont à présent consultées par l'État, puis retenues auprès des ministères pour conduire des programmes d'envergure, comme **les programmes CEE** (Certificat économie d'énergie)⁷. C'est le cas du programme d'apprentissage du vélo en milieu scolaire « **Génération vélo** » qui fait partie des postulants via son antenne néo-aquitaine.

Parmi toutes ces initiatives, on compte aussi des entreprises émergentes qui s'affirment dans le paysage économique néo-aquitain, voire national. On rencontre **Pony bikes** dont les bureaux sont

situés à Bordeaux et qui est le seul opérateur français de *free-floating* (vélos en libre-service sans station). L'entreprise a conçu son « double pony », le premier vélo en libre-service permettant de transporter deux passagers adultes en même temps. Elle opère dans toute la France et, en plus d'être un service local pertinent, pourrait devenir un service d'intermodalité structurant permettant d'assurer, par exemple, les derniers kilomètres des trajets longue distance reliant deux gares entre elles. On y trouve aussi le fabricant de vélos bordelais, **Jean Fourche**. Dans leur micro-usine au cœur de Bordeaux, les fondateurs promeuvent la relocalisation de la fabrication des vélos depuis la production des composants jusqu'à l'assemblage.

D'autres solutions apparaissent, notamment en matière de stationnement (**100 Détours, EbikePort, Nielsen concept**), qui ajustent une réponse au vol, l'un des freins majeurs à l'utilisation du vélo. De nouveaux métiers émergent autour du vélo électrique, soit dans l'électrification de vieux vélos, comme **Mood vélocyclette** qui installe des batteries sur des vélos *vintage* ou d'occasion, soit dans le reconditionnement de vélos électriques pour prolonger leur durée de vie, comme l'entreprise **Cyclink**.

Autour de tous ces sujets – gestion des batteries électriques, fabrication locale de vélos et pièces, recyclage, lien entre industriels et fabricants, animation d'un écosystème économique global du vélo –, apparaît un travail de structuration d'une filière cycle en région Nouvelle-Aquitaine. Si elle repose à ce jour sur l'animation de rencontres et d'échanges, il est certain qu'elle nécessitera des moyens financiers afin de valoriser et de propulser ce travail de terrain de l'écosystème vélo néo-aquitain.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

Un mode qui séduit les professionnels

Le vélo fait sa place également auprès des professionnels de la cyclo-logistique et des cyclo-entreprises. Le principe est d'adopter le vélo pour simplifier les déplacements, optimiser le temps et les coûts, tout en transportant des charges lourdes pouvant atteindre jusqu'à 350 kg. Un quart des candidatures reçues par BAM y trouvent leurs représentants. Ce sont à la fois des

transporteurs (logisticiens à vélo, collecteurs de déchets, déménageurs), des fabricants de vélos utilitaires et de remorques, ainsi que des entrepreneurs qui se déplacent à vélo pour effectuer leur activité.

Du côté de la cyclo-logistique, la Nouvelle-Aquitaine accueille un certain nombre de références. On cite **VUF** (Vélo utilitaire français) parmi les candidats, qui fait sa place aussi à l'international, en concevant des triporteurs professionnels (vélos à 3 roues), accueillant une grosse caisse de transport, frigorifiée ou non. Basés à Mérignac, ils se sont récemment illustrés en équipant les flottes de vélo cargo de la Poste. On trouve aussi des concepteurs de remorques électriques pour vélo, comme **K-ryole** dans le Lot-et-Garonne, des concepteurs de remorques sur-mesure, comme **Reine Cargo** à Bordeaux (qui entretient aussi les véhicules des entrepreneurs à vélo) et **Toutenvélo** à La Rochelle (partie prenante d'une coopérative nationale du même nom). Tout comme les **Triporteurs bordelais**, qui proposent également un service de livraison à vélo en tout genre pour les commerces du centre-ville. Puis viennent un collecteur de déchets organiques à La Rochelle, la Scop **Alter Gaïa** et une blanchisserie solidaire, **La panier & Co**. Ces professionnels commencent à se regrouper et s'organiser au sein de fédérations récentes, telles que la **Fédération professionnelle de cyclo-logistique** créée l'année dernière, et plus anciennes, **Coopcycle**, créée en 2017, ouverte aux acteurs et actrices de la livraison à vélo qui ont un projet coopératif et qui défendent aussi les droits et conditions de travail de leurs livreurs.

Car si les modes de livraison changent, qu'ils tendent vers une décarbonation et une communication sur leur prise de responsabilité écologique, ils n'ont pas systématiquement une dimension sociale, à l'image des grandes plateformes numériques de livraison de repas à domicile, qui imposent l'auto-entrepreneuriat, qui exploitent et précarisent des livreurs parfois sans-papiers, travaillant pour des gains misérables et pratiquant un métier dans des conditions dangereuses pour leur santé⁸. Ainsi, la **Maison des livreurs de Bordeaux** s'est ouverte pour rendre visibles ces livreurs et créer un lieu d'accueil qui les mette en relation avec des travailleurs sociaux, des professionnels de santé, une assistance juridique, des ateliers de réparation vélo ou simplement disposer d'un lieu de repos et de discussion. Remettre la « mention spéciale ESS » à cette initiative, c'était aussi mettre en lumière les travers de la mobilité, faire prendre conscience qu'une responsabilité sociale et solidaire lui incombe, comme BAM le décrit dans son manifeste pour une mobilité responsable⁹.

Par ailleurs, plusieurs candidats illustrent la tendance de l'entrepreneuriat à vélo qui a éclos en France il y a une dizaine d'années et qui est portée par des artisans, des restaurateurs et des commerçants astucieux et engagés, comme le *foodbike* de **Shakshouk**, restauration libanaise ambulante créée par une restauratrice formée dans une vélo-école associative, l'entreprise de

nettoyage écologique **Happy Kozette**, et la coopérative de jardinage au naturel **Jarnat**, dont la remorque vélo a été conçue spécialement dans les ateliers du tiers-lieu Reine Cargo précédemment cité.

On évoquera enfin le candidat **Midipile Mobility**, notre « objet roulant non identifié » néo-aquitain, lauréat de la « mention spéciale innovation ». C'est l'inclassable. À l'orée d'un vélo utilitaire et d'une petite voiture légère, il a 4 roues et des pédales. Il est capable de par sa robustesse de transporter de lourdes charges et de par sa finesse de se faufiler dans des endroits plus étroits, sans prendre de place. Il peut à la fois servir la cyclo-logistique et l'entrepreneuriat nomade, puis être envisagé comme transport léger de personnes.

La voiture comme un service dans une offre multimodale

Dans ce paysage formé par nos candidats, il est aussi question de voiture. Mais différemment. Ce qui lui est opposé, c'est sa fonction d'objet possédé et généralisé, son automatisme, sa consommation de ressources et d'espace public, aujourd'hui son poids et sa puissance, le tout pour transporter majoritairement un seul individu¹⁰, en étant stationnée 95% de son temps et en ayant un coût moyen de 6000 euros par an¹¹. La voiture électrique induit les mêmes constats. En fabriquer pour remplacer une voiture thermique ne correspond pas à un changement de société. Comme l'évoque déjà en 1967 Bernard Charbonneau dans son livre *L'hommauto* : « On croit fabriquer une automobile, on fabrique une société »¹². La réponse suggérée par les porteurs de solutions à cet enjeu auquel notre société est confrontée, c'est de pouvoir recréer une culture du déplacement, autour de la mutualisation de l'objet, de la multimodalité et du service. Alors, si on repensait l'auto comme une offre de service parmi d'autres, si on se décentrait de sa possession vers son usage ?

C'est ce que proposent certains candidats comme **Mobicoop**, à travers le programme « Colocauto » dont l'application permet de partager des voitures entre voisins, notamment en milieu rural. Quant aux **Ateliers du bocage**, lauréats de la « mention spéciale Changement de comportement », ils ont mis en place une flotte de voitures à tarif solidaire dans le bocage bressuirais (Deux-Sèvres), pour permettre à des salariés en insertion et à des intérimaires d'accéder à leur travail *via* un autopartage destiné à faire du covoiturage et/ou du prêt personnel. La coopérative d'autopartage **Citiz**, membre du jury du Prix, propose quant à elle des véhicules partagés avec ou sans station, pour celles et ceux qui ont décidé de se déposséder de leur auto et d'utiliser la voiture uniquement en complément de la marche, du vélo ou des transports en commun. Chaque voiture mutualisée remplace jusqu'à huit voitures individuelles sur l'espace public. La coopérative nationale, qui voit le jour au Pays basque, est présente en région, dans la métropole de Bordeaux, à

La Rochelle et à Poitiers. Plusieurs petites gares girondines accueillent désormais de nouvelles stations pour combiner train et derniers kilomètres.

Et puisque nous évoquons le train et intermodalité, alors que le dernier colloque sur l'intermodalité TER + vélo a eu lieu le 16 novembre dernier à Bordeaux, présentons le nouveau service testé dans huit gares de la ligne Angoulême-Royan. Le **Vélo modalis** est ainsi proposé en abonnement aux utilisateurs du train pour combiner la fin de leur trajet ferroviaire avec un vélo électrique. Testé pour limiter l'emport dans les trains, gageons qu'il incite au report modal des utilisateurs de la voiture longue distance et au test de cette intermodalité *via* un nouveau dispositif facilitant et attractif. Enfin, nous évoquerons la SCIC **Railcoop**, candidate de notre édition 2023 et qui propose, à travers une compagnie de train participative et partagée, la réouverture de la ligne de voyageurs Bordeaux-Lyon en assurant aussi la desserte des anciennes gares abandonnées du centre de la France. En difficulté financière, malgré le soutien massif de ses sociétaires, elle dispose de six mois pour trouver des investisseurs pour poursuivre son activité.

Accompagner les enfants, transformer l'espace public

16% des projets présentés sont destinés aux enfants. Si nous avons déjà évoqué « Génération vélo », le programme d'apprentissage du vélo à l'école, d'autres projets s'attellent à accompagner, former et sensibiliser les plus jeunes et leurs parents. Dans cette catégorie, deux projets ont été lauréats. L'**AL2B** (Amicale laïque de Bordeaux Benauges) a remporté le « 1^{er} Prix » avec 1500 euros à la clé pour lui permettre de déployer un programme innovant et solidaire. Le principe ? Permettre le transport à vélo des enfants ayant des rendez-vous médicaux réguliers pendant le temps scolaire. Ainsi, ils permettent à plusieurs d'entre eux une régularité essentielle dans leurs soins, évitent les coûteux trajets en taxi et opèrent une sensibilisation à d'autres mobilités dès le plus jeune âge.

Alors qu'en France, 70% des enfants d'école primaire se rendent à l'école en voiture, le jury a voulu décerner la « mention spéciale Initiative remarquable » à l'association **Terre buissonnière**, pour avoir mis en place des lignes structurées et régulières de pédibus (transport collectif à pied), pour les enfants d'écoles primaires de plusieurs communes des Landes et du Pays basque. Ainsi, les enfants adoptent un démarche active pour aller à l'école, ce qui influe sur leur manière de penser la mobilité et a un impact sur leur santé et leur concentration¹³. De même, l'association **Recycl'arte** a réalisé en coopération avec la mairie un plan de déplacement pour l'établissement scolaire de St-Vincent à Hendaye. Il vise l'incitation des déplacements à vélo, à la fois des élèves de l'école et aussi du personnel de l'établissement. Le **Conseil départemental des Pyrénées-Atlantiques** a quant à lui présenté une « malle pédagogique vélo » pour inciter les enfants de son territoire à mieux appréhender ce mode de transport.

Ce type d'actions fonctionne en complémentarité de l'aménagement urbain et de la transformation de l'espace public. Comme l'illustre le programme « Les rues aux enfants » de la **mairie de Bordeaux** qui supprime le transit local des véhicules devant les écoles ou l'empêche à certains horaires de sortie et d'entrée. On sécurise et on incite ainsi à venir sans voiture. Dans le même esprit, **William Boy**, citoyen et architecte, propose *via* ses photo-montages réalistes une autre idée de la ville, apaisée, où la part belle est faite aux modes actifs et où enfants et personnes de tous âges peuvent déambuler et se déplacer en toute sécurité. Donner envie et inspirer.

Ces quelques exemples montrent les dynamiques de sensibilisation des plus jeunes citoyens à la culture des déplacements, où la marche et le vélo sont le premier réflexe et où les autres modes de transport sont un service complémentaire et alternatif.

Repérer les initiatives de l'ESS pour détecter les innovations sociales de mobilité

Coopératives, SCIC, Scop, associations... : 40% des projets répondants ont un statut de l'économie sociale et solidaire (ESS). Quatre des cinq lauréats primés en font partie. Outre la « mention spéciale ESS », elles obtiennent le « 1^{er} Prix », les « mentions spéciales Initiative remarquable » et « Changement de comportement ». Ce n'est pas un hasard si elles apparaissent significativement dans ce prix et ce pour deux raisons.

En premier lieu, BAM est une association fortement imprégnée par l'écosystème de l'ESS ; à ce titre, en 2020, elle était lauréate du « prix coup de cœur ESS » de Bordeaux métropole. Elle dialogue avec les acteurs du secteur pour faire émerger et valoriser les projets de mobilité de ce champ de l'économie. Cela a été le cas récemment en participant au webinaire organisé par ESS France et intitulé « **Se déplacer autrement : l'ESS au carrefour des mobilités durables** ». BAM est éminemment investie pour défendre cet ADN et son écosystème régional le démontre¹⁴.

Par ailleurs, si BAM tenait tout particulièrement à créer, au sein de son Prix, une mention spéciale pour les structures de l'ESS, c'est parce qu'elles sont l'un des moteurs de notre économie et c'est le cas dans le secteur de la mobilité responsable. Souvent pionnières, elles défrichent les problématiques, répondent à des besoins non couverts et se distinguent par leur dynamisme et leur engagement en faveur de l'innovation sociale. Nous en avons vu quelques exemples à travers cette note. Nous l'illustrons également dans l'un des épisodes de notre websérie « Tout le monde bouge », dédié à l'ESS et à la mobilité¹⁵.

Comment peut-on comprendre cela ? Constituées de parties prenantes diverses, regroupées en

collectifs, ces structures ont une forte capacité à détecter les besoins ou encore à se constituer pour y répondre, s'adapter et générer de l'innovation sociale. Elles recréent des micro-sociétés qui s'organisent, réinventent une forme de politique, veulent créer de l'impact pour le compte de l'intérêt général. Un enjeu fort pour BAM dans ses travaux et au sein de son réseau, c'est de les rendre visibles, les faire exister dans un écosystème régional qui existe aussi grâce à elles. Aujourd'hui, une partie de l'économie dite « conventionnelle » tire profit de ce travail précieux et de long cours. Donner les moyens aux structures de l'ESS pour leur permettre de fonctionner, mieux, de développer de nouveaux projets, pour (sur)vivre et changer d'échelle, les inclure dans des marchés publics, d'avoir des moyens économiques stables pour recruter des compétences, c'est aussi leur permettre de continuer à défricher et d'inspirer pour aller toujours plus loin collectivement.

1. Le secteur des transports représente un tiers des émissions de gaz à effet de serre et 54% sont dus aux véhicules des particuliers. Voir le [Commissariat général au développement durable](#).
2. « La mobilité locale et longue distance des Français », Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019, SDES, Insee, avril 2023.
3. En 2021, 174 000 véhicules légers 100% électrique ont été vendus contre 28 300 en 2016, soit une multiplication des ventes par plus de six en cinq ans, représentant une part de marché de près de 13,5%. Voir l'Ademe, « [Avis de l'Ademe: Voitures électriques et bornes de recharges](#) ».
4. L'association BAM (Bicyclette & alternatives de mobilité) porte le réseau néo-aquitain de la mobilité responsable. Elle rassemble un écosystème diversifié, composé de collectivités, d'entreprises et de porteurs de projet, pour propulser des solutions de mobilité responsable sur le territoire et opérer la transition des déplacements, en glissant de la voiture personnelle et individuelle à des modes actifs, décarbonés et mutualisés. Elle mène trois missions principales : animer cet écosystème régional, accompagner les entreprises et collectivités vers les nouvelles mobilités, puis générer de la connaissance sur la mobilité responsable. Des outils dédiés comme le Prix ou l'Observatoire néo-aquitain de la mobilité responsable permettent d'analyser et de valoriser le réseau et ses initiatives.
5. En 2023, le vélo représente 3% de part modale en France, mais a progressé de 31% par rapport à 2019.
6. Expression pour désigner le vélo.
7. Ce dispositif crée un mécanisme qui oblige les fournisseurs d'énergie à financer des programmes d'économie d'énergie. Dans le vélo, on compte notamment Génération vélo, Ma cyclo-entreprise, Employeur pro vélo, Alveole, etc.
8. Cf [communiqué de presse de la Maison des livreurs et de Médecins du monde](#), le 29 novembre 2023.
9. BAM – Agitateur de mobilité, *Manifeste pour une mobilité responsable en Nouvelle-Aquitaine*, 2021.
10. « 84,7% des usagers pratiquent l'autosolisme », *Baromètre de l'autosolisme 2023*, Vinci Autoroute.
11. Source Ademe.
12. Bernard Charbonneau, *L'hommauto*, Paris, Denoël, 2003 [1967].
13. Une étude danoise « Mass Experiment 2012 » a permis de découvrir, suite à une série de tests sur les enfants, que la capacité de concentration des élèves venant à l'école en modes actifs (marche, vélo, trottinette) était supérieure à celle des élèves venant en voiture et qu'elle durait plus longtemps dans la journée.
14. Cf. [Observatoire néo-aquitain de la mobilité responsable et des modes actifs](#), BAM – Agitateur de mobilité.
15. BAM, *Tout le monde bouge : ESS & mobilité*, saison 2, épisode 2.