

MOVIMENTO

1. contexte socio-économique global :

L'utilisation généralisée et systématique de l'automobile pour les déplacements dans les pays du nord a tiré la croissance du PIB depuis l'après-guerre. L'automobile représente aujourd'hui le quart des emplois en France et 15% du budget des ménages. Cette médaille a toutefois certains revers : accidents de la circulation, encombrements chroniques, pollution de l'air, destruction des paysages. Au delà de ces épiphénomènes, on prend conscience depuis ces dernières années que le tout-automobile entraîne également des phénomènes beaucoup plus globaux et beaucoup plus graves : L'émission massive de gaz à effet de serre modifie durablement le climat de la planète menaçant à court terme les équilibres écologiques et sociaux locaux et globaux. L'utilisation massive et croissante des hydrocarbures rendent les économies fortement dépendantes de cette ressource non renouvelable entraînant des crises géopolitiques.

La technologie n'est pas en mesure de résoudre ce problème : **l'automobile est un outil beaucoup trop dispendieux en énergie quelle qu'elle soit pour entrevoir une solution technologique pérenne au vu des ressources de la planète** (généraliser la voiture électrique en France contraindrait à doubler le parc nucléaire).

Le protocole de Kyoto engage les pays signataires à diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre. En Europe et en France, la ratification du protocole contraint les gouvernements à soutenir les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. En France, la loi sur l'air de 1996, à l'origine des Plans de Déplacement Urbains (PDU) incite les grandes et moyennes agglomérations à rationaliser les déplacements sur leurs territoires. On reste cependant face à un dilemme insoluble : l'idée que la voiture est synonyme de richesse économique, de réussite et de liberté est très fortement ancrée dans les mentalités, remettre en cause ce modèle reviendrait pour les gouvernements à s'attaquer à ces trois valeurs.

Toutefois, des exemples européens ouvrent des perspectives : **à Copenhague, Amsterdam, Ferrare, Berne,... plus de 30% des déplacements se font à vélo (contre 4 à 5% dans les villes de France)**. Le vélo fait partie, pour le volet transports, du principal gisement pour la réduction des gaz à effet de serre et de la consommation d'hydrocarbures : les économies d'énergie.

2. contexte micro-social de l'expérimentation :

L'expérimentation se situe dans le champ des transport. Elle est fortement liée à un contexte sociologique. L'automobile n'est pas seulement un moyen de transport, elle est aussi symbole de liberté, de richesse et de réussite sociale. **A Toulouse, 72% de la population n'a pas un comportement rationnel dans ses choix modaux (Les citoyens face à l'automobilité, ADEME CERTU 1998). L'action relève donc à la fois du développement d'une solution de transport et d'une action socio-éducative.**

Pour la première action de Movimento, nous avons choisi de nous adresser aux étudiants Toulousains. Elle s'est déroulée sur le campus de l'université des Sciences Sociales et se poursuit depuis le siège administratif de l'association. Le vélo permet aux étudiants de se déplacer sans voiture sur le territoire de l'agglomération Toulousaine.

Movimento est aujourd'hui une association loi 1901 de préfiguration d'une SCIC. **Ses valeurs principales sont : le respect de l'environnement et l'économie solidaire.** La notion de *développement durable* a trop galvaudée ces derniers temps, les protagonistes mettant l'accent sur le terme de *développement* qu'ils associent souvent à *croissance du PIB*. Or selon nous, une organisation humaine basée sur une croissance perpétuelle de la production et de la consommation est difficilement envisageable dans la durée. On lui préférera donc l'expression de *décroissance*

soutenable.

A ce jour la seule convention signée concerne une subvention de fonctionnement octroyée par l'ADEME dans le cadre de la promotion de modes alternatifs à la voiture.

3. conditions de réalisation de l'expérience

L'action expérimentale repose actuellement sur des bénévoles. L'une des bénévoles étant en fait salarié de la couveuse d'activités Etymôn. Le conventionnement en perspective avec une collectivité publique (délégation de service publique) permettra de créer des postes salariés.

L'action de Movimento est inspirée d'autres expériences menées dans d'autres agglomération comme Vélocampus à Nantes. **C'est toutefois la première expérience initiée, mise en oeuvre, financée et animée par des citoyens.** Movimento est la seule expérience de ce type qui ne soit pas réalisée sous l'égide d'une collectivité, d'une université ou d'un exploitant de réseau de transport en commun.

4. partenaires de l'opération

Les porteurs de projet sont :

➤ **Muriel COGNE** : Bac + 4 Ecole de commerce

Compétences: Communication, Politique générale d'entreprise.

Attributions: Relations partenaires, communication auprès des bénévoles, actions de promotion auprès du public, engagement des étudiants, stratégie de communication.

➤ **Boris WAHL** : Bac + 2 Gestion

Compétences : Gestion partenariale, création d'activité.

Attributions : Logistique, relations commerciales, gestion financière, actions de promotion auprès du public, engagement des étudiants.

Bénévoles :

➤ **William PERUCCA** : IEP, Dess urbanisme -gestion des villes

Compétences : Consultant déplacement / transport / mobilité

Attributions: Aide méthodologique, relation partenaires, développement de l'action en milieu de travail

➤ **Chantal POUJOL** : Dess Economie Solidaire

Compétences : Gestion financière, comptabilité, droit social

Attributions : organisation de la création de la SCIC, suivi financier.

L'association de préfiguration compte à ce jour 20 adhérents.

L'action a été soutenue matériellement par l'**UT1** et le **CROUS** pour stocker les vélos. **Le pôle universitaire européen** a été l'un des principaux prescripteurs. Movimento loue à **Etymôn** un espace de travail qui est le siège administratif de Movimento.

Movimento est adhérent de la **FUBICY (fédération française des usagers de la bicyclette)** qui fédère les initiatives associatives visant à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien. Le compte bancaire de Movimento a été ouvert à la **NEF**.

L'**ADEME**, dans le cadre du dispositif **PRELUDDE** est le seul financeur public à ce jour. Une convention stipule le versement d'une subvention de 3600€ pour le fonctionnement (essentiellement financement des outils de communication).

Usagers : Après 4 mois d'expérience, Movimento compte **110 locataires longue durée**.

5. financement de l'opération

Ressources marchandes :

Du 16 septembre au 30 janvier, **les locations ont rapporté 4300€** à Movimento, **la vente de vélo et d'accessoires** (antivols...) **a rapporté 1000€**

Ressources non marchandes :

50 vélos ont été financé par l'apport personnel de 12 adhérents pour un total de 7800€. Pour les autres vélos, **Movimento bénéficie d'un crédit fournisseur**.

L'Ademe doit financer jusqu'à 3600€ sur facture pour couvrir les frais de communication.

Ressources non monétaires :

Prêt de locaux de stockage par le CROUS et l'UT1

Bénévolat à plein temps de 2 personnes

6. Chronogramme

Origine du projet

Au mois **d'avril 2002**, sur l'initiative individuelle de deux personnes : Muriel Cogne et Boris Wahl, l'idée d'un service de location de vélo à faible prix pour les étudiant a vu le jour. Une vingtaine de particuliers bénévoles ont adhéré à l'idée et ont apporté leur contribution au projet : apport de compétences et contribution financière.

Mise en oeuvre

Les contributions des particuliers ont permis à l'association Movimento de commander 150 vélos de ville à Cycleurope. 50 vélos ont été payés comptant (144€ TTC par vélo) et Movimento a bénéficié d'un délai de paiement initial de 90 jours sur les 100 vélos suivants.

L'action en direction des étudiants était initialement envisagée sur l'Université Paul Sabatier (université des sciences de Toulouse) qui compte 29000 étudiants. En effet, statistiquement, les étudiants de sciences sont plus cyclistes que les étudiants des autres UFR. Par ailleurs la situation géographique du campus se prêtait particulièrement bien à l'utilisation du vélo :

- Distance du centre-ville de 5 km
- Existence d'une liaison cyclable de très bonne qualité le long du canal du midi.
- Pas de desserte TC en site propre (métro)
- Surface du campus très étendue ce qui rend difficile les déplacements à pied d'un bâtiment à l'autre.
- Insuffisance très nette des places de stationnement VP sur le campus.

Movimento n'a pas obtenu à temps l'autorisation de mener cette action sur le campus de L'université Paul Sabatier : La demande a été formulée au mois de juin, mais l'autorisation ne pouvait émaner que de conseil d'administration de l'université dont l'ordre du jour était bouclé jusqu'à la fin du mois de septembre.

Movimento s'est donc retourné sur l'université des sciences sociales (UT1) située au centre-ville de Toulouse qui compte 19000 étudiants. Cette université est moins propice : située au centre-ville, les étudiants sont plus enclins à se rendre à pied à l'université, la surface du campus est restreinte et les étudiants de sciences sociales sont statistiquement moins cyclistes que la moyenne des étudiants. L'UT1 a donné très rapidement un accord pour que cette action soit menée sur le campus.

L'action a démarré le 16 septembre 2002 sur l'université des sciences sociales.

Résumé de l'action

Du 16 septembre au 30 octobre, deux bénévoles de Movimento ont tenu un stand de location à l'extérieur, devant l'entrée du hall principal de l'université. La rentrée des cours se tenait le 10 octobre. Le stand se tenait du lundi au vendredi de 10h00 à 18h00.

Le stand était composé d'une table, de chaises, des documents fournis pour l'essentiel par l'ADEME étaient en exposition à la disposition des étudiants et du personnel de l'université

Les bénévoles apportaient les vélos démontés sur le stand le matin. Ils effectuaient le montage sur le stand (pédales, selle, panier, guidon, lumières, réglages). Les vélos non loués étaient ramenés le soir dans la salle de stockage.

7. les difficultés rencontrées

Le fournisseur des vélos : Cycleurope (Peugeot, Gitane, Raleigh, Bianchi, Météor) **n'a pas tenu ses engagements en terme de délais de livraison**. 50 vélos ont été livrés à temps pour le 15 septembre, mais les 100 vélos suivants ont été livrés le 16 septembre, soit 6 jours après la rentrée universitaire. Le service était en rupture de stock pendant les 10 jours les plus importants de l'action. Nous estimons que ce retard de livraison a empêché une quarantaine de vélos.

Parmi les vélos livrés en retard, des défauts de fabrication ont été relevés sur 50 vélos monovitesse ce qui a **empêché leur exploitation pendant 3 mois jusqu'au mois de janvier**. Movimento a obtenu tardivement du fournisseur la mise en conformité de ces vélos et le report du paiement de ces 50 vélos à 90 jours à partir de la mise en conformité au mois de janvier.

Nous n'avons pas pu bénéficier d'un local adapté à l'activité en terme de coût, de surface pour le stockage et d'accessibilité. La salle de cours prêtée par l'université a du être vidée le 1^{er} novembre. Au final, les vélos non loués ont du être déplacés plusieurs fois et stockés en plusieurs endroits différents simultanément.

8. résultats escomptés

Le but premier de Movimento est de **provoquer un changement modal durable chez un certain nombre d'habitants de l'agglomération toulousaine et d'accroître la part modale du vélo**.

L'objectif de cette action est de provoquer un report modal durable sur le vélo chez 150 étudiants de Toulouse.

L'objectif sur lequel nous travaillons à présent est celui de l'élargissement du champ d'intervention et la pérennisation de cette action. Pour réaliser cet objectif, il sera nécessaire de s'associer avec une collectivité publique, en effet les transports publics sont financés à 82% par les collectivités dans l'agglomération toulousaine ; l'usage du vélo, en tant que mode alternatif à la voiture doit être subventionné à la même hauteur si l'on veut offrir un service compétitif.

Dans le cadre de ce développement, **Movimento souhaite développer un volet insertion** pour les besoins de l'action en ressources humaines. **On envisage en effet la création d'une vingtaine d'emplois pérennes dans les deux années à venir**.

9. Evaluation

L'outil d'évaluation est fortement lié au nombre de locations effectuées, à leur durée et aux déclarations des usagers à la restitution du vélo. **Un questionnaire sur les habitudes et les représentations** est en cours d'élaboration pour affiner l'évaluation.

10. Confrontation des résultats

Les locataires se sont dans l'ensemble bien approprié le mode vélo si l'on se fie à des remarques telles que : « c'est devenu mon meilleur ami », « je l'utilise tout le temps », « j'en ai besoin pour aller à la fac » etc. D'autres éléments confortent cette idée : à l'exception des étudiants Erasmus qui repartaient dans leur pays d'origine, **la plupart des étudiants ayant loué pour une durée de 1 à 3 mois ont reconduit leur location sine die**. Certains autres ont déclaré au moment de rendre le vélo qu'ils s'en étaient acheté un (et que c'était là le motif de la restitution). Par ailleurs **une dizaine de locataires ont déclaré souhaiter acheter le vélo qu'ils louent avant la fin de la location**.

Les étudiants qui ont fait la démarche d'essayer le vélo l'ont en grande partie adopté. La location (« sans engagement ») a permis de surmonter plus facilement une réticence au changement modal et au choix du vélo en particulier.

Mais le principal obstacle rencontré reste celui de la non réceptivité de toute une catégorie d'usagers. On a relevé sur le stand de nombreuses remarques du type « j'en ai pas besoin, j'ai déjà une voiture » ou « les cyclistes, ils me font pitié quand il pleut »... . S'illustrent ici le comportement des « automobilistes exclusifs » (étude ADEME CERTU de 1998 « Les Citadins face à l'automobilité »). Pour cette catégorie de population, le report modal ne rentre même pas dans le champ des possibles.

Pour agir sur le comportement modal de cette dernière catégorie, des moyens de communication massifs, des actions à l'approche expérimentale et ludique, et la coercition seraient nécessaires pour provoquer une évolution des pratiques modales.

Nous ne disposons pas encore à ce jour de confrontation des résultats avec l'ADEME dans la mesure où l'action n'est pas encore terminée.