

Projet

INCLUSION

TRANSITION

Étude

Synthèse

Mobilité: comment concilier inclusion et transition ?

Partage d'expérience des acteurs de terrain

Cabinet Auxilia

LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE


Sous l'égide de FACE

Sommaire

| | |
|--|---|
| 1. Constats | 4 |
| 2. Du constat à l'action | 6 |
| 3. Préconisations | 8 |

Avant-propos

Face à la double urgence sociale et climatique et la tension qui en découle : comment concilier inclusion et transition écologique dans le champ de la mobilité ? Pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive qui agit en faveur d'une mobilité pour tous, il s'agit d'un défi collectif majeur pour les années à venir.

L'opposition régulière des concepts « fin du mois » et « fin du monde » renforce l'idée reçue selon laquelle la mobilité de demain ne pourrait être à la fois sociale et durable.

Au-delà de ce constat, le laboratoire souhaitait comprendre comment les acteurs de terrain abordent cette question complexe. C'est tout l'objet de cette étude confiée au cabinet Auxilia. Elle a pour objectif de faire l'observation, sur le terrain, de la conjonction entre durabilité des mobilités et inclusion sociale. En voici la synthèse.

Francis DEMOZ
Délégué général,
Laboratoire de la Mobilité inclusive

Introduction

Des contestations contre les limitations de vitesse au mouvement des gilets jaunes en 2018, l'actualité des dernières années a montré que les crises environnementales et sociales ne pouvaient pas être traitées de manière cloisonnée. A l'heure de l'avènement des Zones à Faibles Emissions mobilité, cette succession de tentatives montre qu'aujourd'hui, **engager la transition écologique dans le secteur de la mobilité demande une forte détermination politique**. Elle a également été l'occasion d'une prise de conscience de la « double peine » que ces réglementations induisent pour les plus précaires et de la nécessité d'engagement sur les enjeux sociaux qui en découlent. C'est ainsi que des mesures ont été mises en place pour accompagner la transition vers des déplacements moins polluants ; mais force est de constater que ces mesures relèvent actuellement essentiellement de mécanismes financiers, qu'il s'agisse d'incitations au report modal (aide à l'achat de vélos à assistance électrique) ou d'aides spécifiques aux personnes en difficulté (tarifications sociales, indemnités inflation).

Or cette question du lien entre enjeux sociaux et environnementaux, et donc la nécessité de mettre en place des mesures compatibles avec une « transition juste », sera de plus en plus cruciale dans les prochaines décennies. Surtout, elle nécessite d'**élargir la réflexion**, en anticipant les besoins de financement, en envisageant d'autres pans d'actions (que ce soit le renforcement de l'offre ou l'accompagnement au changement par exemple), en faisant le lien avec les secteurs de l'énergie, de l'habitat et de l'urbanisme et enfin, en introduisant un dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés : citoyens, collectivités, employeurs, etc.

Dans ce contexte, le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, acteur reconnu de l'accompagnement des grands acteurs de la mobilité - privés, publics, société civile - dans la prise en compte des difficultés de mobilité des personnes les plus fragiles, a souhaité mener une étude, confiée au cabinet Auxilia, visant à recueillir des retours d'expérience sur la conciliation des impératifs de mobilité inclusive et de transition écologique.

En mettant en perspective un travail d'état de l'art et la réalisation d'une vingtaine d'entretiens auprès d'acteurs diversifiés (acteurs du transport, de la mobilité solidaire, de l'énergie, collectivités, associations environnementales, et experts), cette étude vise **trois objectifs** :

- 1. RENDRE COMPTE ET OBJECTIVER LES DIFFICULTÉS**, perçues ou effectives, rencontrées par les acteurs du terrain devant les impératifs sociaux et écologiques de la mobilité ;
- 2. IDENTIFIER LES LEVIERS** expérimentés ou envisagés pour répondre à ces enjeux, et les acteurs impliqués ;
- 3. FORMULER DES PRÉCONISATIONS** opérationnelles pour mettre en œuvre ces leviers.



1. Constats

Trois grands constats ressortent de l'enquête menée auprès des acteurs du terrain.

INCLUSION ET TRANSITION : UN SEUL ET MÊME ENJEU

Les réflexions portées sur l'objet même de l'étude – la difficile conciliation entre les enjeux d'inclusion et de transition – témoignent d'une pluralité de perceptions, parfois très contrastées.

D'un côté, le lien entre inclusion et transition relève d'une revendication évidente d'un droit pour tous, à commencer par les personnes précaires, d'avoir accès à des **solutions de mobilité valorisantes pour elles-mêmes et pour l'environnement**. Les personnes en difficulté étant bien souvent «écologues par contrainte», il s'agit alors de **faire de cette contrainte une force** en conjuguant les bienfaits écologiques et économiques des mobilités actives ou partagées (marche, vélo, covoiturage, autopartage).

De l'autre, le lien entre transition écologique et inclusion sociale correspond à un **enjeu non résolu** : les mesures mises en place comportent le risque de rentrer dans une logique culpabilisatrice en ajoutant des contraintes à des personnes déjà très contraintes. Ainsi, certains appellent à opérer une **distinction entre ceux qui subissent** la crise écologique (précarité énergétique, exposition à la pollution de l'air) et **ceux qui en sont responsables**. La notion même de «mobilité inclusive» porte à débat dans le sens où elle peut impliquer un **renforcement de l'injonction à la mobilité et du cumul des peines** qu'elle peut impliquer.

Dans cette perspective, le risque, en cherchant à corriger les mesures environnementales par des mesures sociales, est de réduire la recherche du bien commun à une vision d'urgence court-termiste, limitant l'action à des «dispositifs rustine». Surtout, cette vision s'interdit de questionner le paradigme de la voiture, et met de côté le fait que le système actuel n'a pas résolu les inégalités qu'il implique. Paradoxalement, cette vision invite donc les décideurs à «relativiser» l'urgence pour permettre des transformations en profondeur, **en considérant les impératifs écologiques et sociaux de manière concomitante**.

UN SUJET PARTICULIÈREMENT COMPLEXE À APPRÉHENDER

Nombre d'acteurs font part de la complexité des enjeux de la transition et de l'inclusion en matière de mobilité. En particulier, ils témoignent d'une difficulté à appréhender les publics concernés par les difficultés de mobilité.

En effet, si pendant longtemps, la mobilité inclusive a concerné des catégories bien identifiées pour lesquelles des solutions adaptées ont été déployées, certains acteurs parlent aujourd'hui d'un **«archipel de fragilités»** physiques et cognitives. On constate ainsi une prise de conscience globale de l'extrême diversité de situations et de difficultés peu évidentes à périmétrer.

NON-SUJET OU BOMBE À RETARDEMENT ?

Les Zones à Faibles Émissions mobilité, une illustration de la complexité des enjeux

Alors que ce sujet paraissait central par son actualité, et dans la mesure où il s'agit de la seule mesure environnementale forte « passée entre les mailles du filet », hormis les acteurs travaillant directement dessus, on constate un **manque de connaissance général** de ce qu'elle peut impliquer.

D'un côté, les acteurs non confrontés directement à cette mesure sur leur territoire ne la mentionnent pas d'eux-mêmes ; de l'autre, les métropoles qui y sont directement confrontées constatent qu'il s'agit d'un **objet très flou** du point de vue des habitants.

De manière générale, il ressort des entretiens qu'**il est trop tôt aujourd'hui pour formuler un discours sur le sujet : la question de l'acceptabilité de cette mesure ne se pose pas encore**, sans que l'on puisse savoir à ce stade s'il s'agit d'un défaut de communication sur un sujet à caractère extrêmement clivant, d'une réalité en deçà de la « bombe sociale » annoncée, ou encore d'une conséquence de la mise en œuvre de cette mesure sous une forme atténuée et progressive pour prévenir cette fameuse « bombe sociale ».

Que ce soit dans les dispositifs de concertation ou dans les outils d'enquête statistique, le même constat d'une absence de la parole des personnes en difficulté de mobilité ressort, certains évoquant même un **« entre soi des décideurs »**, induisant un risque de renforcement des mécanismes d'exclusion. Ainsi, les acteurs interrogés pointent un enjeu de lisibilité de l'offre de mobilité, reconnaissant qu'elle s'adresse trop souvent à des « initiés ».

Cette complexité des enjeux implique une difficulté à définir des temporalités d'action, du fait de l'exigence de trouver un **équilibre périlleux entre urgence (sociale et écologique) et nécessité de poser des choix stratégiques de long terme**.

Enfin, si du point de vue des acteurs, la compréhension des enjeux rencontrés par les publics est peu évidente, une autre difficulté pointée réciproquement est celle de ces publics à appréhender la crise environnementale. En ce sens, une des priorités consiste à améliorer la connaissance du grand public des enjeux climatiques par un **discours clair et homogène**.

UNE NÉCESSAIRE TRANSFORMATION, MAIS LAQUELLE ?

Face à la prise de conscience de l'étendue des publics concernés par des difficultés de mobilité, la nécessité de transformer les manières de se déplacer et d'organiser la mobilité est évidente pour l'ensemble des personnes interrogées. Mais cette nécessité est exprimée de différentes manières, dont certaines se rejoignent à différents degrés de radicalité, et d'autres s'opposent. Plusieurs axes stratégiques de transition se dégagent :

- 1. Faire évoluer l'offre :** entre passage de la mobilité carbonée à la mobilité « propre », disparition de la voiture au profit de bouquet de solutions multimodales, ou évolution du rapport à la voiture de la possession au partage, plusieurs visions coexistent.
- 2. Recentrer les actions sur l'accompagnement au changement :** un véritable consensus sur la nécessité de penser au-delà des solutions techniques, et de massifier les « mesures douces » existantes.
- 3. Construire des modes d'agir collectifs :** entre intégrations systématiques des acteurs de la mobilité inclusive au tour de table, ou dépassement du concept d'inclusion pour remettre en cause la norme de la mobilité, tout le monde appelle à une prise en compte « d'entrée de jeu » de « l'archipel de fragilités ».
- 4. Revenir sur les liens entre stratégie de mobilité et stratégie d'aménagement :** on constate une prise de conscience généralisée du besoin de renouveler l'organisation des territoires. Mais les perspectives envisagées (dépasser l'injonction à la mobilité et oser le choix de la sobriété mobilière, fabriquer la ville du quart d'heure) semblent parfois relever plutôt du fantasme inatteignable que de la solution opérationnelle.

2. Du constat à l'action

Ainsi, de nombreuses questions, d'ordre politique, économique, ou opératoire, demeurent aujourd'hui pour faire déboucher cette volonté de transformation sur des mesures opérationnelles.

QUELLES ÉCHELLES ?

- Quel équilibre entre **l'individu** et le **système** en termes de responsabilité écologique ?
- Quel **portage national** imaginer pour un soutien à l'initiative locale ?
- Comment mettre en place des mécanismes de solidarité, non seulement entre les individus, mais également entre les territoires, notamment **entre les territoires riches et leurs poumons verts, entre centre-bourgs et territoires excentrés** ?

QUELLES PISTES DE FINANCEMENTS ?

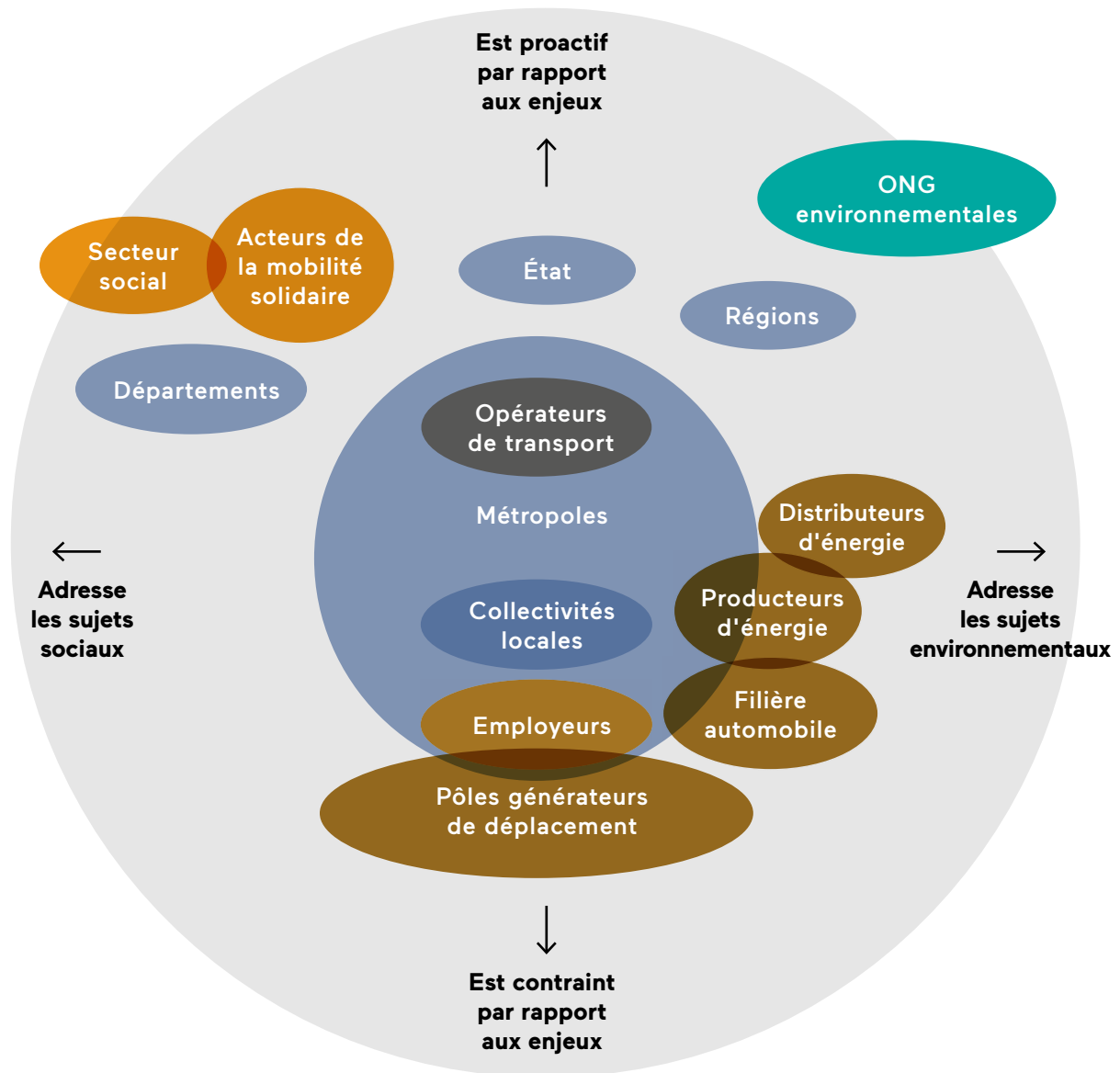
- Quelles pistes pour des **dispositifs public-privé** ?
- Quels mécanismes compensatoires « **socialement justes** » ?

QUEL RÔLE POUR LE NUMÉRIQUE ?

- Quelle place donner aux outils numériques pour qu'ils ne renforcent pas les **mécanismes d'exclusion** ?
- Quelles ressources humaines et matérielles déployer pour parvenir à une **complémentarité entre numérique et physique** ?

QUELLE ARTICULATION AVEC L'EXISTANT ?

- Comment tirer parti des différents plans d'actions existants en les **mettant en système** ?
- Comment rendre opérationnelles les **perspectives encore floues** et peu portées politiquement (quotas, démobilité, remise en cause du système automobile) ?



CARTOGRAPHIE DES ACTEURS

Élargir la chaîne d'acteurs impliqués et construire des modes d'agir collectifs : une nécessité pour mettre en œuvre la conciliation des enjeux sociaux et environnementaux de la mobilité.

La cartographie ci-dessus, constituée sur la base du travail de revue de littérature et affinée sur la base des entretiens, présente une vision schématique de l'écosystème d'acteurs concernés, directement ou indirectement, par la conciliation des enjeux écologiques et sociaux de la mobilité, selon deux axes :

- L'axe horizontal positionne les acteurs selon les enjeux qu'ils adressent (enjeux sociaux/enjeux environnementaux) : cette position est déterminée sur la base de l'identité et du rôle historique de ces acteurs ;
- L'axe vertical polarise les acteurs selon leur degré d'engagement sur la réponse aux enjeux sociaux et environnementaux : la position des acteurs y est définie en fonction de leur type d'activité (plaidoyer, activité commerciale, action publique) et de leurs prises de position relevées dans l'état de l'art.

3. Préconisations

Les difficultés identifiées, les expérimentations mentionnées et les pistes d'action évoquées lors des entretiens constituent un matériau riche d'enseignements pour formuler des préconisations pour opérer la «nécessaire transformation» de notre système de mobilité.

Pour être mises en œuvre sur les territoires, elles doivent être envisagées comme un ensemble d'actions à mener de manière concomitante, et impliquer une multiplicité d'acteurs.

→ MÉCANISMES FINANCIERS

Incitations financières au report modal, aides spécifiques aux personnes en difficulté, mesures fiscales visant la justice sociale: les mécanismes financiers apparaissent dans l'état de l'art comme la principale solution explorée aujourd'hui pour traiter directement les impacts sociaux de la crise environnementale. Plusieurs préconisations peuvent être formulées, notamment concernant les tarifications solidaires.

- Communication auprès des acteurs du social afin de réduire les risques de non-recours aux tarifications solidaires
- Systématisation d'une logique solidaire dans l'accès tarifaire aux solutions de transport et de mobilité, au-delà du transport en commun
- Mise en place d'une tarification échelonnée de type quotient pour accès aux solutions alternatives plus vertueuses

EXEMPLE D'APPLICATION

Intégration des services locaux d'autopartage et de vélo en libre-service à la tarification solidaire du réseau de transport public, potentiellement via un abonnement unique multi-modes.

→ ACTIONS SUR L'OFFRE

De nombreux acteurs interrogés évoquent le besoin de massifier l'offre de transport et de mobilité. Si les efforts ont longtemps été concentrés sur les transports en commun et l'urbain, plusieurs recommandations peuvent être formulées pour une plus large accessibilité.

- Déployer les solutions alternatives sur tous les types de territoires et les associer à une démarche d'animation et de valorisation
- Soutenir l'expérimentation de dispositifs public-privé de partage de véhicules

EXEMPLES D'APPLICATION

- **En milieu urbain:** multiplication par au moins 10 du nombre de véhicules en partage – par exemple passage de 4000 à 40000 à Paris, potentiel de 800000 utilisateurs.
- **En milieu rural:** déploiement d'opérations de type «un village, 20 voitures partagées», avec un potentiel de plusieurs centaines d'utilisateurs.

→ MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il se dégage des entretiens une conviction forte sur la nécessité de mettre en place des dispositifs d'accompagnement des pratiques de mobilité. Si des initiatives existent et fonctionnent aujourd'hui à petite échelle, il s'agit de systématiser ce type de démarches locales pour en faire un volet incontournable de toute offre de mobilité.

- Mener un exercice de traduction et de simplification des enjeux de mobilité pour les rendre appropriables par tous
- Investir dans la systématisation des démarches d'accompagnement au changement

EXEMPLE D'APPLICATION

Intégration dans les démarches de planification de la mobilité (Plans de Mobilité territoriaux) d'une thématique « marketing individualisé » en tant que telle, au même titre que la billettique, l'offre de transport, etc.

→ ORGANISATION DE LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ

La question de l'intégration des enjeux sociaux dans le secteur de la mobilité interpelle directement les questions de gouvernance, puisqu'elle nécessite la construction d'un consensus politique à long terme avec un tour de table élargi. Se servir des outils proposés par la LOM pour mettre en place une gouvernance réunissant trois prérequis.

- Donner une place « d'entrée de jeu » aux enjeux sociaux de la mobilité, aux côtés des enjeux écologiques
- Elargir le champ des catégories d'acteurs impliqués dans les politiques de mobilité
- Favoriser le partage d'expérimentations entre pairs pour généraliser les bonnes pratiques d'intégration des enjeux sociaux de la mobilité

EXEMPLE D'APPLICATION

Mise en œuvre concomitante de l'ensemble des stipulations de la LOM en matière de compétences et gouvernance territoriales.

→ MISE EN ŒUVRE D'EXPÉRIMENTATIONS

Les préconisations formulées jusqu'ici mettent en évidence un champ d'expérimentations largement méconnu du fait de la dimension technique à laquelle est souvent réduite l'innovation.

- Généraliser les expérimentations de marketing individualisé, tout public confondu
- Décliner la « Famille Zéro Déchet » en « Famille ZFE »

EXEMPLE D'APPLICATION

Familles ZFE: parcours intégrant sensibilisation, diagnostic mobilité, formation aux modes alternatifs et à la multi ou à l'intermodalité, suivi régulier qualitatif (entretiens, échanges en petits groupes) et quantitatif (enquêtes de suivi), valorisation régulière des situations rencontrées.

À propos du Laboratoire de la Mobilité inclusive

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation¹.

Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que think tank et do tank, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive.

Il compte 14 membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile (ADEME, Agil'ess, Croix-Rouge française, École de conduite Française (ECF), FACE, FASTT, Fondation MACIF, Fondation TotalEnergies, Malakoff Humanis, Mob'in, Pôle emploi, Sanef Solidaire, Secours catholique, Transdev).

Le laboratoire se positionne comme un centre de ressources et d'expertises et comme un partenaire institutionnel. Il a pour missions de rassembler les acteurs concernés par le sujet, (via [la démarche Tous Mobiles](#)) ; de produire des études pour développer une meilleure compréhension des freins et des leviers que peut représenter la mobilité (en France, une personne sur quatre se déclare être contrainte dans sa mobilité²) ; de soutenir des solutions de mobilité innovantes, des expérimentations locales et des dispositifs particuliers et de favoriser les conditions d'accès à une mobilité plus inclusive.

www.mobiliteinclusive.com

1. Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation abritée par la fondation FACE.

2. Source : Étude Elabe/ LMI 2018 « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne ».

Contacts

Francis DEMOZ,
Délégué général
f.demoz@mobiliteinclusive.com

Marc FONTANES,
Directeur mobilité
marc.fontanes@auxilia-conseil.com
www.auxilia-conseil.com

Cette étude a été réalisée par
Auxilia à l'initiative du Laboratoire
de la Mobilité Inclusive.

LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE


Sous l'égide de FACE