

Projet

INCLUSION

TRANSITION

Étude

# 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

Cette étude a été commandée par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive et réalisée par le cabinet Auxilia.

**Directeur de publication :**

Francis DEMOZ, Délégué général, Laboratoire de la Mobilité inclusive

**Conception et rédaction :**

Marc FONTANES, Directeur mobilité, Auxilia

Maylis POIREL, Cheffe de projets mobilité, Auxilia

Claire GOHET, Consultante mobilité, Auxilia

**Contact :**

Marc Fontanès, Auxilia

Directeur mobilité – 41 rue du Chemin Vert – 75011 Paris

marc.fontanes@auxilia-conseil.com

Tél. : 06 72 76 54 95

# Table des matières

Table des matières.....	3
1/ Introduction.....	5
2/ Mobilité, transition et inclusion : état des lieux des enjeux et mesures .....	6
2.1. Retour sur les politiques publiques des dernières années.....	6
2.1.1 La transition écologique des mobilités : une stratégie nationale.....	6
2.1.2 La mobilité inclusive : un champ d'actions en questions.....	7
2.1.3 Transition et inclusion : quelle conciliation ? .....	7
2.2. Les publics précaires et l'enjeu écologique : deux sons de cloche .....	9
2.2.1 Inclusion et transition : de quoi parle-t-on ?.....	10
2.2.2 Inclusion et transition : de qui parle-t-on ? .....	10
3/ Etat de l'art des mesures existantes.....	12
3.1. Incitations financières au report modal .....	12
3.1.1 Aides à l'acquisition de véhicules électriques et de bornes de recharge .....	12
3.1.2 Forfait mobilité durable .....	13
3.1.3 Gratuité des transports en commun.....	13
3.2. Aides spécifiques aux personnes en difficulté .....	14
3.2.1 Indemnité inflation .....	14
3.2.2 Tarification sociale et solidaire.....	15
3.2.3 Mesures d'accompagnement complémentaires .....	15
3.3. Mesures fiscales et compensatoires visant la « justice sociale » .....	16
3.3.1 Des mécanismes compensatoires pour les ZFE-m et les péages urbains.....	16
3.3.2 Des mécanismes de compensation pour maintenir la taxe carbone .....	17
3.3.3 Une fiscalité carbone systémique incluant les secteurs les plus polluants .....	17
3.3.4 Une contribution des pôles générateurs de déplacement .....	17
3.3.5 La création d'un ISF climatique .....	18
3.3.6 Land value capture .....	18
3.3.7 Quotas carbone .....	18
4/ Partage de perceptions et d'expérience des acteurs du terrain.....	19
4.1. Cartographie des acteurs concernés.....	19
4.2. Des enjeux particulièrement complexes à appréhender .....	21
4.2.1 L'invisibilisation des personnes en difficulté.....	21
4.2.2 Des enjeux et des solutions peu lisibles .....	22
4.2.3 Des temporalités difficiles à harmoniser .....	22
4.3. Une nécessaire transformation, mais laquelle ? .....	23

4.3.1	Rendre les autres modes aussi attractifs que la voiture : une gageure .....	23
4.3.2	L'accompagnement au changement de comportement : une priorité ? .....	25
4.3.3	Nécessité d'une logique partenariale .....	25
4.3.4	Repenser l'aménagement du territoire : une évidence insoluble .....	27
4.4.	Des questions pour l'action .....	28
4.4.1	Quelles échelles ? .....	28
4.4.2	Quelles pistes de financement ? .....	28
4.4.3	Quel rôle pour le numérique ? .....	29
4.4.4	La Zone à Faibles Emissions : un non-sujet ou une bombe à retardement ? .....	30
4.4.5	Quelle articulation avec l'existant ? .....	31
5/	Préconisations .....	34
5.1.	Mécanismes financiers .....	34
5.2.	Actions sur l'offre .....	35
5.3.	Mesures d'accompagnement .....	36
5.4.	Organisation de la gouvernance de la mobilité .....	38
5.5.	Mise en œuvre d'expérimentations .....	39

# 1/ 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 d'aides financières (aide à l'achat de vélos à assistance électrique, tarifications sociales, indemnités inflation, prime à la conversion, etc.).

Or cette question de la tension 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**. De ce fait, elle nécessite d'élargir la réflexion, en anticipant les besoins de financement, 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 exploratoire, 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 – liste complète en annexe), cette étude s'est fixée 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

Elle est organisée en quatre parties. **Une première partie introductive revient sur le contexte** politique, réglementaire et opérationnel de la crise environnementale et sociale de la mobilité, en présentant d'abord des premiers enseignements de l'état de l'art, puis en montrant comment les acteurs interrogés se positionnent par rapport à la manière dont les enjeux sont actuellement posés. **Une deuxième partie rend compte plus globalement du travail d'état de l'art** en identifiant et en catégorisant les mesures qui visent d'une manière ou d'une autre à concilier inclusion et transition. **Une troisième partie présente les enseignements qui se dégagent de la vingtaine d'entretiens** réalisés auprès d'acteurs variés, à la fois sur les difficultés qu'ils rencontrent, les leviers qu'ils identifient, et les questions qu'ils se posent dans le passage

à l'action. Enfin, **une dernière partie formule un certain nombre de recommandations** à l'attention de cette multitude d'acteurs.

## 2/ Mobilité, transition et inclusion : état des lieux des enjeux et mesures

« *Finalement la proximité des deux sujets tient plus à leur absence pendant longtemps du débat que de liens directs.* » (F. Rouvier, Renault). Cette réflexion témoigne d'un point commun entre les impératifs de transition écologique et d'inclusion sociale en matière de mobilité : leur difficulté, pendant un temps, à s'imposer dans les politiques publiques, suivie d'une prise de conscience progressive de la nécessité de les prendre en compte.

Cette partie introductive entend retracer la manière dont ces deux urgences, et leurs liens, sont considérés dans les politiques de mobilité. Elle dresse dans un premier temps un état des lieux des enjeux et de leur mise à l'agenda politique, en s'appuyant sur le travail d'état de l'art ; puis elle donne la parole aux acteurs interrogés, en rendant compte de la manière dont ils interrogent les enjeux tels qu'ils sont posés aujourd'hui.

### 2.1. Retour sur les politiques publiques des dernières années

#### 2.1.1 La transition écologique des mobilités : une stratégie nationale

Le secteur du transport est à l'origine d'une forte consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre. En France, il est même le premier secteur émetteur avec **31 % des émissions de CO<sub>2</sub> en France**, dont plus de la moitié dues à la voiture, d'après le rapport du Haut Conseil pour le climat publié en septembre 2021.

La voiture a d'autres impacts environnementaux : consommation de ressources et d'énergie pour la **production des véhicules et pour le traitement des Véhicules Hors d'Usage** (VHU) en fin de vie, **surfaces imperméabilisées** des routes et des parkings qui accentuent les phénomènes de ruissellement, cloisonnement des espaces naturels qui entraîne une perte de connexions écologiques nuisible pour la biodiversité, pollution de l'air qui impacte la santé des personnes vivant à proximité, etc.

Ainsi, les transports, et en particulier la voiture, contribuent largement aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants (NOx et PM10). De ce fait, ce secteur est directement concerné par les nombreuses mesures environnementales qui, à l'échelle internationale et nationale comme à l'échelle locale, concourent à atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050 fixé par les Accords de Paris. Ainsi, dans la **loi « Climat et résilience »**, issue des travaux de la **Convention Citoyenne pour le Climat**, et promulguée au mois d'août 2021 dans l'objectif d'ancrer l'écologie dans toutes les dimensions de la vie quotidienne, le volet « se déplacer » fait partie des cinq grandes thématiques qui organisent les propositions.

Deux voies d'action sont engagées à l'échelle nationale pour réduire les consommations d'énergies et limiter les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport : la technologie, avec les progrès de la motorisation (filiales électriques, hydrogène) ; l'organisation, avec l'optimisation des flux (choix des modes de transport et taux d'occupation des véhicules). La manière de faire atterrir ces actions dans les territoires, de favoriser leur appropriation par tous, de mobiliser toute la chaîne d'acteurs qu'elles concernent, et d'investir la question de la réduction de la demande de déplacement, reste une question encore très ouverte.

## 2.1.2 La mobilité inclusive : un champ d'actions en questions

Trois grandes logiques fondent les politiques sociales : l'assurance, l'assistance et la solidarité. Elles mettent en œuvre diversement les principes de solidarité, de redistribution et de réduction des inégalités. Les politiques sociales françaises ont plutôt opté pour un système assurantiel – la protection sociale –, reposant sur des mécanismes de transfert du type contribution / rétribution et sur le principe de l'**accès à un droit**. Ce choix originel est teinté de manière croissante depuis les années 1980 d'une logique d'assistance – le versement d'une aide sous conditions de ressources –, centrée sur la lutte contre la pauvreté et financée par l'impôt. Enfin la solidarité transparaît dans les approches assurantielles et assistantielles mais peut également constituer un principe en tant que tel, à l'image du revenu de solidarité active (RSA), qui concerne environ 1,9 million de personnes en France.

Le **droit à la mobilité** a été affirmé dans la récente Loi d'orientation des mobilités (décembre 2019), ce qui pose la question de ses cibles et des éventuelles politiques sociales qui lui sont associées en faveur des populations et territoires défavorisés.

« L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens [...] » (Article L1111-1 du Code des transports modifié suite à la Loi d'orientation des mobilités<sup>1</sup>).

Il s'agit bien ici d'affirmer l'**aspiration légitime de tout citoyen à disposer des moyens nécessaires pour effectuer des déplacements**, notamment de la vie quotidienne, et en creux de valider le constat d'inégalités sociales ou territoriales face aux enjeux de mobilité et d'accessibilité.

Les cibles du droit à la mobilité sont ainsi plus particulièrement les **catégories de population les plus fragiles** : personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite..., auxquels on peut raisonnablement associer les habitants des territoires moins denses, isolés ou socialement défavorisés.

La prise en compte et en charge sociale de ces enjeux fait depuis les années 2000 l'objet de **dispositifs d'aide financière** intégrant des politiques publiques plus globales, en lien le plus souvent avec l'**insertion professionnelle et l'accès à l'emploi**. La grande majorité de ces aides porte sur l'accès au permis de conduire, ou à un véhicule.

## 2.1.3 Transition et inclusion : quelle conciliation ?

Des contestations contre l'écotaxe en 2013 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**. Ces deux mobilisations, ayant contraint l'État à abandonner les mesures concernées, ont cristallisé une tension qui rend difficile,

---

<sup>1</sup> Le droit à la mobilité remplace donc le droit au transport édicté dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982

aujourd'hui, la mise en place de nouvelles réglementations environnementales sans craindre une nouvelle « bombe sociale ».

C'est le cas des tentatives de mise en place d'une fiscalité carbone affectant directement l'usage de la voiture. De même lors des débats sur la Loi d'Orientation des Mobilités, adoptée en 2019, la question des péages urbains a ainsi été jugée trop ambiguë en termes de portage social, son application risquant d'affecter davantage les publics les plus précaires.

**Références :**

- *Lévêque, A., Messer, M-A., Moreau, D., Parnet, C., Utz, S., Ventresque, V. (2020, juillet) [Gilets jaunes et crise de la mobilité : à quoi le Vrai et le Grand Débats ont-ils abouti ? Forum Vies Mobiles](#)*
- *Deprieck, M. (2021, 19 juillet) [Pacte vert européen : la voiture, objet explosif. L'opinion](#)*
- *Sallé, L. (2021, 12 juillet) [Comment la Commission européenne tente d'imposer le retour de la taxe carbone. L'opinion](#)*
- *De Labaca, J. (2020, 2 mars) [Oslo : La vi\(II\)e sans voiture est-elle possible? Le facilitateur de la mobilité par Julien de Labaca](#)*
- *Combe, C. (2020, 28 mai) [Financer la mobilité dans un monde post-carbone. La fabrique de la cité](#)*

Ainsi, si 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.

En ce qui concerne plus particulièrement la mise en place des **Zones à Faibles Emissions mobilité** (ZFE-m), quatre collectivités sont déjà concernées en France : la Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris, soit 5 millions de Français. En application du décret publié en 2020, sept nouvelles ZFE-m devront obligatoirement être mises en place par des métropoles françaises dans les prochains mois, puis, par toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. Cette mesure, fixée par l'Etat à travers la loi « Climat et Résilience », a pour objectif de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans les centres villes. Elle est néanmoins sujette à des débats, du fait de son calendrier rapproché et de ses implications encore largement méconnues par les ménages concernés. Certains élus déplorent également le peu d'outils dont ils disposent pour mettre en œuvre cette mesure. Enfin, la focalisation des ZFE-m sur les émissions liées aux transports, sans lien avec le secteur du bâtiment (bien qu'il soit intégré à la loi Climat), et leur concentration sur les territoires urbains, est également questionnée.

**Références :**

- *ADEME, Rincenc Air, Pouponneau, M., Forestier, B., Cape, F. (2020, avril) [Les zones à faibles émissions \(Low Emission Zones\) à travers l'Europe : déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système. Ademe – Rapport. 170 pages.](#)*
- *Guédon, C., [Interdiction des véhicules polluants : comment accompagner les foyers les plus modestes ? Le Parisien](#)*
- *Aranzonas, N. (2021, 22 novembre) [Les zones à faibles émissions, un sujet explosif pour les élus. La Gazette des communes](#)*

Au-delà des ZFE-m, 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 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.



#### Références :

- Marzloff, B. (2018, 20 septembre) Des transports gratuits ? Non des transports communs. Enlarge your Paris
- Berry, A., Guivarch, C., Jouffe, Y., Coulombel, N. (2015) Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport. Revue de l'Énergie, Conseil Français de l'Énergie, pp.203-209
- Saujot, M., Berghmans, N. (2019, 13 mars) Quels enseignements tirer des débats sur la taxe carbone ? IDDR1
- Réseau Action Climat, Fiscalité énergie & carbone - Pas de transition écologique sans justice sociale

## 2.2. Les publics précaires et l'enjeu écologique : deux sons de cloche

Après ce tour d'horizon des politiques publiques et de leur évolution face aux crises écologiques et sociales, penchons-nous maintenant sur la manière dont les acteurs interrogés perçoivent l'évolution de ce contexte. En effet, un des premiers enseignements de la phase d'entretiens est la remise en question de la manière dont le problème est aujourd'hui posé.

D'abord, si le lien entre les impératifs d'inclusion et de transition paraît crucial à l'ensemble des personnes interrogées, on observe cependant deux discours complémentaires sur le rapport des personnes en difficulté de mobilité à l'écologie.

Pour certains, le lien entre transition écologique et inclusion sociale relève d'une **évidence**, dans le sens où une mobilité reposant sur les modes actifs et partagés (vélo, marche, covoiturage, autopartage transports en commun) a le double avantage d'être à la fois économique et écologique. Selon cette vision, les personnes en difficulté qui choisissent ces modes pour des raisons économiques sont « écolos par contrainte » : **du point de vue de l'action, il s'agit d'établir un cercle vertueux pour faire de cette contrainte une force.**

Pour d'autres, le lien entre transition et inclusion semble être **source d'inconciliabilité**, les personnes précaires étant amenées, par manque de moyens, à privilégier les solutions économiques au détriment de l'écologie : « Pour le bénéficiaire, la question écologique est secondaire à partir du moment où il peut se déplacer » (C. Cherfils, Région Bretagne). Cette question du coût de la transition se répercute alors sur le financement public des équipements : « Quand je discute avec un promoteur ou avec un bailleur social, souvent les spécialistes répondent "l'environnement ça coûte cher, il faut faire des choix : soit c'est social soit c'est environnemental". Mais si on ne traite pas maintenant les enjeux environnementaux, ça coûtera plus cher après. Et ce sont ceux aux moyens les plus modestes qui subiront » (C. Rossignol Puech, Bordeaux Métropole).

Cette vision est liée à celle d'un « cumul des peines » pour les personnes en difficulté, entre mal-logement, dépendance à la voiture, précarité énergétique, isolement géographique et social, précarité alimentaire, plus grande exposition à la pollution de l'air, etc. Pour ces personnes, bien souvent, la priorité, se déplacer, laisse peu de place aux désirs de se déplacer de manière vertueuse. Il peut également s'agir d'un décalage culturel ou de représentation, le rapport à la voiture-possession comme instrument de valorisation sociale étant

particulièrement fort pour les personnes peu aisées. Dans tous le cas, **le risque est alors, dans les mesures mises en place pour faire évoluer les pratiques de ces personnes, de rentrer dans une logique culpabilisatrice et d'ajouter des contraintes à des personnes déjà très contraintes :** « Attention à ne pas faire la leçon aux gens alors qu'ils aimeraient bien prendre en compte ce genre de problématique » (M. Delahaie, CC Val d'Ille-Aubigné).

**Les mesures environnementales risquent alors de jouer le rôle d'accélérateur de basculement dans la pauvreté.** En ce sens, nombre des personnes interrogées alertent sur l'insuffisance des mesures compensatoires existant aujourd'hui : pour ne citer que l'exemple particulièrement illustratif des aides à l'achat de vélos à assistance électrique, plusieurs personnes ont mentionné le reste à charge restant inatteignable pour des personnes en difficulté financière.

### 2.2.1 Inclusion et transition : de quoi parle-t-on ?

Ces visions divergentes (cercle vertueux entre objectifs écologique et économique ou inconciliabilité de ces objectifs) ont des conséquences sur la manière dont les acteurs envisagent les manières d'agir. Pour certains, et en particulier pour les experts et chercheurs interrogés, le terme même d'inclusion pose question, ainsi que son antonyme « **exclusion** », par le **rapport à la norme** qu'ils impliquent. L'objectif de l'inclusion est-il de ramener à la norme ceux qui en sont exclus, ou de transformer la norme ? La critique faite à la première de ces deux logiques est de réduire la recherche du bien commun à une vision d'urgence sociale court-termiste, limitant l'action à des « dispositifs rustine » et mettant de côté la question écologique. Une deuxième critique formulée à cette même logique est de ne pas questionner le paradigme de la voiture, et d'oublier que le système actuel n'a pas résolu les inégalités qu'il implique : « La mobilité non durable est tout sauf inclusive » (M. Thébert, LVMT).

Paradoxalement, cette vision invite les décideurs à « relativiser » l'urgence sociale pour permettre des transformations en profondeur, en commençant par mettre au centre de la réflexion et de l'action les personnes les plus fragiles, mais également en commençant par traiter l'urgence environnementale : « La mobilité durable est une réponse évidente à la mobilité inclusive » (F. Gilbert, Wimoov). Ainsi, il s'agit d'une remise en cause de la distinction entre les deux enjeux de l'inclusion et de la transition pour opter plutôt vers une vision intégrale de l'écologie : « L'écologie ça prend les trois champs : la protection de l'environnement, la répartition des richesses, et la démocratie revisitée » (C. Rossignol Puech, Bordeaux Métropole).

Cette critique de la notion d'inclusion est liée à une critique de l'écologie telle qu'elle est portée dans les politiques de mobilité, essentiellement axées sur la recherche de solution technologique et à la seule résolution des impacts en termes d'émission de CO2 : « Aujourd'hui, telle qu'elle est conçue, la mobilité environnementale est excluante » (F. Gilbert, Wimoov). Certains y voient une fuite en avant vers un « toujours plus de mobilité », et appellent au contraire à penser la transition mobilière en termes de sobriété et de diminution des déplacements.

### 2.2.2 Inclusion et transition : de qui parle-t-on ?

Les débats sur l'articulation des notions de transition et d'inclusion reflètent, en sous-jacent, un débat sur les personnes concernées par les mesures environnementales et inclusives.

Concernant la définition des personnes concernées par la transition, d'un côté, certains revendiquent le droit pour tous, à commencer par les personnes précaires, à avoir accès à des **solutions de mobilité valorisantes pour eux-mêmes et pour l'environnement** : « *Ce sont les publics les plus éloignés de la mobilité qui doivent être accompagnés vers les solutions durables* » (F. Gilbert, Wimoov). De l'autre côté, d'autres 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, autrement dit entre ceux qui sont concernés par sa prévention : « *Comment contraindre sans pénaliser seulement les plus pauvres ?* » (G. Laferrère, France Nature Environnement).

Alors que la première position relève d'une logique d'inclusion, la deuxième renvoie plutôt aux notions de « justice sociale » ou de « **solidarité** », notamment entre les personnes les plus favorisées sur le plan économique et les personnes les plus en difficulté : « *Dans la prévention du changement climatique, ne pas s'adresser à ceux qui posent le problème c'est un non-sens* » (C. Gallez, LVMT). Autrement dit, la volonté d'associer transition écologique et inclusion sociale est pointée du doigt dans le sens où elle fait peser le poids de la transition sur ceux qui en subissent les conséquences plutôt que sur ceux qui les causent. L'alternative proposée consiste à recentrer les efforts sur ces derniers : taxer le kérosène pour transformer la mobilité aérienne des plus aisés ; intégrer les générateurs de déplacement (centres commerciaux, employeurs, etc.) à la transformation de la mobilité (comme en Angleterre où l'employeur finance l'acquisition de vélos de ses employés). Cette réflexion ouvre également un chantier sur la définition des critères d'attribution des aides.

Concernant les personnes désignées par l'inclusion, le terme de "mobilité inclusive" a longtemps été appliqué au seul public des personnes en insertion, renforçant ainsi le **présupposé de la mobilité vue comme vecteur d'insertion sociale** : La crise des gilets jaunes a montré que non seulement les très modestes, mais également les modestes, pouvaient être concernés par des difficultés de mobilité. Aujourd'hui, c'est tout un ensemble de publics diversifiés qui sont évoqués :

- Les femmes
- Les personnes handicapées
- Les personnes habitant un territoire peu dense, avec un accès limité aux infrastructures de transport et services de mobilité
- Les personnes âgées
- Les personnes en situation d'illectronisme (avec toute la palette de situations que cela peut concerner, entre illectronisme et agilité)
- Les jeunes sans permis et/ou sans véhicule
- Les personnes en minorité (ethnique, de genre...)

Si pendant longtemps, la mobilité inclusive a concerné des catégories bien identifiées pour lesquelles des solutions adaptées ont été déployées (c'est particulièrement le cas pour les personnes à mobilité réduite, dont la mobilité est traitée de manière parallèle lorsqu'elle est traitée, et qui sont ainsi habitués à ne pas compter sur le système), certains acteurs parlent aujourd'hui d'un « **archipel de fragilités** » physiques et cognitives (E. Chareyron, Keolis). On constate ainsi une prise de conscience globale de l'extrême diversité de situations et de difficultés peu évidentes à périmétrer. Est aussi pointé le renforcement des difficultés et des fragilités, notamment dû au vieillissement de la population.

En ce sens, il s'agit alors moins de mobilité inclusive que de prise en compte de la diversité des difficultés (différents types d'exclusion : géographique, culturelle, économique, etc.) et des pratiques (accentuation de l'irrégularité des rythmes de vie ; immobilité et hypermobilité) : « *En*

trente ans, on a renversé les choses : avant les publics précaires étaient ceux des transports collectifs, aujourd'hui c'est les captifs de la voiture » (J-B. Schmider, *Citiz*). Sur ce dernier point, certains voient dans le terme de « mobilité inclusive » un **renforcement de l'injonction à la mobilité et du cumul des peines** qu'elle peut impliquer pour les personnes en difficulté : « Les précaires qui bougent sous contrainte ne sont pas libres et autonomes pour autant » (G. Hernja). La prise en compte de tout cet ensemble de publics et de situations révèle alors que les difficultés à se déplacer concernent une part importante de la population : « Aujourd'hui, quand on parle d'inclusivité, ça englobe beaucoup plus », (C. Goniot, *Métropole Rouen Normandie*). Cela rejoint la réflexion évoquée plus haut sur l'existence même d'une catégorie concernée par la mobilité inclusive.

Ainsi, en élargissant la question des publics concernés par la mobilité inclusive, les acteurs interrogés alertent sur les limites que comportent certaines solutions : par exemple, les tarifications sociales et solidaires n'apportent aucun bénéfice aux personnes éloignées de tout mode de transport public.

## 3/ Etat de l'art des mesures existantes

Ce chapitre recense des mesures existantes, répondant directement ou indirectement à la nécessité d'une conciliation entre les enjeux sociaux et écologiques de la mobilité. L'objectif du recensement et de l'analyse des atouts et limites de ces outils est d'identifier les difficultés actuelles dans la conciliation des impératifs sociaux et environnementaux de la mobilité.

On relève quatre grandes catégories de mesures :

1. Les **incitations financières** au report modal, pensées pour favoriser une transition vers une mobilité plus durable, sans distinction sociale ;
2. A l'opposé, les **aides spécifiques** aux personnes en difficulté, dans lesquelles l'objectif écologique est globalement absent ;
3. Les **mesures fiscales** et de compensation, encore peu appliquées aujourd'hui en France, qui cherchent à concilier transition et inclusion selon un objectif de « justice sociale ».

On peut noter à ce stade que les mesures existantes **relèvent essentiellement de mécanismes financiers**. Nous verrons dans la partie suivante que pour les acteurs du terrain, il est difficile de séparer ces mesures d'autres pans d'actions qui doivent être conjugués dans une logique de complémentarité pour faire système et permettre un véritable changement.

### 3.1. Incitations financières au report modal

#### 3.1.1 Aides à l'acquisition de véhicules électriques et de bornes de recharge

L'Etat français a mis en place différentes aides pour encourager les français à choisir le véhicule électrique : le **bonus écologique** (aide à l'achat d'un véhicule électrique ou hybride), la **prime à la conversion** (concernant les véhicules thermiques, électriques, hybrides et les vélos

à assistance électrique), le « **microcrédit véhicule propre** », proposé en complément pour les ménages en situation de précarité. Durant l'été 2021, suite aux débats sur le report des ZFE-m entre le Sénat et l'Assemblée Nationale, il a été décidé de lancer à titre expérimental, pendant deux ans, des **prêts à taux zéro** pour l'achat d'un véhicule propre en alternative au microcrédit existant engendrant des intérêts conséquents. Cette mesure n'est toutefois pas encore mise en place.

Certaines collectivités, notamment celles concernées par la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité, proposent également des **aides locales** qui peuvent être cumulées. Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris a accordé un an de sursis à certains professionnels possédant des véhicules avec des vignettes Crit'air 4 et supérieures ne pouvant normalement plus circuler dans la ZFE-m parisienne depuis le 1er juin 2021. Il existe également des **aides à l'acquisition de bornes de recharge** à destination des personnes résidant en maison individuelle et en logement collectif. Néanmoins, pour les habitants du collectif, l'installation d'une telle borne reste particulièrement difficile techniquement. Par ailleurs, le coût de la recharge à domicile est élevé et pèse particulièrement sur la facture énergétique.

Au-delà de la controverse, politique et scientifique, que soulève la focalisation des réglementations sur les véhicules électriques et hydrogène comme unique solution à la réduction des impacts de la voiture (maintien du paradigme du « tout-voiture » sans questionner les usages, non prise en compte des impacts de la production et du recyclage de ces véhicules), ces dispositifs d'aide à l'acquisition soulèvent des enjeux d'un point de vue social. Si les montants de ces aides sont loin d'être anecdotiques, **le reste à charge reste souvent inaccessible pour les ménages modestes**, si bien que ce sont principalement les ménages plus aisés qui bénéficient de ces aides. Elles peuvent même engendrer des **effets pervers**, dans la mesure où ce sont les taxes sur l'essence ou sur le diesel, payées par les ménages les plus modestes, qui viennent servir à financer les primes versées à des individus plus riches pour l'achat de leur véhicule électrique.

#### Références :

- [Site Prime à la conversion du gouvernement français, Bénéficiez du bonus écologique et de la prime à la conversion, consulté le 17 novembre 2021](#)
- [Percebois, J., \(2020, 23 septembre\) « La précarité énergétique face à la mobilité électrique », Revue Passages](#)
- [Kindermans, M., \(2021, 10 juin\), Grand Paris : un an de dérogation pour les véhicules professionnels dans la ZFE. Les Echos](#)

### 3.1.2 Forfait mobilité durable

Le Forfait Mobilités Durables (FMD), instauré par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en décembre 2019, vise à favoriser le report modal pour les déplacements domicile-travail, et présente l'intérêt d'intégrer le covoiturage, en plus de l'indemnité kilométrique vélo qu'il remplace. D'un montant de 500 euros par an pour le secteur privé et 200 euros par an pour la fonction publique, les premiers retours d'expérience montrent que son intérêt est limité par la **concurrence qu'il présente avec le remboursement à 50% de l'abonnement aux transports collectifs** (le cumul n'étant pas prévu dans une logique de **multimodalité**).

### 3.1.3 Gratuité des transports en commun

La gratuité des transports en commun est le plus souvent mise en place par les collectivités françaises **pour répondre aux enjeux du déclin des centres-villes** au profit des espaces commerciaux périurbains principalement aménagés pour l'usage de la voiture. Cette mesure

est également mise en avant pour les bénéfices environnementaux (en termes de report modal) et sociaux (en termes d'accessibilité économique du service) qu'elle peut entraîner.

Cependant, son efficacité, tant d'un point de vue social qu'environnemental, fait débat. La tarification « solidaire » est considérée par certains plus équitable dans la mesure où elle permet à chacun de participer au financement du réseau de transport public à la hauteur de ses capacités contributives. De plus, si les expérimentations mises en place montrent une augmentation de la fréquentation du service, les données recueillies dans le cadre des enquêtes de mobilité ou de satisfaction **ne permettent actuellement pas de savoir précisément d'où viennent les nouveaux usagers**. Surtout, si la gratuité est affichée pour l'usager, la suppression des recettes tarifaires doit être compensée, d'autant plus si la hausse de fréquentation impliquée par la gratuité nécessite une intensification du cadencement. Les collectivités doivent alors transférer cette perte au niveau des impôts des usagers ou réaffecter un autre budget à la gratuité des transports. Dans les deux cas, **une telle mesure relève forcément d'un choix politique fort et assumé par des mécanismes de compensation**. Ainsi, à Dunkerque, la perte des 4,5 millions d'euros annuel issus de la vente de billet a été compensée par une augmentation du taux du versement mobilité. Cela s'avère moins évident pour des réseaux de taille plus importante dans des collectivités où la part modale des transports en commun est très élevée, auquel cas la gratuité peut fortement affecter leur capacité d'investissement.

#### Références :

- *Marzloff, B. (2018, 20 septembre) Des transports gratuits ? Non des transports communs. Enlarge your Paris*
- « La gratuité des transports publics, une politique urbaine au-delà de la justice sociale – entretien avec Henri Briche, par Charlotte Ruggeri », *Urbanités*, 18 février 2019
- <https://www.gart.org/actualite/les-enseignements-du-gart-sur-la-gratuite-des-transports-publics/>
- « Financer la mobilité dans un monde post-carbone », *La fabrique de la cité* - 28 mai 2020

## 3.2. Aides spécifiques aux personnes en difficulté

### 3.2.1 Indemnité inflation

L'indemnité inflation, annoncée en octobre 2021, vise à apporter une aide ponctuelle aux ménages fortement affectés par la hausse des prix de l'énergie renforçant les effets de précarité énergétique. Cette mesure constitue un **bon exemple d'articulation des enjeux de mobilité et de logement** puisqu'elle propose de compenser l'augmentation simultanée des prix du chauffage et de la mobilité, sans distinction entre automobilistes et usagers d'un autre moyen de transport. Elle est attribuée aux personnes résidant en France dont le revenu net mensuel est inférieur à 2 000 euros (par personne). L'aide de cent euros est versée, en une seule fois, par les employeurs aux salariés, entre décembre 2021 et février 2022.

De nombreuses limites sont cependant pointées, à commencer d'un point de vue social, par son caractère ponctuel et sa **non prise en compte des disparités géographiques** (les territoires ruraux davantage touchés ne faisant pas l'objet d'un traitement spécifique). Les **modalités de versement** sont également questionnées, dans la mesure où elles sont facilitées pour les salariés au détriment des autres publics, ce qui comporte un risque de non-recours et donc de renforcement des inégalités pour les personnes en situation de précarité. Enfin d'un point de vue environnemental, cette mesure est critiquée dans la mesure où **elle n'apporte aucune solution pour limiter la dépendance à la voiture**.

**Références :**

- [Site du Gouvernement Français \(2021, 21 octobre\). Une indemnité inflation de 100 euros pour 38 millions de Français](#)
- [Le Roux, M., \(2021, 22 octobre\) Indemnité inflation: pourquoi le monde rural en demande plus ? Le HuffPost](#)

### 3.2.2 Tarification sociale et solidaire

Tardivement envisagé comme partie intégrante des politiques d'accès à la mobilité, le droit à une tarification sociale n'est institutionnalisé qu'en 2000 à travers la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) qui impose aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) la mise en place de réductions d'au moins 50% sur les titres de transport pour les personnes à faibles ressources, sur des critères d'âge, de statut ou sous condition de revenu. Elles ont été complétées par les tarifications dites « solidaires », reposant sur les revenus et la composition de l'ensemble du foyer, afin d'**améliorer l'intégration de certains profils répondant aux conditions de revenus mais pas aux conditions de statuts**, notamment les travailleurs précaires. A l'heure actuelle, **l'application de cette tarification reste encore à généraliser** par les Autorités Organisatrices de Mobilité. Surtout, les **nombreux non-recours** expriment la nécessité d'améliorer son accessibilité (en termes d'information et de fluidité des procédures).

**Références :**

- [Féré, C. \(2013\). Les inégalités d'accès à la mobilité, un enjeu oublié ?. Les Cahiers du Développement Social Urbain, 58, 7-7.](#)
- [Union des Transports Publics et Ferroviaires, 2018, Observatoire de la mobilité – Habitudes de déplacements de Français en ville et perception des transports publics](#)

### 3.2.3 Mesures d'accompagnement complémentaires

En complémentarité de ces mécanismes financiers, d'autres mesures, moins lourdes et moins coûteuses, peuvent être déployées auprès des publics les plus précaires afin de les accompagner dans l'évolution de leurs modes de vie dans un contexte de transition écologique.

La mise en place des ZFE- est l'occasion, en France, d'initiatives locales visant à accompagner les personnes directement impactées<sup>2</sup>. C'est notamment le cas de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune qui réfléchit à des pistes pour affecter directement les modes de vies de ses habitants : lancer un **groupe facebook** local sur la ZFE-m, appliquer une **tarification sociale de l'autopartage** ou le tester entre voisins, faciliter la pratique du vélo, mieux communiquer sur les aides.... Suite à une étude mesurant l'impact sur les foyers les plus modestes de la ZFE-m du Grand Paris, deux postes de **conseillers en mobilité** chargés d'informer et d'orienter les habitants seront même créés. Similairement, la Métropole de Lyon a récemment publié une fiche de poste pour recruter trois conseillers mobilité. D'autres acteurs se positionnent également sur l'accompagnement des entreprises situées dans les ZFE-m : la chambre de Métiers et de l'Artisanat Lyon-Rhône propose par exemple de réaliser

---

<sup>2</sup> Les mesures d'accompagnement de la mobilité sont loin de se cantonner au sujet des Zones à Faibles Emissions mobilité et existaient bien avant leur mise à l'agenda politique : mais ici, c'est la particularité des mesures d'accompagnement social mises en place en réaction à une mesure environnementale qui est pointée. Le rôle plus global que les mesures d'accompagnement au changement peuvent jouer dans la conciliation des enjeux écologiques et sociaux de la mobilité est détaillé plus bas (4.3.2).

gratuitement un **pré-diagnostic mobilité** visant à identifier des solutions adaptées aux besoins des entreprises (analyse des coûts de déplacements, d'entretien et d'usage des véhicules).

**Références :**

- « Interdiction des véhicules polluants : comment accompagner les foyers les plus modestes », Le Parisien, 31 mai 2021
- « ZFE, un enjeu majeur pour la mobilité des artisans », CMA Lyon Rhône

### 3.3. Mesures fiscales et compensatoires visant la « justice sociale »

Au-delà de ces mesures existantes, essentiellement financières, de nombreuses pistes de solution sont évoquées dans la presse. Certaines proviennent de retours d'expérience internationaux, d'autres sont encore à l'état d'objet prospectif à concrétiser. Leur analyse montre que si elles apportent des réponses aux difficultés pointées précédemment, **la plupart d'entre elles restent encore des solutions financières**, et qu'une réflexion plus large mérite d'être menée (articulation urbanisme / transport, mobilisation des acteurs, solidarité territoriale, pédagogie et accompagnement, etc.). Ces pistes complémentaires sont approfondies dans le chapitre suivant. Les exemples présentés ci-dessous relèvent de mécanismes financiers favorisant un accès équitable à la mobilité.

#### 3.3.1 Des mécanismes compensatoires pour les ZFE-m et les péages urbains

Afin de compenser, voire d'éviter, les effets pervers sur les populations les plus précaires pouvant découler des péages urbains ou des ZFE-m, des mesures peuvent être envisagées pour rendre ces politiques davantage inclusives : tarifications faibles (de 1 à 2 euros par jour) pour les péages urbains, **participation des habitants des hypercentres qui profitent de la zone sans voiture tout en ayant accès au foisonnement de mobilités alternatives subventionnées par la collectivité**. Les recettes acquises par ce mécanisme peuvent être réinvesties dans les transports en commun reliant l'agglomération et les territoires environnants. La Métropole Européenne de Lille a eu la volonté d'aller plus loin encore en s'inspirant d'une expérimentation du péage inversé à Rotterdam (indemnisation des automobilistes, équipés de GPS embarqués, acceptant de modifier leur trajet). A Rotterdam, à la fin de l'expérimentation, 80% des automobilistes ont gardé leurs nouvelles habitudes. Avant d'abandonner cette expérimentation en 2019, **la MEL a ainsi pour objectif de réduire son trafic de 6%** en touchant environ 2000 véhicules.

**Références :**

- « Les utilisateurs de la voiture au-delà des hypercentres sont très majoritairement ceux n'ayant pas de solutions alternatives », Le Monde, 12 février 2021
- « Transport : la métropole de Lille va tester le péage inversé », France info, 22 mars 2018
- Rapport de l'Observatoire social des mobilités, 2013, Mobilité, insertion et accès à l'emploi, constats et perspectives



### 3.3.2 Des mécanismes de compensation pour maintenir la taxe carbone

En Colombie-Britannique une taxe carbone progressive a été mise en place pour les particuliers et pour les entreprises accompagnée d'une **redistribution des recettes aux plus modestes** à l'aide d'un chèque pouvant aller jusqu'à 180 dollars par an. En France, le Réseau Action Climat propose de mettre en œuvre un Revenu Climat pour les ménages ayant les revenus les plus faibles. Ce dernier serait versé automatiquement, sans condition d'utilisation et pourrait représenter un montant moyen de 45 à 70 euros de moyenne par foyer et par an.

#### Références :

- [« La justice sociale est la grande absente de la loi "climat" », Médiapart, 22 avril 2021](#)
- <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/04/presentation.pdf>

### 3.3.3 Une fiscalité carbone systémique incluant les secteurs les plus polluants

Devant le constat qu'en 2019, les exonérations fiscales et les taux réduits des taxes sur l'énergie en faveur de certains secteurs d'activités (transport aérien et fret routier etc.) se sont chiffrées à 11 milliards d'euros en France, le Réseau Action Climat a réfléchi à des solutions alternatives pour **appliquer le principe du pollueur-payeur afin que le poids de la transition écologique ne soit pas entièrement supporté par la société civile**. Il préconise notamment la mise en place d'une **taxe climat-solidarité** prélevée sur les compagnies aériennes, ce qui affecterait principalement les ménages aisés. Par ailleurs, de nombreuses entreprises bénéficiant des nombreux taux réduits sur les taxes sur les produits énergétiques et l'électricité, le Réseau Action Climat propose d'organiser un rattrapage progressif afin de s'assurer que les entreprises payent à terme le même prix que les ménages.

#### Références :

- [Maillé, P., 2021 \(septembre\), « Bilan Carbone de l'action, les mesures les plus coercitives sont les plus efficaces »](#)
- <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/04/presentation.pdf>

### 3.3.4 Une contribution des pôles générateurs de déplacement

Pour le sociologue et prospectiviste Bruno Marzloff, "la mobilité s'entend comme un tout et un commun dont la responsabilité, les bénéfices et les charges se partagent entre l'ensemble des protagonistes des mobilités au nom de l'intérêt général". En ce sens, des réflexions sont envisagées pour **mettre à contribution de la transition écologique les pôles générateurs de déplacements** dès lors que ces derniers génèrent des flux solistes. Cette mesure pourrait concerner les grandes surfaces de périphérie, les centres commerciaux mais aussi les pôles de santé ou les pôles culturels, dont la localisation induit un public contraint à l'usage de l'automobile.

#### Références :

- [Marzloff, B. \(2018, 20 septembre\) Des transports gratuits ? Non des transports communs. Enlarge your Paris](#)

### 3.3.5 La création d'un ISF climatique

L'économiste Lucas Chancel regrette que la Loi "Climat et Résilience" adoptée en août 2021 ne soit pas allée plus loin en termes de justice sociale. Selon lui, la création d'un impôt juste est une nécessité pour que le poids de la transition écologique ne soit pas porté par les plus précaires. Il propose de créer un impôt sur la fortune (ISF) climatique, qui prendrait en compte la consommation et l'épargne, avec un malus quand le patrimoine est investi dans des entreprises qui ont plus de 50 % d'activités carbonées.

#### Références :

- [« La justice sociale est la grande absente de la loi "climat" », Médiapart, 22 avril 2021](#)

### 3.3.6 Land value capture

Les mécanismes de "land value capture" proposent de financer la construction de l'infrastructure de transport ou son exploitation grâce aux plus-values foncières générées. Ce type de mesures a été mis en place à Hong-Kong, en partenariat avec l'exploitant des transports publics local, mais également par l'État de New York qui a établi en 1989 une taxe de 1% à l'acquisition, finançant directement l'amélioration des transports collectifs. Cet exemple est intéressant dans la mesure où il propose une **articulation possible entre les politiques de transport et de logement**.

#### Références :

- [Combe, C. \(2020, 28 mai\) Financer la mobilité dans un monde post-carbone. La fabrique de la cité](#)

### 3.3.7 Quotas carbone

Les quotas<sup>3</sup>, ou crédits carbone, font partie des mesures embryonnaires destinées à limiter quantitativement les émissions pour l'ensemble des activités humaines (habitat, mobilité, travail, etc.). Le Forum Vies Mobiles propose une évaluation de leur faisabilité. D'après cette analyse, **l'acceptabilité de cette mesure reste un frein majeur** à sa mise en œuvre, même si, pendant le premier confinement, 53% des français se disaient favorables à des mesures de rationnement pour réduire le volume des déplacements, à condition que cette règle soit équitable et ne permette pas aux plus aisés d'y déroger. Plusieurs préconisations sont formulées afin de favoriser l'appropriation de cette mesure : la création d'une **agence publique** pour gérer l'allocation et la gestion des quotas ; une **mise en place progressive**, visant dans un premier temps les déplacements domicile-travail ou professionnels via un quota employeur avant d'être étendue aux déplacements personnels ; une **modulation de l'attribution** en fonction de la taille des ménages, du type de territoire habité, et des contraintes de mobilité contextuelles (recherche d'emploi, état de santé, etc.).

#### Références :

- [« Rationner les déplacements carbonés : une alternative d'avenir à la taxe carbone ? », Forum Vies Mobiles, septembre 2021](#)
- [Fressoz, J-B., 2019 \(28 août\), « Rationner le transport est beaucoup plus démocratique qu'augmenter les taxes sur le CO2 », Le Monde](#)
- [« Transports : le rationnement, une alternative d'avenir à la taxe carbone », Le Monde, 19 octobre 2021](#)

<sup>3</sup> Les quotas carbone sont des mécanismes d'attribution de quantités limitées d'émissions de CO2 par personne, pour les différentes activités humaines, dont la mobilité.

## 4/ Partage de perceptions et d'expérience des acteurs du terrain

Ce chapitre vise à tirer des enseignements de l'analyse croisée de la **vingtaine d'entretiens** réalisés auprès d'acteurs diversifiés :

- Acteurs de la mobilité solidaire (plateformes de mobilité, garages solidaires)
- Acteurs de l'énergie (réseau énergie environnement)
- Collectivités (métropoles, EPCI rural, département, région)
- Acteurs du transport (transports collectifs, autopartage, constructeur automobile)
- ONG environnementales
- Experts et chercheurs

Ces acteurs ont été identifiés sur la base d'un travail de cartographie d'acteurs réalisé en parallèle de l'état de l'art et présenté en début de chapitre. Ils ont été interrogés sur les liens qu'ils envisagent entre les enjeux d'inclusion et de transition ; sur les freins à la conciliation de ces deux impératifs ; et enfin sur les leviers, déjà mis en œuvre ou non, qui leur semblent pertinents. **L'analyse s'attache à rendre compte des perceptions des acteurs du terrain, et donne à voir les convergences et les oppositions** présentes dans leurs discours et dans leurs représentations.

La liste complète des personnes interrogées, ainsi que la grille d'entretien, sont présentées en annexe.

Ce chapitre est organisé en quatre parties :

1. Une première partie présente la **cartographie des acteurs concernés**, directement ou indirectement, par la conciliation des enjeux sociaux et écologiques de la mobilité ;
2. Une deuxième partie, visant à expliquer la **difficulté** qu'éprouvent les acteurs à **cadre les enjeux et à mettre en œuvre des actions** pour y répondre ;
3. La troisième partie analyse la manière dont les acteurs envisagent la **nécessité d'une transformation** pour permettre une mobilité soucieuse de tous et de l'environnement ;
4. La quatrième partie rend compte des **questions non résolues** qui se posent aux acteurs **dans la mise en œuvre de leurs actions**.

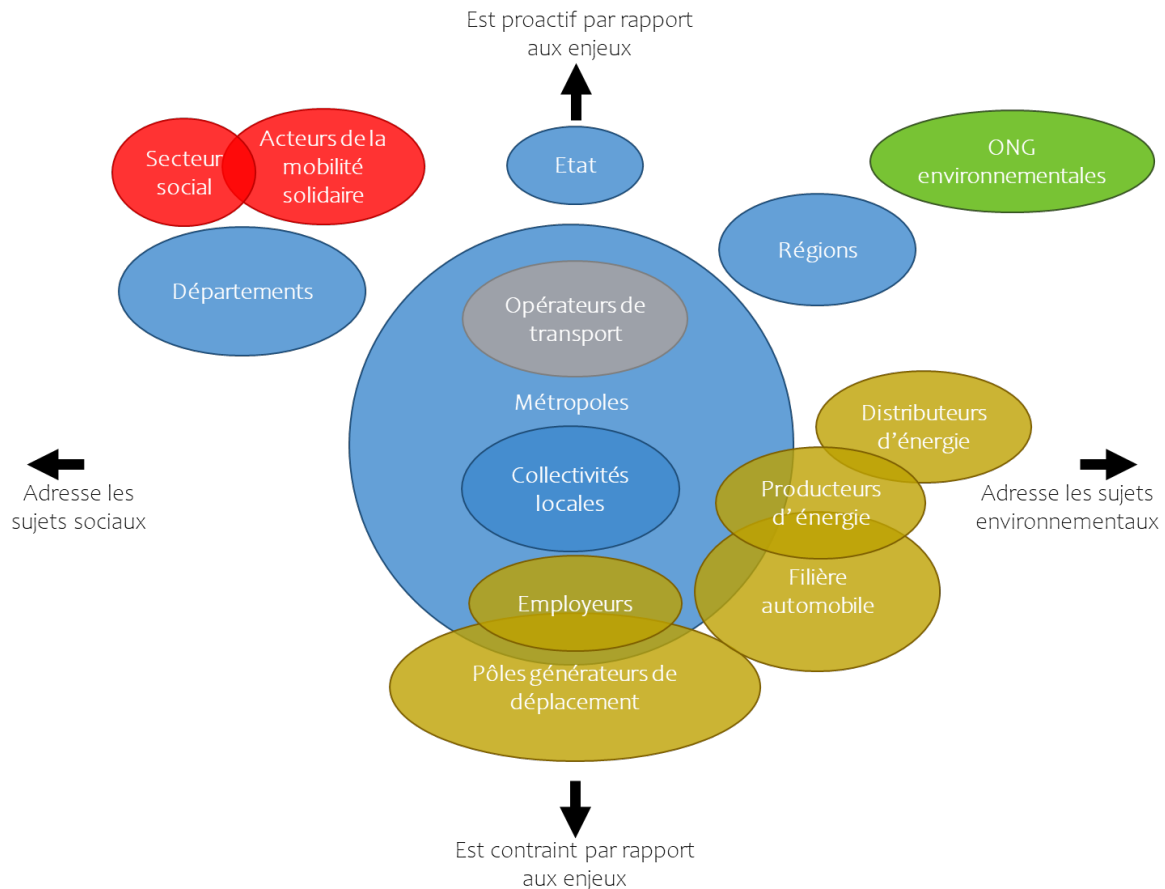
### 4.1. Cartographie des acteurs concernés

De nombreux acteurs sont concernés, de près ou de loin, par la mise en application des réglementations environnementales et/ou par la gestion des impacts sociaux de la mobilité.

La cartographie ci-dessous, constituée sur la base du travail de revue de littérature, en présente une vision schématique, 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.



Le quart en haut à gauche contient les acteurs proactifs sur les enjeux sociaux, à savoir les acteurs sociaux et de la mobilité solidaire, dont la vocation première est d'accompagner les publics en difficulté au quotidien. On trouve également les Départements très investis sur le financement et les politiques d'action sociale du fait de leurs compétences (handicap, vieillissement, aide sociale).

A l'extrême opposé sur l'axe horizontal se situent les ONG environnementales (France Nature Environnement, Fondation Nicolas Hulot, Réseau Action Climat, etc.) du fait de l'activité de plaidoyer, de préconisations aux pouvoirs publics, de pédagogie auprès de la société civile. Le quart en haut à droite contient également les Régions, investis sur les enjeux de mobilité durable par leur rôle de chef de file de la mobilité.

Au centre se situe un ensemble d'acteurs concernés à la fois par les enjeux environnementaux et sociaux : l'Etat, qui joue un rôle moteur dans l'incitation de l'ensemble des acteurs, publics, privés, associatifs, à atteindre les objectifs de « transition juste » ; les métropoles et les collectivités locales, situées à une position intermédiaire, entre proaction du fait de leurs compétences (urbanisme, transport pour les collectivités ; politique de la ville, cadre de vie pour les métropoles) et contraintes, du fait des injonctions à mettre en place les réglementations environnementales (comme les ZFE-m pour les métropoles, ou les limitations de vitesse pour les collectivités locales).

A un niveau intermédiaire, on trouve également les acteurs du transport (transport collectif, automobile) et de l'énergie, dont les activités sont directement concernées par les réglementations environnementales, et qui ont un rôle majeur à jouer dans leur mise en application et dans leur accompagnement d'un point de vue socio-économique.

Enfin, en bas au centre se situent les pôles générateurs de déplacement, c'est-à-dire un ensemble d'acteurs (santé, culture, commerce, employeurs) qui sont soumis à un enjeu

d'attractivité et d'accessibilité et qui, en ce sens, risquent d'être impactés par les restrictions environnementales de la mobilité.

La vingtaine d'acteurs rencontrés en entretien entend représenter cette diversité de rapport aux enjeux posés.

## 4.2. Des enjeux particulièrement complexes à appréhender

La prise de conscience d'un « archipel de difficultés » évoquée plus haut le montre, les enjeux soulevés par le double impératif écologique et social du secteur de la mobilité, sont particulièrement complexes à appréhender. Plusieurs difficultés sont pointées dans les entretiens.

### 4.2.1 L'invisibilisation des personnes en difficulté

Nombre d'acteurs font part de leur difficulté à appréhender les publics « invisibles » car isolés et éloignés des processus officiels. Ainsi, en miroir du « décrochage » constaté d'une partie de la population, certains parlent d'un **décrochage de la part des décideurs** (au sens large) par rapport à la réalité vécue par les personnes en difficulté, et déplorent la difficulté à avoir des informations sur leur vécu pour mettre en place les mesures adéquates.

Que ce soit dans les dispositifs de concertation, dans les outils d'enquête statistique, le même constat d'une **absence de la parole des personnes en difficulté** de mobilité ressort, soit que ces personnes considèrent que ce n'est pas la peine de donner leur avis, soit qu'elles ne soient pas familières des outils de remontée d'information et de concertation. Ces constats renvoient aux nombreuses recherches sur les dispositifs de concertation, pointant les limites de ces derniers en termes de prise en compte de la diversité des points de vue et en particulier des plus vulnérables. Certains évoquent alors un « **entre soi des décideurs** », avec le risque de plaquer des schémas « tout faits » sur les personnes en difficulté, par manque de connaissance.

Une autre problématique pointée est **l'invisibilisation des mécanismes parallèles des personnes en marge du système** et par conséquent la sous-estimation de leur vulnérabilité : par exemple l'évaluation des impacts sociaux de la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité ne tient pas compte des voitures non répertoriées au contrôle technique, qui pourtant, font a priori partie des voitures concernées, ou de l'attachement psychologique à la voiture : « *On ne peut pas leur dire que pour leur bien-être on leur enlève la voiture, alors que c'est le seul truc qui leur reste* » (J-B. Schmider, *Citiz*).

Beaucoup déplorent que ce manque de connaissance implique une inadéquation des actions actuellement mises en place, comme par exemple les aides à l'achat dont le reste à charge reste inatteignable pour nombre de personnes, très modestes ou même modestes. Cette invisibilisation des pratiques minoritaires renforce également la difficulté à définir de qui l'on parle lorsque l'on parle d'inclusion. Surtout elle se traduit par **un risque de renforcement des mécanismes d'exclusion**. Par exemple le dimensionnement de l'offre de transport collectif, exclusivement fondée sur le motif domicile-travail et sur les périodes de pointe (au

détriment des horaires extrêmes et des weekends), privilégient les personnes aisées sur les personnes précaires.

Dans le même ordre d'idée, on constate, notamment dans le secteur de l'énergie, que les instruments d'évaluation ont longtemps été pensés sans prise en compte de la question sociale. Il y a alors un véritable enjeu de visibilité des enjeux sociaux dans la construction de la connaissance et des outils politiques.

#### 4.2.2 Des enjeux et des solutions peu lisibles

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 – et des acteurs eux-mêmes – à **appréhender la crise environnementale**. Cette complexité vient en grande partie de l'**incertitude** sur le devenir de cette crise, quant à la forme qu'elle prendra (réchauffement, sécheresse, inondations, pollution, épidémies, etc.), à ses conséquences sociales (migrations, etc.), et à l'efficacité des mesures mises en place pour l'endiguer.

En ce sens, une des priorités consiste à améliorer la connaissance du grand public des enjeux climatiques et à élaborer un **discours clair et homogène** sur les solutions au-delà des discours médiatiques portés par des non spécialistes, comme c'est le cas pour les impacts respectifs des véhicules électriques, hybrides, à hydrogène. Ainsi ces confusions se traduisent-elles par des **contradictions dans les mesures mises en œuvre** : par exemple la prime à la conversion permet actuellement d'obtenir des aides pour l'acquisition de véhicules thermiques neufs, alors même que les ZFE-m les interdisent. Plus globalement, les acteurs pointent un enjeu de lisibilité de l'offre, développé dans le point 4.4.3 sur le rôle du numérique et son articulation avec les ressources physiques et humaines.

Au-delà d'actions de sensibilisation et de pédagogie, il s'agit là encore de réfléchir aux modes de construction de la connaissance propres à alimenter un véritable **débat démocratique**, ainsi qu'à la conception d'instruments d'évaluation intégrant la question sociale.

#### 4.2.3 Des temporalités difficiles à harmoniser

On relève également une difficulté à appréhender la crise dans ses **temporalités**. Ainsi, si la crise sanitaire a montré que la population était capable de changer rapidement et radicalement face à une crise immédiate, l'inertie à opérer la transition écologique semble être liée à une perception floue et lointaine de la crise écologique. Les acteurs sont alors confrontés à l'exigence de trouver un **équilibre périlleux entre urgence** (sociale et écologique) et nécessité de poser des **choix stratégiques de long terme** : d'un côté, « *La transformation écologique va avoir un coût énorme parce qu'on a tardé et qu'on continue à tarder* », (G. Laferrère, France Nature Environnement), et d'un autre côté, « *Une société qui a placé la mobilité au cœur de son fonctionnement ne peut pas bouger comme ça* », (C. Gallez, LVMT). En particulier, les outils de financement actuels, comme les appels à projets, ont leur limite, les acteurs étant pris entre deux impératifs : mettre en œuvre des actions rapidement, et qui donnent une trace évaluable rapidement sur le terrain ; mener une réflexion de long terme et s'autoriser à faire différemment et mieux.

Une autre difficulté est liée au **déphasage perçu des calendriers** des réglementations environnementales et des mesures destinées à les accompagner (par exemple entre le calendrier de mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité et la programmation du renforcement d'offre de transports collectifs).

La question de la temporalité apporte également des pistes de solutions, comme par exemple l'idée d'une mise en œuvre progressive des Zones à Faibles Emissions mobilité, misant sur le renouvellement naturel du parc automobile pour en alléger les conséquences sociales (voir plus bas).

### 4.3. Une nécessaire transformation, mais laquelle ?

Face à la prise de conscience de l'ampleur 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. Cette nécessité est exprimée de différentes manières, dont certaines se rejoignent à différents degrés de radicalité, et d'autres s'opposent :

- de la **mobilité carbonée** à la **mobilité « propre »**,
- de la **possession** au **partage**,
- de la **solution technique** à l'**accompagnement**,
- des **flux capacitaires** à la **singularité des pratiques**,
- de la **logique de silo** à la **construction d'éco-systèmes**,
- de la **logique punitive** à la **logique incitative**,
- de l'**injonction à l'hypermobilité** au **choix de la sobriété mobilitaire**.

La suite de cette partie propose d'organiser ces différents types de transformations en quatre grands axes :

1. le passage du système automobile à un système intermodal ;
2. le recentrement des actions sur l'accompagnement du changement ;
3. la construction de modes d'agir collectifs ;
4. le lien entre stratégie de mobilité et stratégie d'aménagement.

#### 4.3.1 Rendre les autres modes aussi attractifs que la voiture : une gageure

Nombre des personnes interrogées s'accordent sur la très haute performance du système automobile (en termes de qualité d'usage, de confort, de continuité d'expérience, de disponibilité, et de services associés) et sur le manque de compétitivité des offres alternatives (transports collectifs, autopartage, covoiturage, etc.) : « l'offre doit être accessible et convaincante ; la voiture elle est tellement facile, il faut que les offres alternatives soient aussi séduisantes et complètes » (L. Cogerino, AURA EE). Par exemple, des personnes sont contraintes à l'autosolisme « par sécurité », pour contrer les éventuelles correspondances ratées ou covoiturages annulés. Cela rejoint le résultat bien connu du frein au covoiturage domicile-

travail, du fait des salariés, mais également de celui des employeurs qui exigent de leurs salariés de disposer d'une voiture pour avoir la garantie de leur présence.

Plusieurs perspectives sont envisagées : beaucoup partent du constat que contrairement à la voiture, aucune des solutions existantes n'est autosuffisante et qu'il s'agit alors, d'une manière ou d'une autre, du **cumuler les solutions pour en faire un système en mesure de rivaliser avec le système automobile**. Ainsi, certains parlent de « **bouquets de solutions** » plutôt que de solutions uniques, d'autres évoquent une nécessaire « **surqualité** » (proposer une offre de covoiturage excédentaire à la demande pour garantir la continuité de service en cas d'annulation), d'autres encore expérimentent les **solutions combinées** (covoiturage et autopartage, location avec option d'achat et covoiturage). Certains mentionnent enfin l'intérêt de développer des services annexes à l'offre de mobilité stricto sensu : c'est ainsi qu'au Val d'Ille Aubigné, l'usage du vélo décolle dans les communes où les vélos en libre-service sont accompagnés par une dynamique associative (réparation vélo, remise en selle, etc.) contrairement aux communes où ils apparaissent comme une mesure isolée et donc incomplète. La plus-value connexe apportée par les toilettes publiques présentes dans les parcs de stationnement est également citée en exemple pour expliquer l'autosuffisance du système automobile.

Ces différentes pistes sont développées en fin de chapitre. Force est de constater que, souvent à l'état de tests, elles peinent à se pérenniser, l'expérience utilisateur n'étant pas à la hauteur de celle de la voiture. Il s'agit donc de sortir de **la logique de « saupoudrage »** (Cranois, 2017<sup>4</sup>) **qui a longtemps étouffé l'ambition des services alternatifs** à la voiture à se poser en modes de transport légitimes.

Concernant plus spécifiquement les transports collectifs, une autre limite pointée est liée à la logique prédominante de dimensionner l'offre sur la base des **flux majoritaires**. : « *il faut bien prendre en compte les 80% de déplacements non liés au travail* » (E. Chareyron, Keolis). Il s'agit alors de penser la singularité des pratiques, qui touche bien souvent les personnes en difficulté. Ainsi, des expérimentations sont menées sur le renforcement du service sur les **horaires extrêmes et sur les weekends** : l'exemple de Bordeaux montre que ce renforcement du service en dehors des horaires de pointe peut se faire à matériel constant (+20% d'offre). Les exemples de Metz ou de Dijon montrent que lors de la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la fréquentation augmente principalement le dimanche. La réflexion concerne également l'amélioration des conditions offertes pour les **déplacements occasionnels**, en termes de tarification (les tarifs hors abonnement étant bien souvent inaccessibles, surtout lors de l'enchaînement de transports urbains et inter-urbains) et de lisibilité (surtout pour les déplacements dépassant les périmètres administratifs).

En marge de ces pistes, qui se fixent pour ambition de généraliser et de démocratiser des solutions encore trop minoritaires, **certain appellent à une certaine modestie**. Force est de constater que les services alternatifs à la voiture, comme le transport à la demande, atteignent rapidement leur cible (les captifs) et qu'une fois cette cible atteinte, il n'est pas évident d'élargir la clientèle. Ainsi, certains restent très sceptiques sur la portée que l'on peut espérer du covoiturage. Dans le même ordre d'idée, en ville moyenne, où la congestion est rarement problématique, il semble illusoire de vouloir convaincre les ménages aisés d'abandonner la

---

<sup>4</sup> Aude Cranois. De l'automobilité à l'électromobilité : des conservatismes en mouvement ? : la fabrique d'une politique publique rurale entre innovations et résistances. Géographie. Université Paris-Est, 2017. Français



voiture : les transports publics doivent avoir en priorité de répondre aux quelques 25% de ménages qui n'ont pas de voiture, ou qui n'ont qu'une seule voiture.

### 4.3.2 L'accompagnement au changement de comportement : une priorité ?

L'intérêt de développer les initiatives d'accompagnement du changement de comportement fait l'objet d'un consensus, en particulier pour les personnes peu familières des services alternatifs à la voiture, dont les personnes dépendantes à la voiture aussi bien que les personnes contraintes à l'immobilité font bien souvent partie. Pour certains, il s'agit d'une priorité absolue, les modes d'action fondés sur **les solutions exclusivement technologiques ayant montré leur incapacité à apporter des réponses aux enjeux actuels** : « On sait que le sujet central c'est le changement de comportement. Mais cela prend du temps, au moins une génération » (G. Laferrère, France Nature Environnement). Pour d'autres, il s'agit avant tout de parvenir à une offre satisfaisante, l'accompagnement venant dans un second temps : « ça me sert à quoi la gratuité des transports si je ne peux pas aller à mon boulot ? » (E. Chareyron, Keolis).

Dans tous les cas, les acteurs constatent que si les solutions existent et fonctionnent localement, **leur passage à l'échelle reste à enclencher**, afin que la prise de conscience collective de la crise écologique se traduise par des changements de comportement au niveau individuel : « l'accompagnement au changement, ça fonctionne, mais ce n'est pas une réponse massive. Mais c'est pertinent » (P. Grand, Mob'in).

Il s'agit alors de trouver un **équilibre entre massification des mesures** (pouvant passer par un portage national) et ciblage et **personnalisation**. Cette personnalisation est en effet nécessaire pour garantir l'accessibilité de la transition, sans distinction sociale : « il s'agit de changer le regard sur les modes de déplacement : montrer que la culture vélo, c'est pas que pour les bobos, c'est pour tout le monde. Si on veut faire la transition écologique, il faut embarquer tout le monde » (C. Rossignol Puech, Bordeaux Métropole).

### 4.3.3 Nécessité d'une logique partenariale

Tout le monde s'accorde sur la nécessité de passer d'une logique de transport et de silo à une logique de création d'**écosystèmes locaux**, réunissant les acteurs publics, privés et associatifs : « Faire de la micro-couture, adaptée au territoire et travaillée avec le tissu de partenaires locaux. » (J-B. Schmider, Citiz). Plusieurs objectifs sont mentionnés :

- Profiter des **connaissances et champs d'action complémentaires** de chacun, notamment pour définir ce que l'on entend par inclusion ;
- Disposer d'**outils** qui permettent une compréhension intersectorielle ;
- Améliorer la **lisibilité de l'offre** de mobilité, complexifiée par la multiplication des opérateurs, des services, des applications, développées sans cohésion a priori ;
- Actionner des **mécanismes de solidarité** efficaces, comme c'est le cas par exemple dans le secteur énergétique, avec des mécanismes compensatoires entre rénovation énergétique et construction neuve.

En particulier, **la collectivité a un rôle central à jouer**, à la fois d'ensemblier et de financeur. De plus, la période paraît particulièrement propice au lancement d'initiatives concrètes auprès des collectivités qui sont demandeuses de propositions pour répondre aux besoins de leur

territoire : « Du côté des élus, le terrain est favorable si on arrive avec une pensée et des solutions concrètes » (P. Grand, Mob'in).

En lien avec les nombreux questionnements que pose la notion d'inclusion, les acteurs s'interrogent sur la **manière de représenter l'urgence sociale dans le tour de table**. Pour certains, il s'agit d'**intégrer systématiquement les acteurs de la mobilité solidaire** aux démarches de planification de la mobilité (schémas transport, comité des partenaires prévu dans la LOM), voire au-delà du secteur de la mobilité. Ainsi intégrée à une perspective plus large, la mobilité inclusive peut se voir ouvrir des pistes de financement telles que les Certificats d'Economie d'Energie<sup>5</sup>. Cependant aujourd'hui, ces pistes sont peu évidentes à mobiliser sur le sujet de la mobilité inclusive, les programmes étant établis sur des objectifs précis, difficilement modulables pour cibler spécifiquement les enjeux sociaux de mobilité. Cette difficulté s'est renforcée en 2021 en raison d'une restriction des CEE destinés aux personnes précaires à celles en situation de grande précarité (RSA, CMU, migrants).

Pour d'autres, il s'agit de **penser directement une mobilité pour tous, c'est-à-dire** de nouer des partenariats au-delà des acteurs de la mobilité, afin de relier ce secteur à l'ensemble des composantes de la vie quotidienne : se nourrir, travailler, aller chez le médecin, accéder à la nature, etc. « La mobilité serait un des aspects d'un dispositif multi-services à la personne, finalement » (J-F. Samson, Garage solidaire ODD). En ce sens, la notion d'accessibilité est plus adéquate pour **adresser un champ de politiques très diverses** (emploi, logement, social, énergie) : « La notion de « mobilité inclusive » enferme la réflexion dans un champ sectoriel, elle n'ouvre pas sur ce qui est essentiel : repenser la place de la mobilité dans nos modes de vie » (C. Gallez, LVMT).

Dans tous les cas, pour parvenir à cette approche transversale et élargie de la mobilité, il s'agit de **construire un consensus politique à long terme**, ce qui implique un courage politique pour porter des mesures qui pourraient être accusées d'être « antisociales ») mais qui à long terme seraient bénéfiques pour tous. La lutte contre l'accroissement des surfaces commerciales de type grande distribution (qui a doublé en 20 ans) est un bon exemple de mise en lien de la mobilité avec d'autres politiques (développement économique et urbanisme) et de nécessité d'un certain courage politique. Comme évoqué plus haut, l'absence de consensus pointée ici (« Aujourd'hui il y a des expérimentations dans tous les sens, mais il manque un cap : collectivement, on peut aller vers ça », J-F. Samson, Garage solidaire ODD) s'explique par l'inexistence des conditions nécessaires à un **véritable débat démocratique**, à commencer par la construction de la connaissance.

Enfin, penser au-delà de la mobilité peut également amener à se demander **qui génère les déplacements**, et ainsi intégrer à la réflexion des acteurs non concernés directement par la mobilité et par la transition, mais qui ont un rôle central à jouer : les employeurs, les centres commerciaux, etc. Le **rôle des employeurs paraît particulièrement crucial** pour accompagner la transition des déplacements domicile-travail et professionnels : aide à l'acquisition de vélos (comme c'est le cas en Angleterre), intégration dans la qualité de vie au travail de la pénibilité liée à la surmobilité.

A ce titre, la **Loi d'Orientation des Mobilités** propose un ensemble d'outils pour privilégier les démarches partenariales, à commencer par le comité des partenaires, mais également le

---

5 « Les certificats d'économies d'énergie sont un dispositif au bénéfice des ménages et des entreprises pour la transition énergétique et la croissance verte. Depuis 2016, ils permettent d'apporter un soutien renforcé aux ménages en situation de précarité énergétique réalisant des travaux de rénovation énergétique. » (<https://www.ecologie.gouv.fr/dispositif-des-certificats-deconomies-denergie>)

plan d'action pour la mobilité solidaire et la définition des bassins de mobilité. Si certains acteurs voient dans la LOM une boîte à outils potentiellement efficace, tous s'accordent à dire que les outils qu'elle propose sont loin d'être appropriés. Ainsi, le Forfait Mobilité Durable<sup>6</sup> gagnerait à être généralisé pour favoriser l'implication des employeurs dans la transition mobilière. Certains déplorent d'ailleurs les limites qu'elle implique en termes d'intégration d'acteurs au-delà du champ de la mobilité.

#### 4.3.4 Repenser l'aménagement du territoire : une évidence insoluble

« L'urbanisme : tout part de là. C'est le nœud du problème » (J-B. Schmider, *Citiz*). Cette ouverture de la réflexion au-delà du secteur de la mobilité est particulièrement invoquée à propos des **liens évidents entre mobilité et aménagement du territoire** : déplacements induits et évités par les activités logistiques, politiques de logement (les ménages aux faibles revenus, en quittant les ville-centre, entrant dans un mécanisme d'exclusion du fait de la moindre accessibilité en périphérie), localisation des zones d'emplois, et des surfaces commerciales, traitement de l'espace public, zéro artificialisation nette, etc. Cette question remet en cause des mécanismes installés depuis des décennies, dont il est difficile de déterminer si l'origine est du côté de l'aménagement (« Il faut repenser le territoire : la mobilité est une conséquence de nos modes de vie, pas une cause », G. Laferrère, *France Nature Environnement*) ou des mobilités (« On fait face à un processus de valorisation de la mobilité qui se traduit dans l'organisation spatiale », C. Gallez, *LVMT*).

Cependant si les acteurs voient directement le lien entre mobilité et aménagement, ils entrevoient **peu de solutions concrètes à ce jour**, du fait de la compétition entre territoires, de la difficulté à limiter la mise en constructibilité des espaces (notamment pour des activités logistiques génératrices de déplacements), et bien souvent, faute de moyens financiers : « Des actions sur l'aménagement du territoire, c'est ce qui aura le plus de poids, mais c'est un enjeu qui peine encore à émerger » (V. Desfontaines, *Réseau Action Climat*). Le cas particulier de la métropole parisienne est également mentionné, quant aux très faibles marges de manœuvre laissées par sa densité urbaine.

Les pistes d'actions mentionnées ont de nombreuses limites. Si le **télétravail et le coworking** sont de plus en plus vus comme des solutions à l'impact environnemental des déplacements, il est important de garder à l'esprit qu'elles ne correspondent pas à la réalité des personnes en insertion. De même la « **ville du quart d'heure**<sup>7</sup> » et la **proximité** reviennent souvent dans les discours médiatiques, à cheval entre solution opérationnelle et fantasme inatteignable. Ce sujet renforce l'importance de considérer mobilité et activité logistique dans un ensemble. Certains ajoutent que si ces notions entendent revenir en arrière sur des tendances lourdes des dernières décennies (accroissement de la surface commerciale, fermeture des offres de santé et des petites gares en territoire peu dense), elles oublient cependant la dimension sociale, en ne se plaçant que du côté de la gouvernance et de la forme urbaine : « la « ville du

---

<sup>6</sup> Le Forfait Mobilité Durable, entré en vigueur en mars 2020 et qui remplace l'Indemnité Kilométrique Vélo, propose une prise en charge par l'employeur jusqu'à 500 € par an des frais de déplacement en vélo, covoiturage et autres modes partagés, et transports en commun.

<sup>7</sup> Popularisé par l'urbaniste et professeur Carlos Moreno, ce concept interroge les temps d'accès et la mutualisation temporelle des aménagements. Pour en savoir plus : <https://tempoterritorial.fr/ville-du-quart-dheure-du-concept-aux-realisation-concretes-webinaire-mardi-26-janvier/>

quart d'heure », c'est comme si le fait de travailler sur l'accessibilité supprimait la question de qui a accès à ce potentiel » (C. Gallez, LVMT).

Ce **lien donc à la fois évident et épineux** entre aménagement et mobilité renvoie encore une fois à la nécessité de s'engager dans une logique partenariale : ANRU, opérateurs de transport, mairies, ministère, éducation nationale, bailleurs. A ce titre, on peut toutefois noter les initiatives croisant mobilité et aménagement à l'échelle du quartier ou du logement, comme l'intégration de services de mobilité dans les logements collectifs : « J'ai accès à un logement et à la mobilité qui va avec » (J-F. Samson, Garage solidaire ODD).

## 4.4. Des questions pour l'action

De manière plus opérationnelle, les entretiens réalisés font émerger un ensemble de questions que se posent les acteurs dans la manière de mettre en œuvre des solutions conciliant le souci de la justice sociale et du respect de l'environnement.

### 4.4.1 Quelles échelles ?

La question se pose de savoir quelle est la « bonne » échelle, à la fois sociale et territoriale, pour articuler inclusion et transition :

- Quel équilibre entre **l'individu** et le **système** en termes de responsabilité ? Par exemple, si les quotas (peu cités par les personnes interrogées), sont entrevus comme une solution équitable, il n'en reste pas moins qu'ils reportent à l'échelle de l'individu la responsabilité environnementale.
- Comment dépasser les mille-feuille administratifs ? Comment favoriser les porosités entre échelles ? 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** ? Il s'agit de travailler les liens entre ville et campagne, le rural étant particulièrement touché par les conséquences sociales de la crise écologique, du fait de la forte dépendance à la voiture ; mais également, dans les territoires moins denses, entre les centre-bourgs reliés à la ville et les zones excentrées. En ce sens, une critique formulée à propos des Zones à Faibles Emissions mobilité est la concentration des efforts, et donc des aides financières associées (prêts à taux zéro, micro-crédits, aides à l'achat) sur les territoires urbains au détriment des territoires ruraux. Dans le même ordre d'idée, il s'agit de veiller à éviter que l'objectif de part modale du vélo, que la LOM fixe à 9% à horizon 2024, ne soit tirée que par les grandes et très grandes agglomérations.

### 4.4.2 Quelles pistes de financement ?

L'état de l'art révèle que jusqu'aujourd'hui, les solutions envisagées pour accompagner socialement les mesures environnementales, relèvent essentiellement de mécanismes financiers. Ce chapitre, et en particulier le panorama des solutions présenté ci-dessous, montre que ces aides doivent nécessairement être complétées par d'autres mesures. Cela étant dit, l'ensemble des acteurs s'interrogent sur le financement de ces mesures alternatives. De fait,

très peu d'exemples de services alternatifs à la voiture présentent un modèle économique rentable, ni même à l'équilibre.

Différentes pistes sont envisagées. La plupart d'entre elles reposent sur des **dispositifs multi-acteurs publics-privés**, ce qui renvoie à la logique écosystémique souhaitée par beaucoup, et aux rôles de financeurs que peuvent avoir certains acteurs (à commencer par les collectivités) : « *Il faut montrer qu'il y a un modèle économique pour les alternatives à la voiture ; mais avec la certitude que ça ne se fera pas seul* » (F. Rouvier, Renault). Certains **mécanismes financiers compensatoires**, comme les péages urbains inversés, constituent également une piste, mais ont très peu été expérimentés en France à ce jour. Certaines personnes interrogées invitent à s'inspirer de ce qui se fait dans d'autres secteurs, comme par exemple dans celui de l'énergie, où des initiatives sont expérimentées pour que chaque construction neuve contribue au financement de la rénovation énergétique de l'ancien existant sur le même territoire. **L'arrivée de véhicules électriques « bon marché »** est également une piste de solution pour certains, même si certains s'inquiètent des effets rebond de la démocratisation de l'électromobilité (hausse de l'usage notamment).

Enfin, des pistes de financement s'ouvrent lorsque l'on **replace la mobilité dans une perspective plus large**, par exemple en mobilisant les Certificats d'Economie d'Energie pour financer la mobilité solidaire. Au-delà des opportunités que cela ouvre, il s'agit également d'une volonté de penser directement la transition comme une transition « juste », et non de traiter la justice sociale après coup par des mécanismes compensatoires : « *C'est un non-sens de ne pas mettre la personne en difficulté au centre de la création et de prendre le problème dans l'autre sens en mettant des sparadraps* » (F. Gilbert, Wimoov).

#### 4.4.3 Quel rôle pour le numérique ?

La plupart des acteurs interrogés voient le numérique comme un atout pour faciliter la mobilité (et la non-mobilité). Dans le rural en particulier, où l'un des principaux enjeux est la difficulté à proposer une accessibilité satisfaisante et équitable aux services, le numérique est perçu comme une solution pour pallier le manque de moyens des communes et l'éclatement du territoire. Toutefois, la **question de l'inclusion numérique** est immédiatement posée. Ainsi, les difficultés d'accès au numérique sont tout aussi variées et diffuses que les difficultés de mobilité, et ne sauraient se restreindre à la simple question de la possession du numérique ou à l'illectronisme pur. Pour certains, il s'agit de penser le numérique comme un « plus » pour les personnes agiles, mais il doit absolument être complété par un accompagnement physique (« *Le numérique c'est pour quand c'est facile. Le conseiller est là pour les difficultés. Il faut les deux en même temps* », E. Chareyron, Keolis) ; pour d'autres il s'agit de mener des actions d'appropriation du numérique par les publics peu familiers de ces outils.

On constate avant tout un besoin de **lisibilité de l'offre**, qui fait de la mobilité un « monde d'initiés », et auquel le numérique ne peut apporter qu'une réponse partielle. En effet, le numérique est particulièrement pratique pour ceux qui le maîtrisent, mais extrêmement complexe pour les autres, du fait notamment de la profusion d'applications de mobilité : « *Chacun y va de son application, de sa solution : il faut arrêter* » (P. Grand, Mob'in).

Ainsi, il s'agit d'abord d'un **besoin d'ancrage physique** qui fait par exemple du tram « un outil d'inclusion extraordinaire » par son inscription visible dans le territoire. Il s'agit également de concevoir des offres de transports collectifs aussi fixes et simples que possibles, et enfin de

déployer des moyens humains pour accompagner la mobilité (formation des conducteurs à la relation voyageur, et en particulier à la réassurance).

#### 4.4.4 La Zone à Faibles Emissions : un non-sujet ou une bombe à retardement ?

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 : « *Je n'ai aucun retour sur les conséquences des réglementations environnementales. Je ne peux que les imaginer* » (M. Delahaie, CC Val d'Ille-Aubigné).

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 : « *La population n'a pas encore compris ce que signifiait l'étiquette Crit'air* » (F. Menet-Haure, Bordeaux Métropole).

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 ».

Ainsi, dans les territoires déjà concernés par les ZFE-m, des actions curatives sont mises en place spécifiquement. Il peut s'agir de mise en œuvre progressive en « **démarrant petit** », afin de faire de la Zone à Faibles Emissions, dans un premier temps, un outil de communication et de pédagogie : certaines métropoles commencent par un périmètre restreint au centre-ville avant de l'élargir aux communes voisines ; et cantonnent les restrictions aux Crit'air 4 et 5 qui ne concernent plus énormément de monde avant d'élargir au Crit'air 3, de manière à attendre que le parc automobile se renouvelle naturellement. D'autres métropoles réfléchissent à la mise en place de **dérogations** pour les personnes qui n'ont pas les moyens de changer de véhicules, soit par quartier, soit en ciblant les « **petits rouleurs** » (Montpellier Méditerranée Métropole), qui par contrainte ou par conscience écologique, roulent peu (la voiture électrique étant rentable d'un point de vue écologique sur des kilométrages importants). La traduction opérationnelle de ces pistes, et de l'équilibre à tenir pour qu'elles profitent aux personnes qui en ont réellement besoin, reste encore en suspens à ce stade. Elles n'en restent pas moins intéressantes par l'appréhension raisonnée et pragmatique qu'elles proposent des politiques de décarbonation de la mobilité. Concernant les professionnels, le besoin exprimé est surtout celui d'un accompagnement à l'anticipation du changement de véhicule dans les bilans comptables.

Ainsi, très peu des initiatives et actions évoquées par les personnes interrogées ont été directement mises en place pour accompagner les Zones à Faibles Emissions mobilité, hormis des aides et des actions de communication spécifiques et encore rares. Les acteurs envisagent plutôt l'ensemble des pistes d'actions évoquées comme la construction d'un système à même d'avoir un effet bénéfique à la fois sur la crise écologique et sur la crise sociale.

#### 4.4.5 Quelle articulation avec l'existant ?

Cette étude, telle qu'elle était originellement conçue, prévoyait la description et l'analyse de retours d'expérience d'actions visant à concilier les impératifs écologiques et sociaux de la mobilité. Or, le manque de recul formulé par les acteurs, les niveaux d'opérationnalité très divers des initiatives mentionnées, et la vision écosystémique prônée unanimement, rendent cet exercice difficile. Ainsi, les acteurs ont évoqué d'un côté nombre d'initiatives opérationnelles, existant depuis longtemps, et donc non directement rattachées à la problématique telle qu'elle est posée ; et d'un autre côté, des pistes plus spécifiques, mais encore peu opérationnelles. La question qui se pose alors est de déterminer comment les mesures existantes depuis longtemps et les pistes embryonnaires peuvent s'articuler pour répondre aux enjeux actuels et de demain.

En effet les acteurs citent de nombreuses solutions existantes depuis longtemps, en montrant qu'elles **vont bien dans le sens de la conciliation des impératifs de la transition et d'inclusion**, même si leur objectif n'est pas formulé de cette manière de prime abord. Le schéma ci-dessous recense ces solutions.



Ces solutions bien connues, dont certaines ont été relevées dans l'état de l'art, visent toutes, d'une manière ou d'une autre, à faciliter les déplacements peu polluants. De plus, si cette catégorisation les présente de manière indépendante les unes des autres, les personnes interrogées sont unanimes à voir **les complémentarités et les porosités souhaitables** entre ces solutions. La dynamique à l'œuvre aujourd'hui s'apparente plus à une **prolongation pragmatique de l'existant pour qu'il fasse système** qu'au développement de nouvelles solutions.

Les acteurs qui contribuent à cette dynamique diffuse d'amélioration de l'existant sont confrontés à plusieurs questions :

- Comment combiner ces solutions entre elles pour **favoriser la multimodalité** nécessaire pour concurrencer le tout-automobile ?
- Comment renforcer la **robustesse des transports collectifs** de manière à prendre en compte la singularité des pratiques et des besoins, en termes de cadencement, d'horaires, de lisibilité, de politique tarifaire, d'assistance numérique et physique, etc. (voir 4.3.1 et 4.4.3) ?
- Quelles **réactualisations des mesures existantes** opérer afin de les réorienter vers une mobilité durable accessible à tous (à l'image de la prime à la casse transformée en prime à la conversion) ?
- Comment **dépasser les nombreuses limites** pointées dans ce chapitre, à commencer par la non remise en cause du paradigme de la mobilité de beaucoup de ces solutions (voir 2.2.1), la difficulté à passer à l'échelle (voir 4.3.1. et 4.3.2) ou la non prise en compte de publics « hors système » (voir 4.2.1) ?

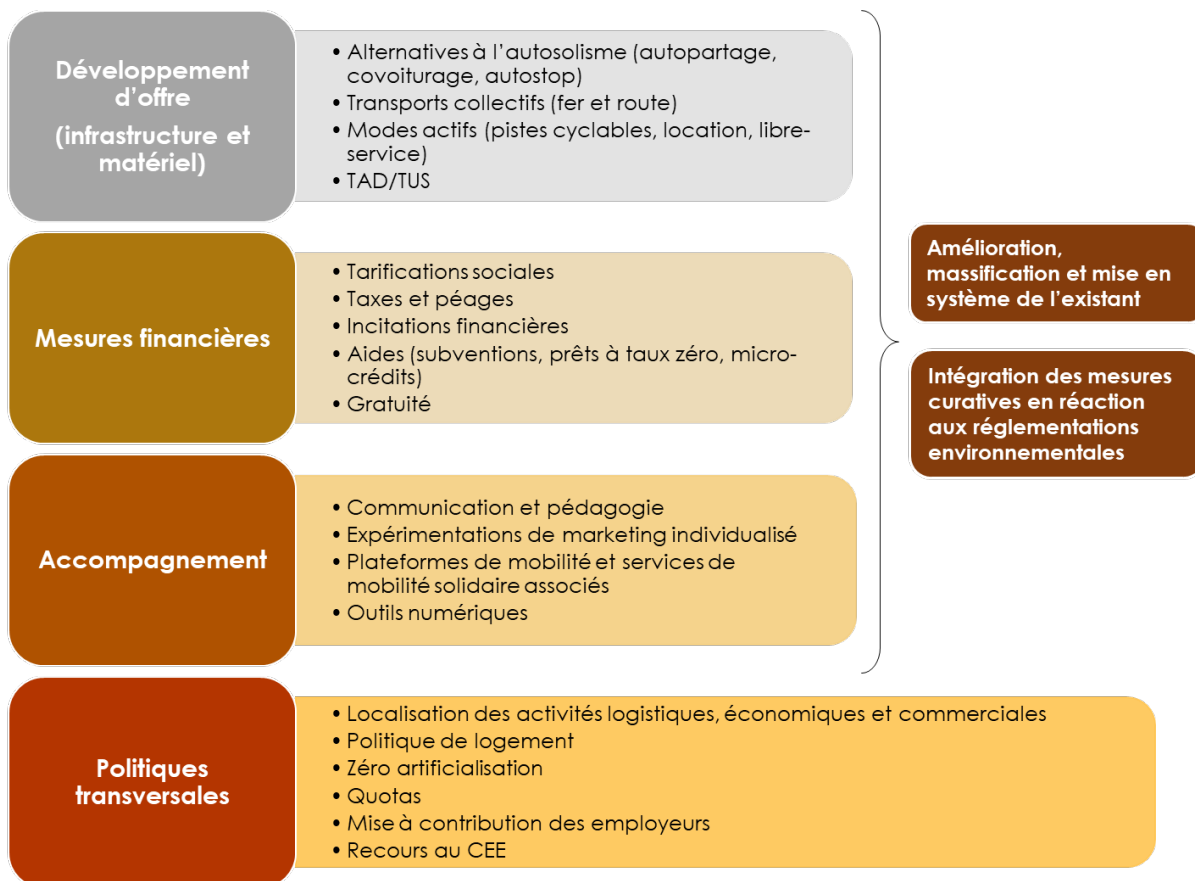
Enfin, des pistes sont présentées comme de potentielles solutions d'avenir, sans traduction opérationnelle à ce stade. Les **quotas**, présents dans l'état de l'art, sont peu mentionnés lors des entretiens : de la même manière que pour les Zones à Faibles Emissions mobilité, cela peut tout aussi bien s'expliquer par une non connaissance du sujet ou par la inacceptabilité de la mesure. Les **politiques d'aménagement en faveur de la sobriété mobilière**, cela a été exposé plus haut, sont perçues comme incontournables, mais les acteurs éprouvent un manque de moyens devant ce qui est ressenti comme « détricotage » de ce qui a été établi au cours des dernières décennies. Une piste concrète émerge cependant, consistant à intégrer le calcul d'impact en termes de mobilité à la localisation des nouvelles activités. En lien avec cette réflexion sur l'aménagement, les acteurs expriment une prise de conscience de **l'articulation nécessaire entre mobilité et toutes les composantes de la vie quotidienne**, ce qui impliquerait donc de disposer d'outils favorisant les logiques partenariales.

Il ressort de l'état de l'art et des entretiens que ces pistes n'en sont encore qu'à leurs balbutiements, et que leur traduction opérationnelle mérite d'être formalisée, en lien avec le renforcement des solutions existantes. Pour cela, deux questions se posent :

- **Quel processus d'opérationnalisation** privilégier pour éviter la lassitude à laquelle sont confrontées les logiques expérimentales en raison de difficultés de pérennisation et de massification ?
- **Vers quel niveau de radicalité orienter l'action**, pour assurer une continuité avec l'existant tout en permettant des transformations en profondeur et dépasser les limites – politiques, financières, sociopsychologiques, etc. – actuelles ?

Mises bout à bout, l'ensemble des actions à mettre en système pour concilier inclusion et transition peut être représenté de la manière suivante.





## 5/ Préconisations

A l'issue du travail d'état de l'art et d'entretiens auprès d'acteurs du terrain, Auxilia formule ici un certain nombre de recommandations destinées à l'ensemble des acteurs concernés, directement ou indirectement, par les conséquences sociales des mesures environnementales dans le champ de la mobilité.

Ces recommandations se veulent avant tout **opérationnelles et pragmatiques**. Pour cette raison, certains sujets, encore trop complexes à appréhender ou pas assez mûrs chez les acteurs susceptibles de les porter, ont été volontairement mis de côté. C'est le cas des liens entre mobilité et énergie, de ceux entre mobilité et aménagement du territoire, ou de la remise en cause radicale de la place de la voiture individuelle dans nos modes de vie. Sur ces sujets, la portée politique des réflexions dont il a été rendu compte ci-dessus rend difficile la formulation de pistes d'actions appropriables à l'échelle locale.

Ces recommandations sont pensées pour servir la conciliation des problématiques environnementales et sociales, et ce par tous les acteurs susceptibles d'intervenir, très au-delà des seuls acteurs de la mobilité solidaire. Elles sont par ailleurs à considérer **de façon systémique**, car c'est bien leur prise en compte concomitante qui peut permettre de relever l'enjeu d'une transition juste. Enfin, elles gagneront à être mises en pratique en appui sur une implication importante des populations concernées, faisant la part belle à l'ingénierie participative.

L'état de l'art et l'analyse des entretiens montrent que de nombreux acteurs sont concernés par la tension entre les impératifs écologiques et sociaux de la mobilité. Les difficultés identifiées, les expérimentations mentionnées et les pistes d'action évoquées constituent un matériau riche d'enseignements pour formuler des préconisations pour opérer la « nécessaire transformation » de notre système de mobilité.

L'organisation des recommandations reprend celle des axes qui se sont dégagés de l'état de l'art et des entretiens :

- Mécanismes financiers
- Actions sur l'offre
- Mesures d'accompagnement
- Organisation de la gouvernance de la mobilité
- Mise en œuvre d'expérimentations

### 5.1. Mécanismes financiers

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. Si d'autres champs d'action ont émergé dans les entretiens, des axes d'amélioration peuvent d'ores et déjà être envisagés sur ce premier champ.

Aujourd'hui, les **tarifications solidaires** ont pour avantage de reposer sur les revenus et la composition de l'ensemble du foyer (et non sur un statut), ce qui améliore la prise en compte de certains profils répondant aux conditions de revenus mais pas aux conditions de statuts des tarifications sociales, notamment les travailleurs précaires.

En revanche, elles ne concernent dans la grande majorité des cas que les transports collectifs. Une **généralisation de ces tarifications solidaires à l'ensemble des modes alternatifs** à la voiture individuelle permettrait d'améliorer leur accessibilité pour tous et favoriserait le report

modal, notamment pour les déplacements non adressés par les transports en commun (territoires peu denses, horaires décalés, etc.). Cette recommandation concerne en premier lieu les services de partage de la voiture (autopartage, covoiturage) et de vélos en libre-service.

Ces tarifications solidaires pourraient en outre gagner à **être échelonnées afin de correspondre à la réalité économique des publics**. A Bordeaux Métropole par exemple, les tarifications solidaires des abonnements aux transports en commun sont calculées de la manière suivante :

- Quotient familial inférieur ou égal à 550 €/mois, réduction tarifaire de 100%
- Quotient familial entre 551 et 610, réduction tarifaire de 50 %
- Quotient familial entre 611 et 942, réduction tarifaire de 30 %
- Quotient familial supérieur à 942, pas de réduction tarification solidaire.

**Recommandations :**

- *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 l'accès aux solutions alternatives plus vertueuses*

**Acteurs porteurs et partenaires :**

- collectivités territoriales en charge de la compétence mobilité (Autorités Organisatrices de la Mobilité – AOM) – Régions, Métropoles, communautés d'agglomération, EPCI ayant choisi de prendre la compétence
- en collaboration avec la Caisse nationale des allocations familiales, l'Agence nationale de la cohésion des territoires ainsi qu'avec les acteurs du secteur solidaire et social local (définition des grilles de tarification, diffusion et communication)
- Parlement (si nécessité de faire évoluer la législation)

**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

## 5.2. Actions sur l'offre

De nombreux acteurs interrogés ont évoqué le besoin de massifier l'offre de transport et de mobilité. Plusieurs recommandations peuvent être formulées à ce sujet.

Si les efforts sur l'offre se sont longtemps concentrés sur les territoires denses, les **besoins spécifiques des territoires ruraux**, particulièrement dépendants de la voiture, éloignés des services et des bassins d'emplois et avec une proportion préoccupante d'habitants vieillissants et/ou précaires, sont maintenant bien connus. Ainsi le besoin de massification de l'offre de transport et de mobilité concerne l'ensemble des territoires, selon des services adaptés à la spécificité de chacun, et offrant une accessibilité à tous au sein d'un même territoire. Le retour d'expérience de Citiz montre d'ailleurs l'opportunité que les territoires peu denses constituent pour le développement de l'autopartage électrique, l'autonomie des véhicules électriques correspondant plus aux besoins quotidiens des ruraux qu'aux besoins plus ponctuels de longue distance des urbains.

Quel que soit le territoire, la massification de l'offre est indissociable d'une **démarche de communication et de valorisation**. En effet, si ces initiatives restent encore trop souvent au stade du « saupoudrage », les retours d'expérience, notamment de la Communauté de Communes du Val d'Ille Aubigné, montrent que le développement de services partagés (vélo, voiture) rencontre le succès lorsqu'il est valorisé et mis en système avec le tissu économique et associatif existant.

Au-delà des mesures de renforcement d'offres alternatives à la voiture, il apparaît crucial de **renouveler le regard sur la voiture, afin d'encourager la massification de la voiture « servicielle »** (non propriétaire), avec comme condition indispensable le développement de **partenariats public - privé**, allant bien au-delà du stade expérimental.

Il s'agit ainsi d'une part d'inciter les acteurs publics à être financièrement proactifs dans le développement de l'usage partagé de la voiture de la même manière qu'ils soutiennent les transports en commun (à hauteur de 70% environ du coût réel d'exploitation par le biais de différents impôts), quitte si nécessaire à faire évoluer la réglementation pour faciliter la généralisation de ce nouveau modèle. D'autre part, il s'agit de convaincre les acteurs privés, notamment des secteurs de l'énergie et de l'automobile, de l'inéluctabilité de ce changement de paradigme et de leur intérêt certain à investir dans ce nouveau marché, en appui sur de nouveaux modèles économiques.

Cette approche place la voiture au sein d'un ensemble de solutions de transport et de mobilité, potentiellement constitutives d'un seul et même service, selon le principe de « Mobility as a service » (MaaS), autrement dit un besoin, un usage, un mode de transport.

**Recommandations :**

- 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 dispositif public-privé de partage de véhicules

**Acteurs porteurs et partenaires :**

- collectivités territoriales en charge de la compétence mobilité (Autorités Organisatrices de la Mobilité – AOM) – Régions, Métropoles, communautés d'agglomération, EPCI ayant choisi de prendre la compétence
- opérateurs de transport et de services de mobilité : Transdev, Keolis, RATP, SNCF, mais aussi Blablacar, Ubee, Citiz, Free2Move, Zity, OuiCar, Getaround, voire Uber, Bolt, Heetch, Jump, Dott, JCDecaux, Smooove, Green On, etc.
- acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire : plateformes de mobilité, garages solidaires
- acteurs de la filière automobile : constructeurs, concessionnaires, mais aussi assureurs

**Exemple d'application :**

- En milieu urbain : multiplication par au moins 10 du nombre de véhicules en partage – par exemple passage de 4000 à 40 000 à Paris, potentiel de 800 000 utilisateurs
- En milieu rural : déploiement d'opérations de type « un village, 20 voitures partagées », avec un potentiel de plusieurs centaines d'utilisateurs

### 5.3. 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, elles sont généralement menées à petite échelle. **Sans rien perdre des atouts de la proximité et de la personnalisation, il s'agit de systématiser ce type de démarches locales** pour en faire un volet incontournable de toute offre de mobilité.

Le premier niveau, qui n'est pas à proprement parler de l'accompagnement, consiste à développer l'information sur les enjeux écologiques de la mobilité. L'illisibilité des enjeux et les contradictions portées dans les discours médiatiques nécessitent un véritable exercice de traduction appropriable par tous, afin de **construire une base de connaissance commune et renforcer ainsi la cohérence de la transition à opérer**. C'est d'ailleurs ce que renvoient les enseignements de la Convention Citoyenne pour le Climat : l'exposition approfondie des enjeux par des experts permet aux citoyens de se positionner et de formuler des propositions opérationnelles. Il pourrait alors s'agir de s'inspirer de cette démarche à l'échelle locale, à l'image de ce qu'a engagé Angers Loire Métropole dans le cadre de ses Assises de la transition écologique<sup>8</sup>.

Le deuxième niveau concerne l'**accompagnement au changement concret, par l'action**. Ce type de dispositif, comme le marketing individualisé dont le principe est développé plus bas, est économiquement intéressant pour la collectivité, malgré le besoin d'engager des moyens humains importants : d'une part parce que son retour « social » sur investissement est bon comparativement aux moyens engagés dans le développement et la maintenance d'une infrastructure (route, pistes cyclables, lignes de transport en commun) et d'autre part parce qu'il renforce l'usage et donc l'efficacité des investissements dans les infrastructures. A titre d'exemple, la démarche des « Ambassadeurs de la mobilité » élaborée par la Communauté du Pays d'Aix<sup>9</sup> en appui sur Auxilia et le Laboratoire de Psychologie Sociale de l'Université Aix Marseille, visait à tester l'efficacité d'une campagne de marketing individualisé, basée sur la communication engageante, afin d'accompagner 400 habitants à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, sur un an. Ce projet a nécessité des moyens à hauteur de 500€ par personne, avec des résultats concrets à la clé, puisqu'il a permis de démontrer l'impact de la théorie de l'engagement mise en pratique sur le groupe test, qui a abouti à un report modal effectif de 18% de la voiture vers la marche, les transports en commun et dans une moindre mesure le vélo et le covoiturage.

**Recommandations :**

- *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*

**Acteurs porteurs et partenaires :**

- collectivités territoriales en charge de la compétence mobilité (Autorités Organisatrices de la Mobilité – AOM) – Régions, Métropoles, communautés d'agglomération, EPCI ayant choisi de prendre la compétence
- ADEME, associations d'éducation à l'environnement, acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire (plateformes de mobilité), opérateurs de transport (Transdev, Keolis, RATP, SNCF), centres sociaux, associations locales...
- acteurs du système éducatif pour renforcer l'apprentissage d'une mobilité multi-modale dès le plus jeune âge

**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.

<sup>8</sup> <https://www.angersloiremetropole.fr/medias/63667-assises-de-la-transition-ecologique-a-vous-de-choisir/index.html>

<sup>9</sup> Désormais Métropole Aix-Marseille-Provence

## 5.4. 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. **Si la Loi d'Orientation des Mobilités prévoit d'intégrer la dimension solidaire aux politiques de mobilité**, notamment par la mise en place d'un « **plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire** », et par l'ajout d'une **compétence « mobilité solidaire »** à celles historiques des autorités organisatrices de mobilité, ces outils sont encore peu mobilisés. Il y a donc un vrai enjeu à susciter l'application de ces outils, dans l'objectif de considérer la question sociale d'entrée de jeu en tant que dimension de la mobilité concomitante de celle du report modal, et non comme un objectif accessoire qui serait traité dans un deuxième temps.

Concrètement, ce renversement de point de vue sur la dimension sociale de la mobilité nécessite d'identifier les acteurs « nouveaux » à mettre autour de la table dans l'élaboration des politiques de mobilité. Cette chaîne d'acteurs et de partenariats dépasse les champs stricts du transport et du social. C'est en ce sens que le **comité des partenaires**, autre outil prévu par la Loi d'Orientation des Mobilités, peut intégrer différentes catégories d'acteurs – acteurs de la vie courante, acteurs du monde économique – ou de population. Il s'agit alors d'**identifier ces acteurs « nouveaux » et les partenariats nécessaires**, en s'inspirant de démarches partenariales existantes, comme par exemple celle menée par la Métropole de Lyon et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Rhône pour accompagner les professionnels concernés par la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions (étude sur l'impact de la ZFE-m sur la mobilité des artisans, déploiement de la mobilité servicielle, création de postes de conseillers mobilité).

Cette gouvernance peut enfin être renforcée par la constitution de **réseaux de partage d'expérimentations**, notamment sur ce sujet de la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité : de fait, les retours d'expériences recueillis en entretien révèlent un écart entre l'ignorance générale des enjeux sociaux impliqués par les ZFE-m d'un côté, et, du côté des quelques collectivités l'ayant déjà mise en œuvre, la facilitation opérée par des mesures progressives ou dérogatoires. C'est ainsi que l'Alliance des Collectivités pour la qualité de l'Air propose du contenu et des rencontres (journée thématique « mobilité et qualité de l'air » à Bordeaux en novembre 2021) pour permettre aux collectivités de suivre l'actualité à l'échelle nationale sur ce sujet et d'échanger des retours d'expérience.

### **Recommandation :**

*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*

### **Acteurs porteurs et partenaires :**

- collectivités territoriales en charge de la compétence mobilité (Autorités Organisatrices de la Mobilité – AOM) – Régions, Métropoles, communautés d'agglomération, EPCI ayant choisi de prendre la compétence
- ensemble des acteurs représentatif des besoins de mobilité d'un bassin de mobilité (monde économique, acteurs du secteur solidaire et social, représentants du système éducatif, représentants de grands équipements, secteur de la culture, écosystème de la mobilité solidaire, etc.)

**Exemple d'application :**

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

## 5.5. Mise en œuvre d'expérimentations

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

Ainsi, dans le champ de l'innovation sociale, la piste du **marketing individualisé**, évoquée plus haut, est particulièrement intéressante. En complémentarité aux campagnes d'information et de sensibilisation, insuffisantes à elles seules pour faire évoluer les mentalités, à la modification des infrastructures, qui peut être coûteuse et rencontrer des résistances, aux incitations et sanctions financières qui impliquent le risque de transformer ce qui devrait être un acte civique en acte marchand, les « mesures douces », visent à encourager les personnes à modifier volontairement leur comportement.

Ces méthodes s'appuient principalement sur les outils et méthodes issus des recherches en sciences humaines et sociales. Dans cette perspective, le **marketing individualisé** est une stratégie de management de la mobilité visant à encourager les individus à modifier leurs pratiques modales. Elle consiste à fournir aux participants des **conseils personnalisés** sur les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture tout en les **engageant** à « passer à l'acte » et les insérant dans une **dynamique de groupe**. Comme pour d'autres méthodes d'accompagnement au changement, on peut distinguer trois volets essentiels :

- 1/ **Connaître** : pour modifier une pratique, il faut d'abord la comprendre le plus finement possible, déterminer quels individus ou groupes réalisent ce comportement (qui ?), dans quel contexte (où, quand, comment ?), et saisir les significations qu'ils lui attribuent (pourquoi ?).
- 2/ **Agir** : sur la base des connaissances issues de l'immersion sur le terrain, une campagne d'incitation au passage à l'acte peut être élaborée et mise en œuvre.
- 3/ **Evaluer** : pour s'assurer du changement de comportement, et donc de « l'efficacité » de la campagne menée, une méthode scientifiquement rigoureuse d'évaluation des évolutions est nécessaire.

Ce type de démarche n'est pas nouveau : l'entreprise Socialdata a expérimenté la méthode Indimark à Perth en Australie au début des années 2000, puis a répliqué ce type de démarche en Europe (Allemagne notamment...). En France, outre l'opération Ambassadeurs de la Mobilité menée sur la Communauté du Pays d'Aix et évoquée plus haut, nous pouvons citer plusieurs initiatives : démarche Indimark appliquée à Montreuil et Bagnolet en association avec la RATP et une compagnie de cars ; L'Agglo sans mon auto (Cergy-Pontoise) ; #SansMaVoiture (Bordeaux, Niort, Grenoble, Lyon, Besançon...).

Il est intéressant de noter que ce type de démarche **se rapproche des services de coaching proposés aux personnes en difficulté par les acteurs de la mobilité solidaire**, faisant la preuve que le même enjeu de report modal peut concerner indifféremment toutes les catégories de population, et que le secteur de la mobilité a tout à gagner à considérer les questions sociales et écologiques comme une seule et même question.

Une autre piste d'expérimentation concerne directement l'accompagnement de la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité. La méconnaissance déjà évoquée des incidences sociales de cette mesure, tant de la part des acteurs publics chargés de l'appliquer, que des ménages qui pourraient être directement impactés, ou encore des professionnels (petits artisans, garages solidaires, etc.) qui risquent d'être également touchés, témoigne du besoin de mener un suivi concret, sur plusieurs territoires. Cela peut prendre la forme d'un **dispositif semblable à la Famille Zéro Déchet**, appliqué aux ménages (ou professionnels) potentiellement en difficulté, dans le double objectif de rendre les problèmes visibles par une observation longitudinale de long terme, que d'accompagner ces ménages (ou ces professionnels) dans leur transition.

**Recommandations :**

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

**Acteurs porteurs et partenaires :**

- collectivités territoriales en charge de la compétence mobilité (Autorités Organisatrices de la Mobilité – AOM) – Régions, Métropoles, communautés d'agglomération, EPCI ayant choisi de prendre la compétence
- ADEME, associations d'éducation à l'environnement, acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire (plateformes de mobilité), opérateurs de transport (Transdev, Keolis, RATP, SNCF), centres sociaux, associations locales...
- ménages et/ou professionnels volontaires

**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



# ANNEXE – Liste des entretiens

## Collectivités :

- Geoffrey DENOYELLE, chef de projets, Mathieu COOREN, chef de service – Département du Nord, Direction Générale Adjointe des solidarités
- Catherine GONIOT – Métropole Rouen Normandie
- Marcia DELAHAIE, animatrice mobilités durables – Communauté de Communes du Val d'Ille Aubigné
- Yann LE MARTRET, chargé d'Etudes Mobilités / Bruit / Santé – Montpellier Méditerranée Métropole
- Emmanuel RAOULT, Missions ZFE et logistique urbaine – Métropole de Montpellier
- Fernande NTSAME-ABEGUE, direction de la voirie et des déplacements, Seda DROUILLARD-BELKAHIA, Accessibilité/Partage de l'espace public – Ville de Paris, Agence de la mobilité
- Cédric CHERFILS, Chargé d'études et de projets de mobilité, Cécilia GOURGUES, chargée de l'animation territoriale « accompagnement des publics » – Région Bretagne
- François MENET-HAURE, collaborateur - Cabinet du Président – Bordeaux Métropole
- Clément ROSSIGNOL PUECH – Vice-Président en charge des mobilités, Bordeaux Métropole et maire de la Ville de Bègles

## Acteurs de la mobilité solidaire :

- Florence GILBERT, directrice – Wimoov
- Pascal GRAND, pilote professionnalisation – Mob'in, Laurent COGERINO, Responsable Mobilités et Commande publique durable – AURA Energie Environnement
- Jean-François SAMSON, directeur – Garage solidaire ODD

## Acteurs du transport :

- Eric CHAREYRON, directeur de la prospective, Keolis
- François ROUVIER, Expert Leader Social Business – Renault
- Alexandra CAUBET, directrice générale Zity – Renault
- Jean-Baptiste SCHMIDER, président directeur général – Citiz
- Simone MORGAGNI, Responsable du Programme Expérience & Cognition – SNCF, Direction de la recherche

## ONG environnementales :

- Geneviève LAFERRERE, copilote du réseau territoires et mobilités durables – France Nature Environnement
- Valentin DESFONTAINES, responsable mobilités durables – Réseau Action Climat

## Experts et chercheurs :

- Eric LEBRETON, Marion APAIRE, Jean-Marc OFFNER, Geneviève LAFERRERE, Gérard HERNJA, Ariane DUPONT-KIEFFER – comité scientifique du LMI
- Caroline GALLEZ, Florent LE NÉCHET, Benoît CONTI, Mariane THÉBERT – Laboratoire Ville Mobilité Transport
- Olivier Bonin – Laboratoire Ville Mobilité Transport

## À propos du Laboratoire de la Mobilité inclusive

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation<sup>1</sup>.

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 mobilité<sup>2</sup>) ; 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](http://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@mobilitéinclusive.com](mailto:f.demoz@mobilitéinclusive.com)

Marc FONTANES,  
Directeur mobilité  
[marc.fontanes@auxilia-conseil.com](mailto:marc.fontanes@auxilia-conseil.com)  
[www.auxilia-conseil.com](http://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